



Novaproga

Revija Slovenskih železnic



30 let ŽIP

mag. Vojka Martinčič

Naj nas obletnica
opomni na to, da
smo skupaj močnejši

**30. obletnica
SŽ – ŽIP**

30 let ŽIP-a: zgodba o
uspehu in predanosti



moj.SZ

povezani

V trgovini Apple App Store, Google Play Store poiščite aplikacijo **Digital Agora** in jo namestite na svojo napravo. Aplikacijo si lahko namestite tudi tako, da poslikate ustrezno QR kodo.



Apple App Store



Google Play Store

Uvodnik

Spoštovane sodelavke, spoštovani sodelavci, cenjeni bralci in bralke revije Nova proga,

revija Nova proga, ki je pred vami, ima posebno težo, saj je njena osrednja tema namenjena obeležitvi 30. obletnice delovanja našega Železniškega invalidskega podjetja. Tri desetletja, v katerih je SŽ – ŽIP premagal številne ovire in se spoprijel z mnogimi izzivi ter se razvil v zelo uspešno podjetje, so za nami. Njihovi začetki niso bili enostavni, saj so se morali soočiti s številnimi vprašanji, kako zagotoviti dostojne pogoje za delo, kako ustrezno poskrbeti za invalide ter hkrati tudi ostati konkurenčni na trgu. Toda prav močna pripadnost in predanost ter vztrajnost in sodelovanje vseh zaposlenih so jim prinesli uspeh. Skupaj so dokazali, da lahko s pravimi vrednotami in neizmerno voljo dosežejo izjemne rezultate. Ob tem tudi ne moremo mimo dejstva, da je uspeh SŽ – ŽIP tudi rezultat solidarnosti, ki je bila grajena skozi vsa ta leta. Povezanost med zaposlenimi, vzajemna podpora ter spoštovanje do vseh, še posebej do tistih, ki so morali premagati dodatne ovire, so vrednote, ki ostajajo temelj njihovega delovanja. Podjetje, ki je nastalo leta 1994 z namenom nuditi delovna mesta za ljudi z omejenimi delovnimi zmožnostmi, zadnja leta uspešno vodi mag. Vojka Martinčič. Podjetje pod njenim vodstvom še vedno sledi prvotnim ciljem in uspešno krmari na trgu ter se nenehno razvija in napreduje. Ob tako pomembnem mejniku, kot je 30 let delovanja, smo v rotundi Železniškega muzeja pripravili slovesnost in počastili jubilej tako, kot se spodobi. Z direktorico mag. Vojko Martinčič je tudi pripravljen intervju, ki si ga boste lahko prebrali v nadaljevanju Nove proge. Žipovke in Žipovci lahko s ponosom gledajo na prehojeno pot. Naj bo vaša moč uspeha še naprej v enotnosti, vztrajnosti, spoštovanju in delavnosti – torej v vrednotah, ki so vas vodile zadnjih 30 let. Ob jubileju iskrene čestitke tudi z moje strani in vse dobro na vaši nadaljnji poti.



Tea Šavor

V novi številki Nove proge boste lahko prebrali tudi besedilo Mladena Bogića Ko je k nam prihajala železnica. Branje vas bo popeljalo v čase, kar pove že sam naslov besedila, ko je k nam prihajala železnica. Prihod železnice je imel za naše kraje velik gospodarski in družbeni pomen, saj je železnica pomembno prispevala k industrializaciji, povezovanju in splošnemu razvoju trgovine. Železniške proge so namreč omogočile hitrejši transport blaga in ljudi ter s tem spodbudile enormni razvoj vseh spektrov življenja. V nadaljevanju boste lahko prebrali tudi o brzinerih na lokomotivah in kako je ob progi Slovenskih železnic z uporabo brezpilotnih letalnikov potekal testni nadzor železniške infrastrukture. Pogledali si boste lahko tudi fotoreportažo z navijaških vlakov, ki sta nogometne navdušence odpeljala na tekmi evropskega prvenstva v München in Frankfurt.

V sklopu širših evropskih ciljev za zmanjšanje emisij in povečevanje uporabe obnovljivih virov energije železniški sektor ponuja eno najbolj okolju prijaznih oblik prevoza. Pri sledenju strateškega cilja za znižanje izpustov CO₂ transportnega sektorja je narejen pomemben korak z naročilom električne energije za izvajanje voženj potniških in tovornih električnih vlakov iz 100-odstotnih obnovljivih virov energije. Od letos tako električni vlaki v potniškem in tovornem prometu uporabljajo energijo brez ogljičnega odtisa. Slovenske železnice se torej aktivno vključujemo v prehod k bolj trajnostni prihodnosti in s svojim delovanjem pomembno prispevamo k zmanjševanju okoljskih vplivov prometnega sektorja v Sloveniji.

Ob koncu pa naj ponovno izrazim vse čestitke Žipovkam in Žipovcem ob njihovi 30. obletnici uspešnega delovanja!



6

30. obletnica SŽ – ŽIP



10

30 let ŽIP-a: zgodba o uspehu in predanosti



12

Pogovor
 mag. Vojka Martinčič
 Naj nas obletnica opomni na to, da smo skupaj močnejši



16

Spremljanje organizacijske klime, zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih v skupini Slovenske železnice



18

Ministrica za zunanje zadeve Tanja Fajon se je na Blejski strateški forum odpeljala z vlakom



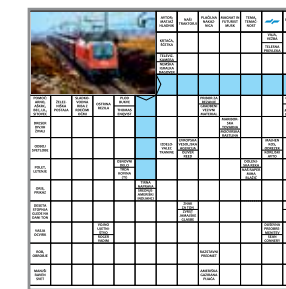
19

Z električnimi vlaki Slovenskih železnice 100 % brez CO₂



20

Ob progi Slovenskih železnice testno potekal nadzor železniške infrastrukture z uporabo brezpilotnih letalnikov



23

Nagradna križanka



24

Izkopanih vseh 37 kilometrov predorov na trasi drugega tira



28

Z navijaškim vlakom na tekmo slovenske nogometne reprezentance



32

Najpomembnejši merilniki na lokomotivah



36

Ko je k nam prihajala železnica



51

Nagradna igra

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, Prometni inštitut, kadrovska služba SŽ

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnice, Andraž Koželnik, Tamara Sever, Mladen Bogić, Gregor Kukovica, 2TDK, Prometni inštitut

Naslovnica: Andraž Koželnik

Število izvodov: 7000
Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje: Gregor Kukovica

Lektura: Tina Ajd

30. obletnica SŽ – ŽIP



Zelezniško invalidsko podjetje letos praznuje 30 let obstoja in uspešnega delovanja. Podjetje, ustanovljeno leta 1994 z namenom vključevanja invalidnih oseb v delovni proces, je skozi tri desetletja postalo pomemben del železniškega sistema in širše gospodarske dejavnosti. V preteklih letih so si pridobili zaupanje poslovnih partnerjev in širše skupnosti ter še vedno ostajajo zvesti svojemu poslanstvu – zagotavljati enake priložnosti za vse. V čast 30. obletnici SŽ – ŽIP je v rotundi Železniškega muzeja 19. septembra 2024 potekal svečan dogodek, ki je bil posvečen temu pomembnemu mejniku in izkazovanju priznanja vsem zaposlenim, ki so na kakršen koli način prispevali k razvoju uspešne zgodbe. Na svečanosti, ki jo je povezovala Ljubica Mlinar, je uvodoma nastopila plesna skupina Pro Dance Studio pod vodstvom Mihe Krušiča. Na oder so plesalci prišli ob piskih lokomotive in s tem pritegnili pozornost vseh prisotnih. Po ogledu filma, narejenega

prav posebej ob 30. obletnici SŽ – ŽIP, je sledil pevski nastop Anike Horvat, ki je s pesmijo Vozi me vlak v daljave ogrela srca vsem železničarkam in železničarjem. V nadaljevanju je za humoristični vložek poskrbel imitator Aleksander Pozvek in nasmejal celotno rotundo.

Osrednji trenutek svečanosti je bil govor direktorice podjetja SŽ – ŽIP, mag. Vojke Martinčič, ki je v uvodu povedala, da je ob 30. obletnici Železniškega invalidskega podjetja izjemno ponosna na vso pot, ki jo je podjetje prehodilo: »Danes smo se zbrali, da obeležimo posebno priložnost, častljivo obletnico, in to je trenutek, ko lahko pogledamo nazaj na vse dosežke, prepoznamo trud in vztrajnost, ki sta nas pripeljala do tukaj in se veselimo prihodnosti, ki je pred nami. Naša zgodba ni le zgodba o uspehu, je tudi zgodba o človekoljubu, pogumu in neomajni volji. Naše podjetje ni samo kraj, kjer se ustvarja in prodaja, ampak predvsem prostor, kjer se uresničujejo sanje, premagujejo ovire in gradijo priložnosti za vse.«





Direktorica SŽ – ŽIP mag. Vojka Martinčič je tudi povedala, da je moral ŽIP od ustanovitve leta 1994 skozi vse faze razvoja, od začetnega zagona in začetnih težav ter vmesnih stagnacij do današnjih dni, ko je ŽIP veliko, dobro organizirano in uspešno podjetje. »Zrastli smo z začetnih 200 do današnjih 600 zaposlenih, od katerih je več kot polovica invalidov, ter od ene same začetne dejavnosti, čiščenja, do današnjih 12 dejavnosti, vse z namenom, da smo lahko odpirali nova delovna mesta, primerna za delo invalidov, ter opravljali dejavnosti, ki jih podjetja v skupini potrebujejo,« je s ponosom poudarila direktorica SŽ – ŽIP. V nadaljevanju nagovora je mag. Vojka Martinčič tudi izpostavila, da je največja odlika Železniškega invalidskega podjetja pripadnost, solidarnost ter spoštljivi in odprti medsebojni odnosi, kjer lahko vsak izrazi tako svoje ideje kot svoje skrbi.

Ob koncu nagovora je mag. Vojka Martinčič čestitala vsem, ki so dali svoj pečat k razvoju podjetja SŽ – ŽIP: »Danes čestitamo vsem, ki ste prispevali k tej zgodbi uspeha. Naj nas obletnica opomni na to, da smo skupaj močnejši in da s skupnimi močmi lahko dosežemo še veliko več. Hvala, ker ste del te poti in naj še naprej gradimo svet, kjer imajo vsi priložnost za uspeh in rast.«

Po nagovoru direktorice SŽ – ŽIP mag. Vojke Martinčič je sledil razrez torte in uživanje ob poslušanju glasbene skupine MJAV.

Ob tej pomembni prelomnici iskrene čestitke vodstvu in vsem zaposlenim, ki že tri desetletja uspešno delujejo v smeri vključevanja invalidnih oseb v delovno okolje ter s svojim prizadevanjem prispevajo k razvoju železniškega sistema kot tudi družbe nasploh. Delo podjetja SŽ – ŽIP je dokaz, da se lahko s predanostjo, vztrajnostjo in sodelovanjem ustvari priložnosti za vse in gradi boljšo ter bolj vključujočo prihodnost. Naj SŽ – ŽIP tudi v prihodnje spremljajo uspehi in dobra nota. Vse najboljše ob jubileju!

30 let ŽIP-a: zgodba o uspehu in predanosti

30 let ŽIP

To leto je še posebej svečano za Železniško invalidsko podjetje, saj praznuje 30 let obstoja in uspešnega delovanja. Ta pomembni mejnik je priložnost, da se sprehodimo po zgodovinski premici in se ozremo na bogato zgodovino podjetja, ki je v treh desetletjih obstoja postalo sinonim za socialno odgovornost, gospodarsko uspešnost in podporo ranljivim skupinam, še posebej invalidom.

Železniško invalidsko podjetje je bilo leta 1994 ustanovljeno s ciljem ustvariti delovna mesta za ljudi z omejenimi delovnimi zmožnostmi, ki bi drugače težje našli zaposlitev. Takratna vladna komisija je podjetju že ob nastanku podelila status invalidskega podjetja, s čimer so podjetju zagotovili boljše možnosti za konkurenčen nastop na trgu. Prvi direktor podjetja je postal Jože Koleča, zadnja leta pa podjetje uspešno vodi mag. Vojka Martinčič.

Podjetje je leta 1994 začelo delovati s polovično zmogljivostjo, z 200 zaposlenimi, število delavcev pa se je čez čas zviševalo. Z elaboratom je bila predvidena tudi široka pa-

leta dejavnosti – mizarstvo, šiviljstvo, gostinstvo, proizvodnja, vzdrževanje objektov, varovanje, skladiščenje itd. SŽ-ŽIP pa ni gradil samo uspešne podjetniške zgodbe, ampak je od samega začetka svoje delovanje gradil na vrednotah solidarnosti, vključevanja in enakih možnosti za vse. Čeprav se je podjetje skozi leta razvijalo, rastlo in se širilo, je venomer sledilo in ohranjalo svoje poslanstvo – podpirati invalide pri vključevanju na trg dela ter hkrati zagotavljati kakovostne storitve in izdelke za poslovne partnerje.

V 30 letih delovanja se v ŽIP-u lahko pohvalijo z mnogimi dosežki. Danes podjetje zaposluje 607 oseb, od katerih je več kot polovica invalidov. Ti zaposleni opravljajo številne naloge, od lažjih fizičnih del do administrativnih oziroma tehnično zahtevnejših, kar nakazuje na prilagodljivost in raznolikost podjetja pri vključevanju ljudi v različne poklice. Glavne dejavnosti, ki jih trenutno izvaja SŽ – ŽIP, so čiščenje železniških voznih sredstev in poslovnih prostorov ter urejanje železniške okolice, fizično in tehnično varovanje z receptorskimi deli, nadomestni cestni prevozi potnikov v železniškem prometu, cestni prevozi železniškega osebja ter službene pošte, upravljanje in vzdrževanje železniškega cestnega voznega parka, proizvodnja in prodaja podložnih

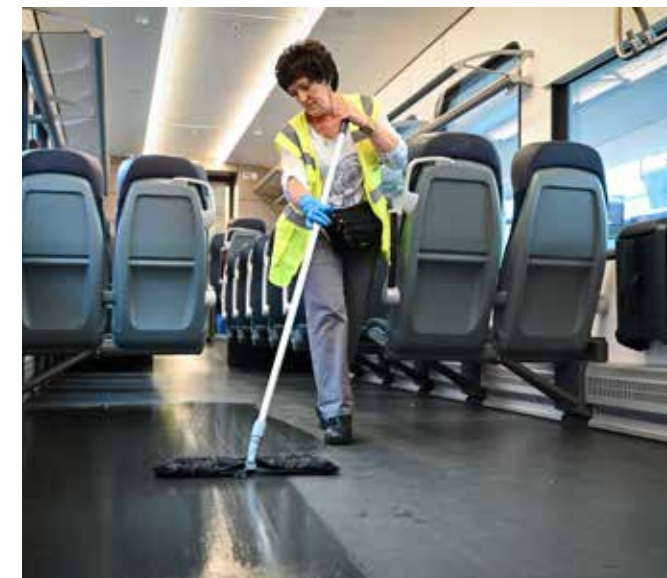


plošč, zalivk in poslovnih daril v invalidskih delavnicah, upravljanje, trženje in vzdrževanje poslovnih in nastanitvenih objektov, parkirišč, samskih domov, bivalnic ter železniških počitniških enot, usposabljanje in pre zaposlovanje delavcev invalidov ter izvajanje zdravstveno preventivnih programov. Trud in naporji vseh zaposlenih so poplačani ob pogledu na končne izdelke, ki so na trgu znani po svoji kakovosti, in storitvah, ki so opravljene strokovno ter zanesljivo. Pregovor »dober glas seže v deveto vas« še kako drži za Žipovce, saj je podjetje v vseh teh letih s svojo dejavnostjo pridobilo zaupanje in razvilo trdne odnose z različnimi poslovnimi partnerji. Svoje znanje pa Žipovci prenašajo tudi na mlajše in starejše generacije, saj sodelujejo v različnih programih in organizacijah, ki izboljšujejo kakovost življenja invalidov po vsej državi.



Čeprav se Žipovci lahko s ponosom ozrejo na 30-letno prehojeno pot, ostajajo osredotočeni na prihodnost. Sledijo prvotnemu cilju in se zavezujejo k ohranjanju vrednot, na katerih so zgradili svojo identiteto: socialna pravičnost, solidarnost in odgovornost do invalidov. S pomočjo inovacij in trajnostnega razvoja želijo postati vodilni primer dobre prakse na področju zaposlovanja invalidov v Sloveniji in tudi širše.

SŽ – ŽIP je resnično zgodba o uspehu, trdem delu in predanosti vseh zaposlenih, še posebej invalidov, ki vsak dan dokazujejo, da so lahko enakovredni in dragoceni del vsakega delovnega kolektiva. S ponosom lahko gledajo na pretekle dosežke in z optimizmom vstopajo v naslednjih 30 let in več. Dragi Žipovke in Žipovci, vse najboljše ob vašem prazniku!



Naj nas obletnica opomni na to, da smo skupaj močnejši



Prvotni cilji in vizija podjetja so še vedno aktualni, zagotavljati delo invalidom, zlasti tistim, ki so svojo invalidnost pridobili med kariero na Slovenskih železnica, ob 30. obletnici SŽ – ŽIP poudarja direktorica mag. Vojka Martinčič, ki je mnenja, da je obletnica lahko tudi opomin na to, da smo skupaj močnejši in da lahko s skupnimi močmi dosežemo še veliko več.

