



Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Mladen Bogić

Moja ljubezen do
železnic se je rodila
v otroških letih

Dobrodošli v svetu moj.SZ!

Čestitke jubilantkam in
jubilantom za spoštljivih
30 let predanega dela na
Slovenskih železnica

Zdravstvena preventiva



**V Središču Vitalis imamo na izbiro za zaposlene na Slovenskih železnica
3 programe zdravstvene preventive:**

Dvodnevni Zdravstveno preventivni program

Dvodnevni Program za obvladovanje stresa

Enodnevni Zdravstveno preventivni program

Kaj vam ponujamo?

- Strokovno vodene treninge
- Gibalna klinika
- Pilates
- Spinning
- Predavanje o zdravi prehrani
- Masaža in pedikura
- Savnanje v naši infrardeči in finski savni
- Tehnike obvladovanja stresa
- Predavanje o zdravi prehrani
- Uravnotežena prehrana, svež zajtrk in odlično kosilo
- Druženje in večerja v restavraciji
- Nočitev v Središču Vitalis. Središče Vitalis ponuja 17 sob v sodobnem slogu



Vsi zaposleni na SŽ se lahko prijavijo na program zdravstvene preventive po petih (5) letih delovne dobe na SŽ in jo koristijo na vsake dve leti in pol (2,5 leti).
Za udeležbo na programu vam pripadata dva (2) dodatna dneva dopusta.

Pokličite nas 01 200 95 50 ali 031 620 107 ali pišite na info@sredisce-vitalis.si. Vsebine programov vam pošljemo po elektronski pošti.

Uvodnik

Spoštovani sodelavci in sodelavke, dragi bralci in bralke Nove proge,

pred vami je poletna izdaja vaše najljubše revije Nova proga, kjer si boste lahko prebrali, kako se zaščititi pred soncem in o njegovih vplivih na organizem. Strokovnjaki iz Vitalisa so pripravili, kakšne aktivnosti lahko počnete v prečudovitih poletnih mesecih. Da bo branje poletne izdaje Nove proge še zanimivejše, smo opravili intervju z nekdanjim ravnateljem Železniškega muzeja Mladenom Bogičem, ki je v pogovoru izdal kar nekaj skrivnosti o sebi, za katere verjamem, da jih niste vedeli in vas bodo tudi presenetile. Med drugim tudi to, da je v času študentskih let vozil lokomotivo. Seveda pa je v intervjuju tekla beseda tudi o zgodovini razvoja železnice na Slovenskem in njenem gospodarskem vplivu ter pomembnosti. Železniško omrežje in infrastruktura se eksponentno razvijata tudi danes, ko se obnavljajo proge, postaje in se med drugim gradi novi Potniški center Ljubljana. Del Potniškega centra Ljubljana je tudi gradnja novega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto, čez katerega je v mesecu maju že zapeljal prvi vlak. Intenzivno tudi potekajo dela na trasi drugega tira, kjer je bil konec meseca maja izkopen še zadnji meter glavne cevi predora Lokev – najdaljšega predora v Sloveniji.



Tea Šavor

V Novi progi si boste lahko prebrali tudi o novem intranetu moj.SZ, ki smo ga skupaj s sodelavci oblikovali v Službi za odnose z javnostmi in bo nadomestil starega. Pri nastajanju novega intraneta smo imeli ves čas v mislih sodobnost in uporabnost, zato boste v intranetu moj.SZ vse pomembne vsebine našli na enotnem portalu, ki je enostaven za krmarjenje in bo dostopen vsem sodelavkam in sodelavcem. Preko mobilne aplikacije Digital Agora pa bo dostop do vsebin in ključnih informacij omogočen hitro ter enostavno, kjerkoli boste in ne glede na uro. Torej, dobrodošli v čarobnem in naprednem svetu moj.SZ.

Lepše in toplejše vreme je v pogon spravilo tudi naše planinke in planince Planinskega društva Železničar Maribor, ki so se udeležili dogodka 1000 železničarjev nad 1000 metrov in bili na izletu v Vojvodini. Konec meseca maja je na Ljubljanskem gradu potekalo tudi srečanje 18. generacije strojevodske šole, ki je v šolske klopi sedla pred 40 leti.

Še enkrat čestitke vsem jubilatkam in jubilentom za častitljivih 30 let dela na Slovenskih železnica. Zdaj že tradicionalno je osrednja slovesnost od dnevu železničarjev potekala v rotundi Železniškega muzeja. Slovesnost so z nastopom popestrili odlični folklorniki folklorne skupine ŽKUD Tine Rožanc ter impresivna Godba Slovenskih železnic. Po končanem uradnem delu in podelitvi ur ter diplom je sledil neuradni del z glasbenim nastopom Natalije Verboten, ki je razvnela celotno rotundo in poskrbela za odlično zabavo.

Spoštovani sodelavci in sodelavke, dragi bralci in bralke Nove proge,

v prihajajočih poletnih dneh vam želim, da na dopustih uživate in se dodobra spočijete ter si nabereite moči za preostanek leta. Saj veste, kako pravijo: »Zdrav duh v zdravem telesu.«



6

Pogovor

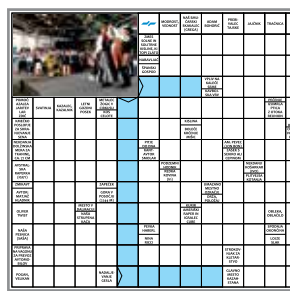
Mladen Bogić

Moja ljubezen do
železnice se je rodila
v otroških letih



12

Dobrodošli v
svetu moj.SZ!



15

Nagradna križanka

16

Čestitke jubilantkam in
jubilantom za spoštljivih
30 let predanega dela na
Slovenskih železnicah



20

Na trasi drugega
tira izkopali
najdaljši predor
v Sloveniji



23

Vzpostavljena nova
direktna povezava na
relaciji Opčine-Reka



27

1000 železničarjev nad
1000 metrov 2024



28

18. generacija praznuje
40-letnico strojevodske
šole



30

Prvi vlak zapeljal čez
novi nadvoz nad
Dunajsko cesto



32

130 let proge
Ljubljana–Novo mesto



37

110 let belokranjske
proge Novo mesto–
Metlika



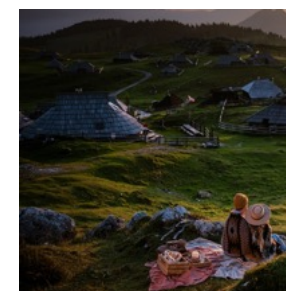
42

Mar je železniška
fotografija lahko
umetniška?



48

S Princeso Jolando
preko Evrope



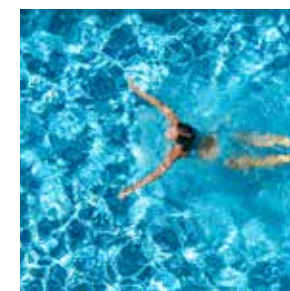
60

Poletje je tu: čas za
odklop, sprostitev in
raziskovanje skritih
kotičkov



66

Zaščita pred soncem je
ključnega pomena za
delavce na prostem



70

Poletne aktivnosti

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,
Andraž Koželnik, Nina Avbelj Lekić, Helena Hostnik Simončič,
Božo Leščanec in Franc Klobučar

Avtorji prispevkov: Mladen Bogić, Tea Šavor,
Tamara Sever, Andraž Koželnik, 2TDK, Danilo
Hrastnik, Ivan Uršič Drolc, Klinični inštitut za
medicino dela, prometa in športa, UKC Ljubljana

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih
železnic, Andraž Koželnik, Tamara Sever, Mladen
Bogić, Danilo Hrastnik, Alen Franetič, Adobe Stock

Naslovnica: Tamara Sever

Število izvodov: 7100

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

Moja ljubezen do železnic se je rodila v otroških letih

Mladen Bogić je upokojeni ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic in velik poznavalec razvoja železnice na Slovenskem. Vlogo ravnatelja oziroma vodje Železniškega muzeja je opravljal vse od njegove ustanovitve leta 1981, ko je nastal Odsek za muzejsko dejavnost. Pod njegovim vodstvom so bili postavljeni temelji železniške muzejske dejavnosti v Sloveniji. Z njim je Železniški muzej postal ustanova, ki varuje in ohranja slovensko železniško kulturno dediščino. V prostem času se rad sprehaja in se v svoji domači delavnici prepušča izumljanju, saj je amaterski elektrotehnik. Železnica je sicer njegova velika ljubezen in življenjska vsebina, vendar je tudi navdušen zbiratelj modelčkov letal, ladij in avtomobilov.

D rznil sem si vas označiti za največjega poznavalca zgodovine železnic na Slovenskem in ste me vljudno popravili, da ni tako.

Ker to ne drži. Treba je vedeti, da je železniška zgodovina deljena na posamezna področja in stroke in vsi skupaj moramo stvari združiti, da lahko nekam pridemo. Eden izmed najpomembnejših poznavalcev naše železniške zgodovine je inženir Karel Rustja. Ljubezen do železnic ga je gnala tako močno, da ko se je pojavila priložnost, jo je takoj pograbil in postal vodja železniškega arhiva. Ves material je imel pri roki in zgodovino železnic je raziskoval z navdušenjem. Zbral je ogromno podatkov in napisal zelo veliko uporabnih publikacij. Njegova literatura je velika in obširna. Nadvse pomemben pa je tudi dr. Josip Orbanič. Kot mlad fant je začel v sekciji za vleko Divača in postopoma napredoval. Je tudi doktoriral in postal učitelj na fakulteti. Dr. Orbanič je specialist za elektrotehniko, kar



je veliko raziskoval in napisal pomembno knjigo o zgodovini elektrovleke pri nas. Kot Istran je natančno popisal zgodovino Istrskih železnic. Napisal je tudi knjigo o zgodovini gomulk, ki pa jo še ureja. Moja vloga pa ni bila zgodovinarska, temveč muzealska, namreč razumeti (nadvse raznoliko) tehniško zgodovino železnic, tezavrirati (shranjevati) predmete, ki ta razvoj dokumentirajo, oblikovati posamezna strokovna področja in z odličnimi sodelavci oblikovati stalno razstavo v muzeju. Moja prednost je poznavanje nemškega jezika. Tukaj si upam trditi, da sem najbolj razgledan v nemški oziroma avstrijski strokovni literaturi. Vsekakor imam dober pogled z vrha, saj poznam avstrijsko in s tem našo železniško »prazgodovino«. Ob priliki, če me kdo povabi, rad predavam o razvoju železnic na Slovenskem.

Od kod ta vaša iskrena ljubezen do železnic? Kaj vas je

navdušilo nad železnicami?

Moja ljubezen do železnice se je rodila v otroških letih. Spomnim se, da ko sem bil še majhen, je moja teta večkrat prišla pome in sva šla na sprehod. Živel sem tam, kjer je zdaj ljubljanski klinični center, in od tam sva se sprehajala do mesta, ki smo mu rekli Zavrti. Tam je bil travnik, kozolec in na njem »stolček«, od koder sem visoko nad tlemi lahko opazoval železniško progo ter lokomotive v daljavi. Kako močno se je kadilo iz parnih lokomotiv. Neverjetno očarljivo. Naj povem še nekaj drugega. Ta moja teta je bila prijateljica žene nekega zobozdravnika. Včasih so me povabili na obisk in njihov sin je imel na tleh v sobi postavljeno železnico. Pustili so me samega in jaz sem se lahko igral s tiri ter vlaki. To je bilo neprecenljivo doživetje. Deveta nebesa. Spomnim se, da mi je nato teta kupila vlak na vzmet nemškega podjetja BUB. Skrajno opojna zadeva in tako sem

začel zbirati vlakce. Že kot študent sem delal na veliki maketi, ko smo imeli v kleti bloka poseben prostor, prvotno namenjen mehaniku toplotne razvodne postaje. Tam smo naredili maketo železnice, veliko dvanajst kvadratnih metrov in to v malem merilu N – 1:160.

Ste tudi avtor številnih prispevkov o zgodovini železnic in njeni dediščini. Na katero stvaritev ste najbolj ponosni?

Z velikim veseljem sem se ukvarjal z raziskovanjem literature in nastal je esej z naslovom Ko je k nam prihajala železnica. To je čas od 1846 do 1849 in v prispevku opisujem, kaj se je v tem času dogajalo po svetu. Zmotno si morda predstavljamo, da so bili to neki začetni, »srednjeveški« časi, ko ljudje niso nič vedeli in znali. Popolnoma zmotno mišljenje, saj se je takrat ogromno dogajalo na področju znanosti, tehnike in kulture. Zastavil sem si širok pregled vsega, kar se

je takrat dogajalo – kateri pomembni ljudje so živeli, tehniki, zdravniki, znanstveniki in filozofi. Raziskoval sem samo čas, ko so k nam gradili železnico, ne železnice same.

Poznamo vas kot dolgoletnega ravnatelja Železniškega muzeja. Kako ste pristali v muzeju? Kakšna je vaša pot?

Od nekdaj sem želel delati na železnici v smislu, da primem za vsako delo. No, prvo službo na železnici sem dobil v oddelku za raziskavo tržišča, temu bi danes rekli marketing. Tam sem sodeloval pri prvih raziskavah za ponovno uvedbo potniškega prometa na kamniški progi, ko sem tudi spoznal profesorja Staneta Kumarja. Že pred tem sem bil na eni od njegovih razstav in opazil opojnost ter lepoto njegovih del. Profesor Kumar je znal naslikati resnično pravo lokomotivo, ne zgolj nekaj podolgovatega s kolesi in z nekaj dima. Kumar je bil tudi začetnik ideje, da mora biti v Sloveniji železniški muzej. Toda moram se malo sprehoditi v preteklost. Leta 1949 je bila ob ljubljanski Moderni galeriji velika razstava na temo 100 let železnic v Jugoslaviji. To sicer ni prava letnica, morala bi biti 1946 (prvi vlak v Celju 1846), ampak takrat, takoj po drugi svetovni vojni, se to ni dalo narediti. Velika stvar. Ta razstava je nato gostovala po Jugoslaviji in sprejeta je bila odločitev, da bo železniški muzej v Beogradu, kar je med slovenskimi železničarji povzročilo veliko nejevolje. In od takrat je tlela želja, da bi imeli v Sloveniji svoj muzej. Stane Kumar je bil spiritus agens (gonilna sila, op. a.) te ideje.

Kako je potem pot tekla naprej do leta 1981, ko je bil ustanovljen Odsek za muzejsko dejavnost?

Stane Kumar si je ves čas prizadeval, da bi bil železniški muzej tudi v Sloveniji. Sam mi je nekoč pripovedoval, da sta bila v mla-



dosti sošolca s Cirilom Mravljo, ki je bil nato dolga leta direktor na železnicah. Mravlja je bil oster in pravi komandant. Nekateri so se ga bali kot hudiča. Ampak Kumar je šel k njemu z idejo, da bi začeli v Sloveniji postavljati železniški muzej in Mravlja mu je odgovoril: »No, pa začni!« Kumar je na ta način dobil biano menico, da je lahko povsod po Jugoslaviji začel z zbiranjem parnih lokomotiv za muzej. Izbrana vozila so Slovenske železnice začele odkupovati in zbirati v Ljubljani. Na osnovi tega, takrat sem bil že na železnicah, so sklenili ustanoviti Železniški muzej oziroma za začetek

Odsek za muzejsko dejavnost. Hitro sem se javil, da bi delal v tem odseku. Potem so me takoj nekako postavili pred dejstvo, da bom postal vodja Odseka za muzejsko dejavnost. Seveda so že pred ustanovitvijo tekale priprave, nič se ni zgodilo čez noč. Ob tem naj povem, da me je v tistih nekoliko skeptičnih časih takratni generalni direktor železnic Jože Slokar zelo ohrabil. Bil sem mlada oseba z dvomi, kako bom vse to zmogel. Slokar me je ohrabil z besedami, da človek ne more vsega znati in da se bom spotoma vsega naučil. Ta spodbuda mi je položaj zelo olajšala.

Torej ste bili, če se lahko tako izrazim, vrženi v vodo in treba je bilo splavati? Muzej je bil ustanovljen.

Da, tako ja. Od vsega začetka sem bil tja postavljen in moral sem se znajti. Za začetek smo bili na Direkciji, kjer smo imeli dve sobi. Prva postava v muzeju sva bila takrat jaz in zgodovinar-ka Maruša Pleterski, zelo bistra sodelavka, ki je z navdušenjem sodelovala, raziskovala in mi pomagala (pozneje je magistrirala in postala vodja železniškega arhiva). Tam smo bili nekaj časa, dokler nismo dobili prostorov v Sindikalnem domu na območju današnjega Železniškega muzeja. Ko se je delavnica preselila, pa smo vstopili v rotundo, polkrožno nekdanjo kurilnico za parne lokomotive. Nato smo postopoma napredovali in rasli. Z obnovljenimi parnimi lokomotivami smo bili daleč prvi v Jugoslaviji. In še enkrat ponavljam, to je v veliki meri Kumarjeva zasluga. Še preden je bil ustanovljen muzej, jih je namreč dal Kumar za prvo silo restavrirati in so stale na odstavniških tirih v Ljubljani. Ena izmed mojih prvih misli, ko sem postal ravnatelj muzeja, je bila, da te lokomotive preselimo v rotundo, kar se je nato zgodilo postopoma.

Verjetno imate mnogo spominov na leta vodenja muzeja. Ali lahko izpostavite tiste, ki so se vam najbolj vtisnili v srce?

Spominov je res ogromno. Res velika stvar je bila, ko smo v uporabo dobili rotundo. V preteklosti so dali stara vrata v pisarniški del zazidati, ker je bil zelo moteč hrup iz delavnic. Ena mojih prvih stvari po selitvi je bila, da smo ta zid podrli in zagledali smo čudovita prvotna stara lesena vrata. Obnovili smo jih in še danes so tam v uporabi. Ko je bila luknja odprta, sem hotel prvi skozi. Ta stara arhitektura je nekaj tako čudovitega, s polkrožnimi oboki, ki bolje držijo kot ravni. Danes potrebujemo

“ Treba se je vživeti v tisti čas, ko praktično ni bilo nobenih prevoznih sredstev. Bile so sicer ceste, toda tam so vozili vozovi, ki pa so bili zelo počasni. Pa še drago je bilo. Prevoz dobrin, surovin je bil izredno drag. S prihodom železnice je bil omogočen hiter in dokaj poceni prevoz potnikov ter tovora, kar je omogočilo silovit razvoj gospodarstva.

preklade, nekoč so pa v nosilni lok zlagali opeko. Oblikovno je to nekaj očarljivo lepega in zelo sem užival, ko sem se sprehajal skozi ta vrata. Dejansko se mi ni nikoli mudilo domov, ker sem se v rotundi počutil kot doma. Vedno sem bil do zadnjega tam in pred odhodom vedno šel vse preverit. Nekoč se mi je zgodilo, da sem, že v mraku, skoraj padel v čistilni jašek, zadnji trenutek sem se še ujel. Saj, kdo bi me pa našel tam. Drugi taki spomin, ki bi ga rad izpostavil, pa ni tako vesele narave. Zgodilo se je namreč, da nam je v luknjo okretnice padla največja lokomotiva muzejskega vlaka. Prava groza.

Lahko o padcu muzejske lokomotive v luknjo poveste kaj več?

Tisti dan bi morali iti na pot dve lokomotivi. Mala lokomotiva 17-006 je bila na mostu okretnice, namenjena na izvozni tir. Tam, kjer smo lokomotive opremljali, kjer je bil tudi napajalnik, pa je stala velika muzejska parna lokomotiva 33-037. Strojvodja jo je želel premakniti. Toda ker

je parna lokomotiva po daljšem mirovanju nekoliko toga, mora strojvodja dati kar precej pare, da se premakne. To pomeni, da se pred tem ves volumen številnih cevi od kotla do cilindrov napolni s paro pod pritiskom. Tudi če strojvodja zdaj zapre paro, se lokomotiva premika, dokler se ves pritisk v ceveh ne sprost. Zračna zavora na lokomotivi pa še ni bila pripravljena ... Če se strojvodja ne bi tako močno prestrašil in bi se spomnil ter jo prekrmilil vzvratno, bi jo lahko ustavil. Tako pa je ta ogromna lokomotiva s prednjim delom štrbunknila v jamo okretnice. Skoraj bi se tudi zgodilo, da bi ob tem z mosta prevrnila še malo 17-006. K sreči strojvodji in mašini ni bilo nič. Nato je prišel pomožni vlak z dvema dizelskima lokomotivama in začelo se je počasno dviganje z dvigalkami in podkladanjem železniških pragov. Po pregledu je bilo ugotovljeno, da je bila na lokomotivi zgolj skrivljena glavna spenjača med njo in tenderjem. Ta jo je zadržal, da se je nagnila navzdol razmeroma počasi.



Ko vstopimo v muzej, nas čudovita zbirka popelje v preteklost železnic na Slovenskem ...

Treba je nekaj povedati. Kumar je bil osredotočen na lokomotive in delno tudi na vagone. Zbral je tudi nekaj drobnih stvari, vendar ne veliko. Na to področje smo se kasneje bolj intenzivno usmerili mi. Imeli smo ambicijo, da poleg lokomotiv predstavimo zgodovino vseh posebnih področij železnic – od gradnje tirov do telekomunikacijskih in signalnovarnostnih naprav, uniform ter vse ostalo. V prvem nadstropju rotunde je tudi majhna galerija Staneta Kumarja. To si je Kumar vedno želel, pa je žal osebno ni dočakal.

Kako se vi spominjate procesa modernizacije železnic? Parne lokomotive, prihod elektrovleke ...

Tako bi dejal, vsako železniško vozilo je očarljivo na svoj način. Osebno me je elektrika in vse povezano z njo vedno zanimalo. Električne lokomotive krasno dišijo in se svojstveno oglašajo, imajo poseben zvok. Sliši se neko brnenje, ki izdaja njeno moč. Ta skrita sila ima v sebi nekaj opojnega. Tega parna lokomotiva nima. Je pa parna lokomotiva kot neko živo bitje, njo lahko čutiš in ima celo svoj značaj. Pravijo, da ima parna lokomotiva dušo, električna pa živce. Hm. Naj bralcem zaupam anekdoto (smeh). Imam prijatelja, ki je v preteklosti delal izpit za strojevodjo. In seveda, če želiš narediti strojevodski izpit, moraš vaditi, biti na lokomotivi. Takrat sem bil še študent in prijatelj me je povabil, naj se mu pridružim pri treningu na elektro mašini. Bil sem zelo navdušen, vendar precej v dvomih. Kako naj kot neželezničar pridem na lokomotivo? Sem legalist, pa me je kljub temu pregovoril. Skušnjava je bila prevelika. Šla sva k »mašinmajstru«, rekla, da sva vežbanca, in sva dobila nalog. Tako sem se z lokomoti-

vo vozil na vseh takrat elektrificiranih progah. Vlak pa sem vlekel samo enkrat, seveda pod nadzorom strojevodje. To je bilo neverjetno doživetje.

Kako ste se lotili restavriranja in ohranjanja starih lokomotiv ter drugih eksponatov?

Lokomotive so restavrirali delavničarji. Prej smo se samo zmenili, kako naj obnova poteka, za kar sem bil odgovoren jaz. Mnogi so menili, da morajo biti lokomotive restavrirane v prvotno stanje, da so takšne, kot so prišle iz tovarne. Vendar to ni vedno najbolje. Sam sem spoznal, da bi morale parne lokomotive, ki so zdržale do konca parne vleke, ostati v stanju, v kakršnem so bile. Stare lokomotive, kot sta npr. 718 ali 73.372, pa bi bilo nesmiselno obdržati v zadnjem stanju, saj ob koncu svoje dobe niso več nič pomenile. Dejansko so bile te lokomotive pozabljene in zanemarjene. Če je že treba obnavljati takšne lokomotive, jih je po mojem prepričanju treba vrniti v čas, ko so bile na vrhuncu svojega pomena. Naši najstarejši lokomotivi sta obnovljeni tako, da sta v takšnem stanju, kot sta bili v staroavstrijskem času. Lokomotiva 718 je v stanju Južne železnice, 73.372 pa v stanju Cesarsko-kraljevih avstrijskih državnih železnic. Moja naloga je bila raziskati, kakšne je bilo prvotno stanje teh starih lokomotiv.

Kakšni so bili največji izzivi pri vzdrževanju in obnovi lokomotiv v voznem stanju ter ostale zgodovinske zbirke?

Takrat so bili veliki izzivi delati revizijo na lokomotivah, ki dolgo časa niso vozile. V Šiški so bile nekoč še vse potrebne naprave in starejši mojstri so to še vse znali narediti. Zdaj tega ni več. Pri nas zdaj ni več možno narediti kompletne revizije v voznem stanju. Tudi sami smo nekajkrat poslali lokomotive v

Zrenjanin, ker so bile naše tehnične možnosti omejene.

Če se vrnemo nekoliko v zgodovino in začetke železnic na Slovenskem. Kako pomembna je bila in je železnica za razvoj na Slovenskem?

Treba se je vživeti v tisti čas, ko praktično ni bilo nobenih prevoznih sredstev. Bile so sicer ceste, toda tam so vozili vozovi, ki pa so bili zelo počasni. Pa še drago je bilo. Prevoz dobrin, surovin je bil izredno drag. S prihodom železnice je bil omogočen hiter in dokaj poceni prevoz potnikov ter tovora, kar je omogočilo silovit razvoj gospodarstva. Temu rečemo industrijska revolucija. Železnica je pospešila razvoj vsakega kraja, ki se ga je dotaknila. V starih časih, če si želel razviti neki kraj, si moral tja potegniti železnico. Če je bil kraj majhen, pa se je tja gradila okotirna železnica, kot je bila recimo relacija Poljčane-Slovenske Konjice ali 123 kilometrov od Trsta do Poreča preko Kopra, Izole itd. Treba je vedeti, da takrat ni bilo tovornjakov, ampak samo železnica. Prihod železnice je pomenil kvantni preskok v razvoju. Železnica je omogočila dve veliki stvari: hitro in poceni potovanje ter prevoz velikih količin blaga za nizko ceno. Ob tem pa je propadlo veliko malih obrtnikov, ker niso mogli konkurirati cenejšim in boljšim industrijskim izdelkom. Vsaka nova stvar s sabo prinese tudi nove trenutke, toda to, kar je pozitivno, daleč pretehta tisto, kar je negativno.

Kako je potekal razvoj železniškega omrežja na Slovenskem?

