

Nova proga

Revija Slovenskih železnic



Tiskarstvo
na železnici

**V Novi Gorici slovesno
odprli prenovljeno
železniško postajo**

Odprtje
kamniške proge

STE ZA STROKOVNO VODENO VADBO?




**LJUBLJANA
ZALOG**


SREDIŠČE
VITALIS

Obiščite športno izobraževalno središče Vitalis, kjer vam nudimo individualne in skupinske funkcionalne vadbe in fitnes, športno diagnostiko, masaže, krio in klasične savne.

Uvodnik

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

druga letošnja številka revije Nova proga prihaja v vaše roke v obdobju, ko Slovenske železnice stopajo v naslednje poglavje razvoja. Modernizacija infrastrukture in trajnostna mobilnost nista več zgolj vizija prihodnosti, temveč postajata vsakdanja realnost. Naša železniška mreža doživlja najboljše posodobitve v zadnjih desetletjih, kar bo pomembno vplivalo na prihodnje generacije potnikov. Gradnja novega Potniškega centra Ljubljana je namreč v polnem teku, prav tako tudi druga vlaganja v nadgradnjo železniške infrastrukture. Konec januarja 2025 je potekalo tudi slovesno odprtje prenovljene železniške postaje v Novi Gorici. Prenova je zajemala nadgradnjo postajnega poslopja, nadgradnjo tirnih naprav ter izgradnjo novega otočnega in bočnega perona z nadstrešnicami. Prenovljena je bila tudi tirna infrastruktura, kjer so bili nadgrajeni tiri in tirne naprave v skupni dolžini 6,82 kilometra. Poleg tega so uredili tudi okoliško degradirano območje. Ob obnovljeni železniški postaji v Novi Gorici je bila tudi obnovljena parna lokomotiva z oznako 118-005.

Slovenske železnice so v letu 2024 dosegle rast števila potnikov. V primerjavi z letom 2023 so prepeljale skoraj 14 odstotkov več potnikov, skupno kar 17,9 milijona. K tej pozitivni statistiki so prispevale izboljšave v železniškem prometu, nova vozna sredstva in privlačne ponudbe za potnike. Kljub obsežnim naložbam v železniško infrastrukturo je rast števila potnikov kazalnik, da potniki vedno bolj prepoznajo železniški promet kot udobno in trajnostno obliko prevoza.

V tej številki posebno pozornost namenjamo tudi zaprtju Železniške tiskarne, ki bo po dolgih letih prenehala z delovanjem. Tiskarna je skozi desetletja odigrala pomembno vlogo pri izdajanju železničarskega gradiva in različnih publikacij ter obveščanju javnosti. V Novi progi si boste lahko prebrali tudi o začetkih kamniške proge, ki je bila za uradni promet odprta 28. januarja 1891, čeprav so pobude za njeno gradnjo prišle že mnogo let pred tem.

Januarja smo pripravili ganljivo presenečenje za malega borca Miloša, ki se bori z redko in hudo genetsko boleznijo, imenovano bulozna epidermoliza. Miloševa največja želja je bila vožnja z vlakom v strojevodski kabini. Uresničila se mu je za njegov šesti rojstni dan. Mladi borec je bil nad izkušnjo izjemno navdušen, njegovo veselje je segalo do neba in še naprej. Ta ganljiva gesta je Milošu, ki se vsakodnevno spopada z bolečinami in omejitvami zaradi svoje bolezni, polepšala dan in mu podarila neprecenljive trenutke sreče.

V Novi progi si boste lahko prebrali tudi, da je v Parizu potekala 39. skupščina evropske regije Mednarodne železniške zveze (UIC), na kateri je bil generalni direktor SŽ Dušan Mes imenovan za novega člana upravnega odbora te regije. Njegovo imenovanje pomeni dodatno priznanje vlogi Slovenskih železnic v evropskem prostoru ter krepitvi mednarodnega ugleda Slovenskih železnic.

Vabljeni k branju!