“ŽIP je resnično zgodba o uspehu. Vseskozi smo širili nabor svojih dejavnosti, vse z namenom ustvariti čim več delovnih mest, ki so primerna za invalide.

et os praznujemo 30 let delovanja Železniškega invalidskega podjetja (ŽIP). Iskrene čestitke ob obletnici. Kaj je botrovalo k temu oziroma kaj so bili glavni razlogi, da se je leta 1994 znotraj železnic ustanovilo invalidsko podjetje?

Najlepša hvala za čestitke. Resnično smo ponosni na ta častljivi jubilej.

Invalidska podjetja imajo že 60-letno zgodovino, saj je bila Slovenija kot republika in kasneje kot država vedno zavezana k uresničevanju vseh mednarodnih konvencij o človekovih pravicah in drugih mednarodnih aktov. Poleg socialne konotacije je zelo kmalu prevladalo prepričanje, da imajo invalidska podjetja tudi ekonomsko vrednost za celotno družbo.

Ker je bilo na Slovenskih železnicah vedno veliko zaposlenih, je bil temu primeren tudi delež invalidov, ki v svojih prvotnih delovnih okoljih niso zmogli več opravljati svojega dela.

Zato je bilo ustanovljeno Železniško invalidsko podjetje, ki je ponudilo možnost zaposlitve invalidom, saj je tudi država spodbujala tovrstne zaposlitve z državnimi pomočmi.

ŽIP je v teh 30 letih dosegel veliko in izpolnil svoje poslanstvo ter pričakovanja, čeprav se je ob ustanovitvi podjetja porajalo nekaj dvomov. Že kmalu po ustanovitvi je ŽIP začel širiti svoje dejavnosti. Leta 1995 z upravljanjem počitniških dejavnosti, nato z urejanjem okolja železniških postaj, potem s čiščenjem prostorov in upravljanjem s parkirišči ter samskimi domovi ... Kateri dosežki so vam najbolj pri srcu in na katere ste najbolj ponosni?

ŽIP je resnično zgodba o uspehu. Vseskozi smo širili nabor svojih dejavnosti, vse z namenom ustvariti čim več delovnih mest, ki so primerna za invalide.

Vedno smo spremljali, kaj podjetja v skupini potrebujejo in katere izdelke in storitve kupujejo na trgu. Če so bile te dejavnosti takšne, da jih lahko vsaj v nekem deležu opravljajo invalidi, in ko smo bili prepričani, da to znamo in zmoremo, potem smo ponudili izvajanje te storitve celotni skupini Slovenskih železnic.

Danes obvladujemo zapletene procese čiščenja, varovanja, nadomestnih avtobusnih prevozov, prevozov osebja, upravljanja z voznim parkom skupine, urejanja okolja, upravljanja s počitniškimi kapacitetami in samskimi domovi, vzdrževanje objektov, upravljanja s parkirišči in še nekatere in to po celotnem območju Slovenskih železnic. Za najtežje invalide pa smo organizirali invalidske delavnice, kjer izdelujejo keramične izdelke, nagrobne in okrasne sveče, podložne plošče in posamezne dodelavne posle za druga podjetja.

Najbolj sem ponosna na to, da smo urejeno podjetje z jasno določenimi procesi, da smo razvojno naravnani, predvsem pa, da nam je uspelo zgraditi spoštljive in kolegialne odnose, kar je največja vrednota našega podjetja.

Kot direktorica ste vodenje podjetja prevzeli leta 2010, prej ste več let delovali na različnih vodstvenih položajih znotraj SŽ. Kako se je ŽIP spremenil od ustanovitve do danes? Kako ste vi spremljali ta proces in ga od leta 2010 tudi vodili?

Drži. Glede na to, da sem bila na začetku svoje kariere na vodilnih položajih na področju za kadre, sem ustanavljanje ŽIP-a spremljala precej od blizu. Podjetje se je ustanovilo in z velikim zagonom začelo z delovanjem ter precej hitro rastlo z vsemi posledicami nagle rasti.

Predno sem prevzela vodenje podjetja, sem se kot članica nadzornega sveta poglobila v delovanje, kar mi je omogočilo

precej lahek prehod na mesto direktorice v letu 2010. Takrat smo postavili novo, sodobnejšo organiziranost podjetja, na novo določili delovne procese in določili jasne pristojnosti. Posebnost ŽIP-a je v tem, da vsakih nekaj let ponovno določimo svoje prioritete in strateške razvojne projekte. In ker smo temu predani in v tem uživamo, so ti projekti v veliki večini uspešni.

**Temeljno poslanstvo SŽ – ŽIP je zagotavljanje primer-
nih delovnih mest za invali-
dne osebe. Kako ocenjujete
današnje stanje podjetja z
njegovimi prvotnimi cilji in
vizijo?**

Prvotni cilji in vizija podjetja so še vedno aktualni, zagotavljati delo invalidom, zlasti tistim, ki so svojo invalidnost pridobili med kariero na Slovenskih železnicah. Nadgradnja teh ciljev pa je, da želimo biti zelo uspešno in razvojno naravnano podjetje.

**SŽ – ŽIP je specifično podje-
tje, saj vaš kolektiv sestavlja-
lo tudi invalidi. S kakšnimi
izzivi se soočate pri zapo-
slovanju in nato pri samem
delu?**

Delo z delavci, ki imajo omeje-
ne delovne zmožnosti, je vedno
izziv, tako za vodenje kot za po-
sameznika. Vedno poskušamo
dejavnost organizirati in izva-
jati s kombinacijo delavcev z in
brez omejitev. Imamo tudi raz-
vit sistem mentorstva ter redna
izobraževanja za vodstvene de-
lavce in mentorje za delo z in-
validi. Največji izziv pri zaposlo-
vanju pa je, da delavci invalidi v
drugih podjetjih neradi menjajo
delovno okolje, zato se pogosto
pojavlja odpor do prezaposlitve
v ŽIP-u. Vendar se je na naše
veselje izkazalo, da ko delavca
invalida z individualnimi razgo-
vori pridobimo za delo v našem
podjetju, je njegovo zadovolj-
stvo pogosto nepredstavljivo,
saj pride v okolje, kjer je sprejet
in spoštovan.

**Kakšen je trenutni delež in-
validov med zaposlenimi?**

Naš cilj je, da imamo vsaj 51
odstotkov zaposlenih invalidov,
kar nam omogoča uspešno iz-
vajanje dejavnosti, hkrati pa
lahko na ta način pridobimo za-
konsko državno pomoč.

**SŽ – ŽIP je podjetje, ki s svojo
dejavnostjo veliko prispeva
k ozaveščanju družbe o po-
membnosti vključevanja in-
validov v delovno okolje. Ali
kot podjetje sodelujete tudi
z drugimi organizacijami in
institucijami, ki se ukvarjajo
z invalidi?**

ŽIP in jaz osebno smo zelo
aktivni pri zagotavljanju in va-
rovanju pravic zaposlenih in-
validov. Sodelujemo z drugimi
invalidskimi podjetji in zaposli-
tvenimi centri ter ostalimi inva-
lidskimi organizacijami. Sama
sem predsednica združenja
invalidskih podjetij, v katero je
vključenih 123 podjetij, in smo
aktivni sogovornik pri kreiranju
zakonodajnega okvira za poslo-
vanje invalidskih podjetij.

**Mineva 30 let od ustanovitve
SŽ – ŽIP. Kakšni so cilji in vi-
zije za prihodnost?**

Naši cilji so vedno samo nad-
gradnja tega, kar zmoremo in
znamo. Želimo razvijati nove
tehnološke in informacijske
rešitve, ki bodo olajšale delo
našim zaposlenim in prispevale
k še večji učinkovitosti in zado-
voljstvu naših kupcev. Nikoli pa
ne bomo opustili naše glavne
dejavnosti – skrbi za zaposlene.

**Kako se kot invalidno podje-
tje pripravljate na prihodnje
trende in izzive?**

Z našimi strateškimi projekti
smo prepoznali mnogo prilo-
žnosti za digitalizacijo in druge
napredne rešitve v okviru naših
obstoječih dejavnosti, prav tako
pa nove tehnološko napredne
dejavnosti. Nove rešitve načr-
tujemo na področju varovanja
ter urejanja okolja, sodelujemo
pa tudi v razvoju potnikom pri-

jaznega načina parkiranja na
železniških postajah.

Za naše podjetje je zelo po-
membno trajnostno delovanje,
tako v smislu varovanja oko-
lja kot v smislu dolgoročnega
uspešnega modela vključevanja
invalidov v delovne procese.
Celotna družba bo trajnostna,
ko bo ekonomsko uspešna, ko
bo uspešno ohranjala naravne
vire in ko bodo vsi ljudje enako-
pravno vključeni vanjo.

**Lani je prišlo do prenovi-
tve podobe blagovne znam-
ke Dar, ki je tudi v koraku
s trajnostnimi smernicami.**

**Kako vidite vlogo trajnosti
in družbene odgovornosti v
prihodnosti ŽIP-a?**

Trajnost in družbeno odgovor-
nost, kot jo vidim sama, sem že
opisala pri prejšnjih odgovorih.
V zvezi z našo novo blagovno
znamko Dar pa s ponosom sle-
dimo izzivom trajnosti. Upora-
bljamo naravne materiale, tako
pri izdelkih kot pri embalaži.
Izdelke blagovne znamke Dar
izdelujejo izključno naši delavci
invalidi, ki jim na ta način zago-
tavljamo delo. Gre za izdelke,
kot so sveče, keramični izdel-
ki, izdelki iz lesa, ki jih v našem

promocijskem katalogu vsako
leto ponudimo družbam v sku-
pini za obdarovanje poslovnih
partnerjev. Naša iskrena želja
je, da bi podjetja v zavedanju,
da z nakupom teh izdelkov
ohranjajo delovna mesta naj-
težjih invalidov in s tem prispe-
vajo k trajnosti in družbeni od-
govornosti, te nakupe dejansko
opravila.

**Kaj vas osebno najbolj nav-
dihuje in motivira pri vašem
delu?**

Celotna zgodba invalidskega
podjetja me vsakodnevno nav-
dihuje. Rada imam to delo, rada

rešujem izzive, rada gradim do-
bre odnose, še posebno pa me
veseli, ko vidim ljudi, ki so pri
svojem delu zadovoljni ali ko
nas poslovni partnerji prepo-
znajo kot sposobnega in zane-
sljivega izvajalca.

**Vaše misli ob 30. obletnici
SŽ – ŽIP.**

Danes čestitamo vsem, ki so
pripomogli k tej uspešni zgodbi.
Skupaj se veselimo prihodnosti,
ki nam prinaša nove izzive in
priložnosti. Naj nas obletnica
opomni na to, da smo skupaj
močnejši in da lahko s skupnimi
močmi dosežemo še veliko več.



Spremljanje organizacijske klime, zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih v skupini Slovenske železnice

Kot odgovornemu delodajalcu nam ni vseeno za vaše dobro počutje, saj verjamemo, da **zadovoljni in motivirani zaposleni** prispevajo k uspešnosti podjetja in ustvarjajo trajno pozitivno delovno okolje. Zato si želimo in prizadevamo, da se vsi zaposleni dobro počutite in se z veseljem vsak dan odpravite na svoje delo. Ustvariti dobro počutje pa ne zajema le odnosov med sodelavci, temveč tudi odnose med zaposlenimi in nadrejenimi, kar je višji in bolj pomemben nivo, ki prinaša tudi boljšo komunikacijo in sodelovanje.

Zato bomo letos **na ravni skupine** pričeli s skupnim projektom, ki je usmerjen k vam, zaposlenim. To je **merjenje organizacijske klime**, ki nam bo služilo kot osnova za razvoj odličnega delovnega okolja in izboljševanje vaše dobre izkušnje z našim podjetjem.

Na ravni posameznih družb in skupine bomo izmerili naslednje elemente notranjega okolja:

1. Organizacijsko klimo
2. Zadovoljstvo zaposlenih
3. Zavzetost zaposlenih

Kaj je organizacijska klima?

Organizacijska klima se nanaša na splošno počutje in vzdušje v podjetju. Vključuje različne vidike, kot so medosebni odnosi, komunikacija, vodstveni stil, pravila in vrednote podjetja. Organizacijska klima lahko vpliva na našo motivacijo, produktivnost in splošno zadovoljstvo na delovnem mestu. V vsakem podjetju se oblikuje organizacijska klima, ki je že opazna ob prvem stiku s podjetjem. Kljub svoji neoprijemljivosti močno vpliva na delovno okolje ter oblikuje vse vidike dogajanja v organizaciji. Gre za vzdušje v organizaciji, ki izhaja iz različnih preteklih in sedanjih dejavnikov, tako znanih kot tudi neznanih. Vpliva na način vodenja ljudi ter uporabo njihovega potenciala.

Zakaj je zadovoljstvo pomembno?

Zadovoljstvo zaposlenih je ključnega pomena za produktivnost, motivacijo in splošno dobro počutje. Močno vpliva tudi na naše zdravje in splošno kakovost življenja. Z merjenjem zadovoljstva bomo lahko ugotovili, kaj deluje dobro in kje so priložnosti za izboljšave, da bi lahko zagotovili, da vsak od nas z veseljem prihaja na delo.

Zakaj merimo organizacijsko klimo?

Organizacija se mora stalno prilagajati novim razmeram na trgu, da preživi. Z odpiranjem novih trgov in globalizacijo so spremembe v podjetjih postale neizbežne. Neustrezna organizacijska klima lahko ogrozi sam obstoj organizacije, če preveč otežuje prilagajanje spremembam. Zato mora vodstvo organizacije dobro poznati klimo in odnos zaposlenih do sprememb v podjetju, ki se pripravljajo.



V skupini Slovenske železnice nas je že več kot 7000 in vsak od nas ima svojo pomembno vlogo pri doseganju skupnih ciljev. Zavedamo se, da je vaše počutje na delovnem mestu ključnega pomena, zato želimo izmeriti močna in ugotoviti tudi šibka področja našega delovnega okolja, ter izmeriti organizacijsko klimo v vseh družbah. Na podlagi pridobljenih rezultatov bomo nato lahko razvili ustrezne ukrepe za oblikovanje spodbudnega delovnega okolja.

Raziskavo bo izvedla neodvisna **svetovalno raziskovalna hiša Resultant, d.o.o.**, ki vsem zaposlenim jamči anonimnost. Merjenje bomo izvajali v mesecu oktobru 2024.

Že zdaj pa vas vabimo, da sodelujete v raziskavi ter nam tako sporočite svoje mnenje.

Vsako mnenje šteje!

Cilj vsake organizacije bi moral biti ustvarjanje trajnostnega delovnega okolja, v katerem se zaposleni počutijo vključeni, pomembni in zadovoljni.

Ministrica za zunanje zadeve Tanja Fajon se je na Blejski strateški forum odpeljala z vlakom



Blejski strateški forum je vodilna mednarodna konferenca v srednji in jugovzhodni Evropi, ki vsako leto pritegne najrazličnejše domače in tuje udeležence. Namen foruma je sodelujoče spodbuditi k razpravam o sodobnih izzivih ter iskanju inovativnih rešitev. Forum vse od leta 2006 organizirata Ministrstvo za zunanje in evropske zadeve ter Center za evropsko prihodnost.

V želji omejitve števila avtomobilov, ki vsakoletno skupaj z gosti prihajajo na Bled, in njihovega negativnega vpliva na okolje je bil tudi letos udeležencem Strateškega foruma Bled na voljo brezplačen prevoz z vlakom. Na Bled se je z vlakom odpravila tudi zunanja ministrica Tanja Fajon, ki je v izjavi pred odhodom povedala, da želijo organizatorji z brezplačno železniško povezavo promovirati čisto okolje in trajnostno naravnost. Ministrica Fajon je še izrazila upanje, da bi se za pot z vlakom na osrednji slovenski zunanjepolitični dogodek odločilo čim več udeležencev dvodnevne srečanja. Skupaj z njo je na Bled z vlakom potovala tudi njena ekipa.

Blejski strateški forum, na katerem je bilo več kot 180 govorcev iz 48 držav, je letos potekal pod naslovom Svet vzporednih realnosti.

Z električnimi vlaki Slovenskih železnic 100 % brez CO₂

Slovenske železnice pomembno prispevajo k varovanju okolja: od letos vsi električni vlaki vozijo z elektriko, ki je 100-odstotno pridobljena iz obnovljivih virov energije, kar nam omogoča brezogljivi prevoz potnikov in tovora.

Slovenske železnice se zavzemajo za spoštovanje najvišjih standardov varstva okolja. Pri sledenju strateškega cilja za znižanje izpustov CO₂ transportnega sektorja je narejen pomemben korak z naročilom električne energije za izvajanje voženj potniških in tovornih električnih vlakov iz 100-odstotno obnovljivih virov energije. Od letošnjega leta tako električni vlaki v potniškem in tovornem prometu uporabljajo energijo brezogljivega odtisa.

Skrb za ohranjanje okolja je del etičnega kodeksa Slovenskih železnic in predstavlja pomemben del družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja. Pri ravnanju z okoljem je temeljni pristop preprečevanje vseh vrst onesnaževanja okolja že na izvoru njihovega nastajanja. Okoljska in varnostna tveganja, ki bi posledično lahko vplivala na okolje, želijo na Slovenskih železnicah zmanjšati na najmanjšo možno mero.

Zadnji statistični podatki Evropske komisije kažejo, da železniški promet predstavlja le 0,4 odstotka emisij toplogrednih plinov iz prometa. V Sloveniji se v prometnem sektorju letno porabi 36 odstotkov vse energije. Od porabljene energije v prometu 99 odstotkov pade na fosilna goriva, zato železnica predstavlja učinkovito alternativo drugim vrstam prevoza.