Treba je poseči kar v preteklost. Stara Avstrija je bila ogromna in temu primerno rigidna. Ko so se začele pojavljati železnice, je vladala miselnost, da naj denar vlagajo tisti, ki ga imajo. To so pa bančniki, ki morajo znati investirati. En tak pomembni bančnik



po priimku Rothschild je živel na Dunaju in on je sklenil, da bo zgradil železnico od Dunaja do Ostrave, kjer so bili premogovniki. In leta 1837 je bila zgrajena prva etapa od dunajskega predmestja Floridsdorf do Wagrama. Drugi bančnik Sina, Rothschildov konkurent, pa je gradil proti jugu, proti Trstu. Najprej po ravlini proti Dunajskemu Novemu mestu (Wiener Neustadt), kjer se je obrnil na zahod do vznožja Alp, do zloglasnega Semmeringa. Tam se je ustavilo. V tem času pa je država spoznala, da je železnica zelo koristna, saj lahko tudi zelo hitro pripelješ vojake od točke A do točke B. In tako je padla odločitev, da bo tudi država začela graditi železnice. Čez Semmering še niso znali graditi, zato so najprej začeli na južni strani tega masiva. Graditelj je bil genialec Karl Ghega, v Benetkah rojeni sin avstrijskega mornariškega oficirja. Ghega je že s šestnajstimi leti na uni-

verzi v Padovi postal inženir in arhitekt, s sedemnajstimi leti pa doktor matematike. Najprej je delal na Rothschildovi železnici proti severu, od koder je šel na ekskurzijo v Anglijo in nato še v Ameriko, da bi videl, kako gradijo. Tam je spoznal metode, ki jih je kasneje uporabil pri gradnji železnice čez Semmering. Ghega je bil tudi glavni vodja pri trasiranju železnic proti jugu države. Leta 1844 železnica pride v Gradec, 1846 v Celje, 1849 v Ljubljano in leta 1857 v Trst. Med intenzivno gradnjo železnic pa se je na Dunaju leta 1848 zgodila marčna revolucija in ogromno ljudi je ostalo brez dela. Na desettisoče delavcev je na Dunaju povzročalo nemire, dokler se vlada ni spomnila, da ima Ghega v predalu načrt za gradnjo železnice čez Semmering, ki je oddaljen 70 kilometrov. Tja so napotili delavce, in ko je bilo zgrajeno celotno bivalno naselje z barakami, poljsko

bolnišnico, majhno cerkvijo in vsem drugim, je bilo tam 20.000 delavcev skupaj z ženami in otroki – in Dunaj je bil rešen. Ko je bila železnica čez Semmering zgrajena, je štela petnajst predorov in šestnajst mostov.

Gradnja tolikšnih kilometrov železnice z vsemi viadukti, mostovi in predori je za državo pomenila velik strošek ...

Seveda. Po končani gradnji Južne in Severne železnice je bila država brez denarja. Graditi toliko kilometrov železnice, od Dunaja do Trsta so namerili 577 km, je veliko stalo. Kaj narediti? Prišli so na misel, da bi železnice privatizirali in so jih. Eno leto po dokončanju proge do Trsta, leta 1858, je nastala družba, ki se ji že takrat lahko pogojno reče Južna železnica. Prvotno je imela namreč v posesti tudi vse proge v takrat avstrijski severni Italiji. Ta družba se je obnašala kot pravi monopolist in izkoriščala svoj položaj. Prva železnica, ki ni bila Južna, je bila šele gorenjska proga, Rudolfova železnica. Toda že deset let po nastanku, leta 1880, je bila spravljena pod prisilno državno upravo. Leta 1884 pa država ustanovi Cesarsko-kraljeve avstrijske državne železnice, ki so postopoma prevzele vse manjše železniške družbe, razen Južne železnice. To je bila velika družba, ki je povezovala severozahod in jugovzhod monarhije.

Kaj sta poslanstvo in vloga Železniškega muzeja?

Ohranjanje in preučevanje železniške kulturnozgodovinske dediščine.

Prišla sva do konca izredno zanimivega pogovora. Morda kakšne vaše zaključne misli?

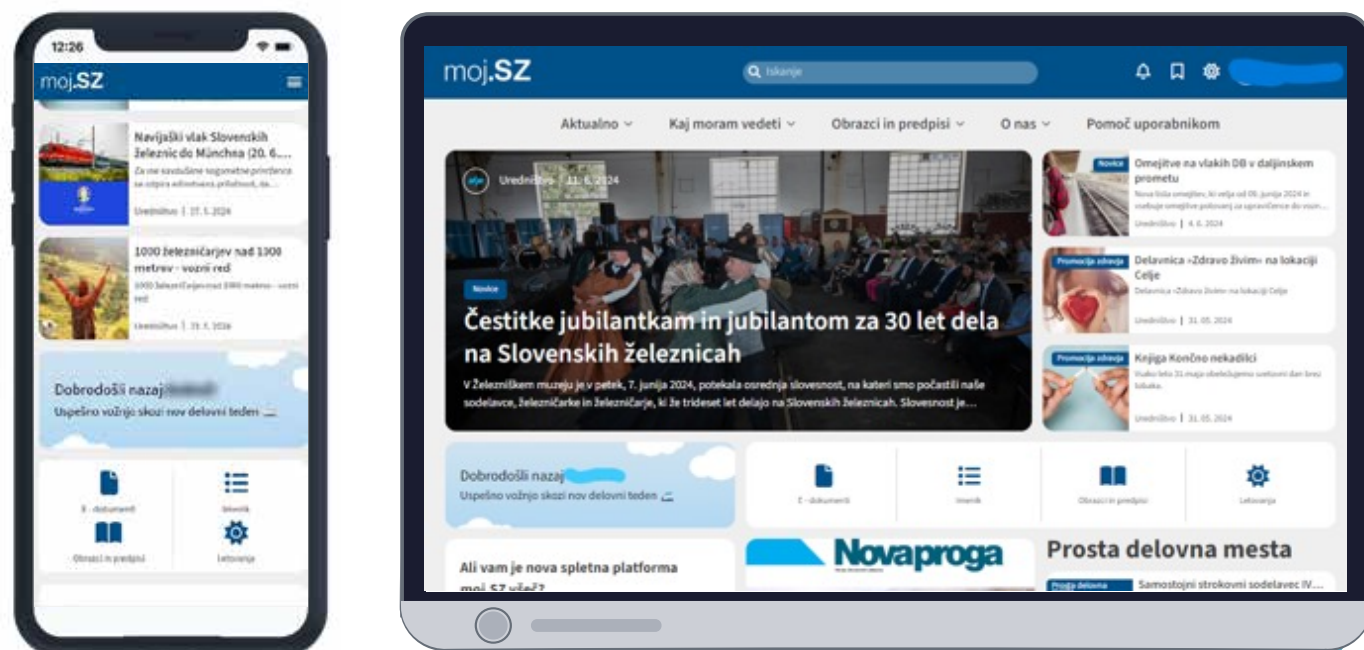
Izredno sem navdušen, koliko se danes gradi na železnicah. Naše železnice doživljajo pravo renesanso! Prepričan sem, da ob vsem tem ne bodo pozabili na svoje korenine in na Železniški muzej.

Dobrodošli v svetu moj.SZ!

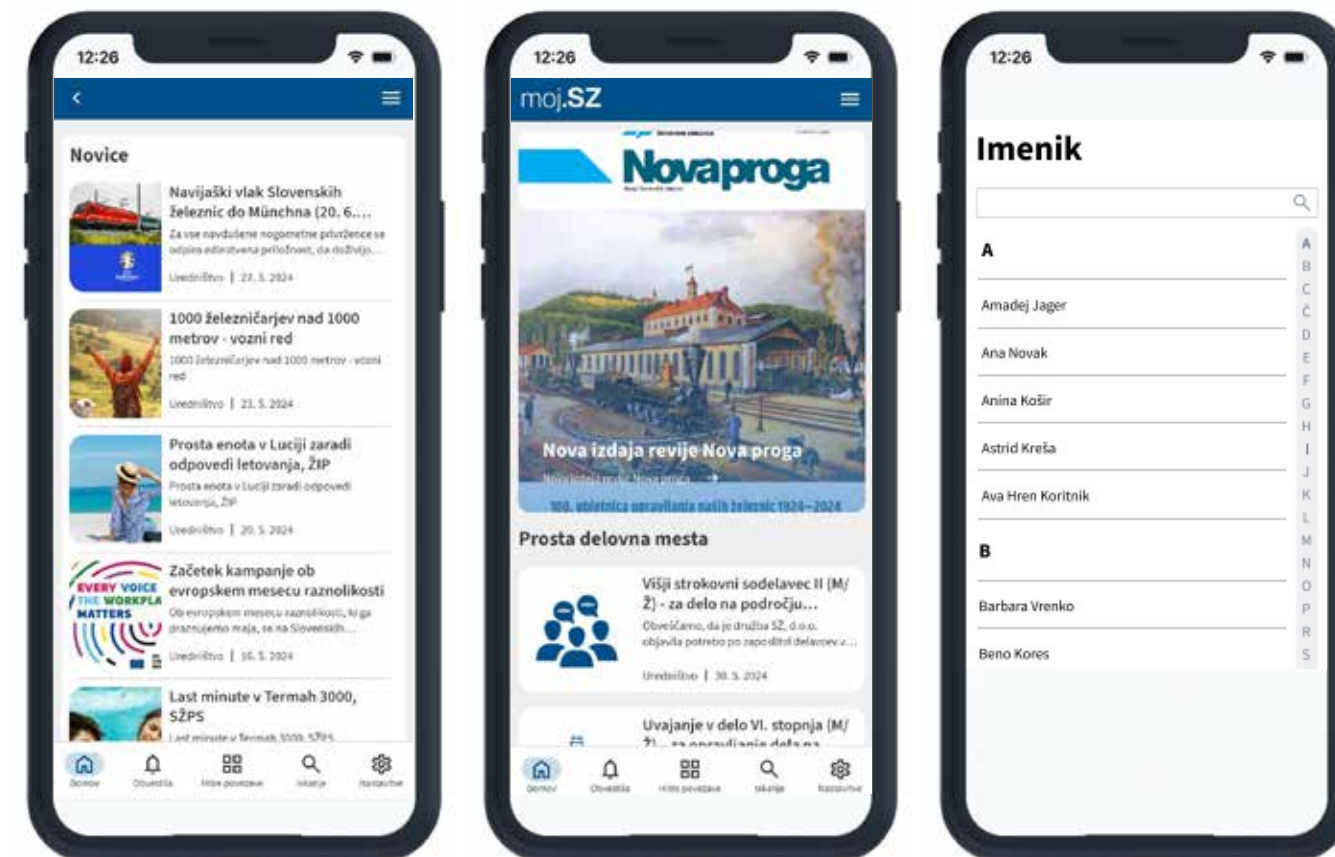
Nov sodobnejši in uporabnejši intranet je nadomestil starega. Nov intranet moj.SZ je tukaj! Proces nastajanja novega intraneta je potekal v Službi za odnose z javnostmi pod vodstvom Tee Šavor. Skozi kreiranje je nastal z mislijo na izboljšanje uporabniške izkušnje in v želji po večji učinkovitosti pri vsakodnevnem delu. Nov intranet ponuja naprednejše funkcije, ki bodo izboljšale komunikacijske kanale med zaposlenimi. Izdelane rešitve ponujajo boljši pretok informacij znotraj podjetja in posledično boljše sodelovanje med zaposlenimi. Ena najboljših lastnosti novega intraneta moj.SZ pa je, da ga bomo poleg spletnega portala lahko uporabljali tudi kot aplikacijo na svojih mobilnih napravah, kar nam bo omogočilo dostop do internih informacij kjerkoli in kadarkoli. Aplikacijo Digital Agora poiščite v trgovinah Apple App Store ali Google Play, si jo namestite na svojo napravo in vstopite v čarobni svet novega intraneta moj.SZ.

Vaš moderni digitalni kanal po meri

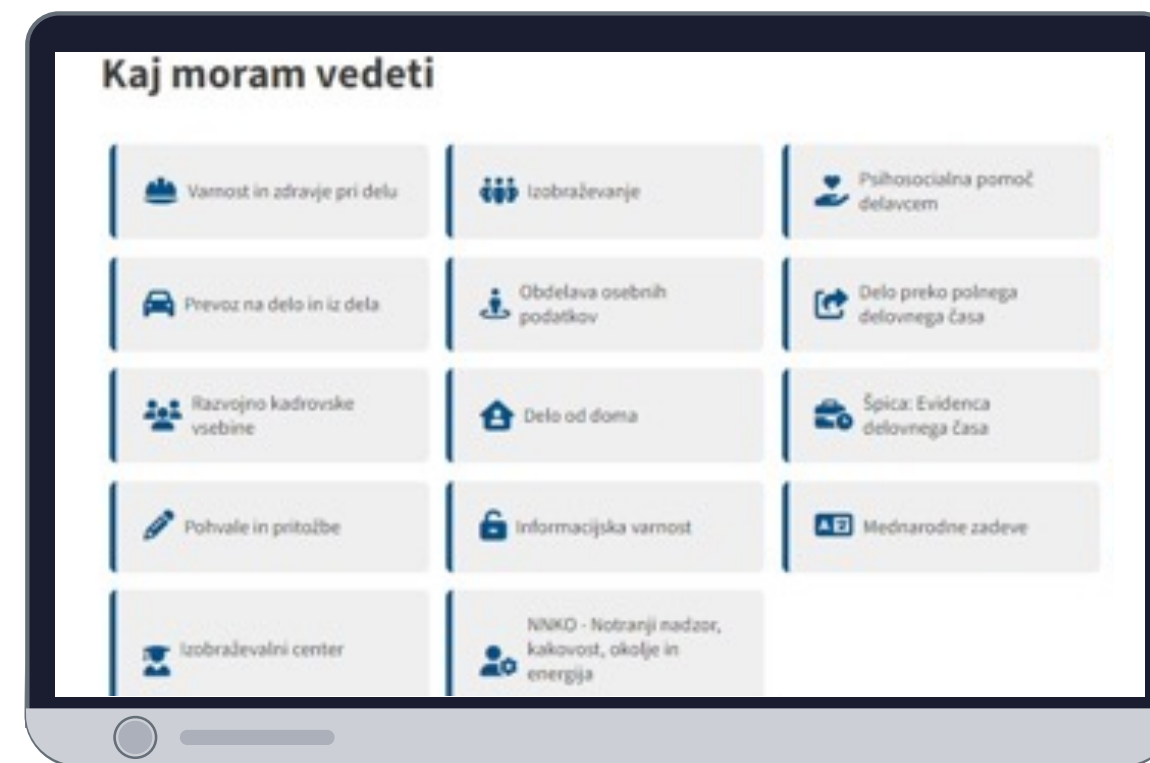
V sodobnem intranetu boste lahko našli vse pomembne vsebine v enotnem portalu, enostavnem za krmarjenje, dostopnem vsem sodelavcem. Z mobilno aplikacijo Digital Agora pa bo hiter in enostaven dostop do vsebin in ključnih informacij možen kjerkoli in kadarkoli.



Različne novice v realnem času boste lahko spremljali pod zavihkom Aktualno, kjer bodo med drugim objavljena tudi prosta delovna mesta, izredna obvestila, promocija zdravja ter vse aktualne vsebine. Tam vas bo pričakal tudi zavihek Nova proga in s klikom nanj si boste lahko v digitalni obliki prebrali svojo najljubšo revijo.



Integriran seznam stikov bo poskrbel, da bomo vsi ažurni in povezani. Ko boste potrebovali svojega sodelavca ali sodelavko, ga boste lahko hitro našli z naprednim iskalnikom.



Nov intranet omogoča tudi takojšen dostop do ključnih dokumentov, poslovnih postopkov in politik ter optimiziranih digitalnih postopkov. Takoj in zdaj so vedno na voljo potrebna znanja in orodja za opravljanje delovnih nalog, kar vodi do učinkovitejših odločitev in prihranka dragocenega časa.



V eDokumentih so tako na spletnem portalu kot v mobilni aplikaciji vaše plačilne liste. Odprete jih lahko z unikatno kodo, ki vam bo posredovana v ovojnici.

V Službi za odnose z javnostmi so pri kreiranju strmeli k temu, da bo nov sodobni intranet moj.SZ učinkovita platforma, ki bo izboljšala našo komunikacijo in sodelovanje. Z enostavnim in preglednim dostopom do vseh pomembnih novic, informacij in dokumentov boste vedno v koraku s časom in na tekočem z vsemi pomembnimi vsebinami. Navodila za namestitev novega intraneta si lahko ogledate s skeniranjem QR kode. Vstopite v digitalni svet moj.SZ in spoznajte njegovo čarobnost!



[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 27. julija 2024**, 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, 29. julija 2024**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s plažno brisačo in bandano SŽ.

		MODROST, VEDNOST	NAŠ SMUČARSKI SKAKALEC (GREGA)	ADAM BOHORIČ	PREBIVALEC TAJSKE	JAJČNIK	TRAČNICA	ČUT V PRSTIH IN KOŽI	KOKOŠJI SAMEC	MRŠAVA KOBILA	SRBSKA MEŠANA SOLATA
ZMES SOLNE IN SOLITRNE KISLINE, KI TOPI ZLATO											
NABAVLJAČ											
ŠPANSKI GOSPOD											
				VPLIV NA KALEČE SEME KAVBOJSKA VRV							
POMOČ: AZALEA JARITEV LAR ZDIČ	SVATINJA	KAZALEC, KAZALNIK	LETNI GOZDNI POSEK	METALEC ŽOGIC V CIRKUSU KOS CELOTE				PEŠENJE IZUMRLA PTICA Z OTOKA REUNION			
KMEČKO POSLOPJE ZA SHRANJEVANJE SENA						KISLINA				RIMSKI HIŠNI BOG OZKOTIRNI VOZIČEK ZA PREMOG	
NEKDANJA DOLŽINSKA MERA ZA TKANINE, CA. 77 CM					PITJE DO DNA KANT-AVTOR SMOLAR		AM. PEVEC (JON BON) ZASEK S SEKIRO ALI CEPINOM			UGLAJEN MOŠKI	NEREALNA ZAMISEL
AVSTRALSKA RAPERKA (IGGY)					PODZEMNI HODNIK REDKA KOVINA (In)			NEKDANJI KOŠARKAR (IVO) PLITVEJŠA KOTANJA			
ZMIKAVT				ZAPEČEK			UMAZANO MESTNO OZRAČJE DRŽAJ			LILIAN THURAM	
AVTOR: MATJAŽ HLADNIK				GORA V POSOČJU (2244 M)						IMETJE NEVESTE	
OLIVER TWIST			MESTO V DALMACIJI NAŠA STRUPENA KAČA			KURIR AMERIŠKI RAPER IN IGRALEC CUBE			OBLEKA, OBLAČILO		
NAŠA PESNICA (SAŠA)					PEVKA HABERL				SPODNJA OKONČINA		
					NINA RICCI				LOJZE SLAK		
PRIPRAVA NA VAGONU ZA PREVOZ AVTOMOBILOV							STROKOVNIAK ZA KLETARSTVO				
POGAN, VELIKAN				NADALJEVANJE GESLA			GLAVNO MESTO KAZAHSTANA				

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, poslane 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 pooblaščenцу RS.

Čestitke jubilantkam in jubilantom za spoštljivih 30 let predanega dela na Slovenskih železnica

Trideset let predanosti in dela na Slovenskih železnica je nekaj, kar si zasluži posebno praznovanje. Takšen jubilej je izjemen dosežek, ki poleg predanosti odraža tudi vztrajnost in strokovnost. Osrednja slovesnost v čast našim sodelavcem, železničarkam in železničarjem, ki že tri desetletja delajo na Slovenskih železnica, je že tradicionalno potekala v Železniškem muzeju. Nastopili so odlični folklorniki folklorne skupine ŽKUD Tine Rožanc ter Godba Slovenskih železnic. Prisotne je s svojim glasbenim vložkom razveselila tudi Natalija Verboten. Slovesnost je povezovala čudovita Ljubica Mlinar.

Slovesnost ob dnevu železničarjev je potekala 7. junija 2024 v rotundi Železniškega muzeja, ki je kar pokal od dobre volje in veselja naših železničark in železničarjev, še posebej jubilarov, 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 jubilarne nagovoril tudi prvi železničar, generalni direktor skupine Slovenske železnice Dušan Mes. »Za mlajše generacije biti del enega podjetja 30 let morda ni velika vrednota, vendar je za nas železničarje to velika vrednota in velika dodana vrednost za podjetje,« je v uvodu povedal Mes, ki meni, da so tudi pred Slovenskimi železnica enaki izzivi, kot jih ima skoraj celotni evropski železniški sektor – kako privabiti in obdržati nov kader.

V nadaljevanju je generalni direktor Slovenskih železnic tudi predstavil glavne cilje prihajajočih let: »Želimo, da v letu 2024 skupaj z državo pripravimo načrte, kako se bo razvijala železniška infrastruktura v naslednjih 20 letih in da se to potem javno promovira na takšen način, da bo vsak potnik in državljan vedel, kakšna so vlaganja države v železniško infrastrukturo. Za nas je ključno, da so potniki zadovoljni. Vse investicije, od prog, železniških postaj do novega Potniškega centra Ljubljana, so namenjene izključno temu, da bodo potniki zadovoljni,« je še povedal Dušan Mes.





Generalni direktor Slovenskih železnic je ob koncu nagovora jubilantom tudi iskreno čestital: »Sem zelo ponosen in hvalen vsem, ki ste tako dolgo vztrajali na železnica!«

Letos je bilo častitljivo priznanje za 30 let dela na Slovenskih železnica podeljeno 146 jubilantkam in jubilantom. Po podelitvi priznanj in tradicionalnih železničarskih ur je sledilo sproščeno druženje ob zvokih Natalije Verboten, kjer med jubilanti ni manjkalo izmenjave spominov na prijetne dni dela na Slovenskih železnica.

Praznovanje takšnega jubileja je izjemen dosežek, ki je dokaz predanosti in zavzetosti delu. Vsem jubilantom še enkrat iskrene čestitke in zahvala za vse, kar ste storili za Slovenske železnice v zadnjih 30 letih!

Na trasi drugega tira izkopali najdaljši predor v Sloveniji

29. maja so izvajalci glavnih gradbenih del izkopali še zadnji meter glavne cevi predora Lokev (T1). Glavna cev predora Lokev meri 6714 metrov, izkopna dela so se začela 5. novembra 2021 iz divaške smeri, skoraj leto kasneje pa še iz koprške. V manj kot treh letih je torej najdaljši predor v Sloveniji izkopen!



Celotna trasa drugega tira železniške proge Divača–Koper poteka v sedmih predorih, ki skupaj s servisnimi in izstopnimi cevmi merijo 37,4 kilometra. Predor Lokev (T1) je prvi in najdaljši predor na omenjeni železniški progi, ki se nahaja med naseljem Lokev in dolino Glinščice. Ob glavni cevi predora Lokev potekajo izkopna dela za servisno cev, njena dolžina znaša 6683 metrov. Na projektu je zdaj treba izkopati le še servisno cev predora Lokev ter glavno in servisno cev predora Beka (T2). Servisne cevi imajo enake profile kot glavne cevi, po njih pa bo potekal železniški promet, ko bo zgrajen vzporedni tir. V večini predorov na trasi drugega tira zdaj, ko so izkopna dela večinoma zaključena, potekajo betonerska dela.

Pedor Lokev (T1) je postal najdaljši predor v Sloveniji, do zdaj je bil to s 6327 metri Bohinjski predor. Železniški predor Karavanke je sicer dolg 7976 metrov, a več kot polovica predora poteka v Avstriji.





Največji kraški pojav odkrit prav med izkopom tega predora

Posebni izziv pri izkopnih delih v predoru Lokev so predstavljali kraški pojavi, ki so bili odkriti med izkopom. Do določene mere lahko kraške pojave predvidimo zaradi predhodnih geofizikalnih raziskav, a najdba in premostitev vsakega izmed njih je svojevrstna. Največja kraška jama, ki seže 150 metrov globoko in vsaj 450 metrov daleč, je bila odkrita prav v glavni cevi predora Lokev.

Ministrica za infrastrukturo mag. Alenka Bratušek, ki je tudi botra predora, je izpostavila: »Dosegli smo še en ključni mejnik, preboj predora Lokev, najdaljšega železniškega predora ne le na trasi drugega tira, temveč tudi v Sloveniji. S prebojem šestega predora v dolžini 6714 metrov smo vse bližje dnevni, ko se bo železniška razdalja na odseku Divača–Koper iz sedanjih 44 km zmanjšala na 27 km, skrajšal se bo potovalni čas, bistveno povečana pa bo prepustna zmogljivost vlakov. Kljub kompleksnosti in zahtevnosti gradnje celotnega projekta ostajamo v zadani časovnici in potrjenih finančnih okvirih, na kar sem izjemno ponosna.«

Matej Oset, generalni direktor družbe 2TDK, je ob tem pomembnem mejniku na projektu poudaril, da takšnih uspehov ni mogoče doseči brez predanih zaposlenih in dobre organizacije izvajalca glavnih gradbenih del, družbe Kolektor CPG. »Pri gradnji, ki v predorih poteka 24 ur na dan vse dni v tednu, je bilo vložnega ogromno truda ter znanja. Pri gradnji tako dolgih predorov obstaja tudi večja verjetnost, da pride do nesreč, zato smo lahko izredno zadovoljni, da pri delu do večjih nesreč ni prihajalo, kar je zasluga izvajalca, ki je odlično, hitro in kakovostno opravil svoje delo.«

Marko Brezigar, direktor družbe 2TDK, pa je poudaril: »Ponosen sem, da nam je kljub zahtevnemu kraškemu terenu, ki je ob številnih kraških pojavi prinesel tudi veliko gradbenih, inženirskih, projektantskih in krasoslovnih izzivov, uspelo, da smo do preboja 6,7 km dolgega predora prišli v tako kratkem času. Hkrati današnji dogodek potrjuje, da smo sposobni uresničiti še tako zahtevne infrastrukturne objekte, kar je ključno za razvoj naše države in njeno konkurenčnost na mednarodni ravni.«

Kristjan Mugerli, direktor podjetja Kolektor CPG, je poudaril pomembnost projekta za skupino Kolektor Construction, ki ne pomeni le pridobitve novih referenc, pač pa tudi znanje in izkušnje za nove, še zahtevnejše projekte. »Izjemno ponosen sem, da smo v skupini Kolektor Construction dosegli tako pomemben mejnik na tehnično obsežnem in zahtevnem projektu, kot je drugi tir. Preboj najdaljšega železniškega predora ni samo inženirski dosežek, pač pa je tudi dokaz, kaj lahko dosežemo, ko združimo moči ter delamo z jasno vizijo in namenom. Verjamem, da bo ta predor navdih za mnoge prihodnje generacije.«

Vzpostavljena nova direktna povezava na relaciji Opčine–Reka

Od 24. aprila 2024 je vzpostavljena nova direktna vlakovna povezava med Opčinami in Reko. Slovenske železnice so z novo povezavo (Opčine–Sežana–Divača–Pivka–Ilirska Bistrica–Šapjane–Opatija–Matulji–Reka), ki je del evropskega projekta Sustance Interreg Srednja Evropa, pomembno izboljšale ponudbo za potnike.