Po izračunih ogljičnega odtisa (Vir Letno poročilo SŽ 2023 in Evropska okoljska agencija <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport/rail-and-waterborne-best/d3b-eea-ghg-efficiency-indicators/view>) potniški vlak letno proizvede skoraj petkrat manj CO₂ kot avtomobil. Tovorni vlak pa kar štirinajstkrat manj kot tovorno vozilo na cesti. Potniški vlak SŽ je tako v preteklem letu porabil 31 gCO₂e/PKM, medtem ko avtomobil kar 143 g CO₂e/PKM. Tovorni vlaki, ki v večji meri kot potniški vozijo po elektrificiranih progah, pa so porabili 10 g CO₂e/NTKM, medtem ko tovorna vozila v cestnem prometu kar 140 g CO₂e/NTKM.

Letos pa so Slovenske železnice za vse električne vlake v potniškem in tovornem prometu naročile elektriko iz

100-odstotno obnovljivih virov, kar pomeni 100-odstotno zeleno energijo in praktično nič CO₂. To pomeni občutno dodatno zmanjšanje ogljičnega odtisa v železniškem potniškem in tovornem prometu. Ocene po tržni metodi izračuna emisij tako kažejo, da bo ogljični odtis v potniškem prometu Slovenskih železnic letos za okoli 83 % manjši kot lani, v tovornem prometu pa bo v primerjavi z lanskim letom manjši za okoli 50 %.

Raba energije in ogljični odtis sta za Slovenske železnice zelo pomemben kazalnik na področju stroškov in zaščite okolja. Železniški promet je izjemno energetske in okoljsko učinkovita vrsta prometa, zato je v času razogljičenja prometa v svetu izjemno privlačen in promoviran kot trajnostni način prevoza. V prejšnjih letih 50 odstotkov in od začetka letošnjega leta kar 100 odstotkov električne energije, ki jo porabijo električna tirna vozila Slovenskih železnic, je pridobljenih iz obnovljivih virov energije. To pri prevozu tovora in potnikov železniškemu sistemu omogoča znatno manjši ogljični odtis.

Železnice so trenutno edina veja prometa, ki lahko zagotovi, komercialni brezogljivi prevoz potnikov in tovora, zato ima železnica pri zelenem prehodu začetno prednost, ki jo je smiselno izkoristiti tudi na nivoju države.

Železniški promet je statistično tudi bolj varen v primerjavi s cestnim prometom, zato verjamemo, da je železniški promet naša varna in okolju prijazna prihodnost.

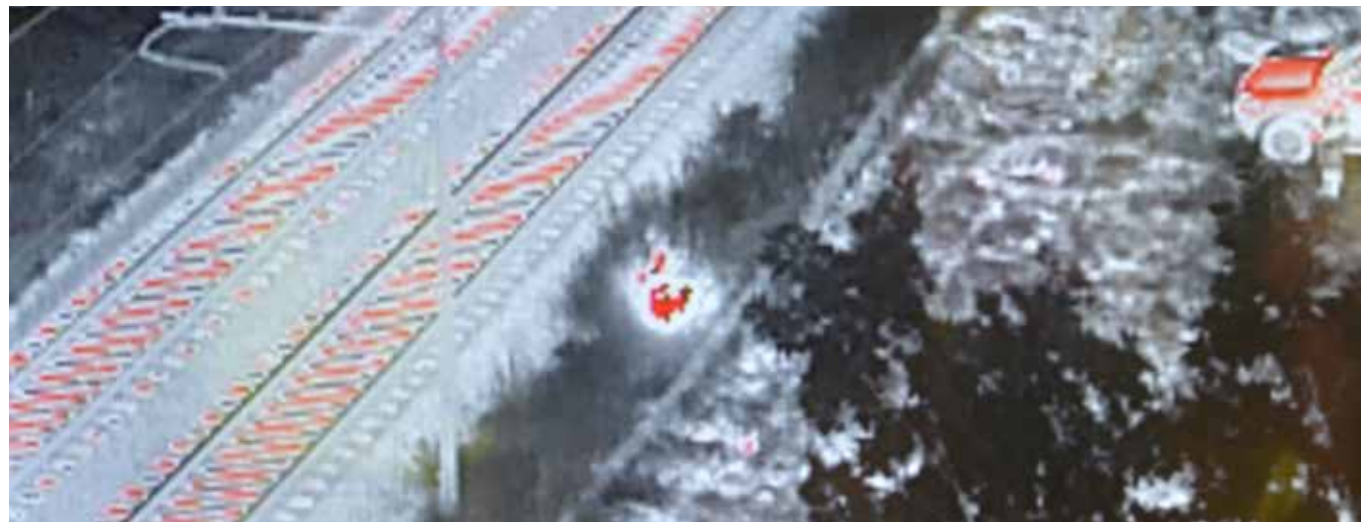


Ob progi Slovenskih železnic testno potekal nadzor železniške infrastrukture z uporabo brezpilotnih letalnikov

21. junija 2024 so se partnerji projekta SUNRISE iz Grčije, Španije, Irske in Slovenije, med katerimi so tudi Slovenske železnice, udeležili praktične predstavitve brezpilotnega letalnika (kvadrokopterja) v realnih pogojih za izvajanje nadzora železniške infrastrukture in njene okolice.

V dopoldanskem času so ob železniški progi v bližini Divače testirali uporaba kvadrokopterja s termovizijsko kamero za zaznavanje požarov. Prav ta lokacija testiranja je bila izbrana, ker so za Kras v poletnih mesecih značilni požari, ki jih z zaviranjem in iskrenjem povzročajo tudi tovorni vlaki. Prostovoljno gasilsko društvo Divača je ob upoštevanju vseh varnostnih protokolov ter pod nadzorom strokovnjakov iz SŽ – Infrastrukture zanetilo manjši ogenj v veliki kovinski posodi ob progi. Kvadrokopter je na veliki oddaljenosti od mesta navideznega požara zaznal povečano toploto in podatke neposredno prenašal v logistično vozilo, ki je bilo opremljeno z velikim LCD zaslonom. Na njem so udeleženci ob uporabi različnih metod prikaza, tudi s termovizijskim načinom, ki zazna povišano temperaturo, s ptičje perspektive videli dejansko stanje požara.

Število požarov na Krasu se je sicer v zadnjih letih močno zmanjšalo zaradi vgradnje senzorjev vročih kolesnih osi na različnih kontrolnih točkah. Senzorji zaznajo visoko temperaturo in alarm posredujejo v Center vodenja prometa Postojna, kjer progovni prometnik odredi postanek vlaka in njegov pregled.





V popoldanskem času je sledil premik na Železniško postajo Rakek, kjer so kvadrokopter uporabili za podrobnejši pregled električne vozne mreže. Elektrifikacija odseka Postojna–Rakek je bila izvedena leta 1954 in letos praznuje 70 let. Zaradi starosti vozne mreže pogosto prihaja do okvar, te pa je težko natančno locirati in vzdrževalci za to potrebujejo veliko časa. Pregledi, okvare in zapore pa povzročajo velike ovire in zamude v železniškem prometu. Tudi v tem primeru se je kvadrokopter odlično izkazal in je pod prometom na postaji Rakek s pomočjo visoko zmogljivega zooma, ki omogoča 140-kratno povečavo posameznih detajlov, posnel bližnje posnetke elementov vozne mreže, kot so drogov, nosilne in vozne žice, vešalke, izolatorji, stikala in ločišča. Snemanje je preko velikega LCD zaslona v vozilu spremljal predstavnik SŽ – Infrastrukture, zadolžen za vozno mrežo, in med samo izvedbo evidentiral nekaj dotrajanih elementov, česar z vizualno kontrolo s tal ni bilo možno opaziti.

Kvadrokopter je dokazal visoko učinkovitost in univerzalnost med izvajanjem različnih nalog s področja vzdrževanja železniške infrastrukture. Pod posebnimi pogoji ga lahko uporabljamo »pod prometom«, kar pomeni manj ovir v železniškem prometu zaradi zapor, ki so npr. potrebne za pregled vozne mreže ali za iskanje napak. Nadaljnji korak bi lahko bila uporaba umetne inteligence za obdelavo video zapisov, kar bi še dodatno skrajšalo čase rednih pregledov. V prihodnosti pa ni dvomov, da se bodo brezpilotni letalniki za različne namene aktivneje začeli uporabljati tudi v skupini Slovenske železnice. V podjetju ELES, d. o. o., ki je prav tako partner v projektu SUNRISE, na primer za kontrolo in vzdrževanje daljnovodov že nekaj časa sistematično uporabljajo brezpilotne letalnike.

Mednarodni projekt SUNRISE (»Strategies and Technologies for United and Resilient Critical Infrastructures and Vital Services in Pandemic-Stricken Europe«), v okviru katerega je potekalo testiranje, je triletni raziskovalni projekt, ki ga finančno podpira EU v okviru programa Obzorje Evropa. Projekt spodbuja sodelovanje kritičnih infrastruktur, kamor spadajo tudi železnice, kar omogoča izmenjavo najboljših praks, da bi bili s skupnimi močmi pripravljeni na soočenje s prihodnjimi pandemijami. Projekt bo identificiral in opredelil odvisnosti, tveganja in kaskadne učinke ključnih storitev in kritičnih infrastruktur, specifičnih za pandemijo. Cilj projekta SUNRISE je z razvojem strategij in orodij zagotoviti večjo razpoložljivost, zanesljivost, varnost in kontinuiteto kritičnih infrastruktur v EU na področju prometa, energije, oskrbe z vodo in zdravstva.

Med projektom bodo partnerji izvedli več pilotnih testiranj oziroma demonstracij orodij, ki so primerna še posebej v primeru pomanjkanja virov, kot na primer v primerih pandemij.

Poleg Slovenskih železnic znotraj skupine SŽ pri projektu sodelujeta še SŽ – Infrastruktura, d. o. o., in Prometni institut Ljubljana, d. o. o. Aktivnosti pri projektu znotraj skupine SŽ koordinira Prometni institut.

Več o projektu SUNRISE si lahko ogledate na povezavi: <https://sunrise-europe.eu/>

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 25. oktobra 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, 28. oktobra 2024**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili z odejo SŽ.

		AVTOR: MATJAŽ HLADNIK	NAŠI TRAKTORJI	PLAČILNA NAKAZNICA	MAGNAT IN FUTURIST MUSK	TEMA, TEMAČNOST		ENOTA ZA MOČ, W	NOGO-METAŠ KARIC	DEKLE	ŠKODLJIVA ŽUŽELKA, KI ŽIVI V ZEMLJI	ANTON AŠKERC
		KRTAČA, ŠČETKA					VAJA, VEŽBA					
		TELEVIZ. KAMERA NEMŠKA IGRALKA DAGOVER					TELESNA PREVLEKA					
												FICEK, BOŽJAK
POMOČ: ARNO, AŠKERC, BEC, LIL, SITOVEC	ŽELEZNIŠKA POSTAJA	SLADKOVODNA RIBA Z RDEČIMI OČMI	OSTRINA REZILA	PLOD BUKVE	PRIBOR ZA REZANJE GRADBENI VEZIVNI MATERIAL			ČETVEROKOTNIK ŠPANSKI MOTORIST MARQUEZ				
DRESER DIVJIH ŽIVALI				THOMAS ENQVIST		MARIBORSKA TOVARNAMOČVIRSKA RASTLINA		PREDSEDNIK ZDA BIDEN PAPIRNATA VREČKA				
ODBOJ SVETLOBE					IZDELOVALEC TKANINE	EVROPSKA VESOLJSKA AGENCIJA OLIVER REED		MAJHEN KOS, ODREZEK KOREJSKI AVTO				
POLET, LETENJE				OSNOVNI DELCI TRDA KOVINA (TI)			DOLENJSKA REKANAS RAPER MIHA BLAŽIČ				NAJVIŠJI VZOR	GIB, KRETNJA
ORIS, PRIKAZ				TIRNA NAPRAVA SREDNJE-AMERIŠKI INDIJANCI						IGO GRUDEN		
DESETA STOPNJA GLEDE NA DANI TON					ZNAK ZA TON ZVRST JAMAJSKE GLASBE			ŠERBEDŽIJA DIRKALISČE FI V BELGIJI				
VASJA OCVRK			VOJNO UJETNIŠTVO ROGER VADIM					DUŠEVNA PREOBRE-MENITEV SEAN CONNERY				
ROB, OBROBJE						RAZSTAVNI PREDMET						
MANJŠI RAVEN SVET						AMERIŠKA GAZIRANA PIJACA						

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.

Izkopanih vseh 37 kilometrov predorov na trasi drugega tira

Izvajalci glavnih gradbenih del so v mesecu juniju izkopali še zadnje metre servisnih cevi predora Lokev (T1) in Beka (T2) na trasi drugega tira in tako se je prebilo vseh deset predorskih cevi.



Slavnostni dogodek ob preboju vseh predorov na trasi drugega tira.

Kljub raznovrstnim izzivom, na katere se je naletelo v času gradnje, vključno z izzivi kraškega terena, so se izkopna dela zaključila v rekordnem času. Septembra 2021 so izvajalci glavnih gradbenih del začeli izkopavati predora Mlinarji in Škofije, kmalu so sledili še preostali predori. V treh letih se je izkopalo 37,4 kilometra predorov, kar je več kilometrov predorov, kot se jih je izkopalo v 30 letih na celotnem slovenskem avtocestnem omrežju.

Drugi tir je predorska proga

430 metrov višinske razlike med Divačo in Koperom je glavni razlog, da tri četrtine proge drugega tira potekajo v sedmih predorih. Dolžina predorov na drugem tiru je 20,5 kilometra. Skupna dolžina predorov, servisnih in reševalnih cevi je 37,4 kilometra. Servisne cevi, ki potekajo vzporedno s tremi najdaljšimi predori Lokev, Beka in Škofije, so zgrajene v enakem prečnem profilu kot glavne predorske cevi. S tem bo 61 % proge že pripravljene na prihodnjo dvotirnost.

Vsi predori na trasi drugega tira so se gradili po novi avstrijski metodi (NATM). Gre za ciklično metodo, za katero je značilno, da se v kratkem razmaku izkoplje del predora v dolžini, ki je odvisna od geotehničnih pogojev, in se neposredno po izkopu podgradi s podpornimi elementi, ki jih tvorijo predvsem brizgani beton, sidra in podporni loki. Izkop predorov sta izvajali podjetji Kolektor in Yapi Merkezi. Slovensko gradbeno podjetje je izkopna dela opravljalo v najdaljšem predoru na trasi, predoru Lokev (T1), ter deloma v zadnjem predoru na trasi, predoru Škofije (T8). Ostala izkopna dela so izvedli turški delavci podjetja Yapi Merkezi.

Dogodek ob preboju vseh predorov

Ob pomembni etapni zmagi, kar preboj vseh predorov na trasi drugega tira nedvomno je, je potekala slovesna prireditev. Matej Oset, generalni direktor 2TDK, je v svojem govoru povedal, da so izvajalci glavnih gradbenih del izkopali 37 kilometrov predorskih cevi, kar je ogromna razdalja, približno toliko je od Ljubljane oddaljena Litija. »Nismo se soočali z majhnimi izzivi, v treh letih se jih je nabralo kar nekaj: spopadli smo se z veliko sušo, požari na Krasu pred dvema letoma, številni turški delavci so odšli domov, ko je njihovo deželo leta 2023 prizadel grozovit potres. A gradnja kljub vsem neugodnim zunanjim dejavnikom, na katere nismo imeli vpliva, ni zastala, kljub vsem preprekam je ves čas tekla precej gladko.«

Marko Brezigar, direktor 2TDK, je izpostavil: »Izkopna dela predstavljajo najbolj nepredvidljiv del gradnje drugega tira. Kljub izjemnim naporom geologov, geofizikov, inženirjev, krasoslovcev in drugih strokovnjakov, nikoli ne moremo povsem 100-odstotno vedeti, kaj nas čaka pod zemljo.« Posebna neznanka je bil kraški teren, preboj v predoru Beka se je odvil v kraški jami. »Povsem edinstveno in hkrati tudi nepričakovano je, da se dva dela predora združita prav v velikem kraškem pojavu.«

Evropska investicijska banka (EIB) je z družbo 2TDK lani podpisala pogodbo za posojilo v višini 250 milijonov €, saj je drugi tir naložba v trajnostno prihodnost, ki pomeni izboljšavo železniškega dostopa do pristanišča Koper in odpravo omejitve zmogljivosti železniškega omrežja. Vodja predstavništva Skupine Evropske investicijske banke v Sloveniji dr. Simon Savšek je dejal, da EIB podpira ključno infrastrukturo v Sloveniji ter spodbuja projekte, ki krepijo trajnost in konkurenčnost. »Evropska unija je več kot le skupnost držav – je simbol upanja, sodelovanja in skupne prihodnosti. Jean Monnet, eden od očetov Evropske unije, je dejal: "Evropa se ne bo oblikovala z enim samim korakom, niti z enostavno zasnovo. Oblikovala se bo z oprijemljivimi dosežki, ki najprej ustvarijo dejansko solidarnost." In prav danes smo priča enemu izmed takšnih dosežkov, ki simbolizira ključni korak v razvoju slovenskega prometnega sistema.«

Drugi tir Divača–Koper je največji infrastrukturni projekt v Sloveniji. Po izkopnih delih sledijo v predorih betonerska dela, treba je dokončati notranjo oblogo predorov, portale, potem pridejo na vrsto še elektrostrojne instalacije, signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave ter položitev tirov.



Generalni direktor družbe 2TDK Matej Oset je v govoru izpostavil, da je kljub preprekam, na katere izvajalci gradbenih del niso imeli vpliva, izkop predorov potekal precej gladko.