SŽ – Potniški promet v sodelovanju s hrvaško družbo HŽ Putnički prijevoz in italijanskim projektnim partnerjem Central European Initiative (CEI) vodi vzpostavitev nove čezmejne železniške povezave. Cilj evropskega projekta Sustance Interreg Srednja Evropa je izboljšanje povezanosti regij in preveritev možnosti uporabe javnega prevoza za turistične namene na relaciji Opčine–Reka. Nova neposredna vlakovna povezava na relaciji Opčine–Reka in nazaj je na voljo vsak dan **od 24. aprila do 30. septembra 2024**. Vlak odpelje z Opčin v jutranjih urah, ob 7.50, in se vrača z Reke v večernih urah, ob 18.25.

Na dan prve vožnje vlaka so Slovenske železnice na Opčinah organizirale sprejem potnikov in simboličen prerez otvoritvenega traku. Dogodek je bil poleg nove povezave pomemben tudi iz zgodovinskega vidika, saj so novi sodobni vlaki proizvajalca Stadler takrat prvič zapeljali na Hrvaško. Ob tem so goste in potnike nagovorili generalni sekretar CEI Roberto Antonione, vodja Sektorja za železnice in žičnice z Ministrstva za infrastrukturo mag. Vlasta Kampos Jerenec, regionalna ministrica za infrastrukturo in prostor Furlanije – Julijske krajine Cristina Amirante, direktorica družbe SŽ – Potniški promet mag. Darja Kocjan in vodja prodaje HŽPP Andrea Glavaš.



Nova povezava je del evropskega projekta Sustance Interreg Srednja Evropa



Direktorica družbe SŽ – Potniški promet mag. Darja Kocjan je v nagovoru povedala, da sta Hrvaška in Slovenija od 24. aprila 2024 dalje vsak dan povezani z osmimi pari vlakov, to je s šestnajstimi povezavami. Možnosti za širitev ponudb Slovenskih železnic z novimi vlaki Stadler direktorica SŽ – Potniškega prometa vidi na relaciji Ljubljana–Zagreb: »Med Ljubljano in Zagrebom vozijo vsak dan trije pari vlakov. Tu vidim še možnosti za širitev ponudb Slovenskih železnic z novimi sodobnimi garniturami Stadler in upam na sodelovanje s HŽPP. Med Ljubljano in Reko sta vsak dan na voljo dva para vlakov. Med Ljubljano in Puljem vozi vsak dan en par vlakov in en dodaten par med sezono. Od danes naprej pa vozi en par vlakov med sezono še med Opčinami in Reko, s povezavo tudi iz oz. v smeri Ljubljane.«

Po nagovorih in prerezu traku so se gostje in potniki podali na pot po progi Opčine–Reka, ki nudi čudovite razglede in posebno doživetje ter je tudi turistično zelo bogata. Z novo povezavo se bodo še dodatno povečale možnosti za razvoj trajnostnega turizma. Da je utrip turizma ob progi zelo živ, smo lahko izkusili na prvi vožnji z vlakom. Najprej so nas presenetili predstavniki Turizma Divača z zanimivo igrano predstavo Brkonje Čeljstnika in deklice Darke iz pravljice Brkonja Čeljstnik, ki jo je napisal literat in rojak teh krajev dr. Bogomir Magajna. Da je to področje bogato tudi s kulinariko, so na vlaku dokazale kmečke ženske Kulturnega društva Pepca Čehovin Tatjana, ki so predstavile tudi slovensko narodno nošo, ob tem pa je zadonela tudi harmonika domačina Roka Gombača. Posebno presenečenje na vlaku je bil tudi tako doma kot po svetu uveljavljeni operni baritonist Jure Počkaj, ki prav tako prihaja iz teh krajev. Počkaj je ob novi povezavi izrazil izjemno veselje, saj je pred kratkim postal član reške Opere in bo tako lahko redni uporabnik nove vlakovne povezave.



Ko je vlak prispel do Ilirske Bistrice, pa je sledilo še drugo presenečenje, tokrat Turizma Ilirska Bistrica. Pridružili so se nam mladi harmonikarji Orkestra Nika Polesa ter čebelarji in spet smo lahko okušali lokalno kulinariko. Potnike so presenetili z medeno potico. Na vlaku smo lahko tudi napisali razglednico in jo poslali na zelen naslov.

Potniki vseh treh držav (Italije, Slovenije in Hrvaške) in seveda širše smo tako z novo povezavo dobili priložnost za raziskovanje turizma ob progi, ki ponuja ogromno naravnih in drugih znamenitosti tako v Divači, Pivki, Sežani, Ilirski Bistrici, Opatiji in na Reki kot tudi na Opčinah, ki so povezane s Trstom z avtobusno povezavo.

S to novo povezavo se za potnike izboljšuje ponudba varnih, sodobnih in okolju prijaznih prevozov z vlaki. Pri prevozu potnikov namreč SŽ porabijo povprečno skoraj petkrat manj energije na potnika kot v cestnem avtomobilskem prometu.



Na Reki so vlak navdušeno sprejeli in dogodek počastili s številnimi govorcji. Zbrane so z nagovori pozdravili in poudarili pomen trajnostnih povezav z vlaki predstavnik Interreg CE programa Winfried Ritt, državni sekretar na hrvaškem ministrstvu za pomorstvo, promet in infrastrukturo Alen Gospočić, vodja Sektorja za železnice in žičnice z Ministrstva za infrastrukturo mag. Vlasta Kampos Jerenec, župan Reke Marko Filipović, župan Trsta Roberto Di Piazza, župan Ilirske Bistrice dr. Gregor Kovačič, predstavnik avtonomne dežele Furlanije – Julijske krajine Enzo Volponi, predsednik uprave HŽPP Željko Ukić, direktorica SŽ – Potniškega prometa mag. Darja Kocjan in generalni sekretar CEI Roberto Antonione. Direktorica SŽ – Potniškega prometa mag. Darja Kocjan je v svojem nagovoru poudarila, da je vzpostavljanje in ohranjanje povezav v mednarodnem potniškem prometu zelo pomembno: »Poleg obstoječih 52 novih sodobnih garnitur pričakujemo v potniškem prometu SŽ naslednje leto že prve od dodatno naročenih 20 garnitur. Za mednarodni promet pa v letu 2026 še 20 novih sodobnih vagonov in štiri električne lokomotive, kar bo še dodatno izboljšalo ponudbo in potniško izkušnjo v mednarodnem prometu.«



1000 železničarjev nad 1000 metrov 2024

V mesecu marcu 2016 je bila na skupnem sestanku železničarskih planinskih društev Ljubljana, Celje in Maribor v sodelovanju s Slovenskimi železnicami predlagana akcija pohodov 1000 železničarjev nad 1000 metrov. Dogovorjeno je bilo, da planinska društva izvedejo planinske pohode četrti vikend v mesecu maju v hribe v Sloveniji nad 1000 metrov. Akcijo smo poimenovali 1000 železničarjev nad 1000 metrov. Tako so društva že 25. junija v istem letu izvedla prvo takšno akcijo. Zanimanje za pohode med zaposlenimi in upokojenimi delavci je bilo veliko, tako da smo že v prvem letu kar lepo število železničarjev popeljali nad tisoč metrov.

Skupna akcija Slovenskih železnic in železničarskih planinskih društev Železničar Celje, Ljubljana in Maribor se je v letu 2024 izvajala na treh lokacijah v Sloveniji. Planinsko društvo Železničar Ljubljana je organiziralo pohod na Vogar, Planinsko društvo Železničar Celje na Mrzlico in Planinsko društvo Železničar Maribor na Mariborsko Pohorje do Mariborske kočice. Planinsko društvo Železničar Ljubljana je imelo na dogodek prijavljenih 191 pohodnikov, vendar se je zaradi slabe napovedi vremena pohoda udeležilo le 120 pohodnikov. Pohod je bil dobro organiziran. Prvi pohodniki so bili na Vogarju pri planinski koči že ob 10. uri. Spotoma so si lahko

ogledali spust jadrlnih padalcev in spomenik padlim železničarjem med drugo svetovno vojno. Na koči je bilo pestro, poleg dobre glasbe in pijače je bila še živa glasba. Tudi Železničarsko kulturno-umetniško društvo Tine Rožanc je zapelo nekaj ljudskih pesmi. Po 15. uri so se udeleženci začeli vračati proti Železniški postaji Bohinjska Bistrica. Med potjo jih je ujela rahla ploha. Z vlakom so se odpeljali proti Jesenicam in v Ljubljano prispeli okrog 19. ure. Planinsko društvo Železničar Maribor je izvedlo pohod na Mariborsko kočico. Na dogodek se je prijavilo 193 udeležencev. Zaradi množičnosti prijav so izvedli dve lokaciji pohoda. Eno na začetku Slovenske planinske poti, poimenovane po Ivanu Šumljaku, drugi pa so se z vzpenjačo popeljali do Bellevueja ter so pot nadaljevali do Mariborske kočice. Na Mariborski koči so se v prijetni družbi družili vse do 14. ure ter se nato po isti poti vrnili v dolino. Imeli so srečo z vremenom, tako da je pohod uspel in so bili udeleženci zadovoljni z organizacijo akcije. Planinsko društvo Železničar Celje je udeležence akcije popeljalo na Mrzlico iz Hrastnika, pohoda se je udeležilo 42 pohodnikov. Pohod je potekal v prijetnem vzdušju. Skupno smo nad tisoč metrov pripeljali 355 udeležencev.

Posebno bi se zahvalili organizatorju akcije, gospodu Emilu Kajdižu s Slovenskih železnic, ter vsem, ki so tako ali drugače pomagali, da je bila akcija pohoda uspešno izvedena.



18. generacija praznuje 40-letnico strojevodske šole

"Bil je predzadnji majski petek in jutro je bilo obsijano s soncem, kot bi narava vedela, da je pred nami poseben dan. Po deževnih dneh smo se ponovno zbrali mi, ki smo pred 40 leti sedli v šolske klopi kot 18. generacija strojevodske šole, da bi proslavili ta častivredni jubilej,« s pripovedovanjem začneta Dragan Barukčič in Vlado Prpar, ki sta odgovorna za organizacijo srečanja in oba še vedno aktivna strojevodji na Slovenskih železnicah. Njuno prijateljstvo sega daleč nazaj, poleg tega pa ju povezuje tudi ljubezen do športa. Dragan obožuje nogomet, Vlado pa kolesarjenje. Oba pa se ukvarjata tudi z drugimi rekreativnimi športi.



Vlado Prpar in Dragan Barukčič

»Srečanja organiziramo vsakih deset let, pri čemer je Dragan vedno v ospredju organizacijskih prizadevanj,« pove Vlado, ki je tokrat prevzel nalogo iskanja stikov in naslovov nekdanjih dijakov. Skupaj jima je uspelo zbrati lepo število udeležencev. Ob dogovorjeni uri se je na ljubljanski železniški postaji zbralo 31 sošolcev od skupno 60 vpisanih. »Žal nekateri niso več med nami, a spomini nanje so živi v naših srcih,« povesta. Druženje se je začelo z dobro kavico v bližnjem lokalu, kjer je pogovor hitro postal živahen in glasen. Toliko so si imeli za povedati.

Naslednja postaja je bila vzpenjača in obisk Ljubljanskega gradu. Seveda ni manjkala niti skupinska fotografija za spomin.

Na gradu so obujali spomine, nazdravljali in se veselili. Potem so se odpravili v restavracijo, kjer jih je čakalo okusno kosilo. Tem za pogovor jim ni zmanjkalo – od politike, astrofizike do športa in ljubezni. Bili so kot pravi geniji, pripravljeni razpravljati o vsem.



Druženje na Ljubljanskem gradu



Spomini iz šolskih klopi so tudi hitro oživali. Ena izmed najbolj nepozabnih zgodb je bilo skupinsko »špricanje« pouka, ko jim je profesor naslednjič vrnil milo za drago z nenapovedano kontrolno nalogo. Teste, ki so jih začeli reševati z vsem svojim znanjem in si prizadevali za čim boljši rezultat, je profesor kasneje hladno odvrnil v koš in jim dal vedeti, da šola ni hec.

Veliko je bilo govora tudi o Slovenskih železnicah in o tem, kako dobro je sistem deloval, ko je bila še aktivna srednja poklicna šola ŽEKŠ. Večina jih je po tej šoli nadaljevala izobraževanje za strojevodje, ki je trajalo eno leto. Pred tem so nekateri delali v centralnih delavnicah, nekateri pa kot asistenti strojevodij, kar je pripomoglo k njihovemu bogatemu znanju o sistemu SŽ in poklicu strojevodje. Mnenja so, da je danes poklic strojevodje nekoliko razvrednoten in podhranjen, saj hitri tečaji nadomeščajo nekoč temeljito izobraževanje strojevodske šole.

Pozno popoldne so srečanje zaključili z obljubo, da se ponovno snidejo, a tokrat že čez tri leta. »Naša srečanja so vedno polna pozitivne energije in želimo si, da tako ostane. Obujanje spominov iz šolskih dni nas vedno poveže in nasmeji.«



Naj trajajo prijateljstvo in srečanja 18. generacije še naprej!

Prvi vlak zapeljal čez novi nadvoz nad Dunajsko cesto



Počas se posavlja stari štiritirni železniški nadvoz nad Dunajsko cesto, ki je bil zgrajen leta 1962 in je svojemu namenu služil več kot šest desetletij. Na tem mestu kot del izgradnje novega Potniškega centra Ljubljana nastaja nov nadvoz, po katerem je 24. maja 2024 že zapeljal prvi vlak. Ta čast je pripadla brižitki 363-013, ki je imela na vagonih naložene avtomobile proizvajalca Kia in je krenila proti Kopru.

Gradnja železniškega nadvoza čez Dunajsko cesto poteka po fazah in zajema zamenjavo oziroma razširitev konstrukcije obstoječega železniškega nadvoza. Po izvedbi pripravljalnih del se je v začetku januarja 2024 uredila popolna zapora Dunajske ceste. Samo rušenje starega železniškega nadvoza (najprej dva tira na južni strani, sledita še tira na severni strani) je potekalo v obratnem vrstnem redu, kot je potekala gradnja. Najprej so bili odstranjeni nenosilni elementi, nato pa nosilni elementi – prednapeta AB-plošča, prečni nosilci, glavni vzdolžni nosilci ter vmesni in krajni oporniki. Ko so bili odstranjeni vsi deli konstrukcije, je bila končana tudi popolna zapora Dunajske ceste in lahko se je začela gradnja novega nadvoza. Gradnja novega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto je pomemben infrastrukturni projekt, ki bo izboljšal pretočnost železniškega prometa in odpravil

infrastrukturno ozko grlo na tem delu vozlišča Ljubljana. Namesto sedanjih štirih tirov bo nadvoz pripravljen za šest tirov, pet jih bo nameščenih ob gradnji nadvoza, šesti tir pa bo nameščen ob izvedbi dvotirnosti gorenjske proge. Prilagoditve se izvajajo tudi na signalnovarnostnih in telekomunikacijskih napravah ter na stacionarnih napravah električne vleke. Za zagotovitev svetlega profila je predvidena tudi rekonstrukcija Dunajske ceste.

Če se vrnemo nekoliko v preteklost in obudimo spomine na stari elegantni nadvoz nad Dunajsko cesto, katerega polovica je že porušena. Ko je bil nadvoz septembra leta 1962 končan, je bil to konstrukcijski in oblikovalski dosežek. Zgradila ga je Metalna iz Maribora, ki je svojo umetnino ponosno označila z bronastimi tablicami na stebrih, ki pa so jih žal ukradli. Skozi leta se je zaradi vse večjega prometa pod železniškim nadvozom širilo cestišče. Leta 2020 je bila izvedena tudi temeljitejša obnova, ko je prišlo do sanacije stranskih opornikov.

Nov železniški nadvoz bo sodobnejši, varnejši in zmogljivejši ter bo izboljšal pretočnost prometa na enem od najpomembnejših železniških vozlišč na državni ravni in na zelo pomembnem jedrnem vozlišču prometnega omrežja TEN-T, preko katerega potekata Baltsko-jadranski in Sredozemski koridor.

Planinsko društvo Železničar Maribor na izletu v Vojvodini

Planinsko društvo Železničar Maribor se je od 29. 4. do 3. 5. 2024 odpravilo na izlet v Vojvodino. Pred Ledno dvorano Maribor smo se zbrali v zgodnjih jutranjih urah in se na pot v Srbijo podali preko Madžarske in Hrvaške. Po prečkanju madžarske državne meje smo si na Hrvaškem ogledali prostrane vinograde v Kneževih Vinogradih, nato je sledila še degustacija vina s prigrizkom domačega kulena in sira. Po degustaciji smo se odpravili naprej in si ogledali Osijek. Po ogledu smo zapustili prijetno mesto. Preko mejnega prehoda Erdut smo prispeli v Srbijo. Takoj ko smo se zapustili mejni prehod, smo se ustavili v restavraciji Niš na poznem kosilu. Pričakal nas je lepo urejen lokal in po obilnem kosilu smo se zapeljali v Sombor, kjer smo se namestili v hotelu. Večerja nas je čakala v središču mesta v restavraciji Fijaker, kjer so nam večer popestrili tamburaši. Naslednje jutro smo si z lokalnim vodičem ogledali mesto Sombor in po ogledu smo se z avtobusom zapeljali v Subotico. Najprej smo si ogledali mesto, ki je zelo znamenito, predvsem mestna hiša ter sinagoga. Po ogledu je sledil prigrizek v neposredni bližini sinagoge. Sledila je vožnja mimo Paličkega jezera do Vinarije Zvonka Bogdana, kjer smo imeli degustacijo vina. Po degustaciji smo se napotili v bližnji hotel ob Paličkem jezeru, sledila je večerja v Jelen Salašu, kjer nas je ponovno pričakala glasba. Po večerji smo se napotili v hotel. Naslednje jutro po zajtrku je sledila vožnja proti Fruški gori. Po prihodu na Fruško goro smo se namestili v hotelu in odšli



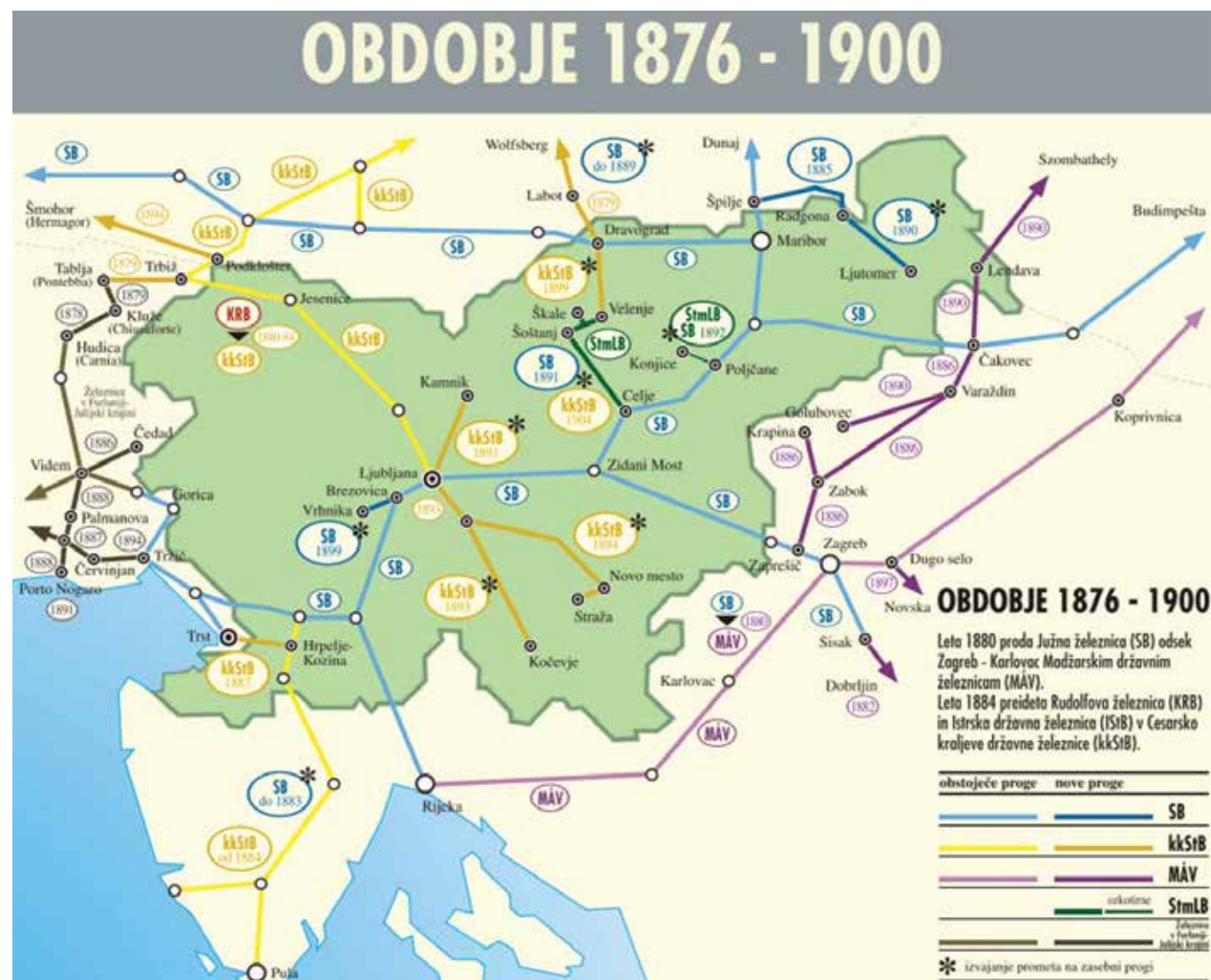
na pohod. Z avtobusom smo se zapeljali do Planinskega doma Železničar, nato pa peš mimo Popovičkega jezera do razgledišča, kjer je bil lep razgled na Novi Sad z okolico. Po vrnitvi do avtobusa se je nekaj pohodnikov odločilo, da se v hotel vrnejo z avtobusom, drugi smo do hotela odšli peš. Sledila je večerja. Naslednje jutro smo se odpravili na ogled Petrovaradinske trdnjave in lepega mesta Novi Sad. Po ogledu mesta smo se zapeljali v Sremske Karlovce, kjer je sledil ogled vinske kleti in degustacija vina in medu. Po degustaciji je sledil še ogled Sremskih Karlovcev. Po ogledu smo se napotili proti hotelu bivanja, kjer smo se povzpeli še na Fruško goro. Zvečer je sledila večerja in naslednje jutro smo se po zajtrku odpravili preko Sremske Mitrovice in Zagreba proti Mariboru. Vse dni nas je spremljalo lepo sončno vreme, razen zadnji dan, vendar nas to ni več motilo. Na izletu smo doživeli gostoljubnost, veliko zabave in tudi dobre hrane nam ni manjkalo. Že kujemo nove načrte za naslednje leto.

130 let proge

Ljubljana–Novo mesto

(dolenjska železniška proga)

Letos obeležujemo dve pomembni prelomnici v gradnji železnic na Slovenskem. Spominjamo se 130. obletnice gradnje dolenjske železniške proge Ljubljana–Grosuplje–Novo mesto. Svečano odprtje proge v dolžini 75 kilometrov (šteto iz Ljubljane) je potekalo 31. maja 1894. Konec maja leta 1914 pa je tudi za Belokranjce nastopil željno pričakovani dan, ko je bila odprta belokranjska železniška proga, ki je povezala Ljubljano in Novo mesto s Karlovcem. Slavnostni vlak je iz Novega mesta v Metliko zapeljal 25. maja 1914. Belokranjska proga (Novo mesto–d. m. pri Metliki) meri v dolžino 49,158 kilometra in je tudi zadnja proga, ki jo je na Slovenskem gradila Avstro-Ogrska.



Mladen Bogić, Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici

Prav posebno poglavje v gradnji železnic na Slovenskem je treba nameniti dolenjski progi, ki je bila seveda predpogoj za gradnjo belokranjske proge. Prizadevanja zanj segajo že v leto 1864, toda šele sporazum med konzorcijem za gradnjo dolenjskih železnic, Trboveljsko premogopkopno družbo (TPD) in Državnimi železnicami (kkStB) leta 1890, po katerem bo kočevski rudnik (last TPD) zalagal s premogom kkStB, je omogočil leta 1893 dograditev proge Ljubljana–Grosuplje–Kočevje in leto pozneje proge Grosuplje–Novo mesto–Straža. Prevoz premoga je bil tudi glavni razlog, da je bila prednostna naloga zgraditi progo proti Kočevju in šele nato proti Novemu mestu. Od prizadevanj za izgradnjo do končnega odprtja dolenjske proge je preteklo kar 30 let. Vendar je sama izgradnja potekala dokaj hitro, saj je bila proga na Dolenjsko zgrajena v manj kot dveh letih, graditi se je začela leta 1892. V časopisu Dom in svet so načrtovano odprtje dolenjske proge proti Novemu mestu pospremili z naslednjimi besedami: »Ni se čuditi, da je že davno nastala misel in želja, da bi dobila Dolenjska železnico. Reče se lahko, da se je Dolenjska železnica snovala, predlagala, namerjala 30 let. Glavni del je pač sedaj dovršen, vendar ni še železnica dokončana, dokler ne bode žvižgala ob Kolpi. Železnica se je gradila primerno jako hitro. Glavno delo se je vršilo v letih 1892 in 1893. Ker je imela nova železnica zlasti voziti premog iz bogatega kočevskega premogovnika, zato se je dodelala najprej glavna proga od Ljubljane do Grosuplje, potem pa stranska proga od Grosuplje do Kočevja. Ta proga se je odprla dne 27. kimovca lanskega leta. Sploh so ta dogodek pozdravljali z veseljem vsi domoljubi. Mislim pa, da je sedaj za veselje še več vzroka, zakaj glavna proga vodi v Novo mesto, v središče naše Dolenjske, od koder bode gotovo prej ali pozneje drdrala tudi še naprej proti Kolpi in če Bog da,

tudi proti Karlovcu.« Z zapisanim so že nekako nakazali, da je naslednja etapa gradnje železnice usmerjena čez Belo krajino proti Karlovcu. Pa če se vrnemo na gradnjo dolenjske proge. Prizadevanja za izgradnjo proge na Dolenjsko segajo v leto 1864, ko je bil na Dunaju predstavljen železniški program kranjske trgovske in obrtne zbornice. Program je poleg izgradnje železnice na Dolenjsko predvideval tudi izgradnjo železniške proge na Gorenjsko. Podprt je bil tudi s strani kranjskega deželnege zbora. Dolenjci so upravičeno čakali na pozitiven odgovor, saj je bil program dobro razdelan in gospodarsko znosen. Toda gradnja železnice na Gorenjsko se je v resnici kmalu začela, medtem ko je vprašanje o železnici na Dolenjsko zaspalo. Leta 1869 je bil takratnemu državnemu zboru predložen zakon o dopolnitvi avstrijske železniške mreže in del tega načrta je bila tudi izgradnja Dolenjske železnice, kjer je leta 1872 prišlo celo do tehnične revizije trase. Žal je bilo leto kasneje vsakršno delo v smeri gradnje proge ustavljeno, ker je prišlo do finančnih težav. Z vprašanjem Dolenjske železnice se je državni zbor ponovno resno začel ukvarjati leta 1883. Osnova se je posebni konzorcij, ki je ob podpori trgovskega ministrstva pripravil projekt in leta 1886 je bilo določeno, kje bo potekala trasa. Takrat je bilo določeno, da naj glavna proga poteka iz Ljubljane proti Grosuplju, kjer se bo trasa ločila na dva kraka. Eden bo šel proti Novemu mestu in drugi proti Kočevju. Takšen načrt je bil, potem ko so bila zagotovljena finančna sredstva, tudi zakonsko sprejet in kasneje tudi izveden. Proga Grosuplje–Novo mesto–Straža se je začela graditi septembra leta 1892. Gradnjo je vodil in nadzoroval nadinšpektor F. Klemenčič in se je zaključila leta 1894 ter Dolenjsko povezala z Ljubljano in drugimi kraji takratne monarhije.



Prihod prvega vlaka v Novo mesto, fototeka Železniškega muzeja



Svečano vzdušje ob prihodu prvega vlaka v Novo mesto, Knjižnica Mirana Jarca Novo mesto

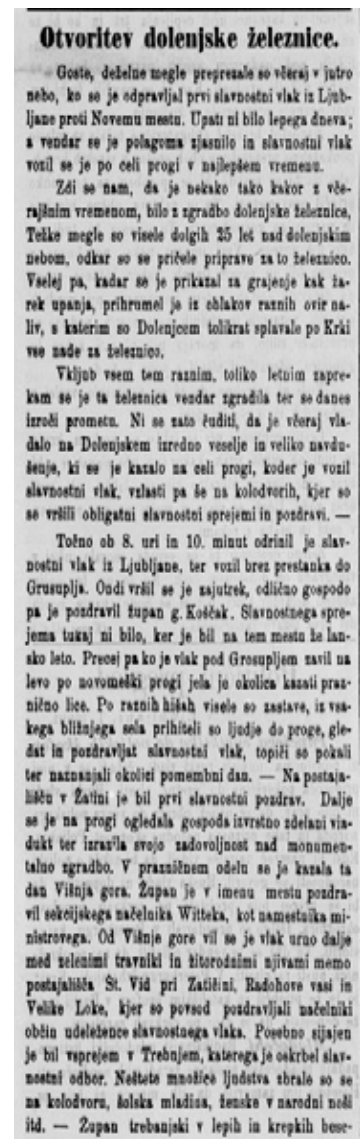
V časopisu Slovenski narod (31. maj 1894) so novo železniško progo proti Novemu mestu opisali tako: »Od Grosupljega vodi proga s početka blizu državne ceste, potem pa jo v velikem ovinku zapusti ter se ji zopet približa šele pri Višnji Gori. Blizu Višnje Gore peljemo se skozi prvi 444 m dolgi tunel. Od tod gre proga zopet paralelno z državno cesto mimo vasi Hudo, znane radi živahne trgovine s čebelami, do postaje Zatičine; za Zatičino vije se železnica zopet južno od državne ceste ter se ji približa zopet pri Radoha vasi, kjer se ž njo križa ter potem severno vodi do Velike Loke in Trebnjega. Med Trebnjim in Mirno Pečjo — na desni strani proge nahaja se v romantični legi grad Žužemberk z močnimi stolpi ter trg istega imena — pelje nas železnica pri Sv. Ani zopet skozi 450 m dolg tunel, potem pa se, zdaj bliže, zdaj dalje od državne ceste, bliža glavni postaji Novo mesto, kjer se na zapadni strani mesta na levem bregu Krke nahajajo štacijska poslopja. Mesto, ki ima jako prijazno in lepo lego, ustanovljeno je bilo leta 1305 po vojvodi Rudolfu IV., po katerem je tudi dobilo ime Rudolfovo, čeravno se je do današnjega dne tudi ohranilo ime Novo mesto, ko so po nekem velikem požaru skoro vse hiše bile na novo zgrajene. Za izletnike je Novo mesto znamenito; v treh četrtinah ure pride se v Toplice, kjer se nahaja že v srednjem veku dobro znana kopelj, ki se bode sedaj tem bolj razvila, ko se je primaknila svetovnemu prometu. Lep izlet je nadalje v Sotesko, kjer se nahaja sloviti in posebno glede arhitekture znameniti grad kneza Auersperga, ter v Belo krajino, kjer so se do danes najčisteje ohranile staroslovenske naše šege in običaji. Od Novega mesta do Straže vodi železnica ob levem bregu Krke ter dospe v 19 minutah do končne ščacije.«

Odprtje dolenjske proge je pritegnilo veliko pozornosti. Vasi in mesta, skozi katera se je vila železna cesta, nova žila življenja, so med sabo tekmovali, kdo bo prikazal več navdušenja, radosti in hvaležnosti. Vse postaje so bile lepo okrašene z zastavami, ornamenti, s stolpov in hiš so visele narodne ter cesarske zastave. Prihod železnice na Dolenjsko je povsod pričakalo veliko ljudi. Na kolodvorih je bila takratna šolska mladina postavljena v čednih oblekah in v ravnih vrstah. Vse to je naredilo tudi veliko vtisa na ugledne goste, ki so bili tistega dne na otvoritveni vožnji. Prisotni so bili vsi od glavnega ravnatelja takratnih državnih železnic dr. Bilinskega do dvornih svetnikov in državnih poslancev (dr. Ferjancič, Kušar, Pfeifer, Povše, prof. Šuklje in baron Šveglj) ter predstavnikov trgovske zbornice, vojske, sodišča, župani, deželno zastopstvo itd. Slavnostni vlak je bil okrašen z zastavami in je imel spredaj nameščenega cesarskega orla. Iz Ljubljane je odpeljal osem minut čez deseto uro: »Slavnostni vlak je imel najstarejši voz, mej tem in šest salonskih; hlapec mu je bil z zelenimi in cvetnimi kitami preprežen, s cesarskimi in deželno-narodnimi zastavicami okrašen in spredaj je nosil velikega pozlačenega cesarskega orla, pod tem pa zelen venec z narodno-trobojnimi trakovi. Odpeljal je veselo slavnostno družbo ob 10 ur in 8 minut po že odprti progi.« (Slovenski narod, 123. številka XXVI., 31. maj 1894).

Vlak je po prihodu v Novo mesto čakal slavnostni sprejem in banket, na katerem je spregovoril tudi takratni deželni glavar Kranjske Oto Detela. »Danes, ko se je slovesno otvorila toliko zaželena Dolenjska železnica, navdaja prebivalce krasne dolenjske pokrajine radost in veselje. Res so morali Dolenjci dolgo čakati na jim zdavno obljubljeno železnico. A uresničil se je tudi tu stari slovenski pregovor: Ustrajnost železne duri prebije,« je začel z nagovorom Detela in bil optimističen, da se bo za Dolenjce z odprtjem proge začela nova doba gospodarskega razvoja in napredka. Kranjski deželni glavar je odprtje dolenjske proge označil kot praznik radosti in veselja, za katere veljajo besede narodne dolenjske pesmi:

»Prijatliji dans vesel' bodimo,
težave, skrbi pozabimo,
nar lepši je dan
za dolenjsko stran,
čast Bogu zato recimo.«

Slovenec, 1. junij 1894, letnik XXII, št. 123



Slovenec, 1. junij 1894, letnik XXII, št. 123

Da je bil železniški program kranjske obrtne in trgovske zbornice iz leta 1864 upravičen in da je Dolenjska potrebovala železno cesto, potrjuje dejstvo, da je bila dolenjska proga že v prvih letih obstoja po prometu nad povprečjem ostalih lokalnih prog avstrijskega cesarstva. Ne samo, da so bila dosežena vsa pričakovanja, potniški promet je pričakovanja celo presegel. Povečala in pospešila se je tudi trgovina s kmetijskimi pridelki in živino. Še posebej pa se je razrasla in v polnem sijaju zacvetela trgovina z lesom, ki je na železnico prihajal iz prostranih gozdov širše Dolenjske. Prav tako so se na višjo raven dvignile poštné storitve, saj je bil možen veliko večji, hitrejši in cenejši prevoz poštnih pošilk. Dolenjsko progo Ljubljana–Novo mesto pa je gradila Delniška družba Dolenjske železnice.

110 let belokranjske proge Novo mesto–Metlika

Veliko zaslug za gradnjo tako belokranjske proge kot seveda tudi dolenske proge je imel tedanji državni in deželni poslanec Fran Šuklje (Dolenjske novice ga celo nazivajo kot »očeta dolenjskih prog«), ki mu je uspelo poslance na Dunaju prepričati, da naj se proti Metliki in Karlovcu ne gradi ozkotirna proga, ampak proga običajne širine. Želja po gradnji ozkotirne železnice se je skrivala v varčevalnih razlogih. Dejstvo je, da v tistih časih nobena pokrajina, ki je bila ločena od železniškega prometa, ni mogla gospodarsko uspevati tako, kot bi lahko. Dokaz je bila ravno Dolenjska, ki je tako dolgo čakala na prihod železne ceste.

Po odprtju dolenske proge Ljubljana–Novo mesto je bil pogled usmerjen proti Beli krajini, ki je bila v začetku 20. stoletja še vedno nekako ločena od ostalih delov monarhije. Po večletnih prizadevanjih slovenskih poslancev na Dunaju, kjer velja poleg Šukljeta izpostaviti tudi dr. Ivana Šusteršiča, takratnega kranjskega deželnega glavarja, se je odsek belokranjske proge začel graditi marca 1912. Gradnja se je začela v Novem mestu in potekala preko Semiča, Črnomlja in Metlike do Karlovca. Progo so gradila tri podjetja: od novomeškega kolodvora do Ruperčvrha podjetje dr. inž. Samohrda, v Rožni dolini proti semiškemu kolodvoru podjetje Biederman & Co., od Semiča do državne meje pa je progo gradilo domače podjetje Lončarič. Delo so poleg domačih delavcev izvajali tudi številni delavci iz tujine: Hrvati, Čehi, Nemci, Italijani in Madžari. Istočasno je tudi v madžarskem delu monarhije potekala gradnja proge od Karlovca preko Ozlja do Bujnarcev in današnje državne meje na reki Kolpi. Belokranjska železnica je bila tudi zadnja proga, ki jo je na Slovenskem zgradila Avstro-Ogrska in je bila financirana iz državnega proračuna. Sprva je bilo predvideno, da se bo gradnja proge Novo mesto–Bujnarci–Karlovec začela že leta 1908, vendar se je gradnja zavlekla zaradi interesnih bojov in različnih preobratov ter dolgoletnega trasiranja, ki je trajalo skoraj tri leta. Eden izmed vzrokov za kasnejšo gradnjo pa je bila tudi aneksija Bosne in Hercegovine k monarhiji in posledična mobilizacija dela armade, kar je požrlo mnogo milijonov, ki so bili namenjeni za belokranjsko progo.



Fran Šuklje, »očeta dolenjskih prog«, digitalna knjižnica, dLib

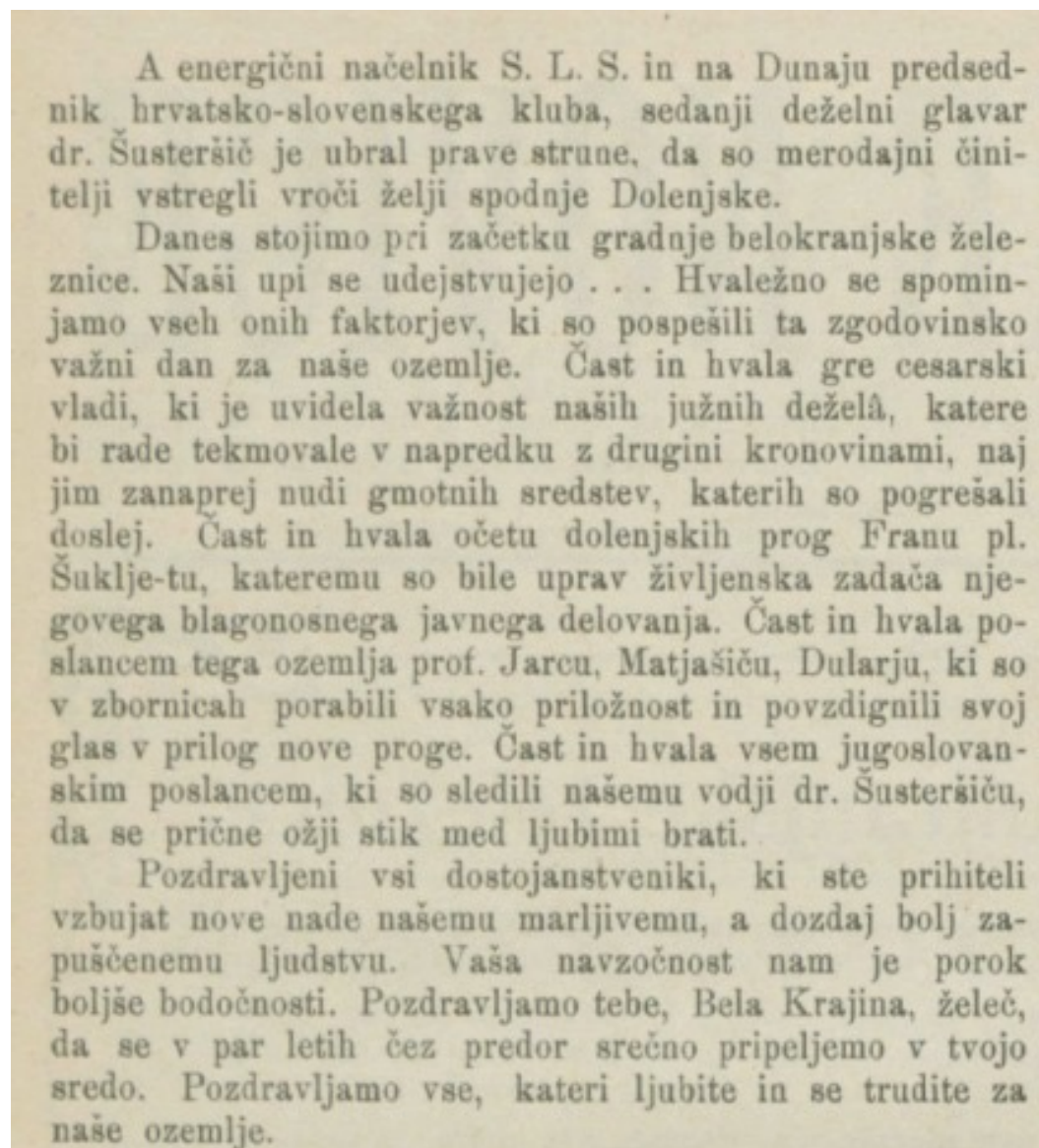
zjutraj	popoldne	zvečer	Vozne cene			Postaje	Vozne cene			zjutraj	popoldne	zvečer
			I.	II.	III.		I.	II.	III.			
6:10	12:55	7:20				iz Ljubljane juž. k.				8:19	2:32	9:25
6:24	1:09	7:34	0:30	0:20	0:10	Ljubljana d. ž.				8:08	2:21	9:14
6:36	1:21	7:46	0:45	0:30	0:15	Laverca	0:39	0:20	0:10	7:52	2:06	8:59
6:44	1:29	7:54	0:54	0:36	0:18	Škofelca	0:36	0:24	0:12	7:45	1:59	8:52
6:59	1:45	8:09	0:81	0:54	0:27	Šmarje-Sap.	0:63	0:42	0:21	7:31	1:44	8:38
7:07	1:54	8:17	0:99	0:66	0:33	p.) Grosuplje	0:78	0:52	0:26	7:21	1:33	8:28
7:25	2:08	8:35				o.)				6:54	1:19	8:07
7:39	2:24	8:49	1:26	0:84	0:42	Žalna	1:08	0:72	0:36	6:40	1:03	7:53
7:51	2:44	9:01	1:44	0:96	0:48	Višnja gora	1:40	0:93	0:47	6:29	12:51	7:42
8:05	3:10	9:15	1:71	1:14	0:57	Zatičina	1:49	0:99	0:50	6:14	12:30	7:27
8:14	3:20	9:24	1:89	1:26	0:63	St. Vid p. Z.	1:67	1:11	0:56	6:03	12:12	7:16
8:20	3:29	9:30	1:98	1:32	0:66	Radohova vas	1:76	1:17	0:59	5:57	12:06	7:10
8:44	4:00	9:54	2:39	1:59	0:80	Velika Loka	2:16	1:44	0:72	5:35	11:39	6:48
8:59	4:26	10:09	2:61	1:74	0:87	Trebnje	2:39	1:59	0:80	5:22	11:22	6:35
9:21	4:55	10:31	2:97	1:98	0:99	Mirnapec	2:75	1:83	0:92	4:57	10:49	6:10
9:43	5:18	10:53	3:42	2:28	1:14	Novo Mesto	3:24	2:16	1:08	4:33	10:15	5:46
Novo mesto (odhod)			10:07	5:45	8:50	Straža (odhod)			6:40	11:00	9:47	5:34
Straža (prihod)			10:06	6:04	9:10	Novo mesto (prihod)			6:29	10:40	9:38	5:05

Vozni red dolenske proge, Dolenjske novice, 31. maj 1895, letnik XI, št. 9

Upravitelj dolenske proge, Delniška družba Dolenjske železnice, je za obratovanje obeh krakov prog, tako do Kočevja kot tudi do Novega mesta, kupila deset parnih lokomotiv za tovarne vlake, ki so lahko na ravnini dosegale tudi hitrosti okrog 50 km/h in vleklo do tisoč ton tovora. Nabavljeni so bili tudi štirje potniški vagoni z oddelkoma prvega po 12 in drugega razreda po 16 sedežev. Šest vagonov z drugim in tretjim razredom in 16 vagonov za tretji razred s po 48 sedeži. Najcenejša cena vozovnice za pot med Ljubljano in Novim mestom, ki jo je vlak premagal v dobrih treh urah in pol, je znašala krono in osem vinarjev. Z novomeškega kolodvora je vlak peljal zgodaj zjutraj, dopoldan in v večernih urah. Vozni park Delniške družbe Dolenjske železnice je še obsegal dva vagona za prtljago, šest poštnih, 13 zaprtih in 88 odprtih tovornih vagonov, vagon s cisterno za vodo, 14 progovnih vozičkov, dve drezini in snežni plug. Za vzdrževanje vseh tirnih vozil ter opremljanje lokomotiv je skrbela šišenska kurilnica državne železnice v Ljubljani.



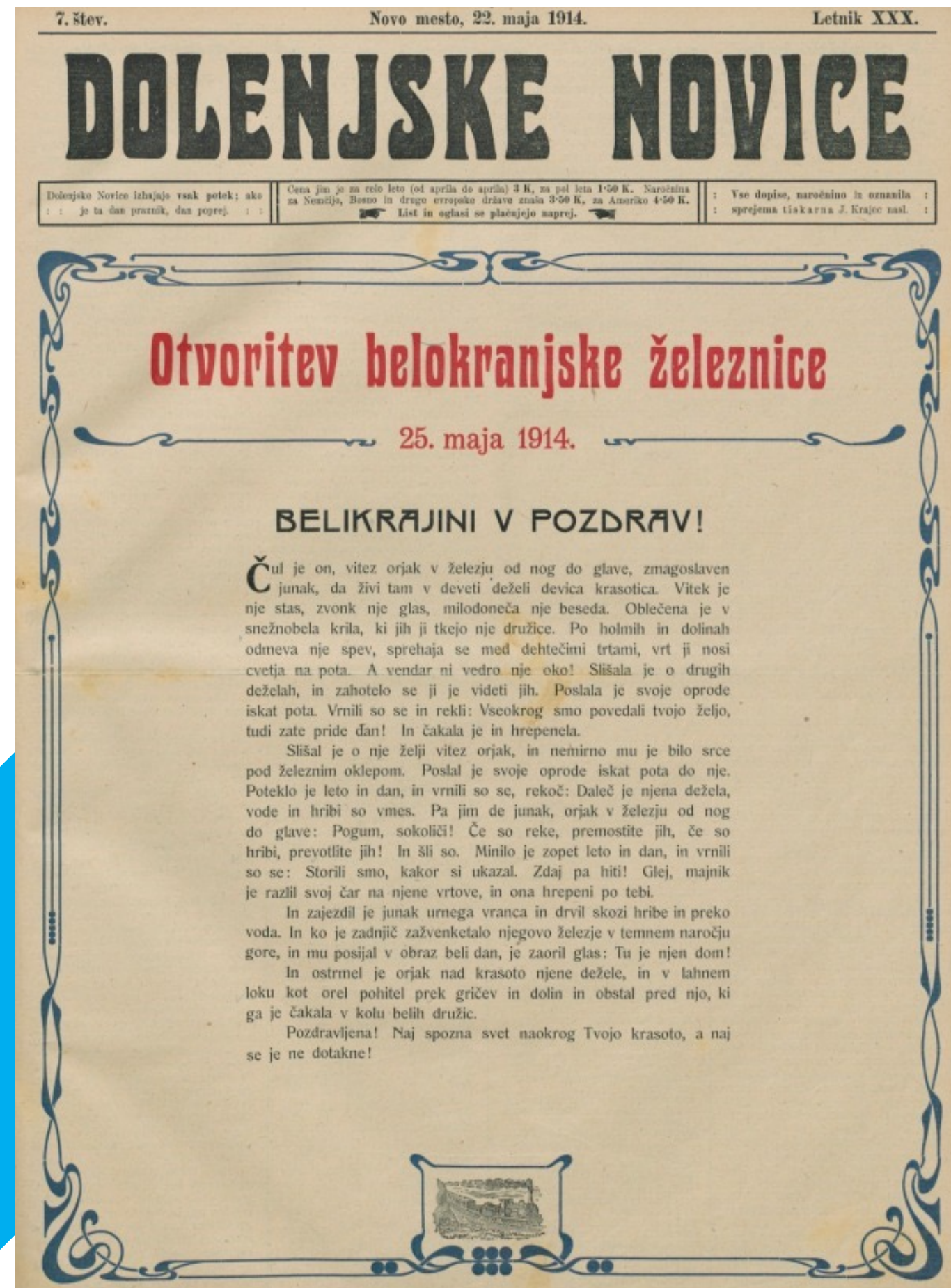
Mladen Bogić, Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici



Ob začetku gradnje belokranjske železnice, Dolenjske novice, 23. marec 1912, letnik XXVIII, št. 6

Otvoritvena vožnja vlaka, ki se je na pot podal iz Ljubljane, je bila 25. maja 1914, dobri dve leti po začetku gradnje. O pomembnosti dolenjske proge in njene povezave z Belo krajino priča dejstvo, da so se na ljubljanskem kolodvoru zbrale visoke eminence tistega časa, »ekscelenca železniški minister baron Zelenka pl. Forster, ki je došel z Dunaja v spremstvu sekcijskega šefa dr. Roberta Grienbergerja, ministrskega tajnika Henrika Ilista, dvornega svetnika Otona Bertelf pl. Grenadenberga in ministerjalnega svetnika dr. Otona pl. Steyerja. Železniškega ministra so najprej pozdravili knezoškof ljubljanski dr. Anton Bonaventura Jeglič, deželni predsednik baron Schwarz, deželni glavar dr. Šusteršič, divizionar fml. Rudolf Kraliček in ljubljanski župan dr. Ivan Tavčar.« Na kolodvoru je bilo ob sedmi uri zjutraj tudi opaziti »belokranjskega rojaka škofa Stariho, kneza Karola Auerperga, deželnega glavarja namestnika barona Lichtenberga, podpredsednika državnega zbora viteza Pogačnika, naše državne poslance komerčnega svetnika Povšeta, dr. Kreka, prof. Jarca, dr. Lovro Pogačnika, dvornega svetnika grofa Chorinskega, viteza Laschana, ravnatelja državnih železnic dvornega svetnika Galamboša, stolnega dekana Kolarja, stolnega kanonika dr. Grudna kot zastopnika društva za domovinsko varstvo, deželnega odbornika dr. Lampeta, dr. Pegana, dr. Zajca, grofa Barbota, dež. poslanca prof. Karola Dermastio, predsednika obrtnopospeševalnega urada Ivana Kregarja, državnega poslanca dr. Ravniharja, podžupana dr. Trillerja, načelnika deželne gasilske zveze župana Belca.« (Slovenec, 25. maj 1914, letnik XLII, št. 117)

Belokranjskemu prazniku in otvoritvi belokranjske proge se je pridružila celotna Dolenjska, saj so ljudje prihod slavnostnega vlaka, ki je bil okrašen z zelenjem, cveticami in cesarskim grbom, spremljali po celotni dolenjski progi. »Dalje povsod pozdravi, izrazi navdušenja in hvaležnosti: Višnja Gora, Zatičina, Ivančna Gorica, Št. Vid, graščina Trbuhovičev, Velika Loka, dalje do Bršljina povsod zastave, mlaji, semtertje streli, vzklici voznikov ob potu, pozdravi kmetov in kmetič s cest in na kolodvorih.« (Slovenec, 26. maj 1914, letnik XLII, št. 118)



Dolenjske novice, 22. maj 1914, letnik XXX, št. 7

Slavnostni vlak je v Novem mestu ob igranju godbe meščanske garde pričakala velika množica ljudi in lepo okrašen kolodvor. Po kratkem kulturnem programu in nagovorih je ljubljanski knezoškof Anton Bonaventura Jeglič blagoslovil belokranjsko progo in vlak. Ob tem se je slišala pesem gimnazijskega pevskega zbora »Ako gospod ne zida hiše« in odmev strelav iz okrašenih čolnov, ki so se vozili po Krki. Po končanem blagoslovu se je slavnostni vlak z gosti odpravil proti Beli krajini in se ustavljal na vseh novih postajah: Kandiji, Birčni vasi, Uršnih selih, Semiču, Črnomlju, Metliki in drugih manjših postajah do državne meje. Na postajah so čakali otroci, prepevajoč cesarsko pesem. Fantje in dekleta so se oblekli v belokranjske narodne noše. Vsi novi kolodvori so bili svečano okrašeni z zelenjem, zastavami in visokimi mlaji, na katerih so visele slovenske trobojnice. Najbolj svečani in sijajni so bili sprejemi v Semiču, Metliki in Črnomlju. Na semiškem kolodvoru naj bi otvoritveni vlak pričakalo kar okoli 3000 ljudi. Tam je ministra in ostale potnike nagovoril poslanec kranjskega deželnega zbora Alojzij Mihelčič, ki je povedal, da se prihoda železnice veseli in raduje celotna Bela krajina. Na podobne prizore slavnostne okrasitve so potniki otvoritvenega vlaka naleteli tudi v Metliki in Črnomlju, ki je po številu ljudi in lepoti okrasitve kolodvora lahko tekmoval s sprejemom v Semiču. V Črnomlju je vlak prispel ob drugi uri in 49 minut popoldne. Tam so lahko vsi občudovali krasote najrazličnejših belokranjskih narodnih noš, ki so v množici ljudi prevladovale. Po sprejemu na črnomeljskem kolodvoru je bil v Lacknerjevem hotelu še slavnostni banket. Banketa se je želelo udeležiti tako veliko število ljudi, da je bil hotel premajhen za vse in so mnogi morali ostati zunaj. Prvo napitnico je izrekel kranjski deželni glavar dr. Ivan Šusteršič. Poudaril je pomembnost novozgrajene belokranjske železnice in da se je z njenim odprtjem za Belo krajino začela nova doba:

»Belokranjska železnica! Pred nekaj leti še sen, danes ožitvorjena kot glavna proga državne železnice, kot člen mogočne železne črte, ki ima vezati osrčje habsburške monarhije z najjužnejšimi slovanskimi deželami našega cesarstva. Bela krajina je rešena iz svoje izolacije, postala je živ člen v omrežju svetovnega prometa, deležna životvorne in blagotvorne zveze s širnim svetom – in tako dospela do zgodovinskega mejnika v svojem razvoju. G. m. današnji dan pomenja konec stare Bele krajine in začetek nove Bele krajine, živeče v prenovljenem svetu, v tesni trajni zvezi s severom in jugom; Bela krajina, očarana devotka, zbujena iz stoletnega spanja k novemu življenju! Mi, ki nas je prvi vlak pripeljal preko mogočnega Gorjanca, čestitamo naši Beli krajini k današnjemu dnevu in ji kličemo: Bog daj srečo in blagoslov v novi dobi belokranjskega življenja!«

Po nagovoru deželnega glavarja je spregovoril železniški minister baron Zelenka pl. Forster, ki se je že kot mlad seznanil z načrti za železnico na Dolenjskem. Zbrane na banketu so še nagovorili državni in deželni poslanec vitez Josip Pogačnik, baron Teodor Schwarz, državni poslanec dr. Jarc in dr. Janez Evangelist Krek. Po končanem banketu je slavnostni vlak ob 9. uri 50 minut zvečer goste pripeljal nazaj v Ljubljano. Splošnemu prometu je bila železnica izročena dan kasneje.