Generalni direktor 2TDK Matej Oset, direktor 2TDK Marko Brezigar in vodja predstavništva Skupine EIB v Sloveniji Simon Savšek so simbolno prerezali trak in tako obeležili prebitje vseh predorov na trasi drugega tira.



Izkop predorov sta izvajali podjetji Kolektor in Yapi Merkezi.

Dvotirna proga naj bi bila zgrajena do 2030

Vlada je julija sprejela predlog dopolnitve zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper.

V dopolnjenem zakonu sta poleg odločitve o dvotirnosti proge dve pomembni spremembi. Prva je, da bo investitorstvo vzporednega tira prevzela družba 2TDK, druga pomembna novost pa je, da za gradnjo ni predviden kapital zalednih držav. Družba 2TDK bo investitorstvo nad levim tirom prevzela, ko bo vlada sprejela še uredbo o dopolnitvi državnega lokacijskega načrta. Ta uredba naj bi bila sprejeta oktobra.

Po dograditvi levega tira bo trasa stare železniške proge med Prešnico in Koprom, ki je v uporabi zdaj, namenjena kolesarjem.



Vsi predori na trasi drugega tira so se gradili po novi avstrijski metodi (NATM).



Po izkopnih delih sledijo v predorih betonerska dela, treba je dokončati notranjo oblogo predorov.



Na trasi drugega tira je sedem predorov, trije najdaljši predori so dvocevni, zato je bilo treba izkopati 37,4 kilometra predorov.



Zdaj v predorih sledi izvedba stopnice, talnega oboka, hidroizolacije, notranjega oboka in drugih del, ki so deloma potekala sočasno z izkopnimi deli.

Z navijaškim vlakom na tekmo slovenske nogometne reprezentance

Slovenske železnice so za vse nogometne navdušence v času Evropskega nogometnega prvenstva organizirale dva navijaška vlaka. Eden je navijače popeljal v München, drugi v Frankfurt.

Tekma v Münchnu je potekala proti Srbiji in se je ob dobri igri slovenske reprezentance, ki je bila v vodstvu do sodnikovega podaljška, končala z rezultatom 1 : 1. Navijaški vlak z okrog 350 potniki je iz Ljubljane proti Münchnu krenil 20. junija 2024 ob 4.12. Navijači so se začeli zbirati že nekaj časa pred odhodom vlaka in slišati je bilo prve vzklike »gremo Slovenija«. Nekateri morda še malo zaspani, medtem ko drugi že navijaško razpoloženi. Vzdušje na vlaku je postajalo iz kilometra v kilometer bolj živahno. Še najbolj živahno je bilo v vagonu z Lisičkino restavracijo. Tam so potniki veselo

in ponosno na ves glas prepevali slovenske pesmi, manjkali niso niti navijaški vzkliki. Preden je vlak zapustil slovensko ozemlje, se je ustavil še v Kranju, Lescah in na Jesenicah ter opravil kratke postanke, kjer so se drugim navijačem pridružili še zadnji potniki navijaškega vlaka. Nadaljevanje poti je bilo veselo in polno čustev, kot se za navijaški vlak spodobi. Tisti bolj razgreti so se zadrževali okrog vagonov pri Lisičkini restavraciji, medtem ko so se tisti bolj zadržani še spoznavali in si skozi pogovor izmenjavali spomine ter izkušnje, vezane predvsem na nogomet in na slovensko nogometno pravljico. Po prihodu v München so nekateri prej tujci zdaj postali pravi prijatelji. Že tako dobro vzdušje je postajalo vedno bolj dinamično. V trenutku, ko so se na



železniški postaji v Münchnu zaslišali prvi koraki slovenskih navijačev, so se zaslišale tudi navijaške pesmi in vzkliki v spodbudo slovenskim nogometašem. Večina navijačev je nato odšla proti Marijinemu trgu (osrednjemu trgu v Münchnu), kjer so se prijateljsko srečali s srbskimi navijači. Od tam so se s podzemno železnico odpravili na ogled tekme, ki je bila na nogometnem stadionu Allianz Arena. Tisti navijači, ki niso imeli vstopnic za tekmo, pa so se s podzemno železnico namesto proti stadionu odpravili proti olimpijskemu parku, kjer je bila cona za navijače. Tam so dogajanje na stadionu lahko spremljali na velikem zaslonu. Tekma je bila zelo dinamična in polna lepih akcij. Nekaj časa je tudi kazalo, da bo Slovenija premagala Srbijo, a je naša reprezentanca v zadnji minuti tekme prejela gol. Kljub vsemu so navijači končni rezultat sprejeli športno in so po tekmi nadaljevali s spodbujanjem ter navijanjem. Potniki navijaškega vlaka so imeli po končani tekmi dovolj časa, da so si lahko, preden se je vlak v večernih urah odpravil proti Sloveniji, ogledali tudi München. Pričakovati je bilo, da bodo ob vračanju že vsi utrujeni, pa niso bili. Nekateri najbolj vztrajni so z rajanjem nadaljevali tudi na poti v Ljubljano, drugi pa so se svoje misli prepustili spanju.

Kot se je na koncu izkazalo, je bil neodločen izid proti Srbiji odličen rezultat. V nadaljevanju tekmovanja je slovenska reprezentanca igrala neodločeno tudi proti favorizirani Angliji in napredovala v osmino finala evropskega prvenstva. Zgodovinski uspeh! In lahko smo ponosni, da so bile tudi Slovenske železnice del te zgodbe. Ker je bil navijaški vlak v München dobra zgodba v podporo slovenski nogometni reprezentanci, smo za zgodovinsko osmino finala organizi-





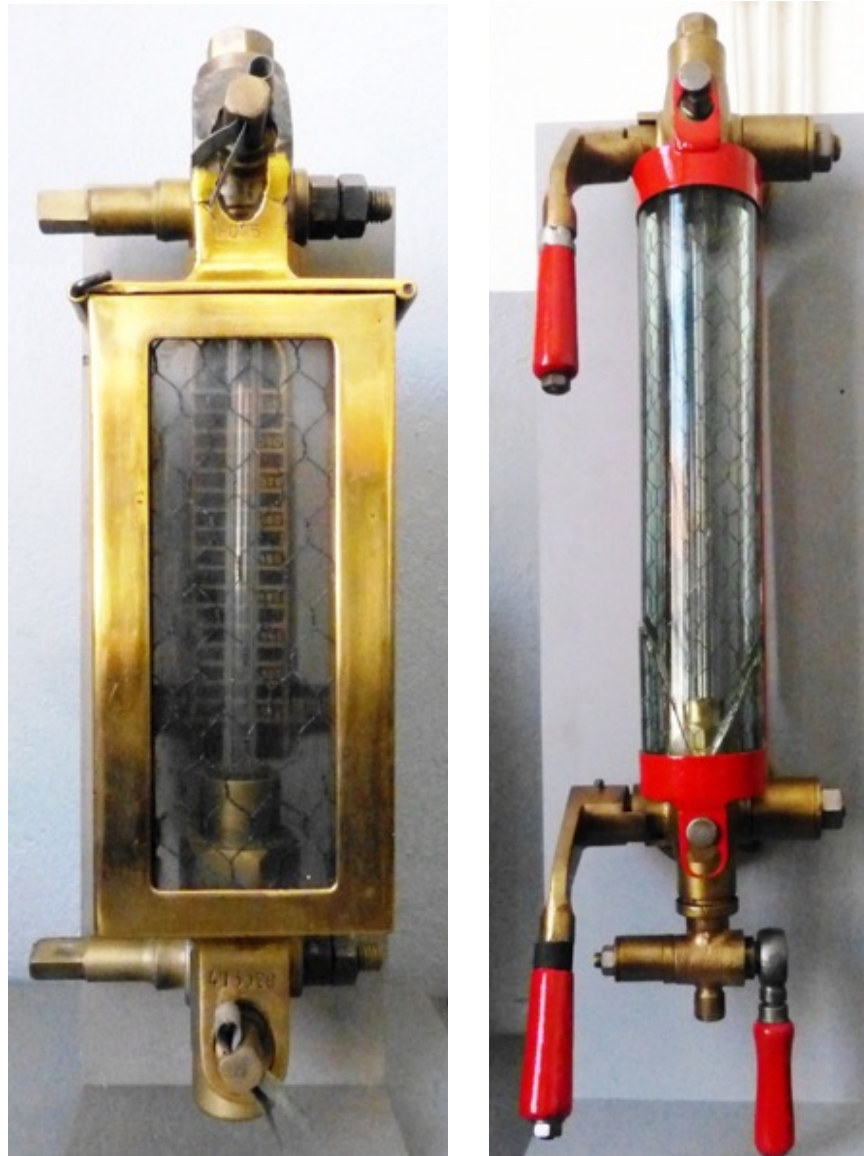
rali še en navijaški vlak, ki je navijače odpeljal v Frankfurt na tekmo proti Portugalski. Veliko potnikov je izbralo trajnostni prevoz z vlakom, na katerem je bilo že navsezgodaj zjutraj čutiti neverjetno navijaško vzdušje. Direktni vlak v Frankfurt je 288 potnikov odpeljal iz Ljubljane že zgodaj, podobno kot v München, malo po 4. uri zjutraj. Zanimanja za pot z navijaškim vlakom v Frankfurt je bilo veliko, vsa mesta na vlakcu so bila razprodana v rekordnem času, v pičlem dnevu. Navdušenje nad potovanjem z vlakom na tekmo evropskega prvenstva osmine finala, ki je potekala 1. julija 2024, je bilo izjemno. Izjemna je bila tudi tekma med Slovenijo in Portugalsko, ki se je končala šele po streljanju enajstmetrovk. Fortuna na žalost ni bila na strani slovenske nogometne reprezentance, v četrtfinale je namreč napredovala ekipa Portugalske, a tekma slovenskih navijačev ni pustila ravnodušnih. Izjemna borbeno predstava Slovenije, ki je bila več kot kos veliki Portugalski. Na trenutke je morda zmanjkal kanček sreče. A vendar smo lahko zelo ponosni na naše nogometaše in njihove predstave ter na zgodovinsko uvrstitev v osmino finala na evropskem prvenstvu.

Zaradi igranja podaljškov in nato kazenskih strelav je navijaški vlak iz Frankfurta proti Ljubljani krenil nekoliko kasneje, kot je bilo načrtovano. Pot nazaj je bila pričakovano mirnejša in nekoliko manj radoživa. Navijaški vlak se je izkazal kot odlična izbira potovanja na tekmo, ne samo zato, ker je to ena najbolj okolju prijaznih in varnih oblik potovanja, ampak ker je potovanje z vlakom tudi posebno doživetje, kar dokazujejo foto utrinki z obeh navijaških vlakov.



Najpomembnejši merilniki na lokomotivah

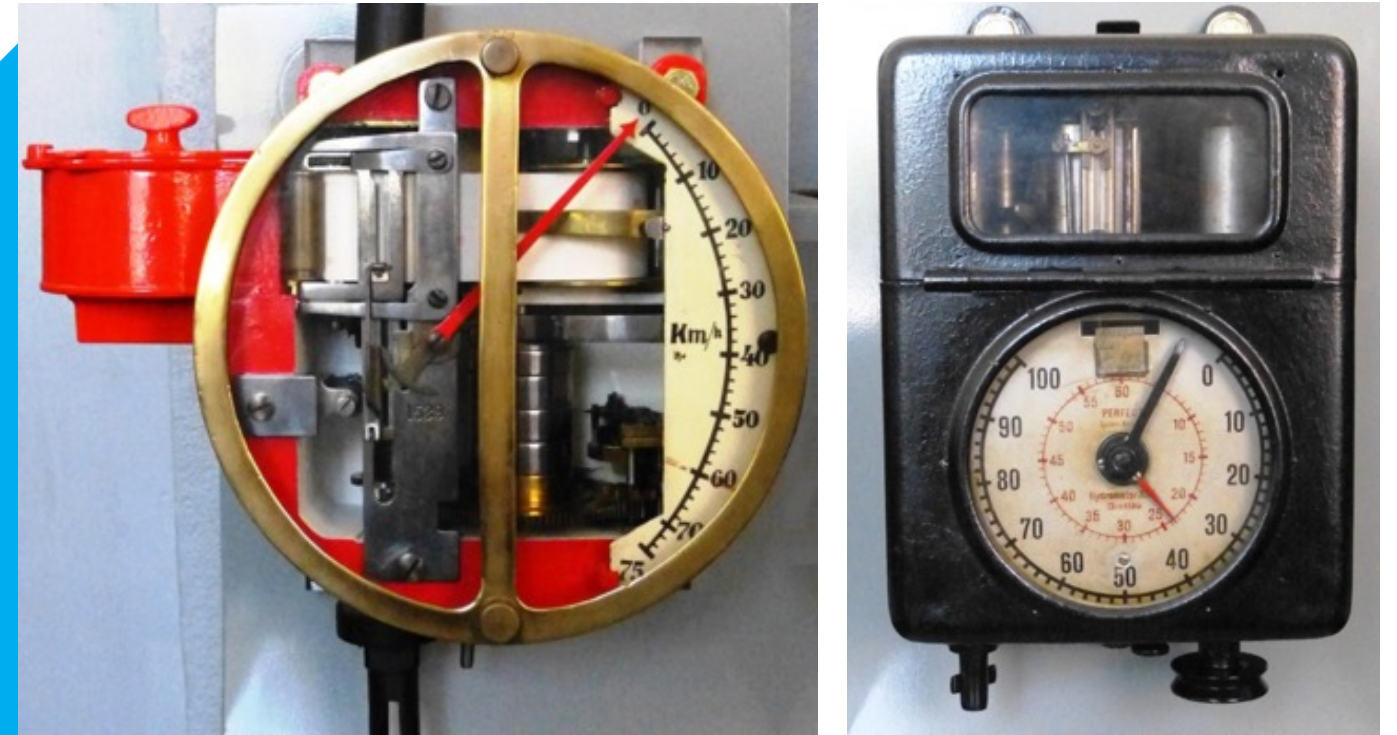
Za tiste fizikalne količine, za katere ljudje nimamo razvitih čutil, uporabimo merilne instrumente. Na lokomotivah so nedvomno najpomembnejši instrumenti brzinomeri, tako na parnih kot na električnih in dizelskih, razen morda na parnih, kjer je še pomembnejši vodokaz. V kotlu ne sme biti ne premalo ne preveč vode – v prvem primeru bi se razgalil strop peči, se pregrel in omehčal, kar bi privedlo do »eksplozije« kotla (fizikalno gledano do raztrganja) s strahovitimi posledicami, v drugem primeru pa bi nestisljiva voda skupaj s paro lahko prišla v cilindre parnega stroja, in ko bi se bati zaleteli vanjo, bi prišlo do vodnega udara s hudimi, včasih katastrofalnimi poškodbami. Oboje se je že dogajalo.



Vodokaza starejšega avstrijskega in novejšega nemškega tipa.

Mimo teh merilnikov so vsekakor najpomembnejši brzinomeri. Tudi tu je tehnika napredovala z velikimi koraki – od prvih, razmeroma primitivnih, a robustnih in zanesljivih, ki so morali prenesti vse neprijetnosti na parnih lokomotivah (tresenje, dim, saje, vročino, vlago), ob tem pa še dokumentirati hitrost, prevoženo pot, čas in smer vožnje, do zelo prefinjenih, namenjenih sodobnim električnim lokomotivam. V najnovejših lokomotivah je vse te naloge seveda prevzel osrednji računalnik na krovu, zato jih bomo pustili ob strani.

Najstarejši brzinomeri, s katerimi so bile nekoč opremljene staroavstrijske parne lokomotive, so tipa *Haushälter*, imenovani po izumitelju. Skoraj enak (prekopiran?) je švicarski izdelek tovarne *Hasler* v Bernu pa tudi večina poznejših, sodobnejših. Švicarji so kmalu razvili izboljšano verzijo, tip *Hasler O*, ki ga je očitno licenčno izdelovalo podjetje *Rezsny* in je našel pot v našo muzejsko zbirko.



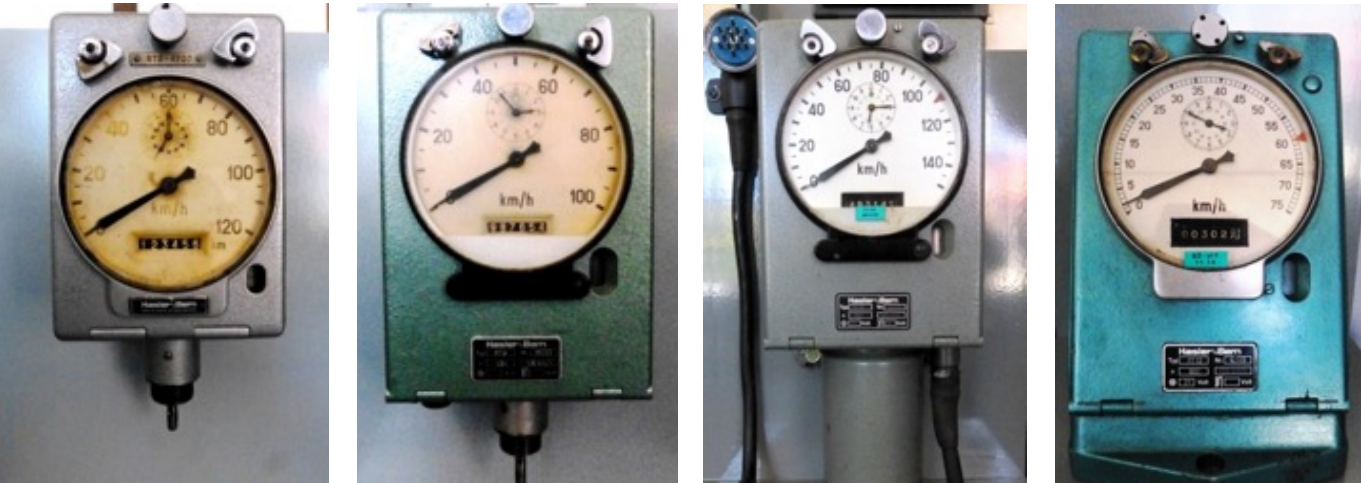
Brzinomera tipa *Haushälter* in *Hasler O* (PERFECT tovarne *Rezsny*) za parne lokomotive.