Belokranjska regija, ki se nahaja v jugovzhodnem delu države, je znana po svoji slikoviti pokrajini, kulturni dediščini in zgodovinskem pomenu ter je relativno oddaljena in manj dostopna v primerjavi z drugimi deli Slovenije. Zato je bil prihod železne ceste v ta del države izjemnega pomena. Železnica je izboljšala povezljivost in regijo odprla svetu ter spodbudila gospodarski razvoj. Zato tudi ne čudi, da so se otvoritve belokranjske železniške proge veselili prebivalci z obeh strani Gorjancev.



Otvoritveni vlak na Belokranjski železnici (vir: vlaki.info)

Viri in literatura:

BOGIĆ, Mladen. Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici. Tiri in čas. Ljubljana. 1998.

POLENŠEK, Jakob. Blizo Bršlina vzdiguje se že kolodvor. Novo mesto. 2016.

Otvoritev belokranjske železnice. Domoljub, 4. junij 1914, letnik XXVII, številka 23, str. 353–354.

Železnica Ljubljana–Novo mesto. Dom in svet, 15. maj 1894, letnik VII, številka 10, str. 315.

Železnica Ljubljana–Novo mesto. Dom in svet, 1. junij 1894, letnik VII, številka 11, str. 344–349.

Železnica Ljubljana–Novo mesto. Dom in svet, 15. junij 1894, letnik VII, številka 11, str. 375–381.

Vozni red železnice Ljubljana–Novo mesto–Straža. Dolenjske novice, 1. maj 1895, letnik XI, številka 9, str. 82.

Piše se nam: Iz Novega mesta. Dolenjske novice, 1. november 1908, letnik XXVI, številka 21, str. 169.

Začetek gradnje belokranjske železnice. Dolenjske novice, 23. marec 1912, letnik XXVIII, številka 6, str. 41.

Otvoritev belokranjske železnice. Dolenjske novice, 22. maj 1914, letnik XXX, številka 7, naslovnica.

Dolenjski praznik – Belokranjska železnica otvorjena. Dolenjske novice, 29. maja 1914, letnik XXX, številka 8, str. 29.

Dolenjska železnica. Slovenski narod, 31. maj 1894, letnik XXVII, številka 122, str. 1–2.

Sprejem v Novem mestu – otvoritev. Slovenski narod, 26. maj 1914, letnik XLVII, številka 118, str. 1–2.

Otvoritev Belokranjske železnice dne 25. t. m. Slovenec, 25. maj 1914, letnik XLII, številka 117, str. 5.

Otvoritev Belokranjske železnice dne 25. t. m. Slovenec, 26. maj 1914, letnik XLII, številka 118, str. 1–3.

KAMBIČ, Mateja. 2016. Dostopno na: www.kamra.si/digitalne-zbirke/belokranjska-zeleznica/

POLENŠEK, Jakob. 2020. Dostopno na: <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/blizo-brslina-vzdiguje-se-ze-kolodvor-o-zelezni-ski-postaji-novo-mesto-do-velike-vojne/>

Mar je železniška fotografija lahko umetniška?

Marsikaj je potrebno za dobro fotografijo – ta se nam, amaterjem, posreči le po naključju. Da pa s podobami železnice sežejo na področje umetnosti, je prihranjeno le tistim, ki so sami kos umetnika, ki imajo v sebi umetniško iskrico. Število razpoložljivih slik s takšnimi odlikami se zelo skrči, če se moramo omejiti na dejavnost Železniškega muzeja, torej na fotografije muzejskega vlaka. Pa vendar je nastalo v preteklih letih kar nekaj upodobitev, ki segajo na polje umetnosti.

Pisec tehle vrstic meni, da je prav, da na te posebne dosežke opozori. Pri tem mu je še posebej ljubo, da je med občutljivimi ljudmi z odprto dušo tudi mlad fant, komaj tridesetletni Jeseničan Niko Dolžan. Večina izbranih fotografij je nastala v preteklih letih, ko je bil še mlajši, pa vendar je bil sposoben občutiti in ponotranjiti posebno železniško vzdušje v posebnih okoliščinah. Ob tem je treba upoštevati, da je za takšne fotografije treba žrtvovati marsikatero noč pa tudi strošek za gorivo, na pot pa se je smiselno podati le ob poprejšnji pripravi. To ni mogoče brez poznavanja proge z okolico in posebnih pojavnih lastnosti parnih lokomotiv.

Niko je napravil nekaj fotografij, ki bi jih prav lahko uvrstili v Podobe iz sanj, če bi le Cankar pisal tudi o železnici.



Na postaji Most na Soči, 10. 11. 2012, foto Niko Dolžan

Mogočna lokomotiva, ki se nam v mraku dremavo, a ne brez grožnje približuje, nam vzbuja vso tisto sladko grozo, ki smo jo kot otroci doživljali ob pogledu na te mogočne in strašne stroje, ki smo jih hkrati ljubili in se jih bali.

Fotografijo, ki jo je Niko posnel v Divači, najbolje pospremijo verzi Otona Župančiča v pesmi *Z vlakom*:

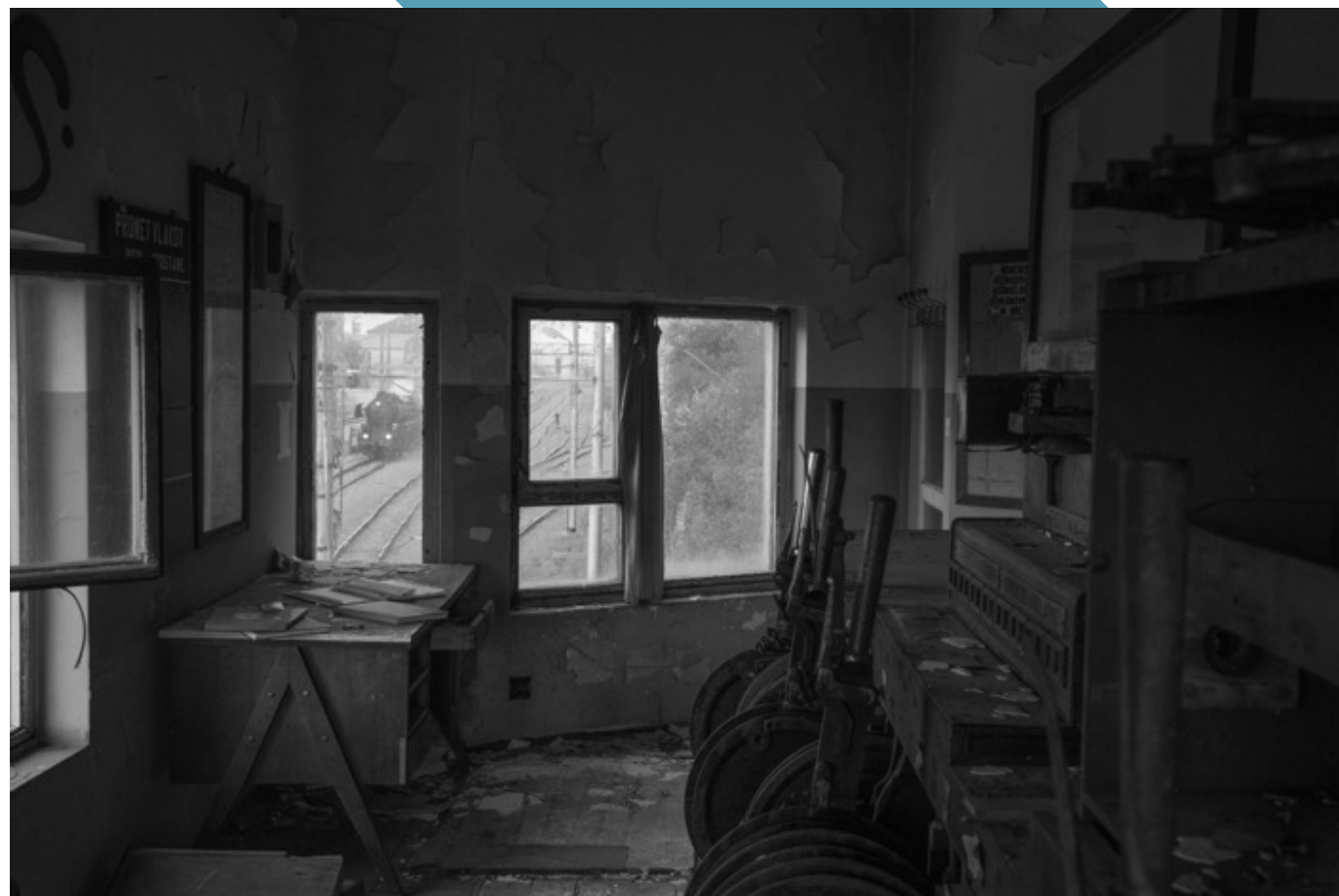
»Pošastno sopihajoč kot demon vlak gre v noč.«



Divača, 10. 12. 2016, foto Niko Dolžan

Oba, most in lokomotiva, sta se umaknila v zgodovino. Most so ob rekonstrukciji postaje Divača podrli in nadomestili z večjim, železobetonskim, muzejski lokomotivi 06-018 pa so potekla vsa dovoljenja in zdaj čaka na veliko revizijsko popravilo. Zaradi zelo velikih stroškov ni verjetno, da bo kmalu spet oživila.

Ko se staro umika novemu in je že odpisano, odveč, se ne moremo upreti otožnosti, zavedajoč se, da ta neusmiljeni zakon velja za živi in neživi svet. Čutimo, da ne bi bilo prav, če bi staro brez sledu izginilo v pozabo, saj si je zaslužilo hvaležnost in spoštovanje za vse, kar je na višku svojih moči dobrega storilo. Niko je s takšno ambicijo zajel pogled iz stare, že mrtve kretniške postojanke na muzejsko parno lokomotivo, ki sicer še živi, a le zato, ker smo jo obudili iz klinične smrti in ji vdihnili nov, omejen odmerek življenja.



Pivka, 2. 5. 2016, foto Niko Dolžan

Ob vživljanju v to fotografijo v piscu tehle vrstic nehote zazveni Valse triste (Otožni valček) Jeana Sibeliusa, valček, ki spremlja predsmrtne blodnje bolne starke.

Niko je seveda veliko premlad, da bi ga popolnoma prevzela takšna temačna občutja – veliko več je napravil lepih, živahnih, barvitih fotografij. Kdaj pa kdaj pa ga vendarle prevzame skrivnostno, demonično vzdušje, ki spremlja parne lokomotive. Tako je zajel peklensko ozračje, pravcati *inferno*, ki se lahko zgodi kurjaču, kadar proti jutru zbujajo lokomotive v življenje.



Jesenice, 12. 11. 2011,
foto Niko Dolžan

Naj spomnimo, da je takšno ozračje treba znati pričakovati, da je torej treba imeti ustrezne izkušnje, poznavanje. Za to, da bi ga morebiti lahko zabeležili, pa je treba žrtvovati noč.

Poleg Nikovih umetnin so se za objavo ponudile fotografije dveh Angležev, očeta Davida in sina Bena Collierja, ki sta vrhunska fotografa, specializirana za upodabljanje železnic. Slovenija se jima je tako prikupila, da si je Dave kupil hišico nad postajo Bled Jezero, kjer preživlja večino časa, kadar ni doma. Dave je sicer profesionalni fotograf tehniške kulturne dediščine. Zvesto spremlja naše muzejske vlake in ceni naše napore, tako da nam je dal na voljo že marsikatero fotografijo (brezplačno!), v specializiranih britanskih revijah pa objavlja članke o nas.

Collier mlajši je pokazal izjemen smisel za oblikovanje fotografskega tihožitja. Na njegovi spodnji sliki se dremavi traktor pod starim senikom nič ne meni za življenje, ki se dogaja nekje v ozadju, ko popoldansko poletno tišino zmoti naš muzejski vlak. Takšna fotografija ne more nastati po naključju – treba se je pripraviti, preučiti vozni red muzejskega vlaka in pregledati okolico njegove trase, kar na Bohinjski progi zahteva več dni izvidniških popotovanj.



Lepence, 10. 10. 2015, foto Ben Collier

S fotografijo iz Štanjela, oblikovano po enakih merilih, pa je Ben prekosil samega sebe. Ne le da je zajel popolno poletno tihožitje, uspelo mu je, da je vklopil celo tiste prvine dobre fotografije, ki se jih učimo na fotografskih tečajih: diagonale, perspektivo, arhitekturne poudarke, kontrapunkt in vertikalni ter horizontalni zlati rez. Ta posebna točka je točno na stiku stavbe in ograje, onkraj katere je v daljavi videti kompozicijsko nasprotje, »moteči nemir« – našo parno lokomotivo.

Oče David Collier je izjemno izkušen v različnih žanrih fotografije – njegova parna lokomotiva se na spodnji dramatični sliki ne ozira na minulo trpljenje, temveč zaverovana v svojo pot brezbrizno hiti v smeri, ki ji jo kažejo tirnice. Spominja na parnik v Menartovi pesmi *Odiseja*: »Mnogo je že bilo, mnogo bo še prešlo.«

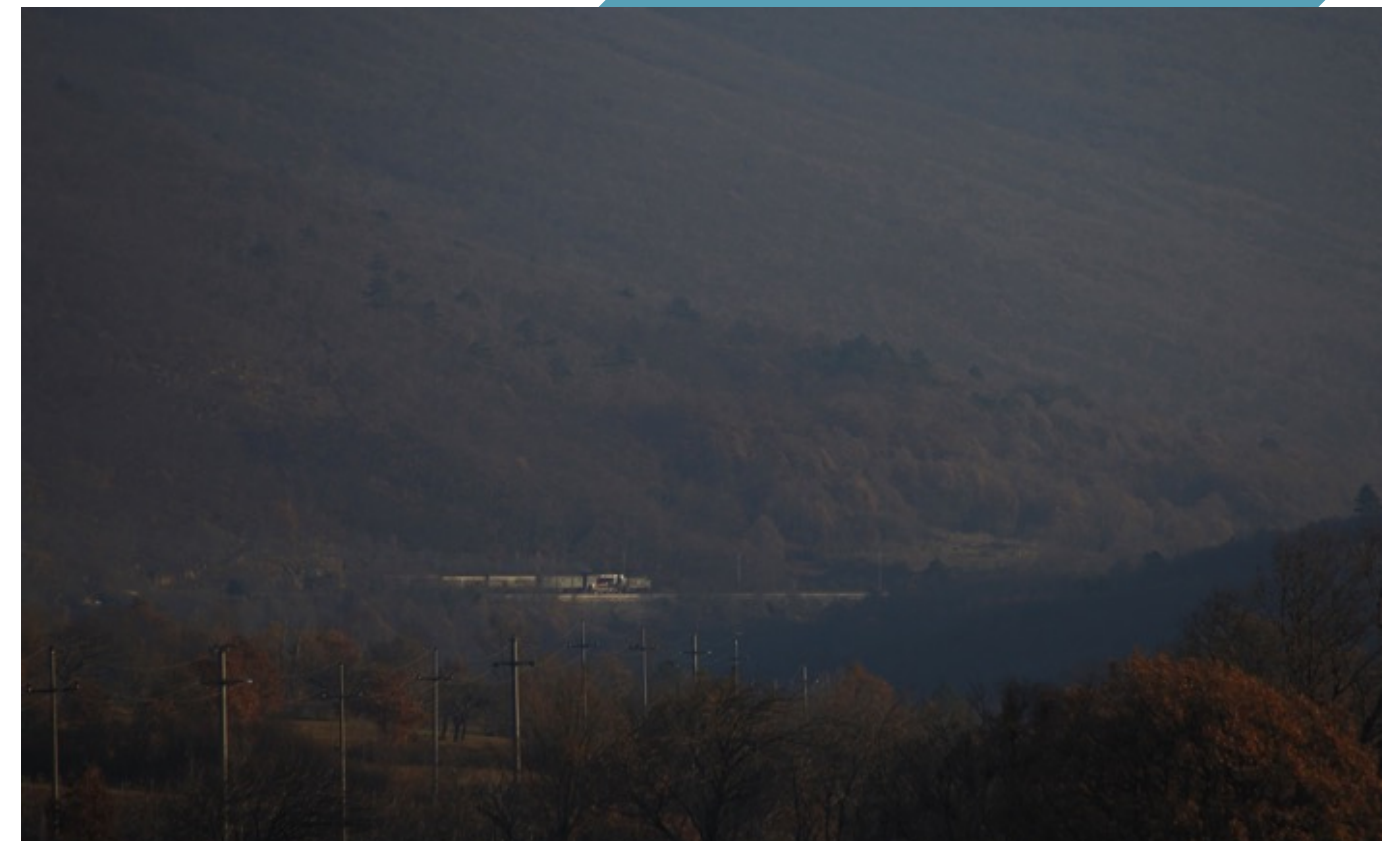


Moste, 7. 10. 2015, foto Dave Collier

Dave pa se rad poigra tudi z varljivimi ukanami perspektive – tako je na naslednji fotografiji prikazal našo največjo lokomotivo 06-018, 160-tonsko pošast, skoraj kot gozdno miško, ki se previdno smuka po svojih stezicah.

Seveda je pisca tehle vrstic zanimalo, kako mu uspejo takšne fotografije, in odgovor je bil pravzaprav preprost – vnaprejšnji temeljit študij pokrajine in proge, uporaba modernih tehnologij (navadnih in elektronskih zemljevidov ter GPS podatkov) in dobra fizična kondicija. V svoji skromnosti ni omenil, da so v prvi vrsti potrebne izkušnje. Dave je nadvse krepak možak v poznih šestdesetih letih z dolgim korakom. Za dobro fotografijo se ne ustraši niti plezanja. Pisec tehle vrstic mu je komaj lahko sledil, ko sta nekoč v Angliji zalezovala tamkajšnje muzejske vlake.

Včasih pa se mu celo posreči fotografija, ki ima skorajda religiozne razsežnosti. Sončni žarek, ki prodre skozi mrak in kot božja milost obsije popotnika, še najbolj spominja na Doréjeve biblijske ilustracije, le da je Doré upodabljal iz svoje domišljije, Dave pa je ujel resnični dogodek.



Prešnica, 20. 12. 2015, foto Dave Collier

Naj za zaključek napravimo izjemo in objavimo fotografijo, ki jo je Dave posnel v Veliki Britaniji, saj takšnega motiva v Sloveniji ni mogoče dobiti pred objektiv. Ta čista lepota morda najbolje ilustrira fotografov domet.



Klifi Lambertona, 17. 6. 2013, foto Dave Collier

Sklenemo lahko torej z ugotovitvijo, da marsikatera železniška fotografija meji na umetnost, nekatere med njimi pa brez dvoma to mejo prekoračijo.

S Princesso Jolando preko Evrope

Avtorjev *amarcord* iz leta 1993¹

»Gospod profesor,« se je s poudarjeno avstrijsko vljudnostjo nenadoma oglasil Helmut Hantak, sekretar prodajnega direktorja ÖBB, »gospod profesor, kaj, ko bi šli z nami na srečanje salonskih vagonov v Potsdam?«

Zastrigel sem z ušesi: vožnja s salonom preko Evrope, udobje, razkošje, dih starih, »boljših« časov, kdo še ni kdaj sanjaril o tem? Vendar pa, kdo si to lahko privošči? V zadregi nisem vedel, kaj bi odgovoril. Hantak pa je že nadaljeval:

»Potovali boste kot gost ÖBB v salonu predsednika republike, priskrbel vam bom uradno vabilo, in zagotavljam vam, da bo dobro poskrbljeno tudi za telesni blagor, ničesar nam ne bo manjkalo!«

Ali je mogoče odkloniti tako vabilo? Hantak mi je že razlagal podrobnosti o srečanju salonskih vagonov iz vse Evrope v drugi polovici maja v Potsdamu, v počastitev 1000-letnice tega častljivega mesta. Opazil je mojo zadrego in me skušal ohrabriti:

»Vem, da Slovenske železnice nimajo takšnega vagona, da bi se same udeležile srečanja, zato pa pojdite vsaj vi z nami, da vam ne bo ušla takšna muzejska prireditev!

ÖBB bodo počaščene, če bodo lahko kot dokaz dobrega sodelovanja izkazale gostoljubje predstavniku SŽ!«

Da, sodelovanje med SŽ in ÖBB lahko v zadnjih letih res označimo kot dobro, vsaj na muzejskem področju. Že leta 1987 smo začeli voziti naše muzejske vlake na Koroško, bili s parno lokomotivo celo na Dunaju, v Gradcu pa smo postali že reden gost, saj so se naše številne parne vožnje začele oziroma končale tam. In s Hantakom se pozna od leta 1991, od reševanja parnih lokomotiv, ki bi morale končati v jeseniških plavžih. Spomnim se, kako je tik pred vojno za slovensko osamosvojitve prišlo na Jesenice devet parnih lokomotiv kot staro železo, kako smo prepričali železarno, naj počaka z rezanjem, kako smo sprožili mednarodno reševalno akcijo, si za muzej izgovorili tri lokomotive, preostalih šest pa je v zameno za dvainpolkratno količino starega železa odšlo v Avstrijo. Na avstrijski strani je akcijo vodil Hantak, naš muzej pa mu je gladil pot pri nas, sodeloval pri pogovorih z železarno, razlagal in prevajal. Bilo je prve dni po končani vojni ...

In zdaj, ko se s posebnim vlakom vračava na Dunaj iz Strasshofa, kamor me že šest let redno vabijo na otvoritev muzejske sezone, z zadovoljstvom mislim na spoštovanje, ki nam ga izkazuje tudi ta pomembni železniški muzej, ki tako kot drugi avstrijski strokovnjaki ceni naša muzejska prizadevanja in dosežke v nenaklonjenih gospodarskih razmerah ...

»Gospod Hantak, mislim, da bo to potovanje mojega življenja!«

Čez nekaj dni me v Ljubljani res doseže pismo z vabilom. Nekoliko v skrbeh ga pokažem nadrejenim, saj gre za potovanje v tujino, ki bo trajalo kar šest dni! To potovanje bo za usodo SŽ nepomembno, vendar pa bi zavrnitev gostitelja gotovo užalila. Moji strahovi se razblinijo, ko čez nekaj dni dobim pozitiven odgovor. Vodstvo SŽ je pomen vabila pravilno presodilo!

In tako se 20. maja ob štirih zjutraj v Beljaku borim proti zaspanosti. Ob pol enih sem izstopil z vlaka Mostar–Dalmacija express na zahodnem kolodvoru, se sprehodil do glavnega kolodvora, zdaj pa čakam, da me Remus, namenjen iz Rima na Dunaj, vzame na krov.



Salonski vagon FS 6 – Princessa Jolanda

Naposled le pride!