Švicarji so takrat na področju merilnikov hitrosti postali skoraj monopolisti, le redki proizvajalci so se jim nekaj časa upirali. Takšna sta bila nemško podjetje *Deuta* v Evropi, z ameriškim dizelkami pa so leta 1961 k nam prišli tudi brzinomeri tipa *Chicago Pneumatic*.



Brzinomer nemške *Deuta* je bil nameščen na številnih naših lokomotivah, tako na novejših parnih kot na dizelskih, brzinomera *Chicago Pneumatic*, tako registrirni kot neregistrirni, namenjen pomočniku strojevodje, pa sta se na »kenedijevkah«, ameriških dizelektričnih lokomotivah vrste 661, zaradi poenotenja kmalu umaknila *Haslerjem*.

Haslerji, ki so se sčasoma ugnezdili skoraj na vseh naših vozilih z lastnim pogonom, torej na lokomotivah, motornikih in težkih motornih drezinah, so nastopali v naslednjih glavnih izvedbah:



Hasler RT 8 in RT 9 se razlikujeta v velikosti in imata mehanski prenos vrtljajev od koles, medtem ko je naslednji RT 9 že opremljen z električnim prenosom. Prvi trije so stenske izvedbe, RT 12 pa je konzolni, namenjen za montažo na armaturno ploščo vozila.

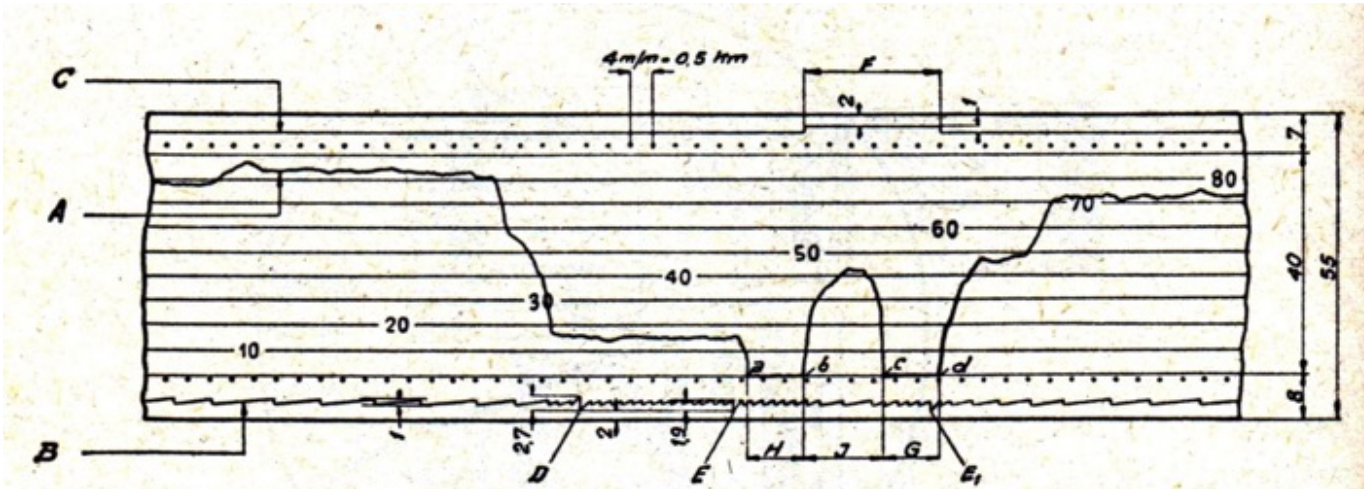
Haslerjevi brzinomeri so tehnično izvedeni enako ne glede na hitrostni obseg – železniški urarji jim po potrebi zamenjajo številčnice. Pravilno prestavno razmerje, odvisno od premera pogonskih koles, pa je določeno z zobniško prestavo prenosnega sistema.



Različne lunete – številčnice, ki se po potrebi vstavijo v Haslerjeve brzinomere.

Razumljivo je, da se morajo vsi parametri vožnje zapisati na registrirni trak, ne samo, da bi ob nesreči ugotavljali, kaj se je dogajalo pred tem, temveč tudi, da posebna kontrola registrirnih trakov po vožnji preverja, kako je strojevodja vozil, ali se je držal omejitev, spoštoval vozni red ... Registrirni trakovi brzinomerov se hranijo deset let, tako da je tudi daleč za nazaj mogoče ugotavljati, kaj se je dogajalo.

Takšen tahograf mora zapisovati dva na prvi pogled nezdružljiva parametra – hitrost oziroma pot in »ničelno hitrost«, ko vozilo stoji. Tudi trajanje tega stanja »brez opravljene poti« mora biti registrirano.



Slika 232. Diagram na traku brzinomera Hasler »O«

Če si ogledamo takšen registrirni trak (zaradi nazornosti predstavljamo starejšega iz brzinomera Hasler O), zlahka sledimo krivulji hitrosti (A) in jo razumemo. Tudi prevoženo pot brez težav ugotavljamo – v zgornji vrsti (C) so označene točke, med katerimi znaša razdalja 0,5 kilometra. Trak dobiva pogon od koles vozila in čim hitreje vozilo vozi, tem hitreje se trak giblje. Ko pa vozilo obstane, bi se ustavil tudi trak, če ne bi njegovega pogona prevzela vgrajena neodvisna ura. Zato se trak počasi premika, tudi ko vozilo stoji (H in G). Kaj pa zapisovanje časa? To počne pisalo ure v spodnji vrsti traku (B). In prav tu se srečamo s posebno razburljivo rešitvijo. Pisalo se počasi dviga in po preteku vsake minute hitro spusti, tako da nastane risba v obliki nekakšnih žaginih zobcev. Vsako četrtno ure označi pisalo z zobčkom navzdol (E), vsako celo uro pa z zobčkom gor in dol (D). Seveda se z večjo hitrostjo traku daljša razdalja med dvema minutnima zobcema (žaga postane zelo raztegnjena), ko pa vozilo stoji, si sledijo minutni zobci tesno skupaj (oznake za prevoženo pot se v tem času ne upoštevajo). Torej čim hitreje vozimo, tem bolj se podaljša minuta! Potemtakem bo menda res nekaj na tem, kar je trdil Einstein, da hitreje, kot se gibljemo, počasneje teče čas!

SREDIŠČE VITALIS

ZA VSE

Začni danes!

WWW.SREDISCE-VITALIS.SI

Skupinske vadb

- Senior vadba
- Joga
- Zdrava hrbtenica
- Pilates
- Vital Zone
- Bootcamp
- Vita Fit

Promocija zdravja na delovnem mestu

- Teambuilding
- Vadba za podjetja

Osebn

Trenerstvo in Postrehabilitacija

- Za popolno postav
- Vadba po športnih poškodbah

Ko je k nam prihajala železnica

Da, zadnji čas je že bil, da se zgradi železnica. Stara glavna in komercialna cesta med Dunajem in Trstom, ki jo je dal zgraditi še cesar Karel VI., oče cesarice Marije Terezije, že zdavnaj ni več zadoščala. Prav po zaslugi Karla VI., ki je spoznal pomen pomorstva za monarhijo in položil temeljni kamen za Avstrijo kot pomorsko silo, se je Trst razvil v metropolo avstrijske pomorske trgovine.

Začetni zagon je Karel VI. »zvestemu mestu«, ki se je v strahu pred Benečani že leta 1382 zateklo pod habsburško zaščito, podelil leta 1719, ko mu je priznal status svobodnega pristanišča; pomorska trgovina se je odzvala z bujnim razcvetom. Cesar pa se ni zadovoljil le s tem, ampak je leta 1722 sankcioniral tudi ustanovitev indijske družbe, sicer s sedežem v Ostendeju in Antwerpnu, katere ladje pa so redno obiskovale Trst. Ta avstrijska trgovska družba »Ostender Kompanie«, ki se je ukvarjala s trgovino z zahodno in vzhodno Indijo ter Afriko, je bila tako uspešna, da je zbudila pri drugih pomorskih silah zavist, tako hudo zavist, da so Angleži, Francozi in Nizozemci Avstriji zagrozili z vojno. Tako je cesar za zaščito trgovskih ladij ustvaril celó vojno mornarico, ki pa se je zadrževala bolj na Jadranu, saj se ni mogla meriti z velikimi flotami tradicionalnih pomorskih sil.

Tudi Marija Terezija in Jožef II. sta sledila zgledu svojega očeta oziroma deda in sta, kot sta le mogla, pospeševala razvoj pomorstva. Tako so leta 1751 močno povečali tržaško pristanišče in zgradili nekaj novih pomolov, leta 1774 pa je bila v Trstu ustanovljena Vzhodnoindijska trgovska družba, ki je dosegla vidne komercialne uspehe.

Napoleon je seveda pomenil motnjo tudi za avstrijsko pomorstvo, saj so Francozi leta 1797 zasedli Trst in ostali v njem do leta 1805, od leta 1809 do 1813 pa je mesto spadalo pod Ilirske province.

Ko je Napoleonov čas minil, je avstrijska pomorska trgovina ponovno zacvetela in leta 1836 je bil po zgledu angleškega Lloyda z združitvijo sedmih tržaških zavarovalnic ustanovljen avstrijski Lloyd, ki je kmalu postal eno največjih pomorskih podjetij na svetu.

Prihajajoče blago iz prekomorskih dežel pa je moralo čakati na možnost za prevoz v prestolnico, moralo se je omejevati na manjše pošiljke dragocenejših stvari, kot so bili zlato, drago kamenje, svila ... Prav tako je bil seveda oviran tudi avstrijski izvoz. In to v času, ko so po Evropi in tudi v Združenih državah Amerike železnice rasle kot gobe po dežju! Te težave je bilo treba rešiti! V resnici je monarhija že dalj časa razmišljala o gradnji železnic na glavnih prometnih smereh. Zveza Dunaj–Trst je bila visoko na prednostni listi. Vendar pa je bila država v začetku previdno zadržana, saj novostim ni kaj prida zaupala. Premalo časa je še minilo od prelomnega leta 1829, ko je Stephensonova Rocket prepričljivo zmagala pri Rainhillu, in leta 1830 odprta prva javna železnica s povsem lokomotivsko vleko na svetu, proga Liverpool–Manchester, še ni mogla prepričati konservativnih avstrijskih državnih uradnikov.

Avstrija je imela tudi dovolj opraviti sama s seboj, da si je opomogla po vihnih časih. Metternich, nekoč glavni Napoleonov protiigralec, je utrjeval Sveto alianso in se vdajal mislim o Avstriji kot vodilni sili v Evropi. Namesto nezavzetega, skorajda slaboumnega cesarja Ferdinanda I. je vladal državi kot predsedujoči Tajne državne komisije in deželo vklenil v železne sponne negibnosti, policijskega nadzora vsakogar, povsod in vselej ... Ne, vladajoča struktura v Avstriji ni bila sposobna takšnega podviga, kot je gradnja železnic. Ta naloga je bila prihranjena iznajdljivi iniciativi zasebnega kapitala. Saj je bil od nekdanj nepogrešljivi pogoj za uspešnega bančnika pravi nos za perspektivne naložbe ... In bančnikov na Dunaju ni manjkalo.

Morda najvidnejša med evropskimi bančnimi hišami je bila v tem času družina Rothschild iz Frankfurta na Majni. Štirje bratje so odšli osvojiti Evropo in so ustanovili podružnice v Parizu, Londonu, Neaplju (seveda ne v Rimu, v papeški državi seveda ne bi trpeli Juda za bančnika) in nazadnje, leta 1826, še na Dunaju. Z združenimi silami bi bratje skoraj lahko premaknili svet ... In Salomon Rothschild, ki se je naselil na Dunaju, je pravilno ocenil pomen železnice. Po zamisli avstrijskega železniškega omrežja, ki jo je leta 1829 razvil Franc Ksaver Riepl, profesor na Politehniškem inštitutu na Dunaju, je zastavil gradnjo proge od Dunaja proti severu z namenom, da doseže Brno, Olomuc in sčasoma premogovnike v Ostravi ter celo Krakov v Galiciji ... Prvi odsek Severne železnice cesarja Ferdinanda, proga med dunajskim predmestjem Floridsdorfom (na levem bregu Donave, saj še ni bilo mostu čeznjo) in Wagramom, je bil izročen prometu leta 1837.

Bančniki zelo gledajo na svoj prestiž in se ne morejo premagati, da ne bi tekmovali med seboj. Tudi na Dunaju so bile bančne hiše, ki so težko prenašale, da se je znal Rothschild narediti nepogrešljivega za Metternicha ...

Enakovredni tekmelec mu je bil le v Bosni rojeni bančnik Georg Sina, grškega ali albanskega rodu, katerega družina se je že leta 1790 naselila na Ogrskem. Ta bančna hiša, ustanovljena na Dunaju leta 1822, je bila celo starejša od Rothschildove. Sina je bil povezan tudi z visokim ogrskim politikom Széchenyjem; tam je imel velike posesti. Sklenil je zavzeti drugo pomembno smer iz Rieplovega programa in zgraditi železnico z Dunaja na jug, proti Trstu (za začetek še ni nameraval prodreti do morja), in na jugovzhod, do ogrskega mesta Gjur. In tako je naposled stekla gradnja dolgo pričakovane proge, ki naj bi prinesla odrešitev avstrijski pomorski trgovini. Sinina proga je leta 1841 dosegla Dunajsko Novo mesto in leto pozneje mesto Gloggnitz na severnem vznožju Semmeringa. Finančnik se je medtem moral odpovedati misli, da bi gradil v Gjur, tako da mu je ostala le osnovna smer, ki je dobila prav tako, vsakdanje ime: Železnica Dunaj–Gloggnitz.

Država, ki je doslej nekako zaspano in od strani opazovala razvoj dogodkov, se je zdaj zdrznila: glavnih prometnih komunikacij vendar ne gre prepuščati zasebnikom! Ti se seveda ne bodo ozirali na narodov blagor, temveč v prvi vrsti na dividende, ki jih morajo železnice prinesiti njihovi delniški družbi. Javni interes jih bore malo zanima in tudi nihče jih ne more prisiliti, da bi ravnali drugače. Položaj je nevaren in nevzdržen. Sklenjeno je bilo, da od zdaj vsaj glavne železnice zgradi država. Ti sta bili za začetek dve: Severna državna železnica, ki bi se od Rothschildove Severne železnice cesarja Ferdinanda odcepila v Brnu in Olomucu ter preko Prage povezala Dunaj s Saško, in Južna državna železnica, ki naj nadaljuje smer Sine in doseže Trst.



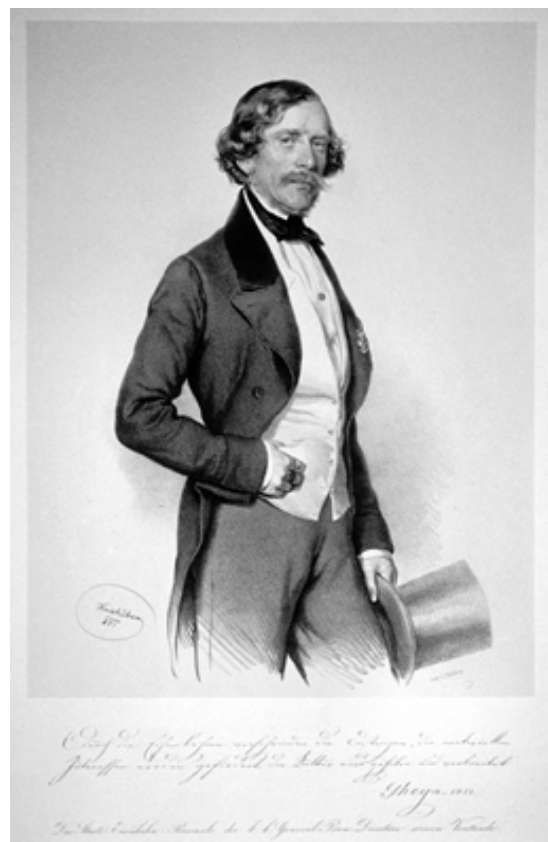
Cesta skozi sotesko Huda luknja, vir: nadvojvoda Janez, Wikipedija, 14. junij 2024.