Na sklepu sta dva italijanska salona, kjer me že čaka gospod Hantak, gotovo pa tudi postelja v mehko oblazinjenem kupeju ... Vstopim, Hantak, organizator potovanja za Italijane, Avstrijce in Čehe, mi prijazno seže v roko, se zaspano nasmehne in me potihoma pelje do mojega oddelka, saj vse ostalo osebje spi. Spotoma me šepetaje pouči, da sta bila vagona izdelana leta 1930 za italijansko princeso Jolando Savojsko. Strme se oziram okoli sebe, občudujem starinsko pohištvo v salonu, bogate preproge, s plemenitimi vrstami lesa obložene stene. Bojim se, da se ne bi česa pregrobo dotaknil, z nerodno kretnjo česa pokvaril ... Vsa okna prekrivajo zunanje žaluzije; le če pogledam med letvicami navzdol, bolj slutim kot vidim nočno pokrajino, ki hiti mimo. Podoba je, kot da smo ločeni od sveta, kot da smo izgubljeni nekje v prostoru, čisto sami zase. Le sunkovito gibanje vagona razblinja iluzijo, da nismo več na zemlji. Doseževa vrata kupeja, kjer je v okvirčku v stilu art déco listek z mojim imenom. Hantak se posloví. Vstopim in objame me prefinjeno italijansko razkošje tridesetih let, dragocene stenske obloge iz okrasnih tkanin, brušena stekla v lestencih, stilna stikala in pipe v umivalniku ... V polmrazu se tu in tam motno svetlika medeninasto okovje polic za prtljago, ročaje na oknih, zložljivih nočnih lučk ... Na postelji pisemce, naslovljeno name. Dr. De Angelis, vodja italijanske odprave, mi izreka dobrodošlico. Nekako pobožno se slečem in ležem ... Mislim na princeso Jolando. Blizu triindvajset let je morala biti stara, ko je dobila svoja salonska vagona. Bila je hčerka italijanskega kralja Viktorja Emanuela III. in v življenju se ji je na široko nasmihala sreča ... Na kaj le je mislila, ko se je prvič odpravila na potovanje z njima? V njenih letih pač človek z zaupanjem zre usodi naproti, vse se zdi lahko in dobro, starost in smrt sta skriti nekje za neizmerno oddaljenim obzorjem ... Je mar mogla slutiti, da jo bo življenje najprej povzdignilo v ženo bolgarskega kralja Borisa, nato pa jo bo doletela smrt v nekem taborišču med drugo svetovno vojno? Kot da bi ji zlo napovedovala usoda ladje z njenim imenom, ki so jo splavili leta 1907. Principessa Jolanda se je namreč takoj po splavitvi prevrnila na bok in potonila v plitvi vodi ladjedelnice Riva Trigoso. Morali so jo razrezati tam, kjer je obležala ...

Prisilim se, da vstanem. Petnajst minut manjka do osmih in Hantak mi je namignil, da je za osmo napovedan uradni zajtrk. Uredim se, kolikor je le mogoče, preženem nejevoljo z obraza in si nadenem slovesen izraz. Kdo ve, kakšna visoka gospoda se vozi s princeso Jolando ... Vstopim v jedilnico in prijazni, topli nasmehi me rešijo zadrege, italijanska zgovorna gostoljubnost me pripravi celo do tega, da uporabim tistih nekaj svojih italijanskih besed. Led je prebit. Povabijo me k mizi. Hopla, skoraj bi zagrešil napako! V zadnjem hipu opazim, da so mesta pri mizi označena z listki z imenom. Ustrelim z očmi po mizi in najdem svoje ime – na častnem mestu. Olajšano sedem, prva ovira je srečno mimo!

¹Naslov odličnega Fellinijevega filma *Amarcord* je sestavljenka iz besed 'amari ricordi', kar v prevodu pomeni sladko grenki spomini.

Ob kraljevskem zajtrku potekajo zadnji kilometri do Dunaja. Naporno pa je, ker moram nenehno zbrano poslušati italijanske gostitelje in mukoma zbirati besede za prijazne odgovore. Na srečo me kmalu odreši Hantak, ki izvrstno govori italijansko, in prevzame glavno breme pogovora.

Na Dunaju imamo na voljo nekaj prostih ur, saj je treba salona prepeljati z južnega na vzhodni kolodvor, ju speti z avstrijskima vagonoma in pripeti na vlak proti Potsdamu. Obe italijanski dami, žena dr. De Angelisa in njegova tajnica, se mi zaupata, da ju popeljem po mestu in ju varno ter ob pravem času spravim nazaj na vlak. Glej, mestu, ki ga tako rad obiskujem, lahko storim dobro delo, tujcem lahko razkažem nekaj najbližjih znamenitosti, grad Belvedere, spomenik sovjetskim osvoboditeljem, Karlovo cerkev in še kaj. Rade volje, Dunaj, rade volje!



Salon FS 6 - Princessa Jolanda - hodnik



Salon FS 6 - Princessa Jolanda - ležišče

Srečno se vrnemo na vlak. Zdaj se moram Italijanom opravičiti in se predstaviti svojim avstrijskim gostiteljem v salonu predsednika republike. Hantak mi neizmerno olajša to nalogo. Najvišji po rangi je dvorni svetnik dr. Theodor Novak, vodja oddelka za predsedniške zadeve ÖBB, ki potuje s soprogo. Oba mi namenita prijazen in opogumljajoč pogled. Drugi gostje so večinoma stari znanci, najvidnejši je pač inženir Sassmann, šef vleke Dunaj-Sever, ki skrbi tudi za Gölsdorffovo mojstrovino 310.23, parno lokomotivo, ki je ponovno oživila leta 1987 ob 150-letnici avstrijskih železnic. Inž. Sassmann je bil tisti, ki je našo 03-002 posebej povabil na praznovanje na Dunaj, potem ko se je udeležil njene krstne vožnje maja 1987 iz Beljaka v Kanal. Zapletemo se v živahen pogovor, pri čemer imam kar precej opravka s soprogami navzočih osebnosti. Na vso moč se potrudim, saj imajo žene pač še vedno odločilen vpliv na svoje moške ... Komajda si utegnem ogledati vagon. Da bi počel tisto, kar mi je na potovanjih najljubše, namreč zatopljen v misli opazoval pokrajino za oknom, ni nobene možnosti. Vagon je razmeroma nov, narejen v šestdesetih letih preteklega stoletja. Je nekoliko suhoparno stvaren, vendar premišljeno eleganten. Notranje stene so obložene z lesenimi letvicami, tla pokrivajo preproge, jedilna miza in salonski kotiček s fotelji sta predstavnika značilne polpretekle arhitekture. Nobenega razkošja. Vidi se, da je bil vagon namenjen delu, ne uživanju. Da je bil namenjen avstrijskemu predsedniku, priča državni grb na čelni steni: orel s srpom in kladivom v krempljih, vkovanih v verigo, ki pa jo je orel strgal ...

Češki cariniki si ne dajo veliko opraviti z nami, dokler ne izvejo, da je med potniki nekdo iz nekdanje Jugoslavije. Posebej hočejo videti moj potni list in kar trije me spremijo do mojega kupeja, kjer ga nervozno izbrskam iz torbe. Glavni mi nameni dolg, tehtajoč, ledeno mrzel pogled. Nato gleda v spisek sumljivih ljudi. Po eni strani mi gre na smeh, saj ribe

ne bodo ujeli, po drugi strani pa sem užaljen. Ti sploh ne ločijo Slovenije od drugih delov nekdanje Jugoslavije, očitno nas enačijo z vesoljno jugoslovansko norostjo. Naposled se brez nasmeška izgubijo. Hvala bogu! V mislih otožno iščem razbiti slovenski ugled. Pa kaj bi tisto! Cariniki so menda povsod po svetu zopni! Rajši preusmerim misli na tisto, kar nas čaka v Pragi, na salon predsednika T. G. Masaryka.

Čas je za kosilo in gostitelji me tokrat dodelijo v avstrijski vagon, da ne bo nihče prikrajan za mojo navzočnost. Uradno ozračje vse bolj popušča, postaja sproščeno. Šalimo se in uživamo v jedi, ki je kombinirana. Prvi del pripravijo za obe družbi Italijani, drugega pa prispevajo Avstrijci s svojo dunajsko kuhinjo.

V Pragi nam pripnejo modri Masarykov salon. Na zunaj nič posebnega, vendar komaj čakam, da lahko prodrem v notranjost. Inž. Sassmann me pelje tja, saj dobro pozna gospoda iz spremstva. Vzame mi sapo. Takšnega razkošja nisem pričakoval. Vse stene so bogato okrašene, obložene s češnjevim lesom, uvoženim iz Avstralije, krasijo jih neštete figurice in rezbarije iz poliranega hruškovega lesa. Prav takšno je pohištvo. Omare so kot vitrine, bogato zastekljene z brušenim steklom in ogledali. Prevladujoče barve so bela, modra in zlata. Tovarna Ringhoffer v Pragi je leta 1930 vsemu svetu pokazala, kako se izdelata salonski vagon. Vagon z oznako Aaz-1-0060 je uporabljal predsednik Masaryk, njegova družina, tudi ob Masarykovem pogrebu leta 1937 so ga uporabili. Maja 1945 se je z njim pripeljal iz pregnanstva predsednik Beneš. V uporabi je bil vse do leta 1967. Potem, leta 1968, je prišla sovjetska intervencija. Mlada češkoslovaška demokracija je bila v krvi zadušena. Vse, kar je spominjalo na svobodnejše čase, je »osvoboditelje« motilo. Tudi vagon demokrata Masaryka ni čakalo nič dobrega. Vendar pa so ga Čehi umikali izpred oči novih oblastnikov, »pozabljali« nanj in ga vedno znova kam »založili«. Šele ko so leta 1989 ponovno svobodno zadihali, so ga v železniških delavnicah v Čeških Velenicah mojstrsko obnovili. Vse to mi smehljaje pripoveduje direktor delavnic, dipl. inž. Jiří Sedlaček, ki je sam vodil obnovo. Zdaj mi v dragoceni kozarec iz servisa nataka gosto črno vino in se hudomušno nasmiha, češ, le pazi, vino je izvrstno, a pride za teboj ...

Noč nas dohiti v Nemčiji, skozi Dresden vozimo že v mraku. Spet me preplavijo čustva. Dresden, nekoč čudovito lepo mesto, je bil v najhujšem zavezniškem bombnem napadu med drugo svetovno vojno izbrisan z obličja sveta. Firer je sejal veter, mali ljudje so želi vihar! Dresden je po vojni vstal iz ruševin, vendar ima v svojem srcu namesto starih hiš z dušo ogromne grde betonske kocke, grehe povojnih arhitektov, kakršni so tudi pri nas iznakazili podobo mest. Zlo je nazadnje vedno premagano, toda zakaj je prej treba toliko gorja? Zakaj je človeška neumnost tako brezmejna, sovraštvo gojeno s takšno prekleto prizadevnostjo?



Salon FS 6 - Princessa Jolanda - zajtrk

Pozno ponoči dosežemo Berlin in ležemo k počitku. Čez noč nas prestavijo v Potsdam, cilj našega potovanja.

V železniški delavnici ob glavnem kolodvoru je živahno. Saloni so se že zbrali in na dvorišču jih je treba pravilno razporediti, kar zaradi zapletene tirne zveze zahteva nekaj domišljije in veliko časa.

Zame ni tu prav nobenega opravka, prav tako ne za obe italijanski dami, ki se mi vabljivo nasmehmeta, pa ju spet vzamem pod svoje okrilje in odpeljem na ogled mesta. Potsdam, starodavno mesto, je zdaj pravzaprav jugozahodno predmestje Berlina. Tu se na primer začne slovita berlinska mestna železnica (S-Bahn), ki prepreza vse mesto in ki je bila za zgled snovalcem dunajske mestne železnice. Vrli Hantak nam je za popoldne obljubil vodeno ekskurzijo po njenih postajah ... Sprehajamo se skozi center in občudujemo preostale primerke arhitekture iz slavnjših dni. Tudi Potsdam je bil med mesti, ki jih je doletelo uničujoče bombardiranje zavezniških letal med drugo vojno. Vrzeli od bomb so tudi tu zapolnjene z brezdušnimi kubističnimi skladovnicami betona: pravi koti se seštevajo, ravnine se stekajo, črni kvadrati oken strmijo brez misli nekam skozi sosednje hiše. Vse bolj razumem dunajskega arhitekta Hundertwasserja, ki je trdil, da je ravna črta brez boga, pa je napravil svojo slavno hišo vso valovito, prav tako cestni tlak pred njo ... Dunajskim mestnim očetom gre priznanje za domišljijo in pogum, da so dovolili zgraditi nekaj tako nenavadnega sredi mesta!

Na srečo se je ohranila največja potsdamska dragocenost – dvorni in parkovni kompleks Sanssouci, ki ga je dal v letih 1745–48 zgraditi pruski kralj Friderik Veliki. Tja usmerim našo ekspedicijo, da se na lastne oči prepričamo, zakaj je dobil vzdevek Versailles starega Fritzja. In ko hodimo, lebdimo v tem rokokojnem razkošju, razmišljam o »prvem služabniku svoje države«, kot je samega sebe imenoval Friderik, poetična duša, ki se je po zatirani mladosti zaradi prestrogega očeta razvil v prosvetljenega vladarja, ljubitelja literature in filozofije, ki je povabil k sebi Voltaira (o čemer je Ludvik XV. menil: »En norec več v Potsdamu in eden manj v Parizu!«), ki pa ga vse to ni motilo, da ne bi bil uspešen vojskovodja, in ki je iskal svoj mir in počitek v dvorcu »Brez skrbi«, še posebno, ko ga je na stara leta mučila putika ...

Teh pet kilometrov po parku smo prehodili, da še sami nismo vedeli kdaj, in treba je bilo misliti na vrnitev h kosilu. Ob izhodu iz parka naletimo na poročni spreved, ki se je namenil k bližnji kapeli. Ob pogledu na nevesto, vso v belem, se mi oglasi spomin na staro, prastaro popevko Tonyja Dallare La Novia. Še zdaj imam nekje doma to ploščo. Besedilo znam na pamet in ga zdeklamiram, kar mi prinese nove točke v očeh mojih spremljevalk: »In gamba, professore, lei è un' vero conoscitore!«²



ÖBB salon predsednika Republike Avstrije

²»Ste pa od sile, profesor, pravi poznavalec!«

Popoldansko ekskurzijo bi skoraj zamudili, ker je imel Hantak preveč opraviti pri razmeščanju vagonov. Računali smo tudi, da bo vožnja z mestno železnico trajala manj časa, a postaja Anhalter Bahnhof je nekje daleč sredi Berlina. Le huda sopara in vročina sta zadržali prvi del skupine, tri avstrijske zakonske pare, da niso krenili na obhod, marveč so se hladili v bližnjih bifejih. S Hantakom prispeva v zadnjem trenutku, pred ruševino te slavne postaje mladi, pravkar pečeni prometni zgodovinar že začčenja svoje predavanje. In izvem, da ta čudoviti, iz zidakov zgrajeni kolodvor ni bil žrtev bombnega napada, kot sem domneval, temveč človeške neumnosti. Ogromna stavba prvovrstne muzejske vrednosti je bila napoti nekemu veljaku, ki je sklenil, da se mora umakniti napredku. Nobene prošnje, nobena svarila niso zalegli, uničevanje so ustavili šele, ko je od stavbe ostal le vhodni portal, ki je na starih razglednicah videti čisto majhen, v re-snici pa kipi v nebo ...

Bliski in prve težke deževne kaplje nas preženejo v prometni muzej, ki se je nastanil v nekdanji kurilnici postaje Anhalter, kak kilometer proč od vhodnega portala. Dve polkrožni klonici s pripadajočima okretnicama so pred nekaj leti čudovito preuredili v muzej. Vse skupaj je bilo že desetletja zapuščeno, zaraščeno, zdaj pa se je arhitektom posrečilo to posmrtno povezanost železnice z naravo z nenavadnim poudarkom preliči v muzej.

Ko mladi zgodovinar vidi, kako zavzeto ga poslušam, me pelje še na čisto poseben kraj, nedostopen navadnim obiskovalcem. Onkraj ograje je mlad gozd, v čigar podrasti na svoje navdušeno presenečenje prepoznam množico kretnic in drugih tirnih naprav nekdanje ranžirne postaje Anhalter. Železniška Trnuljčica! Po koncu druge svetovne vojne se nihče ni toliko potrudil, da bi tire podrl. Čarobno! Nikoli nisem imel posebnih želja, da bi si zgradil vikend hišico, sèm pa bi ob koncu tedna nadvse rad hodil, tu bi bil moj Sanssouci!

Dež poneha in mladi zgodovinar nas vodi na ogled posebno znamenitih postaj berlinske mestne železnice. Nekatere so že opuščene, kar deloma pomeni dolgo hojo in smukanje skozi mokro rastlinje. Za železniške zanesenjake, kakršen sem sam, je to izbran užitek, vendar si ne morem kaj, da ne bi s kotičkom očesa opazoval soprog svojih znancev, ki se trudijo, da jim smehljaj na ustnicah ne bi zamrl, in vdano sprejemajo tudi ta križ nase...

Večer nas za prestane napore bogato nagradi z imenitno večerjo v restavraciji pri razvpiti postaji Zoo. Literarni sloves, ki ga uživa ta postaja, je popolnoma upravičen. Še podnevi vidimo sumljive, drogirane tipe, ki se motajo tam okoli. Ponoči raje ne bi hodil tja ...

Pri vrnitvi v Potsdam dežuje. Do prenočišča na robu mesta se je treba peljati s tramvajem. Storimo tipično napako: v strahu, da se ne bi peljali predaleč, izstopimo eno postajo prezgodaj. Znajdemo se v močnem dežju v trdi temi na neznanem kraju sredi gozda, ne da bi vedeli, kje pravzaprav je naš hotel. Ura se bliža polnoči, naslednji tramvaj je čez dvajset minut – če sploh še je. Večina nas je brez dežnikov in moj lepi novi suknjič brezupno izgublja obliko. V zadnjem trenutku, na robu obupa, nam angel varuh pošlje taksi ...

Kako bi še spal! Pa moram vstati, čez eno uro je uradno odprtje razstave in čaka me službena naloga: biti tam in v krogu svojih gostiteljev predstavljati navzočnost Slovenskih železnic. Vetrovno je in dežuje, temperatura se je z včerajšnjih tri-deset spustila na deset stopinj Celzija. Vendar pa imam v potovalki tako brezrokavnik kot zločljiv dežnik in tako oborožen hrabro sledim klicu dolžnosti. Zajtrk sem seveda zamudil in tudi sicer ne opazim nobenega svojega znanca. Šele na razstavišču vidim, da so se zbrali le najbolj zagrizeni. Večina je po prestanih naporih včerajšnjega dne raje še malce po-ležala na toplem in suhem. Požanjem pa priznavalen nasmešek nepremaganih. Ob slovesni otvoritvi smo torej na mestu in poslušamo običajne pozdravne govore teh in onih funkcionarjev. Dež seveda gospodom precej ohladi navdušenje in vsa stvar je hitro mimo. In zdaj imam priložnost, da se sam sprehodim po razstavi, da pretaknem in pregledam vse, kar se mi zdi zanimivo, da potešim svojo železniško slo. Devetindvajset vagonov se je zbralo na razstavi, od salonov državnikov do luksuznih vagonov nekdanjega ekspresa Rensko zlato. Nekateri so prastari, drugi iz komaj minulega obdobja.

Dvorni salonski vagon zadnjega nemškega cesarja Viljema II., katerega obnova še ni končana, tako skrbno varujejo, da so ga pred dežjem takoj umaknili v delavnico. Okoli njega se je nabrala taka množica, da se raje umaknem.

Norveški salon Litra Ao 100 je ves opažen z lesom, na enem koncu ima razgledno ploščad, da so številne kronane glave lahko dobile neposreden stik s čudovito norveško naravo. Bog ve, če je tudi njim, kakor zdaj meni, v ušesih zazvenela ljubzenska pastorala Johna Lennona Norwegian Wood?

Tudi to, kako sta potovala po železnici Poljak Gomulka ali Vzhodni Nemec Honecker, je mogoče videti, saj so novi oblastniki brez oklevanja odstrli tančico s socialističnih državnih skrivnosti. Poljaki še celo zelo zgovorno ponujajo svoje salonske vagone v najem. *Sic transit* ...

Francozi so prišli s super modernim konferenčnim vagonom, namenjenim za nove vlake Euraffaires, sestavljene nava-

dno iz bifeja, jedilnika in vagona s sedeži ter energetskega vagona. Taki komfortni vlaki, ki so opremljeni še s telefonom, faksom, fotokopirnim strojem in osebnim računalnikom, vzdržujejo dnevne zveze za sodobne menedžerje med Strasbourgom, Parizom in Luksemburgom.

Več vagonov je že predelanih, saj so prišli v zasebne roke in so jim spremenili namembnost. Tu je na primer stara »ščuka«, predelana v družabni vagon z velikim plesiščem, točilnim pultom in prostorčkom za disc jockeyja. Kar je stolov, so vsi zložljivi, takšni pomožni, ki se zapro navzgor v steno vagona. Lastnik je tu, na točilnem pultu prodaja spominke in železniško literaturo, nekoliko hreščeča glasba pa daje vsemu skupaj zvočno kuliso.

Posebno zanimiv je skrbno obnovljeni dvoosni vagon 1. in 2. razreda nekdanjih Württemberških železnic, o katerega notranjosti sami lastniki povedo, da je le pogojno sprejemljiva, saj zanj niso imeli nobenih načrtov in je bila rekonstruirana zgolj na podlagi dostopne literature. Položaj, ki je na moč podoben položaju v nekaterih vagonih našega muzejskega vlaka.

In tako hodim od vagona do vagona in se vse bolj jezim na naše nemogoče razmere: prav lahko bi bili tu s salonskim vagonom Slovenskih železnic, enakim med enakimi, če mu ne bi bila potekla revizija, za naslednjo pa ni bilo denarja. Še ena priložnost za uveljavitev SŽ pa tudi Slovenije je zamujena. Potem se pa čudimo, ker turisti nočejo k nam, saj v Jugoslaviji vendar divja vojna! Naš salon bi bilo treba vsekakor obnoviti, potem pa agresivno tržiti, ga za drag denar dajati v najem, tudi na tuje. Vendar pa so za kaj takega potrebni prodorni turistični delavci, slovenski turizem pa se očitno še ni zbudil iz splošne povojne omrtvičenosti. Storimo vendar kaj!

Počasi končam svoj obhod, ki je postal nekoliko manj prijeten, odkar je moje čevlje premočilo.

Zatečem se k princesi Jolandi, kjer me poživijo s svojim čudovitim espressom, ki mu menda nikjer na svetu ni para. Vedrim v salonskem delu in opazujem obiskovalce, ki po prav za to zgrajenem odru hodijo mimo. Tako lahko napasejo oči po notranjosti, saj jim zaradi dežja ni dovoljeno vstopiti. Kljub vremenu se njihova vrsta vse bolj gosti. Italijanski dami ob oknu delita propagandne materiale, vendar ne znata niti besedice nemško. Zato vskočim sam in potešim najbolj radovedna vprašanja. Zelo prijetno je za trenutek posanjariti, da sta vagona naša ...

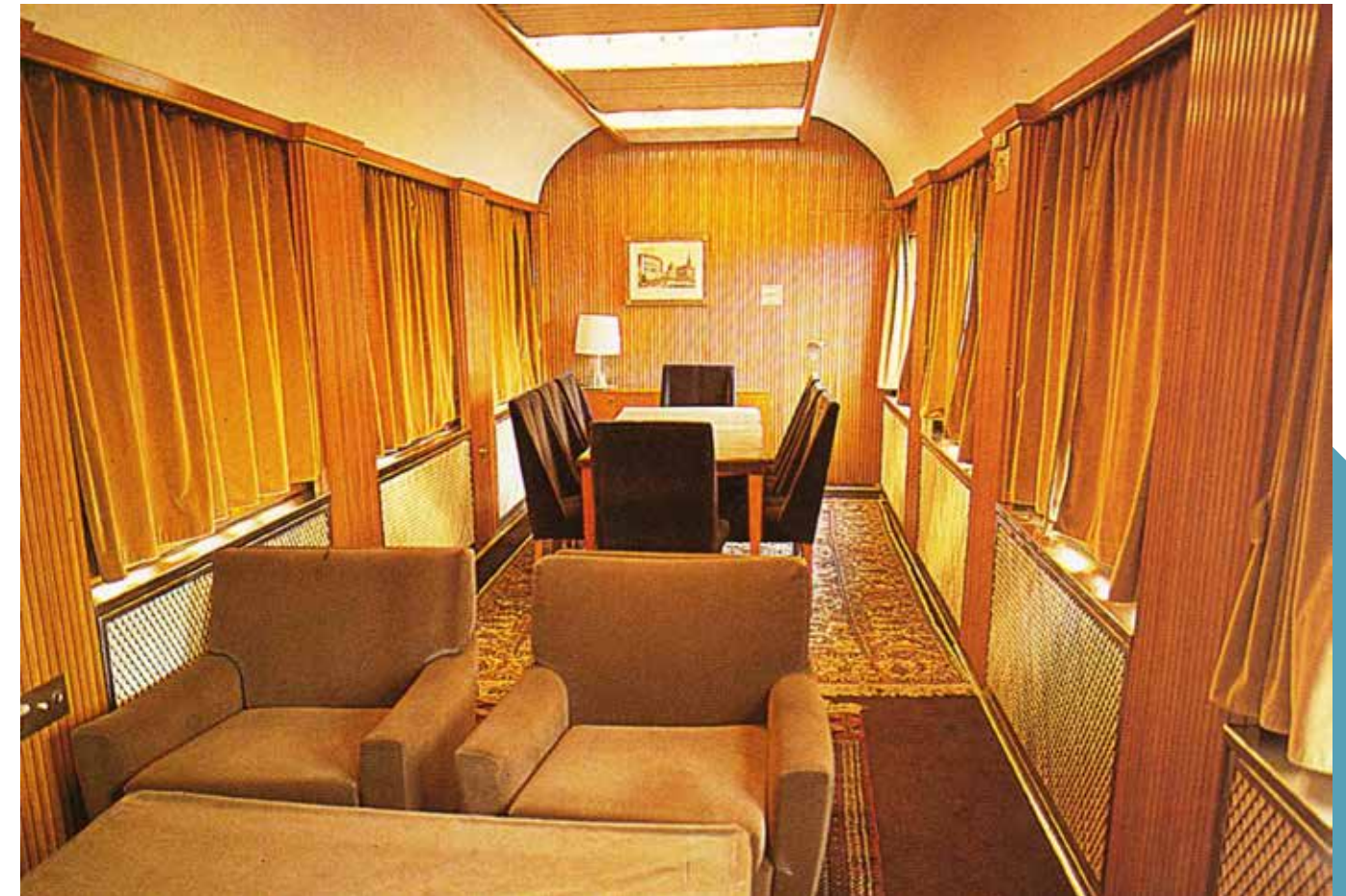
Ko se dan nagne k večeru, me predstavijo tudi organizatorici razstave, krhki gospe Gernhuber, katere prestrašene oči se skrivajo za prevelikimi naočniki. Z zanimanjem mi seže v roko in razložim ji, kdo sem in od kod prihajam. Da, obveščena je bila o mojem prihodu, izreče mi dobrodošlico, vljudno se pozanima o razmerah pri nas - vtem pa jo s problemi preplavijo drugi razstavljalci, da vsa zadrhti. Vzbudi se mi kavalirski refleks, vzel bi jo v zaščito. Popolnoma nepotrebno! Drobena gospa z železno voljo obvladuje položaj; nitke, ki se stekajo v njenih rokah, se niti malo ne zavozlajo. Molče jo občudujem. Za konec dneva nas gospa Gernhuber z avtobusi odpelje v drugo potsdamsko železniško delavnico, kjer se udeleženci razstave na nekoliko socialističen način v sindikalni dvorani srečamo s tamkajšnjimi železničarji. Ob imenitnem hladnem bifeju.

Nadvse prijetna je zavest, da je kljub nemogočemu vremenu razstavo obiskalo več kot pet tisoč ljudi.

Drugega dne razstave se vreme unese, sonce sicer še ne sije, vendar tudi dežuje ne več. Reka obiskovalcev narase v nevaren veletok. Uidem na ogled sosednje razstave železniških vozil, onkraj potsdamskega glavnega kolodvora. In plačam davek na neumnost. Že vidim parne lokomotive za ograjo, od njih me loči le še star potniški vagon z velikim napisom Kasse. Javim se pri okencu, povem, da bi rad na razstavo, in pokažem z roko nekam tja čez. Mladenica mi za štiri marke prodata vstopnico, nato pa me hudomušno podučita, da je tole tu vhod k železniški maketi, blaga-jna za pravo razstavo pa je sto metrov naprej, kjer je tudi vhod. In sem tiho. Sam pri sebi se pridušam, da si bom za svoje marke to njihovo maketo tako temeljito ogledal, da se bo od tega obrabila!

Čez petnajst minut sem ob nadaljnjih pet mark, tokrat na pravi razstavi. Kakih deset parnih lokomotiv vabi ljubitelje, da rojijo okoli njih kot čebele okoli cvetic. Ker te lokomotive kar dobro poznam, si jih prihranim za konec, če bo ostalo kaj časa. Raje grem gledat najnovejše dosežke nek-danje vzhodnonemške železnice, ki je tudi po nemški združitvi ohranila samostojnost in naziv Reichsbahn. Posebno me zanima nova primestna garnitura iz dvanadstropnih vagonov. Takšne garniture, sestavljene iz štirih ali dveh vagonov, so se izvrstno obnesle v primestnem potniškem prometu ob prometnih konicah in so v uporabi že kakih štirideset let. Izdelujejo jih v znani tovarni vagonov Görlitz. Imajo več širokih dvodelnih vrat, tako da je menjava potnikov čim bolj olajšana. Tehnično so zanimivi po tem, da se sosednja vagona naslanjata na en sam skupni trosni podstavni voziček. Vzhodni Nemci so jih izvozili tudi na Poljsko, Češko in Madžarsko. Vendar pa smo bili vse doslej vajeni njihove robustne oblike ob tipično vzhodnjaškem pomanjkanju čuta za oblik-ovanje. Najnovejša generacija je popolnoma spremenjena, vidi se, da so se oblikovalci tega projekta lotili z mladostnim zanosom in so želeli dokazati, da se lahko postavijo ob bok zahodnjakom. Velika okna, tople barve, moderni materiali, veliko tkanin

in malo plastike, premišljeno udobni dostopi tako v nadstropje kot v klet. Vzdiham. O, ko bi pri nas lahko uvedli kaj takega namesto starajočih se gomulk! Garnitura ima na enem koncu tudi krmilno kabino, tako da na končnih postajah ni treba z lokomotivo naokrog. Dosežek si zasluži najvišjo oceno! Isti notranji oblikovalci so zavzeli tudi star dvoosni motornik, vrstnika naše goše, in ga znotraj popolnoma prenovili. Stari je kot prerojen, zdi se, da se še prednja maska smeji.



Salon ÖBB S 10 interior.

Prepolnega vtisov me zmoti zavijanje z bližnje postaje, ki je še najbolj podobno zvoku vzletajočega reaktivca. Ne znam si ga razložiti, dokler ne zagledam izvora: s postaje pravkar speljuje težka dizelelektrična lokomotiva, v kateri spoznam imenitno Ljudmilo, kot to rusko lokomotivo šaljivo imenujejo tod. To je zelo moderna konstrukcija inženirjev iz Vorosilovgrada, medtem ko je 16-cilindrski 3000-konjski dizelski motor prispevala tovarna iz Kolomne. Kot električni generator je že uporabljen trifazni sinhronski generator. Leta 1970 je prišlo prvih pet lokomotiv na proge DR, kjer so dobile serijsko oznako 130. Baje so se izvrstno obnesle. Vse doslej nisem vedel, da ima njihov turbokompresor tak srhljiv zvok.

Malce pomodrujem o dizelskih lokomotivah, ki imajo, kakor vsa železniška vozila, seveda tudi svoj čar. In zdaj se mi pogled ustavi na zelo znani dizelhidravlični vrsti 118, ki je že izgubila tekmo s časom in je tu le še razstavni predmet. Gre za neposredno konkurentko znanim zahodnonemškim lokomotivam vrste 220, ki jih je z velikim uspehom proizvajal Krauss-Maffei. To si moram pobliže ogledati! Že zunanost izdaja, da gre za zelo podobno lokomotivo, in vsiljuje se mi primerjava med letaloma Concorde ter ruskim Tu 144, ki so mu na Zahodu rekli kar Konkordski. Lokomotivi sta si tudi po tehnični izvedbi in moči zelo podobni, le da je vzhodna nekoliko šibkejša. Izdelovala jih je tovarna Karl Marx v Babelsbergu, motorje tovarna Johannisthal, hidravlične prenosnike pa tovarna Pirna v tesnem sodelovanju s firmo Voith, seveda. Odločim se, da si ogledam tudi strojevodsko kabino. Kar precej je treba telovaditi, da prideš na mesto strojevodje čisto pod stropom. Komaj se pretlačim po ozkih prehodih in stopnicah. Kabina sama je špartanska, nič posebno lepa. Ko zagledam ozki hodnik do druge kabine, opustim misel, da bi šel tja. Lahko bi še obtičal kje sredi trebuha tega kolosa ... Ko lezem dol in ven, me je že pošteno strah, da mi ne bo več gledati sonca na milem nebu. Vzhodnonemški strojevodje so morali biti vsaj dve številki manjši od mene!

Česa posebnega ni več videti, zdaj obkrožim parne lokomotive, na primerni razdalji, da ne motim fotografov. Zabavam se s tem, da si ogledujem obraze obiskovalcev, napete poteze, polne nostalgичnega pričakovanja in nepotešenega hre-

penenja. Tudi dekleta so vmes, tudi družine z otroki. Rad bi doumel, kaj žene ljudi, da postanejo ljubitelji železnice, poskušam ugotoviti, kakšna je njihova intelektualna raven, kakšen socialni položaj, kakšnemu sloju pripadajo. Seveda ne najdem odgovora, niti glede samega sebe ne. Opazim pa nekaj drugega: tu, v tej severni deželi, zaman iščem lep obraz. Menda so zgodovinske okoliščine in podnebne razmere napravile te ljudi tako robate, z ostrimi, poudarjenimi potezami. Ali pa je moj občutek za lepoto zgrešen? Odhajajoč opazujem veseli živčav otrok, ki čakajo v vrsti, da se lahko z majhno parno lokomotivo na stranskem tiru popeljejo petsto metrov daleč. Ko se vrnejo, izstopajo zardelih lic in sijočih oči in si izprosijo od staršev še enkrat pet mark za ta užitek. Tudi sam bi bil rad eden izmed njih ...



Masarykov salon Aza 80 - foto iz knjige Ringhoffer, str. 277.

Hantak je tudi tokrat poskrbel za našo popoldansko aktivnost: posebej za avstrijsko skupino je najel muzejski tramvaj, da nas popelje po omrežju potsdamske cestne železnice. In tako se zdaj mesto razgrinja in odstira pred nami, vodič nam hiti razlagati poglede na levo in desno, živo občutimo, kako mesto živi s svojo obletnico, kako je praznično razpoloženo, kako je kljub svoji tisočletnici podobno nasmejani, od plesa zadihani nevesti cvetočega obraza. Mesto se je zelo potrudilo, se nališpalo, si za mestni promet omislilo nove Mercedesove avtobuse in tudi najnovejše, skoraj neslišne elektronsko krmiljene tramvaje Tatra, mimo katerih naš stari tramvaj tako prijetno škriplje. Ti novi tramvaji so mi ugan-ka: sestavljeni so iz dveh gibljivih polovic, imajo pa samo dva podstavna vozička, prav tako gibljiva. Sredina ni podprta. In vendar se ne prekucnejo!

Medtem se naš tramvaj ustavi na končni postaji na Berlinski cesti in vodič nas povabi, naj izstopimo. Smo na obrežju reke Havel, ki se razliva v številna jezera, tu pa se zoži in pred nami je razvpiti most Glienicke, vez med Potsdamom in Berlinom, še nedavno tega meja med Vzhodom in Zahodom, simbol človekove omejenosti. Ta glavna komunikacija je bila v obdobju hladne vojne zaprta, most pa je znan po tem, da sta si na njem Vzhod in Zahod izmenjavala ujete vohune. Najbolj znan tak dogodek je bila zamenjava ameriškega pilota Powersa z vohunskega letala U2 za sovjetskega vohuna Abela leta 1962.

Na enem naslednjih ovinkov mi v daljavi pobilisne čisto prava mošeja. Vodič razlaga, da je to črpališče vode za vodomete Sanssoucijska. Parno črpalko je zgradil v štiridesetih letih prejšnjega stoletja Avgust Borsig, vsakdanjo funkcijo poslopja pa so po tedanji šegi prikrili, dali so mu videz nečesa čisto drugega. Vse skupaj je muzejsko zaščiteno. Borsig, sloviti graditelj lokomotiv iz Berlina, Borsig, čigar ime je sinonim za naše najimenitnejše parne lokomotive! Komaj čakam, da se naša vožnja konča, neznansko se mi mudi tja.

Kar vesel sem, da so drugi že utrujeni, nobenemu se ne ljubi več dva kilometra daleč peš. Bom vsaj sam s svojimi mislimi! Poslopje na bregu reke Havel je že od daleč videti imenitno in skrivnostno hkrati. »Mošeja« je bila zgrajena leta 1842 v pisanem mavrskem slogu in je menda tako prepričljiva (minaret skriva v sebi dimnik), da je že večkrat k sebi privabila muslimane k molitvi. Eh, ta bo pa bosa, ljudje pretiravajo! Toda glej, ko zadaj najdem vhod k blagajni, privre za menoj četica orientalsko oblečenih žensk z zastrtimi obrazi. Spremlja jih mlada temnopolta vodička, ki z nejevero posluša blagajničarkino razlago, kje pravzaprav so. Vzkliki presenečenja, in že jih ni več.

Potopim se v sakralni polmrak hrama. V prvem delu so črpalke odstranili, tu je zdaj razstava skic in načrtov črpališča. Vzamem si čas, hočem podoživeti ustvarjalni vzgib obdobja. Vendar me parni stroj, ki zanj vem, da me čaka za naslednjimi vrati, hitro zvabi. Osrednji prostor »mošeje« s kupolo je visok za dve nadstropji. Ves je napolnjen z orientalskimi okraski, arabeskami, osmerokotnimi stebriči, bogato okrašenimi zavitiimi stopnišči. Sredi prepletenih oblik je mogoče razločiti organe parnega stroja: na tleh ob obeh bočnih stenah po en za moža visok cilindar, od koder dolgi tanki ojnici segata nekam pod strop, do ročične gredi. Na njej je na obeh straneh tik ob ležajih v zidu nasajen po en velik, a nežno zgrajen vztrajnik. Njun premer ocenjujem na najmanj tri metre. Na ročični gredi razločim tudi ekscentre, od koder sega navzdol k cilindroma zapleten krmilni mehanizem. Vse to je v poltemi komaj mogoče razvozlati, lesket medenine in bakra se meša z medlim sijajem jekla in starega olja. V prostoru se čuti komaj zaznavni in že nekoliko postani, a še vedno omamni, nerazložljivo prijetni vonj parnega stroja. Vem, da stroj že dolgo ne deluje več, zdaj so v to delo vpreženi elektromotorji. A prijazna blagajničarka, ki pride gledat mojo zamaknjenost, mi pove, da je stroj mogoče obiskovalcem na ljubo pognati z elektromotorjem. Meni na ljubo! Pritisk na gumb in zdajci dve nadstropji visoki velikan oživi, vehementno mlati z rokama, sopiha in pljuva, zdi se, da se hoče besno iztrgati iz svoje orientalske kletke. Tu imajo zaprtega duha iz Aladinove svetilke, utelešenega v kovini! Popolnoma se prepustim čaru sladke groze, čaščenju tega kovinskega malika. Ko predstava mine, milo prosim blagajničarko za še. Sprva odkloni, saj je zaganjalnik elektromotorja preobremenjen in so predpisani daljši odmori med obratovanjem. Potem pa mi le ustreže, saj je delovni dan končan in tujec, ki jutri odpotuje, zlepa ne bo imel nove priložnosti. Še danes sem ji hvaležen. Moje spoštovanje do imena Borsig neizmerno narase, še posebno, ko ob slovesu izvem, da se stroj med svojo delovno dobo ni niti enkrat pokvaril. Pri tem je bil to edini stacionarni parni stroj izpod Borsigovih rok, saj je sicer izdeloval samo lokomotive. Izdelavo tega črpališča je sprejel kot osebni izziv, saj vse dotlej vodometi Sanssoucijska niso hoteli delovati.

Ves blažen se sprehodim skozi mesto, do večerje manjkata še dve uri. Potsdam mi pripravi še eno zadovoljstvo: naletim na boljši sejem, kjer uplenim imenitno staro železniško značko in nekaj bankovcev z železniškimi motivi.

Na večerji svojim sopotnikom privoščljivo opisujem, kaj so zamudili. Vsem je žal, vendar nam to ne zmoti veselega razpoloženja ob koncu razstave: danes je bilo kar deset tisoč obiskovalcev, skupaj torej petnajst tisoč. Vsi spominki in vse brošure so bili razprodani in tudi priložnostni kramarji so močno izboljšali svoj finančni položaj. Ni dvoma, železnica pomeni ljudem nekaj posebnega, čeprav jih ni vselej lahko pripraviti do tega priznanja.

Čez noč bodo naše vagone že prepeljali v Berlin, mi pa se bomo zjutraj dokončno poslovili od slavljenca. Še na mnoga leta, Potsdam!

Skoraj dve uri traja vožnja z avtobusom skozi berlinska predmestja do železniške postaje, kjer bomo shranili prtljago. Večinoma pot poteka skozi nekdanji vzhodni del mesta, kar je mogoče spoznati po zanemarjenih hišnih fasadah in vzhodnjaških avtomobilih. Vendar pa se Zahod že razliva sem, meje marsikje ni več mogoče jasno določiti.

Ob enajstih je prtljaga spravljena in spet gremo na dolgo vožnjo z mestno železnico do središča Berlina. Mesto je ogromno, vožnje kar noče biti konec. Današnje popoldne je prosto, vsak ima svoje načrte. Na postaji Zoo nenadoma opazim, da sem ostal sam. Prav! Z zemljevidom v roki krenem na sprehod po zmešnjavi ulic v središču mesta. Seveda si ogledujem tudi trgovine, predvsem me zanimajo tiste z vlakci – svojemu sinu sem še nekaj dolžan. Kakšna sreča za nas, ki imamo v svojih sinovih izgovor, da si lahko v trgovinah z igračami damo brez sramu vse natanko razkazati. Pri tem seveda tudi otrok v nas samih neznansko uživa.

Popoldne krožim okoli središča mesta. Nič kaj dobro se ne počutim takole izgubljen med ogromnimi bloki poslovnih stavb. Zdi se, da ne pridem nikamor, zdi se, da se je ljubljanskih sto metrov tu razpotegnilo v tisoč. Vročina je in od cestnega tlaka me bolijo noge. Zatečem se v hlad Spominske cerkve v strogem centru. Od stare gotske katedrale je po zavezniškem bombardiranju ostal le napol porušen zvonik. Ohranili so ga kar takšnega, zraven pa zgradili avantgardno osmerokotno božjo hišo in v bližini prav takšen zvonik. Stene so sestavljene iz betonske rešetke, zapolnjene z modrimi stekli. Zdaj sedim v tej globoki modrini in meditiram. Premišljam o Velemestu, o njegovi iz mogočnosti porojeni nadutosti, o ognju izpod nebes ... Ponižano se je mesto spet zateklo h Križanemu, mu zgradilo nov hram, vendar pa se prav zraven ključovalno košati nov, kot zvonik visok poslovni nebotičnik z ogromno Mercedesovo zvezdo na strehi. Da, da, nova religija se imenuje biznis ...

Hantaku se je organizacija kot zmeraj popolnoma posrečila in zvečer se vkrcamo v naš salon na sklepu vlaka, ki je namenjen proti domu.

Ob osmih zjutraj smo v Pragi. Prvič sem tu in navdušen sem, da nam je za ogled na voljo vse dopoldne; naš vlak odhaja šele nekaj čez eno. Na postaji si hitro kupim ulični načrt in že smo v metroju, namenjeni v središče mesta. Avstrijski sopotniki imajo svoje opravke, sam pa ostanem z Italijani, da jih bom vodil – niti besede ne razumejo slovansko, pa so me določili za sporazumevanje s Čehi. Začnemo na Vaclavskem trgu in počasi prodiramo skozi stari del mesta proti Karlovemu mostu, na zmenek s Hantakom. Čudovita, prelestna Praga! Staro srednjeveško mesto je ohranjeno nedotaknjeno. Čehi se dobro zavedajo te svoje dragocenosti in jo skrbno vzdržujejo. V zavitih uličicah dihamo zgodovino. Vti-kamo nosove v trgovinice, moje Italijane je zgrabila vročica kupovanja spominkov. Sam ne boleham za tem, kot tolmač (sporazumevam se seveda v nemščini in angleščini) pa prihajam v stik s prodajalkami. Česar sem pogrešal na Severu, je tu v preobilju! Za pulti same brhke deklice igrivih oči, zapeljivega nasmeha, mehke polti, pravih potez. Ah! Zabavam se s tem, da jim zastavljam nekoliko pretrde jezikovne orehe, jim gledam strogo v oči in skrivaj uživam, ko zardevajoč povešajo pogled. Vidim, da tudi Italijani občudujejo to slovansko lepoto, in mi je dobro pri duši.

Da, Slovani smo znani kot čustveni, impulzivni ljudje, ki se ne damo vedno voditi temu trapastemu razumu. Kakšna razlika od zadržanih, razumarskih severnjakov! Seveda se potem ni čuditi, da se nam dogaja marsikaj. Spomnim se, da se jim je tu že v 17. stoletju zgodilo ljudstvo: leta 1618 so ljudje vdrli v magistrat in pometali svetnike skozi okna, kar je sprožilo tridesetletno vojno. Zgodovina je našla za ta dogodek učeno ime: defenestracija. Danes, v dobi napredka, pa imamo jogurtne revolucije ...

Seveda v svojem stikanju po mestu brezupno zaostanemo, vendar pa nas Hantak zvesto čaka. Karlov most nas popelje preko široke lenobne Vltave, iskreče se v opoldanskem soncu. Stari most je gostoljuben: na njem so si branjevci postavili svoje stojnice, jazz band igra ameriške poskočnice, malo naprej marionete patetično izpovedujejo kdove katero pravadno resnico ... V daljavi se v soncu kopljejo Hradčani. Ne, ne bo časa, da bi šel gledat tukajšnji Plečnikov opus. Tudi za pivo pri Švejkovem Fleku na Mali Strani ne bo časa. Hantak nas že zganja na tramvaj številka 12, ki vozi do železniške postaje. Tramvaj vijuga po obrežju Vltave in spet lahko občudujem osupljivo lepoto starega mesta. Če kam, se moram še kdaj vrniti sem. Le ena senca je, ki me moti: odkar so se Čehi odprli na Zahod, so cene strahovito poskočile.

Na Dunaju se poslovim od svojih gostiteljev. Soprogo inž. Sassmanna še nujno zanima, ali res znam tudi češko, v Pragi me je namreč slišala, da sem se poslovil: »Ano, pan Sedlaček, nashledanou!« Hitro jo pomirim, češ, to je približno vsa moja češčina. Sežemo si v roke, besede hvaležnosti in naklonjenosti, in premikalka že potegne princeso Jolando, da jo prestavi na južni kolodvor, na vlak Romulus.

Ob vožnji preko Semmeringa priredijo moji gostitelji še zadnjo, poslovilno večerjo. Večer je že, ko moram naposled spregovoriti par besed, spodobi se. Kakih deset minut sem po tihem koval stavke, da zdaj lahko dovolj gladko izpovem svoje občutke: hvaležnost za prijaznost, da so me sprejeli v »svojo hišo«, k svoji mizi, mi dali ne samo jesti in piti, temveč tudi čutiti prijateljstvo. Večje zadoščenje od mene lahko ta trenutek občuti le gospod Hantak, nadaljujem, saj je to zadoščenje po dobro opravljenem pomembnem delu. Požanjem aplavz, ki velja tudi Hantaku, ta pa v zadregi upira oči ob tla. Nazdravimo.

Gostitelji se kmalu poslovijo, ura je deset in dan je bil utrudljiv. Ostaneva sama s Hantakom, ki me na vsak način hoče z vlaka v Beljaku odpustiti tako, kot me je sprejel. Sediva v poltemi salona in molčiva. Hantak je vidno utrujen, napetost vsakdanjih naporov je šele zdaj popustila ... Le še do Firenc, pa bo tudi on prost.

Premišljam o vseh teh vrlih ljudeh, ki sem jih srečal na potovanju, o prijaznosti in spoštovanju, ki sem ju brez izjeme užival ves čas. Jaz? Prav gotovo ne jaz osebno, temveč Slovenske železnice! Ljudje nas razumejo in upoštevajo, spoštujejo naša prizadevanja in so po svojih močeh pripravljeni pomagati. Zadnji čas, da se tudi mi zopet naučimo spoštovati sami sebe!

Iz premišljevanja me zbudijo luči mesta. Beljak! Pohiteti moram, sicer se odpeljem naprej! Žal mi je, da se moram ločiti od tega lepega vagona. Takšne vožnje zlepa ne bom več doživel. Za slovo pobožam temni gladki les ob vratih:

»Addio, Principessa Jolanda, non ci vedremo mai più!«

³ »Zbogom, Principesa Jolanda, nikoli več se ne bova videla!«



[Nagradna igra]

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

Nagradno vprašanje je:



Kje je potekala prireditev ob dnevu železničarjev?

Odgovor:

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 27. julija 2024**, 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, 29. julija 2024**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili s termo stekleničko za vodo in bandano 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

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

Pooblaščen 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>.

Poletje je tu: čas za odklop, sprostitev in raziskovanje skritih kotičkov

Poletje je končno tu, z njim pa dolgi, topli dnevi, ki kar kličejo po sprostitvi in odklopu od vsakodnevnih skrbi. To je čas, ko si zaslužen lahko privoščimo oddih, se napolnimo z novo energijo in uživamo v trenutkih, ki nas osrečujejo. Odklop in sprostitev sta pomembna, saj nam omogočata, da se spočijemo in se kasneje z večjim zagonom vrnemo k vsakodnevnim obveznostim in delu. Zdaj je pravi trenutek, da se odpravite na dopust, naj bo to s knjigo v roki v senci drevesa ali pa na razburljivo avanturo v neznano.

Medtem ko se številni odločajo za obiske priljubljenih turističnih destinacij, lahko vi preizkusite nekaj novega. Povabite družino ali prijatelje in se skupaj odpravite na raziskovanje skritih kotičkov Slovenije. Naša dežela skriva številne neodkrite bisere, kjer lahko najdete mir, uživate v naravi in se tudi osvežite v hladni vodi.



Slap Peričnik

Slap Peričnik v Triglavskem narodnem parku je pravi naravni čudež. Je eden redkih slapov, pod katerim se lahko sprehodite in občutite osvežujoč pršec. Spodnji slap je visok 52 metrov, zgornji pa 16 metrov. Pot do slapa je slikovita in ponuja čudovite razglede na okoliške gore.

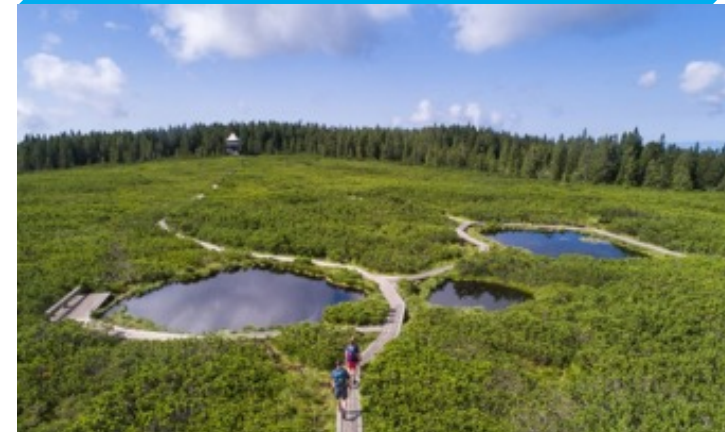
Vir slike: www.falajfl.si



Velika Planina

Velika Planina v Kamniško-Savinjskih Alpah je znana po svojih tradicionalnih pastirskih kočah, imenovanih "bajte". Obiskovalci lahko uživajo v prelepih razgledih, pohodniških poteh in domačih mlečnih izdelkih, ki jih ponujajo pastirji. Planota je dosegljiva z žičnico iz Kamniške Bistrice, kar je prava avantura za vso družino.

Vir slike: www.slovenia.info.si



Lovrenška jezera

Lovrenška jezera na Pohorju so edinstveno šotno barje z več kot dvajsetimi majhnimi jezerci. Sprehod po lesenih brvch med jezери je pravo doživetje, še posebej zaradi bogate flore in favne, ki ju lahko občudujete na poti. Ob obisku ne pozabite na fotoaparata, saj so razgledi res čudoviti.

Vir slike: www.rogla-pohorje.si



Zelenci

Naravni rezervat Zelenci je izvir reke Save Dolinke in je znan po svojih smaragdno zelenih jezerih. To mirno in slikovito območje je raj za ljubitelje narave in fotografije. Obiskovalci lahko uživajo v sprehodih ob jezeru, opazovanju ptic in se osvežijo v hladu dreves.

Vir slike: Tamara Sever



Kostanjevica na Krki

Kostanjevica na Krki, znana tudi kot "dolenjske Benetke", je najmanjše in najstarejše mesto na Dolenjskem. Stoji na otoku sredi reke Krke in ponuja slikovite ulice, bogato kulturno dediščino ter mirno okolje za sprostitev. Po sprehodu skozi mesto se lahko osvežite s plavanjem v reki.