Na Dunaju je bila torej leta 1842 ustanovljena Direkcija državnih železnic. Za gradnjo proti jugu sta se ponujali dve smeri: prvotna in enostavnejša, ki jo je predvidel še Riepl, bi obšla grozeči alpski hrbet Semmering in se usmerila na jug po ravnici zahodne Ogrske ter preko Varaždina in Ptuja proti Celju. Na ta način bi seveda Štajersko v celoti obšla. Tej nevarnosti se je z nenavadno energijo in daljnovidnostjo uprl nadvojvoda Johann, stric avstrijskega cesarja Ferdinanda. Ta izredno razgledani in tehnično talentirani inženirski oficir ni bil nič kaj naklonjen dvorni etiketi in sponam, ki jih ta nalaga. Za stalno bivališče si je izbral Gradec, se poročil z meščanko in se predajal svojim najljubšim, začuda splošno koristnim interesom. Ljudstvo ga je imelo rado in ga je imenovalo »štajerski princ«. Zavzemal se je za izboljšanje prometnih razmer na Štajerskem, tako je na primer dal že leta 1815 pobudo za gradnjo ceste Zidani Most–Rimske Toplice, podprl je gradnjo cestnega mostu čez Savinjo, ki je bil zgrajen med letoma 1823 in 1826, in dosegel, da je bila leta 1829 zgrajena cesta skozi sotesko Huda luknja med Velenjem in Dravogradom. Takoj je dojel, kako nenadomestljiva

izguba bi bila za Štajersko, če bi železnica stekla drugje. Tako odločno in prepričljivo se je zavzemal za gradnjo proge skozi Gradec (kot tudi za čim hitrejšo povezavo s Trstom), da mu je uspelo prepričati celo tiste dvomljivce, ki se jim je zdel Semmering nepremagljiv. Poslal je svoje enote, da so preučile mogočo traso proge, in imel o rezultatih leta 1839 na Dunaju odmevno predavanje. Njegova zamisel je zmagala. Zaradi njegove zavzetosti in neutrudnosti se je proge v Trst celo spontano prijel vzdevek »Železnica nadvojvode Johanna«. V današnjem jeziku bi rekli, da se je ta prometni koridor uvrstil v staroavstrijski nacionalni program.

Vendar pa leta 1842 še niso poznali rešitve za Semmering. Vidni strokovnjaki so zelo resno predlagali, da bi zgradili progo kar se da daleč po ravnem do konca dolin. Tam bi lokomotive izpregli, vlake pa bi pripeli na jeklene vrvi in jih strmo navkreber vlekli s stacionarnimi parnimi stroji in jih na drugi strani spuščali v dolino. Kaj takega pa seveda pomeni tujek v tehnološki enovitosti železnice, motnjo v filozofiji tega prometnega sistema, cezuro, ki mora sčasoma postati nevzdržna. In tu se pojavi v pravem trenutku morda največja osebnost pri gradnji železnice v Trst, Carl Ghega, ki z ostrino svoje presoje in z železno, nepopustljivo vztrajnostjo prepreči takšne namere in naposled zgradi preko Semmeringa pravo, polnokrvno železnico.

Ta, leta 1802 rojeni Benečan, je bil skorajda genialno nadarjen: že s 17 leti je na univerzi v Padovi postal doktor matematike, se nato posvetil gradnji cest v Benečiji in na južnem Tirolskem, nato pa so spoznali njegovo vrednost in ga poklicali h gradnji železnic. Leta 1842 so ga poslali na študijsko potovanje v Združene države Amerike, kjer je ameriški pionirski duh uresničil že marsikateri nenavadno drzni železniški projekt. Kar je Ghega videl v Ameriki, ga je opogumilo in mu prineslo spoznanje: parne lokomotive je vsekakor mogoče konstruirati tako, da brez umetnih pomagala zmorejo precejšnje strmine. Vendar pa čas za Semmering še ni bil zrel. Preskočili so ga in Ghega zaposlili pri nadaljevanju gradnje Južne državne železnice, proge, ki je potekala od Mürrzuschlaga, južnega vznožja Semmeringa, proti Gradcu, Celju, Ljubljani. Do Gradca so jo že gradili, njemu pa so poverili trasiranje proge do Celja. Leta 1845 je začel trasirati še progo proti Ljubljani. Od treh variant, ki so se mu ponujale, namreč skozi Tuhinjsko dolino do Kamnika, skozi predor pod Trojanami pri Šentožboltu in po dolini Savinje in Save, je izbral slednjo. Čeprav je bila ta dolga 88,4 kilometra in bi bila na primer trasa s 3800 metrov dolgim predorom pri Šentožboltu za 13 kilometrov krajša, je Ghega izbral smer preko Zidanega Mosta. Tu ni bil potreben noben daljši predor, pa tudi nagibi so bili v primerjavi z drugima variantama zelo znosni. Pač pa je bila ta proga zelo ovinkasta, saj se je morala prilagoditi toku obeh rek. Omogočala pa je pozneje izgradnjo proge proti Zagrebu, predvsem pa je lahko takoj prevzela tovorni promet s Save, kjer so morali čolne do takrat z nečloveškimi napori vleči proti toku po ozkih stezah, vklesanih v skalnate bregove. In pri tem je obseg prevoza blaga po Savi že dosegel milijon ton na leto (obseg prevoza Luke Koper je na primer leta 1998 znašal nekaj čez sedem milijonov ton).



Carl von Ghega, vir: Wikipedija, 14. junij 2024.

Istega leta, kot so mu naročili trasiranje proge do Ljubljane, je nastal tudi njegov drzni, vizionarski projekt za progo čez Semmering. Takoj je naletel na silovito nasprotovanje najvidnejših (in najkrajatkovidnejših) avstrijskih strokovnjakov, češ da je projekt neizvedljiv in da predstavlja poskus, za katerega je škoda državnega denarja. Na njegovo uresničevanje ni bilo misliti. Ghega je medtem nadziral gradnjo proge do Celja, ki ga je ta dosegla leta 1846, in do Ljubljane, ki je trajala le 46 mesecev in je bila odprta 16. septembra 1849. Šele ko je leta 1848 med gradnjo proge Celje–Ljubljana počilo in je na Dunaju vzplamtela marčna revolucija, ki je v temeljih pretresla staro Avstrijo, se je Ghegi odprla možnost za uresničitev projekta Semmering.



Prihod prvega vlaka v Celje, Sepp Tezak

Revolucija seveda ni nastala nenadoma – dolgo časa se je že pripravljalo k nevihti. Čarni, zapeljivo obljublajoči razcvet industrije, je iz Anglije že segel v Avstrijo. Kmetje so se selili v mesta, da bi se lahko zaposlili v tovarnah. Slikali so si industrijski paradiž, ki mora priti v bližnji prihodnosti. Tako se je prvi parni stroj v stari Avstriji pojavil že leta 1816 v tovarni sukna Offermann v Brnu, tega leta so v kraju Drogobyč v avstrijski Galiciji prvič v Evropi začeli pridobivati nafto, med letoma 1817 in 1826 so uvedli v vsej Avstriji (brez Ogrske) enotno carinsko območje, kar je občutno olajšalo blagovni promet. Na Slovenskem so v Laškem (hvala bogu) že leta 1825 začeli variti pivo, najmočnejša gospodarska panoga v tem času pa je bila železarska dejavnost in z njo povezano premogovništvo, razširjene so bile tudi glažute, steklarske manufakture. Vzniknile so še druge zvrsti industrije: 1828 v Ljubljani kar dve rafineriji sladkorja, tudi znamenita Cukrarna, v Ajdovščini bombažna predilnica, 1829 je v Trstu Ressel na ladjici Civetta preizkušal svoj ladijski vijak (poskus je brez Resselove krivde propadel zaradi netesnosti ladijskih kotlov), istega leta je nastala na Dunaju DDSG, Prva c. kr. privilegirana donavska paroplovna družba, katere parnik Kaiser Franz I. je naslednjega leta že vzdrževal redno linijo med Dunajem in Budimpešto. V letih 1831–1835 so prišle v Avstrijo v splošno rabo vžigalice, 1832 so v Dunajskem Novem mestu uvedli plinsko razsvetljavo, leta 1836 je v Trstu nastal avstrijski Lloyd, in leta 1837 je Avstrija dobila prvi prekooceanski parnik z zvanečim imenom »Lodovico Arciduca d'Austria«. Tega leta so tudi prvič pridobili sladkor iz sladkorne repe, leta 1838 je Anton Dreher v Schwechatu postavil znano pivovarno, v Ljubljani pa je nastala že druga bombažna predilnica na Slovenskem in naslednjega leta še tretja v Preboldu. Leta 1840 je bilo na Dunaju že več kot 400 predilnic svile in več kot 140 izdelovalcev klavirjev, med njimi še danes slavni Bösendorfer. Tirolski krojač Madersperger je izumil šivalni stroj (Singer je svojega v Ameriki napravil šele leta 1860), v mestu Krems je nastala ognjevarna blagajna Wertheim, Reithofer iz Feldsberga pa je izumil elastične naramnice. Leta 1842 je začela obratovati prva strojna papirnica na Slovenskem, Terpinčev obrat na Vevčah pri Ljubljani, v Plznu na Češkem pa je nastala »Meščanska pivovarna« – največja v Evropi. Razvijala se je tudi industrija zabave, na Dunaju so nastajali ogromni plesni lokali za več tisoč plesalcev.



Levo Janezija, desno obrat Vevče – po najstarejši fotografiji iz leta 1853 (Marko Pernhart, platno, olje).

Čas, ki ga uokvirjata letnici 1846, ko je železnica prvič stopila na slovenska tla in dosegla Celje, ter 1849, ko se je približala Ljubljani, je bil čuden, na moč podoben vročemu, soparnemu poletnemu popoldnevu, ko se ljudje pahljajo v vrtni utici, med pomenkom prigrizujejo kolačke, pijejo čaj, in upajo, da nevihte morda le ne bo ... Seveda vsi po vrsti odganjajo misel, da bi lahko treščilo prav v njihovo hišo ... To je bil čas, ki so ga pozneje poimenovali bidermajer, neke vrste idila v policijski državi, ko so se meščani, takrat poleg plemstva in Cerkve edini ozaveščeni sloj, pred železno Metternichovo roko zapirali v svoje lepo urejene, čedne in snažne hišice, v krog prijateljev in družine, in tu našli drobno vsakdanjo srečo. Seveda so nergali nad politiko in državo, vendar ne preveč na glas, da jih ne bi slišalo podaljšano policijsko uho države. Navzven so bili videti kot nekakšni bogoljubni pobožni lipeti, rahlo omejeni, poetično razpoloženi, moralizirajoči, zvesti – idealna podoba neškodljivih državljanov, kot si jih je država želela. Vendar pa je bil ta videz hudo varljiv ... Frajgajstov, ki so v srcu nosili svobodnjaške ideje francoske revolucije, ni bilo mogoče zatreti. Monarhija je v njih čutila smrtno nevarnost, saj so bili v nasprotju z vsem, kar je predstavljala in za čimer je stala.

Leto 1846 je bilo v Avstriji zatišno – Mozart, Haydn, Beethoven in Schubert so bili že nekaj časa pod rušo in največji kulturni dogodek je bil menda prvi samostojni koncert Johanna Straussa mlajšega. Le Grillparzer in Nestroy, dramatika v zrelih moških letih, ter melanholični pesnik Lenau so delovali tod. Na evropski politični sceni je nastal viharček: Avstrija si je kratko malo priključila svobodno mesto Krakov, potem ko je v njem zadušila kmečki upor, ki je sledil vstaji plemstva. Anglija in Francija sta ostro protestirali, Poljaki in Nemci so bili ogorčeni ...

Kultura je bila takrat drugje – Chopin je že davno zapustil Dunaj in je zdaj živel v Parizu. Razšel se je že s svojo George Sand in vedno bolj ga je premagovala jetika. Leta 1846 je napisal svoja zadnja dela, tri mazurke, naslednja tri leta pa je preživel v Angliji in se preživljal s koncerti. Umrli so leta 1849, istega leta, kot je železnica dosegla Ljubljano. Franz Liszt, njegov občudovalec, prijatelj in najboljši interpret, je bil leta 1846 na drugem študijskem popotovanju po rodni Ogrski, kjer je nabiral snov za svoje Ogrske rapsodije. Pridobili so ga, da je koncertiral v Gradcu, Mariboru, Rogaški Slatini in Zagrebu. Od leta 1835 je že živel v Švici in njegova hčerka Cosima še ni imela priložnosti srečati Wagnerja, da bi se zaljubila vanj. Bodoči soprog, komaj dve leti mlajši od njenega očeta, je takrat bival v Dresdnu, kjer mu je tamkajšnja opera ponudila angažma. Imel je že napisane opere Rienzi, Letečega Holandca in Tannhäuserja in je mislil na Nibelunški prstan. Njegov vrstnik, prav tako leta 1813 rojeni Verdi, ki je že leta 1841 zaslovel z Nabuccom, je pravkar stopal v zenit svoje ustvarjalne moči ter se pripravljal, da z opusom 27 del ustvari pojem italijanske opere. Njegov rojak Gioachino Rossini, naveličan gledališča, se je v tem času ukvarjal z borznimi posli. Njegov Seviljski brivec je nastal že davnega leta 1816, nagajiva Tatinska sraka leto pozneje, svojo zadnjo opero Viljem Tell pa je zložil leta 1829. Giacomo Puccini je moral še malo počakati, da je 1857 prišel na svet. Njegov rojak Carlo Collodi se je bližal dvajsetim letom. Ostržka je potem napisal leta 1880.



Frederic Chopin, portret P. Schick, 1873, vir: www.britannica.com, 9. julij 2024.



Giuseppe Verdi, vir: Wikipedija, 9. julij 2024.

To je bil tudi čas Glinke, Berlioza, Mendelssohna, Césarja Francka, Straussa starejšega in Flotowa, pa mladega Schumann, Gounoda, Smetane in Brucknerja. Brahms, Borodin, Saint Saens, Bizet, Musorgski, Čajkovski, Dvoržak, Grieg, Rimski-Korsakov so preživljali otroštvo ...

V Angliji je vladala mlada kraljica Viktorija, ki bo zaznamovala celotno obdobje s svojim imenom ... Darwin je v tem obdobju z vso vneto zbiral dokaze in pripravljal knjigo o naravnem izboru pri razvoju vrst, Livingstone pa se je odpravljal na raziskovanje Afrike. Veliki fizik Michael Faraday je po živčnem zlomu že desetletje živel odmaknjeno, zoolog Richard Owen je pravkar skoval izraz »strašni kušcar« (dinozaver), arheolog Rawlinson pa je razvozlat klinopis Darija Velikega, vklesan 500 let pred našim štetjem v neko skalnato pobočje v Perziji. Škotski poročničar Simpson je leta 1846 prvič v zgodovini olajšal porod tako, da je uporabil anestetik kloroform. Tercijalci so ga strašno napadali, češ da so porodne bolečine božja volja, vse dokler ni leta 1853 na enak način pomagal kraljici Viktoriji. Henry Bessemer je premišljeval, kako bi pridobil ceneno jeklo, fizik Joule je izračunal mehanski ekvivalent toplote, William Thompson, poznejši lord Kelvin, pa je spoznal, da najnižja možna temperatura, ko nastopi »toplotna smrt vesolja«, znaša 273 °C. Bodoči matematik in fizik Maxwell je preživljal puberteto, rodil pa se je Alexander Graham Bell, ki mu je usoda namenila, da bo čez slabih trideset let izumil telefon. George Stephenson, ki je tako uspešno in prodorno postavil temelje razvoja železnice, je sklenil svojo življenjsko pot. Matematik Charles Babbage se je pri svojih štiridesetih ukvarjal s snovanjem mehanskega »analitičnega stroja«, praračunalnika. Te zamisli je pozneje povzela mlada matematičarka Lady Lovelace, izredno nadarjena hči pesnika Byrona. Pesnik, filozof in teolog Samuel Taylor Coleridge je že preminil, William Wordsworth pa je preživljal zadnja leta življenja. Skupaj sta tik pred koncem 18. stoletja objavila Lirične balade in tako vpeljala romantiko v angleško poetiko. Charles Dickens je pri štiriintridesetih snoval romane, polne čudaških likov, Tennyson je stopal v svoja štirideseta leta in pisal elegije, Mary Shelley je ustvarila Frankenstein, medsebojno so se ustvarjalno oplajale sestre Bronte ... William Thackeray je leta 1848 humorno in sarkastično podprl ogledalo družbi z romanom Semenj ničevosti. Keats, Byron in Scott so bili že mrtvi, Oscar Wilde pa je moral počakati še desetletje, da je lahko prišel na svet ... William Turner, morda največji angleški krajinar, jih je v tem času štel že čez sedemdeset. Njegova čudovita impresionistična slika železnice z naslovom Dež, para in hitrost je bila naslikana že leta 1844 ...



J. M. W. Turner, Dež, para in hitrost – Velika zahodna železnica, oljna slika je bila prvič razstavljena na Kraljevi akademiji leta 1844, čeprav je bila morda naslikana že prej. Zdaj je v zbirki Narodne galerije v Londonu. Vir: Wikipedija, 15. julij 2024.

Impresionizem je tudi sicer že trkal na vrata. V Franciji se je leta 1911 rodil Theophile Gautier, slikar, književnik, iskalec čiste lepote, kar je razumel kot umetnost zaradi umetnosti, larpurlartizem. Na svet sta prišla že oba, Manet in Monet, kot tudi Renoir in Rodin. Prvi se je bližal najstniški dobi, drugi trije so dozoreli za šolo. Tudi Degas je že preživel svojih prvih petnajst let, Pissarro pa se je bližal polnoletnosti. Leta 1848 se je rodil Paul Gauguin, ki se je, ko je dozorel v slikarja, umetniško izražal z nenavadno, ekspresivno močjo, leto pozneje pa je prišel na svet Paul Cezanne, impresionist, pionir modernega slikarstva. Nekaj čisto posebnega je bil brez dvoma Gustave Doré, ki se je razvil v slikarja in kiparja in je še najbolj znan po ilustracijah Biblije, Cervantesa, Balzaca, Bürgerja ... Pred nekaj leti je umrl Stendhal, Chateaubriand je prispel na konec poti, ustvarjali pa so pesniki Lamartine, Musset in Baudelaire ter velikani literature Balzac, Hugo in Flaubert. Alexandre Dumas oče je pisal lahkotne zgodovinske romane, sin pa je brusil pero za Damo s kamelijami ... Jules Verne se je vdajal najstniškim fantastičnim sanjarijam, že šesto leto pa je kratkohladič mali Zola, sin avstrijskega inženirskega oficirja, po rodu iz Benetk, ki je sodeloval pri gradnji konjske železnice Linz–Češke Budějovice, nato pa se je leta 1831 preselil v Francijo. Je potem čudno, če si je Emile za svoj roman Človek zver izbral železniško okolje? Abel Niepce je leta 1847 uvedel fotografijo na stekleni plošči in s tem nekako prehitel slovenskega duhovnika Janeza Puharja, ki jo je izumil že leta 1841, toda patentiral šele leta 1851. V Parizu so Puharju vseeno priznali status izumitelja heliotipije, kot je sam imenoval fotografijo na steklu.



Janez Puhar, avtoportret, reprodukcija slike na steklu (hrani: Narodni muzej Slovenije).

Daguerru, izumitelju fotografije na bakreni plošči, pa se je že iztekalo življenje. Leta 1848 je prišel na oblast kot predsednik druge republike Ludvik Napoleon, Bonapartejev nečak in poznejši cesar Napoleon III. Raztreseni profesor Ampère, ki je bil postavil osnove za znanost o gibanju električnih tokov, je že pred desetletjem legel k večnemu počitku. Stari fizik Biot je preučeval sukanje polarizacijske ravnine svetlobe v organskih molekulah in tako uvedel polarimetrijo. Znameniti kemik Gay-Lussac, ki je že leta 1802 postavil svoj zakon, da se različni plini enako širijo pri enakem povišanju temperature, je preživel zadnja leta življenja. Tudi nerazumljeni in prezrti Italijan Avogadro, ki so ga Gay-Lussacova dognanja spodbudila, da je raziskoval naprej in ugotovil, da imajo vsi plini pri enaki temperaturi in tlaku v enaki prostornini tudi enako število delcev in imajo v molu snovi 6.10^{23} molekul, se je bližal koncu življenja. To število so poimenovali »Avogadrovo« seveda šele po njegovi smrti. Deloval je Arago, fizik in astronom slavnega imena, ki se je posvečal številnim področjem fizike. Fizik Fizeau je leta 1849 zelo natančno izmeril hitrost svetlobe, mladi kemik Louis Pasteur pa je raziskoval zasuk ravnine polarizirane svetlobe v kristalih vinske kisline. Takrat še ni vedel, da se bo čez pet let posvetil biologiji in medicini in da bo s svojimi dosežki, z mikrobno teorijo nekaterih bolezni, s pasterizacijo, sterilizacijo, cepivi proti vraničnemu prisadu, kokošji koleri in steklini postal »čudežni mož Francije« in »največji zdravnik vseh časov«. Enako se je stari izumitelj Lenoir v tem času menda pripravljala, da čez deset let izdelata prvi motor z notranjim zgorevanjem.

V Belgiji se je 1845 rodil Georges Nagelmackers, sicer gradbeni inženir, a pobudnik velikih čezevropskih luksuznih vlakov, »potujočih hotelov«, leta 1872 ustanovitelj družbe CIWL, *Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens* (Mednarodna družba spalnikov in velikih evropskih ekspresov), katere luksuzni vagoni so sestavljali tudi slavni in razvpiti Orient Ekspres.

Med Nemci je Heine izumil pojem romantične ironije, potem ko sta se mu klasika Goethe in Schiller že umaknila v grob. Življenje raziskovalca Humboldta se je prevešalo v pozno jesen. Že od leta 1845 je pisal knjigo Kosmos, oris fizikalnega opisa sveta; njen zadnji, peti del je izšel šele leta 1862, tri leta po avtorjevi smrti. Komaj desetletni Alfred Edmund Brehm se je pod vplivom svojega očeta, priznanega ornitologa, sčasoma posvetil raziskovanju živalskega sveta, kar je pozneje strnil v svojem standardnem delu Velika knjiga o živalih, ki je v šestih zvezkih izšla leta 1869. Stari matematik Gauss, ki se je v življenju posvečal magnetnim in električnim pojavom, kot prvi pa je premišljeval tudi o neevklidski geometriji, se je verjetno veselil metode za konstruiranje pravilnega 17-kotnika le s šestilom in ravnilom, ki jo je izumil. Veliki, a kritizirani in zapostavljeni Georg Simon Ohm, ki je pred dvema desetletjema v svoj znameniti zakon vpel tri osnovne električne količine, napetost, jakost toka in upornost, je leta 1849 naposled dobil profesuro na univerzi v Münchnu. Deloval je matematik Möbius, izumitelj telesa z enim samim robom in eno samo ploskvijo (obroč iz papirnatega traku, ki ga torzijsko zasukamo za 180°, preden ga zlepimo). Fizik Weber je določil enote za električne količine, kemik Bunsen, ki je pozneje zaslovel s svojim znamenitim gorilnikom, je v tem času raziskoval in razložil islandske gejzirje, fizik Helmholtz je postavil načelo o ohranitvi energije, matematik Riemann se je vdajal fantazijam o hipotetičnih ukrivljenih

svetovih višjih dimenzij, ki jih je ujel v svoje znamenite enačbe. Deloval je Werner Siemens, izumitelj na področju uporabne elektrotehnike, ki je v letih 1848–49 skupaj z mehanikom Halskejem zasnoval daljši podzemni telegrafski vod. Svojo prvo električno železnico je potem predstavil na berlinski obrtni razstavi šele leta 1879. Desetletni grof Zeppelin je morda že sanjaril o poletih z baloni, Wilhelm Conrad Röntgen, ki mu je usoda namenila, da bo prispeval enega največjih dosežkov v medicini, je preživil zgodnja otroška leta, pred nekaj leti se je rodil Robert Koch, bodoči bakteriolog svetovnega slovesa, zdaj pa je bil pravi čas, da zagleda luč sveta še moderni Ikar, Otto Lilienthal. Marx in Engels sta v zgodnjem obdobju svojega sodelovanja leta 1848 napisala Komunistični manifest in postavila osnovo znanstvenega socializma. Otto Von Bismarck je leta 1847 postal poslanec in nato poslanik v Petrogradu in Parizu. Koval je misli, kako bi po metodi »svinec in kri« iz zveze nemških dežel izrinil vodilno Avstrijo, katere položaj bi prevzela njegova Prusija. Mladi duhovnik petindvajsetih let, Sebastian Kneipp, je nemara že razmišljal o zdravljenju z vodo. Jezikovno izredno nadarjeni in bogati trgovec Heinrich Schliemann je bil obseden z mislijo, da bo nekega dne šel iskat antično Trojo, kar je tudi udeležil tri desetletja pozneje. Velika trojica, ki bo ob koncu stoletja sprožila revolucijo, imenovano avtomobilizem, se je tudi že pripravljala na svojo vlogo: Nikolaus Otto in Gottlieb Daimler sta zakoračila v najstniška leta, Carl Benz pa je ravno dobro shodil. Zbiralca pravljic, brata Grimm, sta si pravkar naložila šesti križ in sta menda vnaprej uživala srečo ob zavesti, koliko bosta za vse čase pomenila v svetu otrok.

Hans Christian Andersen iz Danske, ki je leta 1846 dopolnil 41 let, je z vsem srcem ustvarjal prav takšno bogastvo, namenjeno otrokom. Njegov rojak, teolog in filozof Søren Kierkegaard, je razmišljal o subjektivnosti resnice, jesen življenja pa je preživil fizik Oersted, ki je leta 1819 odkril in leto kasneje opisal elektromagnetizem.

Na bližjem Švedskem se je izteklo življenje Jönsa Jakoba Berzeliusa, enega največjih kemikov svoje dobe, ki je vpeljal v svojo stroko številne novosti, med drugim označevanje elementov z začetnimi črkami njihovih latinskih imen, označevanje spojin s črkami in številčnimi indeksi, izdelal pa je tudi tabelo atomskih tež elementov. Fizik Anders Jonas Ångström je proučeval črte v sončnem spektru, ki jih je leta 1814 odkril Nemec Fraunhofer, in jim določal valovne dolžine. Neznansko majhno dolžinsko enoto, 1 m^{-10} , ki jo je pri tem potreboval, so kasneje poimenovali po njem. Mladi Alfred Nobel je v tem času z družino bival v Rusiji in se pripravljala na odhod na študij v Ameriko. Pozneje je družina na Švedskem ustanovila tovarno zelo nevarnega nitroglice-rina, eksploziva, ki ga je leta 1847 izumil Italijan Sobrero. Sprva ga sploh ni hotel dati v uporabo in tudi družina Nobel ga je izdelovala z vizijo miroljubne uporabe. Alfred je v šestdesetih letih iznašel njegovo nenevarno obliko: dinamit. Presunjen nad tem, da je pravzaprav ustvaril strahotno orodje vojne, je v oporoki velik del premoženja zapustil skladu za podeljevanje vsakoletnih nagrad za največje dosežke na področju miru, literature, fizike, kemije, psihologije in medicine.

Na Norveškem se je mojstril Henrik Ibsen, ki je potem v drugi polovici 19. stoletja zaslovel z dramami Peer Gynt, Hiša lutk, Duhovi, Hedda Gabler in drugimi. Šteje za očeta realizma.

V Rusiji sta mlada pesnika Puškin in Lermontov že zapustila ta svet. Francoski avanturist d'Anthes, Puškinov svak in morilec, je pobegnil nazaj v Francijo, prevzel ime Van Heeckeren in napravil kariero v bančništvu. Po zvezah je prišel v upravne odbore številnih železnic, tudi v avstrijsko Državno železniško družbo. Gogolj, Turgenjev in Dostojevski so začeli graditi mogočno stavbo ruskega romana, Tolstoj pa je stopal v pozna najstniška leta. Matematik Nikolaj Ivanovič Lobačevski, znan po svojem videnju neevklidske geometrije, je bil leta 1846 prisilno upokojen, fizik Lenz je raziskoval električno indukcijo, Dimitrij Ivanovič Mendelejev, ki bo čez dvajset let dokončno razporedil elemente v svoj znameniti periodni sistem, pa je bil pri petnajstih letih. Rodil se je bodoči fiziolog Ivan Petrovič Pavlov, odkritelj pogojnega refleksa. Na Poljskem je privekal na svet Sienkiewicz. Še desetletje je bilo treba počakati, da se je leta 1857 rodil Konstantin Ciolkovski, matematik, in na prelomu stoletja utemeljitelj raketne dinamike, teoretik večstopenjske rakete na tekoča goriva in vesoljske postaje.

V Združenih državah Amerike sta delovala pesnik Longfellow in demonski Edgar Allan Poe. Frideriku Ireneju Baragi, že šestnajsto leto misijonarju med Indijanci ob Velikih jezerih, je leta 1846 v Ljubljani izšla knjižica Nebeške rože, njegova zadnja publikacija v slovenščini. Najstnik po imenu Samuel Clemens je začel nabirati izkušnje, ki jih je pozneje, že kot šegavi Mark Twain, mojstrsko ubesedil v Tomu Sawyerju in Huckelberryju Finnu. Elias Howe je leta 1846 patentiral šivalni stroj, s katerim je zmagal v tekmi s petimi šiviljami. Tega leta je zobozdravnik Morton prvič izpulil zob v etrski omami in tako postal začetnik anestezije. Veliki fizik Joseph Henry, raziskovalec elektromagnetizma, ki je postavil tudi temelje telegrafije, je leta 1848 ugotovil, da so sončne pege hladnejše od sonca. Umetnik in izumitelj Samuel Morse, ki je bil precej dvomljivega značaja, se je veselil svoje prve telegrafske linije od Baltimora do Washingtona, zgrajene pred nekaj leti. Charles Goodyear se je na sodiščih boril za uveljavitev svojega patenta iz leta 1844 za vulkanizacijo kavčuka, neki Gail Borden pa je leta 1849, ko je v Kaliforniji izbruhnila zlata mrzlica, iz posušenega mesa izdelal obstojno koncentrirano hrano »pemikan« in tako postal začetnik prehranske industrije. Richard Jordan Gatling je bil pri dvajsetih in je najbrž že premišljeval o hitrostrelnem pehotnem orožju, mitraljezu, ki ga je nato izdelal leta 1862. Oliver Winchester je bil v tretjem desetletju življenja in bo 1966 patentiral svojo puško repetirko, ki bo postala nepogrešljiv rekvizit vsakega

vesterna. Tudi Hiram Stevens Maxim, ki bo leta 1883 izumil avtomatsko puško, je bil že tu: štel je nekaj manj kot deset let. Prav v tem času pa sta prišla na svet tudi največja ameriška izumitelja in rivala: George Westinghouse leta 1846 in Thomas Alva Edison leta 1847.

Pravkar je prišel na svet George Mortimer Pullman, ki je potem leta 1858 izumil železniški spalnik, po njem imenovan pulman, in ustanovil družbo za proizvodnjo teh luksuznih vagonov – kar je navdihnilo Belgijca Nagelmackersa, da je ustanovil družbo CIWL.

Onkraj morja pa se je zgodilo še nekaj, kar bo zaznamovalo zgodovino: na malem otočku Mavriciju vzhodno od Madagaskarja so leta 1847 izdali dve poštni znamki s podobo kraljice Viktorije. Modri in rdeči mauritius sta postali najdrago-cenejši znamki na svetu ... Na sosednji celini Afriki pa je v Sudanu misijonaril in raziskoval Ignacij Knoblehar.

Takoj po dograditvi železnice do Celja je bil njen najvidnejši potnik Anton Martin Slomšek, dotlej celjski opat, ki se je z vlakom odpravil v Maribor. Moral je v Salzburg, da ga kardinal posveti za lavantinskega škofa.



Lavantinski knezoškof Anton Martin Slomšek, vir: kamra.si, 11. julij 2024.

V Ljubljani sta v tem času Matevž Langus in Mihael Stroj slikala portrete premožnih meščanov in nabožne slike v cerkvah. Jožef Tominc se je bližal šestemu križu in slikal goriške in tržaške meščane ter leta 1848 ustvaril svoje morda najbolj znano delo, Portret očeta. V literaturi je bombastično kraljeval tržaški finančni uradnik Jovan Vesel-Koseski, ki ga je nekoliko nekritično podpiral Bleiweis. Neki malo upoštevani ljubljanski advokat pa je sklenil, da bo uredil in izdal pesmi, ki so se mu nabrale v preteklih letih. In tako so proti koncu leta 1846, že z letnico 1847, izšle Poezije dr. Franceta Prešerna. Videl je gradnjo železnice proti Ljubljani in se veselil njenega prihoda, vendar je ni več doživel.



Kmetijske in rokodelske novice.

Na svitlobo dane od c. k. kmetijske družbe.

Tečaj III. V arčdo 16. Malitvarna. 1845. List 16.

K ROJSTNIM DNEVU

„19. Malitvarna“

nasiga

PRESVITLIGA CESARJA

FERDINANDA I.

VSILH SLOVENCŮV Z LJOŽNE IN VESELE SERČA PROTI BOGŮV

P VITE:

„SREČNO, SREČNO OHRANI NASIGA PRELIVRIGA OČETA CESARJA FERDINANDA I.“

Pesem od železne ceste.

(Andrejček in Burška.)

A. Bila se želena cesta,
Njo se, ljubki v svetlobo,
In ljubljane v druge mesta,
Kakor tihih poljnih.

B. Ak je bila taista cesta,
Kakor vasi? Ne, ljubki maj!
De pogleda prije mesta
Bila peljala se a tebi.

A. Sam se pa želena cesti
Vsih klm od nas do nas!
Druga ljubca v vsakim mestu
Bila klm na kratko-čisti.

B. Ceste tili se napirajo,
Ne na Dunaj, v Gledno, v Terst!
Al ti mene pusti amirajo,
Pri nam bih jih na vsak prst.

A. Vsi Kranjci ste lažarji,
Se prilepajo vsi kranjci,
Terst dohaja 'na bogate,
Dunaj sli' odlovene.

B. Sam gostice me Kranjci,
Vsak elegantič al na nas!
Me pa hucne bi' terstec,
Ljubce ne na kratko-čisti.

A. Vsi al pa tili se molitke,
Ki ne silejo v svetlobo,
Vesno sprejeto molitke,
Dolgočasne rečičke.

B. Tihci sli pa h krščim tiam
Visti, kranjski klm!
Visti dal bih dujstetiam
Percipijal nasaj klm bica.

A. Jec poprijem se kje v Brnu *)
Nasaj želena kranjci!
Tam peritil a klm čisto
Bila stala na morško.

B. Jec pa le domaćih stavec
Vsi molitke klm!
Bica bi, ko pika, dolovec,
Nasaj vira bi ta dim.

A. Ženo jec ne klm zapreli,
Bila se klm se zvele maj!
Njo zvele klm poljnih,
Živo brez skrbci, ka bica.

B. Jec pa klm klm amila,
Dolgočasne klm zvele maj!
Bica vabila na klmila,
Klmor meni bi ljubci.

A. Vsi! celi dan bi gidel,
Vsi sli klmil sli maj!
Bi se ne od klm apitel,
Ak me striglo prav ne bica.

B. Jekaja je ko sata zila,
Kadar klm a njo zvele,
Percipijal skopieria
Klmaj ti bi sli amila.

A. Tihci klm sli zvele,
Kaj se ljubim le samaj!
Kje je se želena cesti!
Kaj mi v slika daj rekaj.

B. Tihci jec ne klm serevica,
Al ti si tihci sli!
Ak želena pride cesti,
Vsi, da ne bi mi sli.

A. Pa nji peljal se ženo
Bica na Dunaj, v Gledno, v Terst!
Zvele klmaj jim Kranjci,
Ak ne bi napiti — kerst.

B. Ak kaj tiera se napiti!
Bica poljnih, ljubki maj!
Vsi! jec nar manj napravi,
Ak ženo me sli.

Dr. Prešeren.