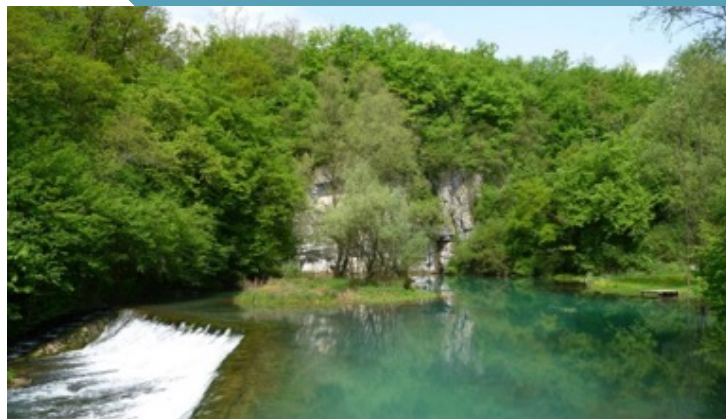
Vir slike: www.visit-kostanjevica.si



Robanov kot

Robanov kot v Kamniško-Savinjskih Alpah je manj znana dolina, ki ponuja neokrnjeno naravo in mir. Dolina je zaščitena kot krajinski park in je idealna za pohodništvo in sproščujoče sprehode. Med potjo lahko občudujete čudovite razglede na okoliške gore in alpske travnike.

Vir slike: www.logarska-solcavsko.si



Izvir Krupe

Izvir Krupe v Beli krajini je eden najlepših kraških izvirov v Sloveniji. Kraški izvir ustvarja modrozele-no jezero, ki je idealno za sproščujoče sprehode in opazovanje narave. Okolica je bogata z naravnimi znamenitostmi in ponuja številne priložnosti za raz-iskovanje.

Vir slike: www.semic.si



Grad Snežnik

Grad Snežnik, obdan z gozdovi in jezери, je eden red-kih gradov v Sloveniji, ki se je ohranil v svoji prvotni obliki. Grad je čudovit primer romantične arhitekture in ponuja vpogled v življenje plemstva skozi stoletja. Po ogledu gradu se lahko osvežite v bližnjih jezerih in uživate v čudovitem parku.

Vir slike: www.nms.si



Divje jezero

Divje jezero pri Idriji je eden od najglobljih kraških izvirov v Sloveniji. Jezero je obdano s skrivnostnim gozdom in ponuja čudovite sprehajalne poti. Kri-stalno čista voda in mogočni skalni oboki ustvarjajo edinstveno vzdušje, ki je kot nalašč za sprostitvev in osvežitev.

Vir slike: www.geopark-idrija.si



Reka Kolpa

Reka Kolpa, ki teče ob meji s Hrvaško, je ena naj-toplejših in najčistejših rek v Sloveniji. Idealna je za kopanje, vožnjo s kanujem ali piknike ob vodi. Kolpa ponuja tudi številne kamping možnosti za tiste, ki želijo v objemu narave preživeti več dni. Obiskovalci lahko uživajo tudi v ribolovu in opazovanju živali.

Vir slike: Tamara Sever



Grad Otočec

Grad Otočec je edini vodni grad v Sloveniji, ki se na-haja na otočku sredi reke Krke. Grad je danes pre-urejen v hotel, vendar ohranja svojo zgodovinsko podobo. Sprehodite se po grajskem parku, uživajte v čudovitih razgledih in se osvežite v reki Krki.

Vir slike: www.grad-otocec.si



Vir slike: www.bloke.si

Bloško jezero

Bloško jezero, skrito v osrčju Blok, ponuja prijetno okolje za kopanje, ribolov in sprostitve. Jezero je obkroženo z gozdovi in travniki, ki ponujajo številne možnosti za sprehode in piknike in je idealno za družinski izlet in osvežitev v poletni vročini.



Vir slike: www.tomazgorec.si

Šmartinsko jezero

Šmartinsko jezero, ki se nahaja blizu Celja, mnogi imenujejo kar celjski biser. Jezero je odlično za kopanje, ribolov in vodne športe. Okolica jezera ponuja lepe poti za sprehode in kolesarjenje.



Vir slike: www.kotlje.si

Ivarčko jezero

Ivarčko jezero na Koroškem je manj znano jezero, ki ponuja prijetno okolje za kopanje, sprostitve in piknike. Obkroženo je z gozdovi in travniki, ki ponujajo številne možnosti za pohodništvo.

In pa še en čudoviti namig dveh jezer, ki ležita v Julijskih Alpah, natančneje v Mangartski dolini v bližini naselja Trbiž, nedaleč od Rateč in tromeje med Italijo, Avstrijo in Slovenijo:



Vir slike: www.falajfl.si

Belopeški jezera

Belopeški jezera tik ob italijanski meji sta prava oaza miru. Kristalno čista voda in čudoviti razgledi na okoliške gore so idealni za poletno ohladitev in sprostitve. Jezera sta obkroženi z gozdovi, ki ponujajo številne pohodniške poti.

Uživajte v poletju in v vsakem trenutku, ki vam prinaša veselje!



Zaščita pred soncem je ključnega pomena za delavce na prostem



Prihajajoči poletni meseci predstavljajo za delavce, ki delajo na prostem, veliko tveganje za zdravje. Dolgotrajna izpostavljenost sončnemu UV-sevanju lahko vodi v resna obolenja, kot so opekline z oteklina in mehurji, kožne rakave bolezni, začasno onemogočen vid, siva mrena ali okvara očesne mrežnice, ne nazadnje tudi smrt zaradi kožnega raka ali toplotne obremenitve. Lahko se poveča stopnja tveganja za poklicno bolezen. Na seznamu poklicnih bolezni pri nas so že bolezni očesne mrežnice po izpostavljenosti UV-sevanju, v nekaterih državah članicah EU pa je na seznamu tudi kožni rak. Ključno je, da delodajalci nudijo zaščito delavcem pri delu na soncu.

Delavci na prostem so bolj izpostavljeni tveganju za razvoj kožnega raka v primerjavi s tistimi, ki pri svojem delu niso izpostavljeni soncu. Ocene Svetovne zdravstvene organizacije so pokazale, da poklicna izpostavljenost delavcev UV-sevanju poveča možnost za razvoj nemelanomskega kožnega raka za 60 odstotkov. Slovenija je po pojavnosti melanomskega raka na 9. mestu na svetu, po smrtnosti pa na 5. mestu.

Večje tveganje za nastanek raka pri delavcih, ki so izpostavljeni soncu



Najpogostejše so delu na soncu izpostavljene naslednje poklicne skupine: krovci, tesarji, delavci v gradbeništvu, vrtnarji, vzdrževalci zelenih površin v mestih, delavci na poljih, komunalni delavci, delavci v vzdrževanju in obnovi transportnih poti, številni zaposleni v turizmu in drugih poklicih. Če se delovna mesta na prostem v poletnih mesecih ustrezno prilagodijo, je mogoče zagotoviti ustrezno raven varnosti in ohraniti zdravje zaposlenih. Asist. Erzar, dr. med., spec. s Kliničnega inštituta za medicino dela, prometa in športa, UKC Ljubljana, kot posledice izpostavljenosti sončnemu UV-sevanju navaja: »Zmanjša se delovna storilnost in poveča verjetnost bolniškega staleža (v primeru nastanka bolezni), kar povzroča finančne stroške in težave z organizacijo delovnega procesa v podjetju.« Skrb za zdravje in varnost zaposlenih na delovnih mestih na prostem je dolgoročna naložba, ki se pozna tudi na učinkovitosti in finančnih rezultatih podjetja. Delodajalci lahko to dosežejo z ustreznimi ukrepi v okviru promocije zdravja pri delu.

Preprečite tveganje za nastanek kožnega raka

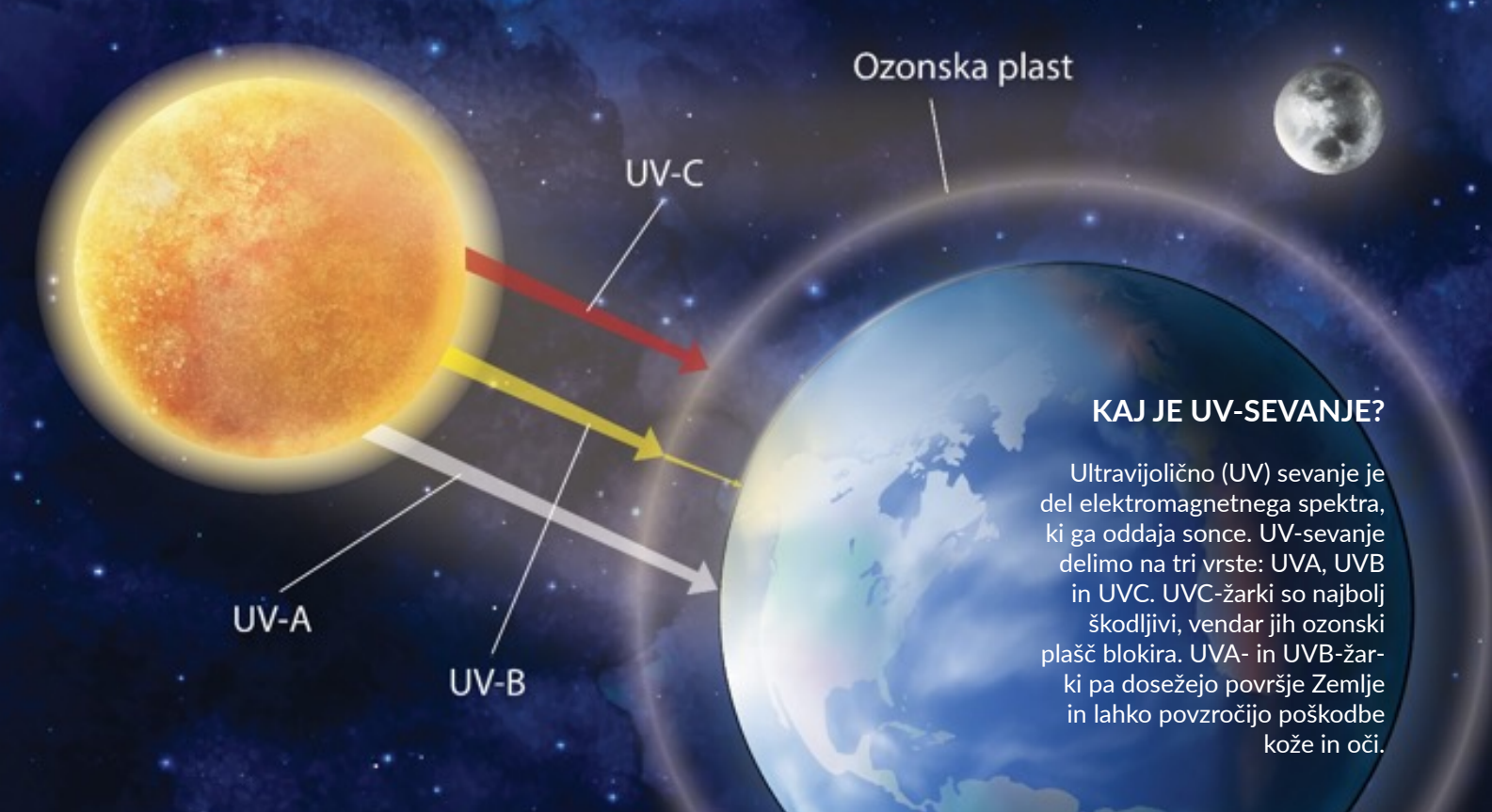
Delavce je treba zaščititi pred UV-sevanjem predvsem v poletnih mesecih. V poletnem obdobju naj delavci uporabljajo premične senčnike in senčne prostore za odmor, kjer so na voljo tudi brezalkoholne osvežilne pijače. Če je delo nujno tudi v obdobju največje vročine in UV-sevanja, naj bo organizirano tako, da v tistem času delavci opravljajo lažja dela in so organizirani kratki 2- do 5-minutni odmori vsakih 30 minut. Pomembno je tudi, da delavci pri fizičnem delu na prostem zaradi preprečevanja dehidracije redno pijejo – kozarec tekočine na vsakih 15 do 20 minut oz. od 6 dcl do enega litra na uro oz. po potrebi.

PRILAGAJANJE NA DELO PRI VISOKIH TEMPERATURAH	
NAČIN PRIVAJANJA	
NOVI DELAVCI	PRVI DAN: 90 minut, nato po pravilu 20 % (tj. vsak dan 20 % časa več)
IZKUŠENI DELAVCI	PRVI DAN: 4 ure (50 %), nato pa od 4 do 5 dni postopno podaljševanje

Ustrezna zaščita pomaga ohranjati produktivnost

Delodajalci so dolžni načrtovati in izvajati preventivne ukrepe v delovnem okolju ter zagotavljati delovno in osebno varovalno opremo, da varujejo in preprečujejo nastanek bolezni. Treba je zagotoviti ustrezno osebno varovalno opremo, kot so svetle ohlapne majice ali srajce z dolgimi rokavi ter dolge hlače. Pomembna je tudi zaščita glave s primernimi pokrivali, ki ščitijo nos, ušesa, vrat, zatilje in ramena. Ključna so tudi sončna očala z ustrezno zaščito pred UVA- in UVB-sevanjem. Za zaščito kože, ki je ne morejo pokriti oblačila, naj delodajalci zagotovijo kreme z visokim zaščitnim faktorjem. Pomembno je, da se tovrstna zaščita med delovnikom obnavlja. Le z jasno zastavljenimi cilji, dobro načrtovanimi in finančno podprtimi ukrepi ter s sprotnim spremljanjem učinkov ukrepov bomo lahko vzpostavili nadzor nad bremenom raka. Delodajalci, bodite zaščitni faktor delavcev na soncu, delavci pa naj zaščito tudi uporabljajo in tako poskrbijo za svoje zdravje.





Kateri okoljski dejavniki vplivajo na izpostavljenost UV-žarkom?

Letni čas in čas dneva

Raven UV-sevanja se večinoma spreminja glede na višino sonca na nebu. V srednjih geografskih širinah je UV-sevanje najvišje poleti, zlasti v štiriurnem obdobju okoli sončnega poldneva. Takrat sončni žarki potujejo po najbolj neposredni poti do Zemlje. Nasprotno pa v zgodnjih jutranjih ali poznih popoldanskih urah sončni žarki potujejo pod večjim kotom skozi ozračje, kar pomeni, da se več UV-sevanja absorbira in ga manj doseže Zemljo.

Zemljepisna širina

Stopnja UV-žarkov je višja bližje ekvatorju. Bližje ekvatorju imajo sončni žarki krajšo pot skozi ozračje, kar pomeni, da se absorbira manj škodljivega UV-sevanja.

Nadmorska višina

Z naraščajočo nadmorsko višino je na voljo manj ozračja, ki absorbira UV-sevanje. Na vsakih 1000 m nadmorske višine se raven UV-sevanja poveča za približno 10 odstotkov.

Oblaki in megla

Ne podcenjujte UV-sevanja, ki prehaja skozi oblake. Številne površine odbijajo UV in prispevajo k skupni ravni UV-sevanja, ki ga prejmete. Medtem ko trava, zemlja ali voda odbijajo manj kot 10 odstotkov UV-sevanja, pesek odbije približno 15 odstotkov, morska pena pa približno 25 odstotkov. Sveži sneg je še posebej dober odbijač in skoraj podvoji izpostavljenost človeka UV-žarkom. Smučarji morajo biti še posebej previdni pri ukrepih za zaščito, saj so zelo pogosti primeri snežne slepote, ki jo povzroča odboj UV-sevanja od tal.

Raven UV-žarkov je najvišja pod brezoblačnim nebom, oblačnost pa na splošno zmanjšuje izpostavljenost človeka. Vendar pa lahki ali tanki oblaki nimajo velikega učinka in lahko celo povečajo raven UV-žarkov zaradi razprševanja. Naj vas ne zavede oblačen dan ali hladen vetrič. Na dan z visokimi stopnjami UV-sevanja se lahko oseba opeče, tudi če se dolgo zadržuje v senci, na primer med stavbami ali pod krošnjo drevesa.

Ozonska plast

Ozonska plast absorbira del UV-sevanja, ki bi sicer doseglo površje Zemlje. Raven ozona se spreminja skozi leto in celo skozi dan.

Odboj od tal

Različne površine različno močno odbijajo ali razpršijo UV-sevanje. Sneg, na primer, lahko odbije do 80 odstotkov UV-sevanja, suhi pesek na plaži približno 15, morska pena približno 25 odstotkov.

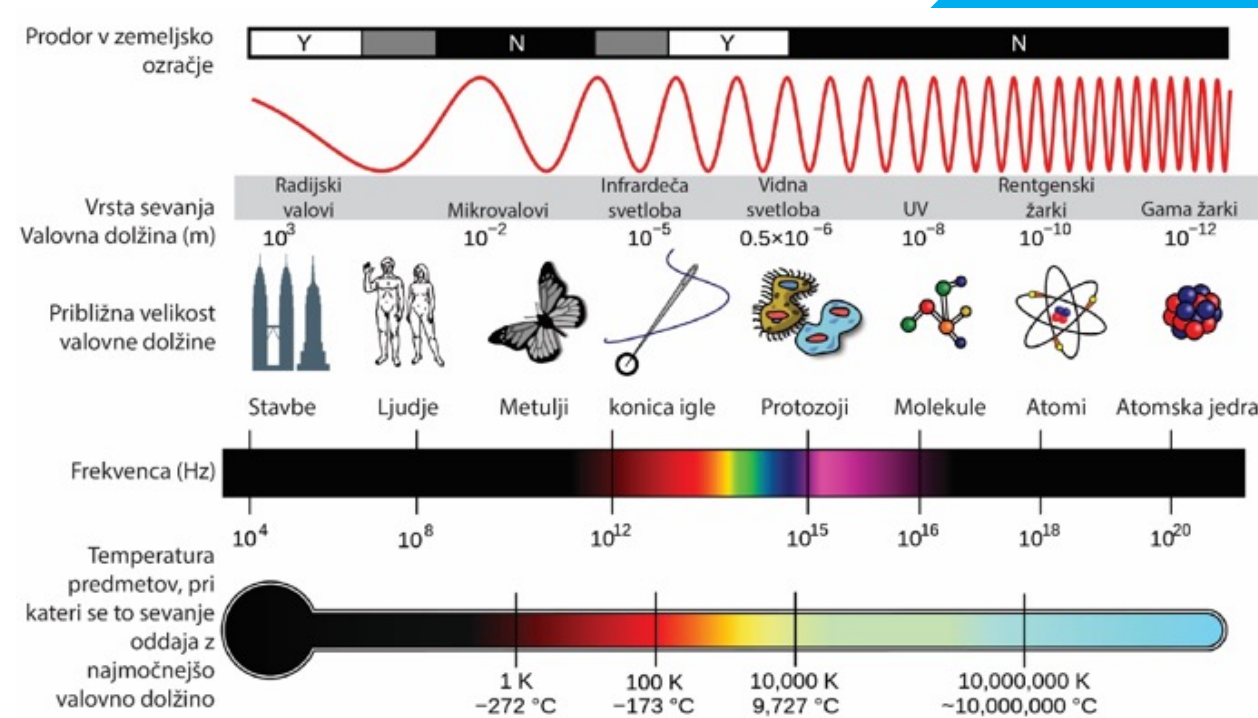
Vir: [https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/radiation-ultraviolet-\(uv\)](https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/radiation-ultraviolet-(uv))

UV-sevanje pa ni edina vrsta sevanja. Elektromagnetni spekter vključuje številna druga sevanja, od katerih so nekatera manj nevarna za zdravje ljudi.

Vrste elektromagnetnega sevanja in njihov vpliv na ljudi:

- **Radijski valovi:** najdaljše valovne dolžine, uporabljajo se za komunikacijo, varni za ljudi.
- **Mikrovalovi:** uporabljajo se za ogrevanje hrane in komunikacijo, lahko povzročijo opekline pri visoki izpostavljenosti.
- **Infrardeča svetloba:** toplota, ki jo oddajajo predmeti, lahko povzroči opekline pri daljši izpostavljenosti.
- **Vidna svetloba:** edini del spektra, ki ga lahko vidimo s prostim očesom, večinoma varna, vendar lahko močna svetloba poškoduje oči. Vidimo jo kot barve mavrice – od vijolične do rdeče. Vidna svetloba je bistvenega pomena za življenje na Zemlji, saj omogoča fotosintezo pri rastlinah in nam omogoča zaznavanje okolja.
- **Ultravijolična svetloba:** povzroča sončne opekline, uporablja se za dezinfekcijo, lahko povzroči kožnega raka in poškodbe oči.
- **Rentgenski žarki:** uporabljajo se v medicini za slikanje notranjosti telesa, visoka izpostavljenost lahko povzroči raka.
- **Gama žarki:** najkrajše valovne dolžine, nastajajo pri radioaktivnem razpadu, visoko tveganje za raka in poškodbe celic.

Grafični prikaz elektromagnetnega spektra, ki ponazarja različne vrste sevanja in njihove valovne dolžine:



Elektromagnetni spekter je celotno območje elektromagnetnega sevanja, razvrščeno po frekvenci ali valovni dolžini. Spekter je razdeljen na posamezne pasove za elektromagnetne valove, v vsakem pasu pa obstajajo različna imena. Od nizke do visoke frekvence so to: radijski valovi, mikrovalovi, infrardeča svetloba, vidna svetloba, ultravijolična svetloba, rentgenski žarki in gama žarki. Elektromagnetni valovi v vsakem od teh pasov imajo različne značilnosti, kot so način nastanka, interakcija s snovjo in njihova praktična uporaba.

Radijski valovi na nizkofrekvenčnem koncu spektra imajo najmanjšo energijo fotonov in najdaljše valovne dolžine – več tisoč kilometrov ali več. Oddajajo in sprejemajo jih lahko antene ter prehajajo skozi ozračje, listje in večino gradbenih materialov.

Žarki gama na visokofrekvenčnem delu spektra imajo največjo energijo fotonov in najkrajšo valovno dolžino - veliko manjšo od atomskega jedra. Gama žarke, rentgenske žarke in ekstremne ultravijolične žarke imenujemo ionizirajoče sevanje, ker lahko zaradi visoke energije fotonov ionizirajo atome in povzročijo kemične reakcije. Sevanje z daljšo valovno dolžino, kot je vidna svetloba, je neionizirajoče; fotoni nimajo dovolj energije, da bi ionizirali atome.

Vir: https://en.wikipedia.org/wiki/Electromagnetic_spectrum

Poletne aktivnosti

Daljši in toplejši dnevi so običajno razlog, da po »zimskem spanju« ponovno začnemo razmišljati o aktivnostih na prostem. Ta miselni preskok se navadno zgodi, ko uro prestavimo na poletni čas, takrat se kar naenkrat dan podaljša za eno uro. Mnogim je namreč zoprno iti v park ali celo na stadion v temi, zato je povsem razumljivo, da pred tem ne razmišljamo toliko o zunanjih aktivnostih.

Kaj početi zunaj? Najbolj dostopna, enostavna, varna in poceni oblika gibanja je hoja. Hoja v številnih različicah. Hoja po ravnem, hoja v hribe, hoja s palicami. Čeprav hoja ne sodi med najbolj intenzivne športne aktivnosti, ima veliko pozitivnih učinkov: je priložnost za druženje, krepi kosti, sklepe ter mišice nog, trupa in rok (ob uporabi palic), izboljšuje ravnotežje, krepi srce, pospešuje kroženje krvi po telesu ter uravnava krvni tlak, izboljšuje odpornost, zmanjšuje stres, napetost, jezo ...

Druga najbolj pogosta oblika rekreacije je tek. Tek je zahtevnejša aktivnost od hoje in je zato potrebna večja pazljivost, še posebej, če ste začetnik ali imate preveliko telesno težo.



Vsem tekaškim začetnikom predlagam postopnost in zmernost. Prve vadbene ure naj bodo kombinacija hoje in počasnega teka. Na začetku naj bo celo več hoje kot teka. Lahko gre za izmenjavanje hoje in teka v razmerju dve proti ena (minuta hoje, trideset sekund počasnega teka).

Omenil bi še dve priljubljeni športni disciplini, to sta kolesarjenje in plavanje. Kolesarjenje je zadnje čase zelo popularno in na cesti lahko vidimo veliko »Rogličev« in »Pogačarjev«. Obe disciplini imata kar nekaj skupnih točk. Pri obeh ne trpijo sklepi (pri kolesarstvu vseeno malo bolj, ker gre za dolgotrajno prisilno držo zgornjega dela telesa), obe sta odlični za razvijanje srčno-žilnega sistema, z obema lahko dolgoročno nadzorujemo telesno težo ... Imata pa eno pomanjkljivost – ne krepita kosti. Za krepitev kosti so potrebne antigravitacijske sile. Stisne sile krepijo kosti. Take aktivnosti so hoja, počepi, sklece, tek, poskoki ... Priporočljivo je kombinirati različne aktivnosti med sabo. Fitnes – kolesarjenje, tek – plavanje, fitnes – plavanje ...



Zgoraj sem se omejil le na vadbe na prostem. Kaj pa fitnes? Fitnes je priporočljivo izvajati celo leto. V zimskem času morda posvečati več pozornost preventivi (krepitvi mišic trupa in ostalih sklepov, gibljivosti) in moči. Potrebne bo več volumna, to pomeni več serij, več vaj, počasnejše izvajanje vaje. V poletnih časih, še posebej, če kombinirate z neko vzdržljivostno disciplino (tek, kolesarjenje, plavanje), predlagam manjši volumen vadbe, krajše serije, hitrejšo izvedbo, na tak način boste ohranjali visok nivo aktivacije svojih mišic.

Središče Vitalis ima moderno opremljen fitnes, kjer prevladuje vadba s prostimi utežmi. Poleti se lahko vanj umaknete zunanji vročini in poskrbite, da forma preko poletja ne pade. Na splošno velja, da lahko s fitnesom ohranjate dobro fizično pripravljenost preko celega leta in niste odvisni od letnih časov. Vsi smo že bili kdaj na točki, ko smo se morali vračati v svojo staro formo, če pa usvojite vadbeni ritem brez vmesnih odmorov, lahko ostajate fit ves čas.

Zdaj se je le še treba premakniti s kavča. Tudi sam imam kdaj pa kdaj težke trenutke in se mi ne da. Kje najdem motivacijo, ko mi je najtežje, ko se mi res ne da? Pogledam se in se vprašam, če mi kaj manjka. Prav nič. Vse imam. Imam dve nogi, dve roki in nekaj malega pameti, da mi pove, da je to vse, kar potrebujem. Nekateri pa nimajo vsega tega, zato sem vsak trenutek hvaležen za to, kar imam in obenem odgovoren do tistih, ki nimajo te sreče. Zato se gibam tudi za tiste, ki tega ne morejo početi.

Vabim vas, da se udeležite zdravstvene preventive v Središču Vitalis, kjer lahko tudi z našo pomočjo najdete tip vadbe, ki vam je pisana na kožo, zraven pa poleg nekaterih novih znanj morda odnesete še začetni zagon za spremembo življenjskega sloga na boljše.