*) Brnu: poglavitno Marško mesto, kamor želena cesti pelja, in kjer velike bogati želce prirajo.

France Prešeren, Pesem od železne ceste,
vir: Kmetijske in rokodelske novice, 16. april 1845.

Umrli je, tako kot Chopin, leta 1849, železnica ga je zamudila za dobrega pol leta. V tem času pa je že zorela vrsta mladih slovenskih razumnikov: v Ljubljani so obiskovali gimnazijo Janez Trdina, Fran Levstik (še okroglo desetletje je minilo do lasanja Martina Krpana z Brdavsom), Matija Valjavec, Fran Erjavec, Josip Stritar in Janez Mencinger, v Novem mestu Simon Jenko, predšolsko mladost pa sta uživala Josip Jurčič na Muljavi in Simon Gregorčič na Vrsnem. Iz deklice v dekle je zrasla Josipina Turnograjska, prva slovenska pisateljica. Leta 1849 je na Dunaju umrl Johann Strauss starejši, morda najbolj znan po koračnici Radetzky marš, posvečeni pacifikatorju upornih Italijanov v Lombardiji. V Celovcu je v tem času obiskoval nižjo gimnazijo koroški Slovenec Jožef Stefan, ki je pozneje na Dunaju utemeljil »avstrijsko fizikalno šolo« in odkril zakon o sevanju toplote črnega telesa, po vsem svetu znani Stefanov zakon. Na Moravskem je preživel prvih deset let življenja Ernst Mach, bodoči fizik svetovnega slovesa, katerega ime bo postalo sinonim za hitrost zvoka. Otroštvo je preživil Ludvig Edward Boltzmann, ki je pozneje matematično izpeljal Stefanov zakon. Fizik Christian Johann Doppler je pred nekaj leti podal matematično razlago Dopplerjevega pojava. Madžarski zdravnik Semmelweis je leta 1847 prisilil dunajske porodničarje, da so si (zelo neradi) roke umivali v močnem razkužilu, kar je drastično zmanjšalo število primerov porodnega prisada. V zahvalo so ga med madžarsko vstajo leta 1849 pregnali nazaj v Budimpešto, kjer pa je lahko uveljavil svoja antiseptična načela.

Takšen je bil torej čas, ko se je gradila železnica proti Ljubljani, nenavaden čas, čas izzvenevanja navdušene romantike in nastopajočega treznega realizma, mešanica čustev in razuma, ki mu je Schopenhauer s svojimi razmišljanji o svetu kot volji in predstavi dodal nekoliko temačen akcent.

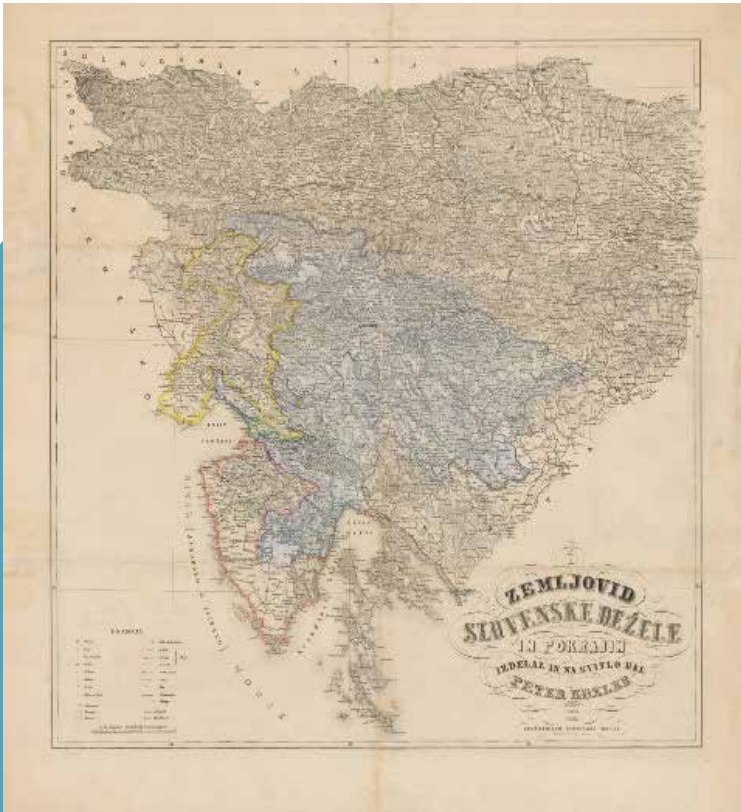
In v soparno avstrijsko ozračje je zdajci udaril grom: marca 1848, ko so dela na progi proti Ljubljani prehajala v zaključno fazo, je monarhijo zajel nekakšen pošastno konvergenten vrtnec: na eni strani so se spuntali Ogri, ki so se »zbudili iz tisočletnega azijskega sna« in se želeli osamosvojiti, na drugi strani, v Lombardiji, so se dvignili Italijani, ki bi se radi znebili avstrijskega gospodovanja in se združili v Italijo, v Pragi je slovanski kongres zahteval samostojnost in priznanje – Slovani bi se radi povezali in enakovredno postavili ob bok dominantnim Germanom. Zavrelo je tudi na samem Dunaju: meščani in izobraženci so revolucionarno zahtevali liberalizacijo, ustavo, razklenitev Metternichovega prijema, da bi svobodneje zadihali. Na cesto vrženi brezpravni proletarijati pa je preprosto želel preživeti. V preteklih letih je bilo zapovrstjo nekaj sla-

bih letin, hrana se je podražila, potrošnja in industrijska proizvodnja sta se zmanjšali in množice delavcev so ostale brez dela. Na podeželje se niso več mogle vrniti in niso imele od česa živeti. Ugotovitev, da v Avstriji marčna revolucija pomeni ločnico med fevdalizmom in kapitalizmom, ni iz trte zvita ...

Metternich, veliki šahist za evropsko šahovnico, ni razumel znamenj časa; primoran je bil odstopiti. Dunajska formula »vino, ženske in pesem« v razburkani pomladi narodov ni več učinkovala. Bidermajersko obdobje tihe sreče v domačem kotičku se je nepreklicno izteklo. Kmalu nato se je moral cesar Ferdinand umakniti iz mesta ...

Medtem ko je osiveli Radetzky v bitki pri Custozzi ugnal Italijane in spet vkorakal v Milano (petdesetletnik Garibaldi še ni dozorel za uspehe, ki jih je niral v naslednjih letih) in je Windischgrätz z obzirnim obstreljevanjem pokoril Prago, je bila z Ogri druga pesem. Čeprav je dvor opogumil bana Jelačića, da je s 40.000 vojakmi krenil proti Ogrom (Hrvatje so se bali, da bi v novi, neodvisni Madžarski izgubili svojo samostojnost), so bili Ogri močnejši in Jelačić se je umikal proti Dunaju, kjer se je združil z Windischgrätzem, da sta se ogrski vojski učinkovito uprla, nato pa sta se obrnila in oktobra z združenimi močmi pokorila uporne Dunajčane. Na dvoru, ki je bil brez Metternicha kot brez glave, so bile potrebne temeljite spremembe. Inicijativa je prevzela nadvojvodinja Zofija (o njej so govorili, da je zdaj »edini pravi moški na dvoru«), svakinja cesarja Ferdinanda, in sklenila, naj nesposobni cesar odstopi, oblast pa naj prevzame njen sin, komaj osemnajstletni Franc. Ubogljivi mladenič je menda vzdihnil »Zbogom, mladost!«, se dal okronati in v spomin na reformatorskega cesarja Jožefa II. privzel drugo ime Jožef ... Leto se je prevesilo v 1849, Ogri so se čutili vojaško močne in so se že veselili samostojne države, ko se je mladi cesar Franc Jožef I. spomnil Svete aliance in zaprosil za pomoč ruskega carja Nikolaja I. Ta je junija 1849 poslal nad Ogrsko 180.000 vojakov. Sanje o ogrski samostojnosti so bile v dveh mesecih strte ...

In v teh razburkanih časih so tekla dela na progi proti Ljubljani h koncu. Revolucija je seveda odmevala tudi v Ljubljani, delavci, študentje in drugi udeleženci revolucionarnega pohoda so 16. marca razbili Metternichov kip in ga vrgli v Ljubljano. Ljubljanski župan se je v strahu umaknil na Vrhniko ... Kmetje so upali, da se bodo razbremenili fevdalnih obveznosti in dobili zemljo v last, pa so dvignili več uporov in 21. marca celo zažgali ižanski grad in uničili urbarje. Najpomembnejši dogodek za Slovence v tem vihnem letu pa je brez dvoma program Zedinjene Slovenije, program, v katerem je bilo prvič ubesedeno hrepenenje ravnokar ozaveščenega slovenstva. Nastal je 20. aprila 1848 v dunajskem društvu Slovenija, ki mu je predsedoval mladi jezikoslovec Fran Miklošič, naslednik leta 1844 umrlega Jerneja Kopitarja, in program tudi sooblikoval. Sodeloval je tudi mladi pravnik Peter Kozler, ki je (s sodelavcem) zasnoval slovensko trobojnico in zastavil nadvse pomembno delo pri prvem zemljevidu Slovenije – Zemljovid slovenske dežele in pokrajin je bil potem natisnjen leta 1853 in je povzročil svojemu avtorju s strani oblasti nemalo težav, 1861 pa so le dovolili njegovo distribucijo. V istem času je neodvisno od te skupine oblikoval enak program, namreč zedinjenje vseh slovenskih dežel v enotno deželo, tudi celovski kaplan Matija Majar Ziljski.



Peter Kozler, Zemljovid slovenske dežele in pokrajin, 1864; Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana.



Program »Zedinjene Slovenije« je nastal v več središčih. Zahteve narodnega buditelja Matije Majarja Ziljskega, objavljene v Kmetijskih in rokodelskih novicah, 29. marec 1848.

Seveda so se vznemirili tudi delavci ob progi. Med njimi je bilo veliko Italijanov. Že leta 1846 so si razdelili izvajanje del na posameznih odsekih proge številni italijanski podjetniki, ki so seveda potrebovali delavce in so jih novačili tako v Furlaniji kot na Hrvaškem in Češkem ter med nemš-ko govorečimi Avstrijci. Še posebno veliko italijansko naselje je nastalo v Zidanem Mostu, ki je imel do prihoda železnice le nekaj hiš. Zdaj pa so začeli graditi najmenitnejši objekt na progi Celje–Ljubljana, kamniti most čez Savinjo, ki zahtevno poteka v loku. Za pretežno italijanske graditelje so na hribu na levem bregu Savinje nad današnjo tovarno postajo zgradili pravcato barakarsko naselje. Ta predel še danes nosi ime Majland, nemško ime za Milano. Ko so se raznesli glasovi o revoluciji na Dunaju in še celo o »prvi vojni za združitev Italije«, namreč o oboroženi vstaji v Milanu in o oklicanju republike v Benetkah, so številni italijanski delavci pustili delo in odhiteli v domovino. Neredi v državi in neredno dotekanje denarja so občutno zavirali napredovanje del. Tuji delavci, ki so na primer v soteski Save popolnoma spremenili demografsko strukturo, pa so nadlegovali okoličane, tako da so za vzdrževanje reda morali poklicati na pomoč celo vojsko. Ni bilo miru, dokler dela niso bila končana ...

Stari pregovor pravi, da je tudi vsaka slaba stvar za nekaj dobra. Ko so se na Dunaju otepali lačnih proletarskih množic, skušali so jih nahraniti tudi tako, da so jim delili »Rumfordovo juho«, zvarek iz krvi in kosti, so jim poskušali zagotoviti zaposlitev in okviru javnih del. In so se spomnili Ghegovega projekta proge čez Semmering. Tu bi lahko zaposlili na tisoče delavcev! Že na prvem odseku so zaposlili okoli 5000 delavcev, ki pa so jih morali vsak dan voziti z vlaki z Dunaja. Nato pa so vzdolž bodoče proge zgradili številna taborišča z barakami za okoli 20.000 delavcev ter njihove žene in otroke. Postavili so jim celo zasilno cerkev in tri zasilne bolnišnice. In začelo je rasti veličastno delo, spomenik sodobne tehnike in arhitekture, ki je dobil kar šestnajst prelepih, iz kamna zidanih mostov oziroma viaduktov, in petnajst predorov, tako da je bila skoraj vsa trasa umetno zgrajena. Še pet let je trajalo, da je bila proga preko Semmeringa, ki so ji ljudje namesto železna rekli »zidana cesta«, izročena prometu.



Viadukt čez Kalte Rinne, leta 1900, vir: Wikipedija, 11. julij 2024.

Revolucije je bilo naposled konec in zdaj so se delovne razmere na progi proti Ljubljani normalizirale. Še deset mesecev je trajalo, da je prispel prvi vlak. Lokomotiva Neuberg je z enim potniškim vagonom 18. avgusta srečno izvedla poskusno vožnjo od Celja do Ljubljane. Razdaljo je premagala v približno treh urah. Zdaj je železnica že lahko obratovala. To so s pridom izkoristili potniki »razreda VIP« in niso čakali na formalno otvoritev: v časopisih se bere, da se je 28. avgusta iz Ljubljane s posebnim vlakom odpeljal trgovinski minister Bruck, ki se je dan prej vrnil iz Italije, 12. septembra pa maršal Radetzky, ki se je iz Italije za krajši čas podal na Dunaj. Radetzky se je na kratko ustavil v Zidanem Mostu, kjer so ga delavci navdušeno sprejeli – na eni strani Slovenci in Hrvatje, na drugi Italijani in drugi. Ko so ga prvi pozdravili z navdušenimi klici »Živio!«, jih je prijazno odgovoril v slovenščini in jim izročil šest cekinov: »Tu imate, da se en malo pokrepčate.«

V splošni evforiji ob pripravah na otvoritev železnice v Ljubljani pa je usoda dvignila prst: zadnjega avgusta je v predoru Črešnjevca pri Slovenski Bistrici zaradi pomanjkanja vode v kotlu eksplodirala lokomotiva Mürz. Pri tem so kurjač in dva inženirja izgubili življenje, strojevodja in po naključju navzoči zdravnik pa sta bila zelo hudo poškodovana. Med preiskovalci vzrokov nesreče srečamo Engertha, profesorja mehanike iz Gradca, katerega ime je pozneje zaslovelo z lokomotivo, konstruirano posebej za premagovanje semmerinških klancev ...

In tako je 16. septembra 1849 ob petih popoldne pripeljal v Ljubljano otvoritveni vlak. Z velikimi slavnostmi so ga sprejeli, blagoslovili obe lokomotivi, Laibach in Terglou, in povabili visoke goste k slavu v mesto. Cesarja ni bilo, opravičil se je, da je bolan, zastopala sta ga nadvojvoda Albrecht in minister Bruck. Projektant proge in vodja del, sekcijski svetnik Carl Ghega, je bil odli-kovan z redom železne krone. Ljudje so rajali pozno v noč. Vedeli so, kaj jim železnica prinaša. Vlak so že v Zalogu sprejeli zgovorni napisi Kupčija, obertnost, kmetijstvo, nameščeni na skladiščih Terpinčeve papirnice.



Kmetijske in rokodelske novice (19. september 1849) opisujejo prihod prvih dveh »hlaponov« v Ljubljano ter prigodo maršala Radetzkega, ki se je med potjo z vlakom na Dunaj ustavil tudi v Zidanem Mostu in z lepo gesto razveselil delavce.

Nove proge so se veselili tudi v Celju. Kot je pisalo časopisje, je bil vrhunec dneva, ko so v gledališču uprizorili Županovo Micko, in »je Celje prvokrat, kar svet stoji, slovensko igro v svojim gledišu vidilo«.

Bodočih uporabnikov ni motilo, da zeva na Semmeringu še vrzel, preko katere bodo morali še pet let z vozovi in kočijami, in da jih tudi od Trsta loči še osem let. Takrat tudi nihče ni bil pri-pravljen misliti na tiste, ki jim bo železnica odjedla kruh, na obrtnike, ki bodo propadli, ker bo iz daljnih krajev pripeljano blago cenejše, na furmane in brodarje, ki bodo, če bodo dovolj mladi in prožni, prestopili k njej, če pa bodo preveč stari in utrujeni, da bi se učili po novem voziti, bodo med hiranjem kleli novotarijo, življenje in boga ...

Ko danes pregledujemo to iz razsvetljenstva izhajajočo dobo, smo v skušnjavi, da bi rekli, da so se skoraj vse pomembne stvari zgodile približno v tem času ali da so vsaj pognali nastavki in bile zakoličene smeri, ki so nas privedle v moderne čase. Doba je izredno veliko dala in še več obljubljala, bila je kot en sam zanosen vrtinec razvoja znanosti, tehnike, umetnosti, vrenja družbenih odnosov. Odpirale so se nepregledne perspektive napredka, za katere se je zdelo, da se nikjer ne končajo. Premnoge je naglica, s katero so se vrstili dogodki, pustila vse presenečene za seboj. Zdelo se je, da nastaja srečni svet. Kot tolikokrat prej in pozneje se je izkazalo, da gre le za privid, ki je tudi tokrat zbledel ob človeški nepopolnosti, sebičnosti, zlobi in neumnosti. Kar pa nam še nikoli ni preprečilo, da ne bi vedno znova upali, mar ne?



[Nagradna igra]

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

Nagradno vprašanje je:



Katero obletnico uspešnega delovanja je letos praznovalo podjetje SŽ – ŽIP?

a) 30 b) 25 c) 40

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 25. oktobra 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, 28. oktobra 2024**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili s prenosno baterijo PowerBank.

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

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

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

Pooblaščen 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.

Osební 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>.