Tea Šavor



6

V Novi Gorici slovesno odprli prenovljeno železniško postajo – sodobna infrastruktura za boljšo povezljivost



9

Ob obnovljeni železniški postaji v Novi Gorici tudi obnovljena parna lokomotiva



10

Tiskarna je bila prostor, kjer smo soustvarjali zgodbe, ki jih bo ohranil čas



12

Tiskarstvo na železnici



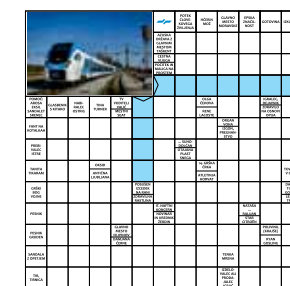
18

Moje sodelovanje z železniško tiskarno



22

Moji spomini na železniško tiskarno



23

Nagradna križanka



24

Izjemna rast števila potnikov na vlakih Slovenskih železnic



27

Generalni direktor SŽ izvoljen v Evropski upravni odbor zveze UIC



28

Ganljivo presenečenje za Miloša, fantka s hudo genetsko boleznijo



30

Odprte kamniške proge



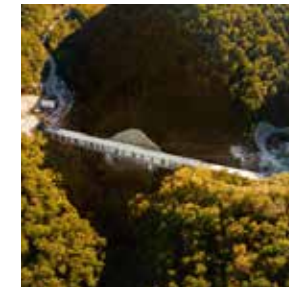
38

Kurenti na Slovenskih železnicah odgnali zimo in pozdravili pomlad



39

Nagradna igra



40

Nepredvideni naravni pojavi bodo ključni pri dokončanju drugega tira



44

Kdor maže, ta vozi!

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, Andraž Koželnik, Majda Železnik, 2TDK, dr. Josip Orbanić, Andreja Špitalar, Mednarodni odnosi, SŽ- Potniški promet

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Andraž Koželnik, Mladen Bogić, dr. Josip Orbanić, DRSI, 2TDK, Društvo Viljem Julijan

Naslovnica: Miško Kranjec

Število izvodov: 7000

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje: Gregor Kukovica

Lektura: Tina Ajd

V Novi Gorici slovesno odprli prenovljeno železniško postajo – sodobna infrastruktura za boljšo povezljivost

Nova Gorica je 31. januarja 2025 slovesno odprla prenovljeno železniško postajo, enega izmed ključnih infrastrukturnih projektov, ki predstavlja pomemben korak k izboljšanju železniškega prometa v tej regiji.

Prenova železniške postaje, vredna 61,7 milijona evrov – od tega je bilo 43 milijonov evrov povratnih evropskih sredstev iz mehanizma za okrevanje in odpornost, je prinesla sodobnejšo in funkcionalnejšo postajo, ki bo prispevala k razvoju mesta in okolice ter izboljšala pretočnost železniškega prometa.

Slavnostni govornik na odprtju prenovljene železniške postaje je bil predsednik vlade dr. Robert Golob, ki je poudaril, da pri obnovi železniške postaje Nova Gorica ne gre le za eno investicijo, ampak za razvoj železniškega omrežja, ki se sočasno dogaja po državi. »Ta investicija potrjuje našo zavezanost, da bomo še naprej investirali v čiste tehnologije, da bomo investirali v prihodnost, ki bo brezogljiva in ki bo spodbujala ne samo javni promet kot tak, ampak razvoj železniškega omrežja po celi državi,« je povedal premier dr. Robert Golob in ob tem dodal, da je bil projekt izveden s koordiniranim delom Ministrstva za kulturo, Ministrstva za infrastrukturo in Urada vlade za Slovence v zamejstvu in po svetu ter podpredsednika vlade Mateja Arčona, s čimer jim je uspelo v sodelovanju z Mestno občino Nova Gorica in Občino Gorica združiti aktivnosti na različnih nivojih, tudi mednarodnem, da bi obe mesti postavili za zgled celotni Evropi.

Zaključek obnove železniške postaje je tudi eden ključnih infrastrukturnih projektov v okviru Evropske prestolnice kulture Nova Gorica – Gorica 2025: »Danes ne odpiramo samo železniške postaje, temveč novo prihodnost za Novo Gorico in Gorico,« je sklenil svoj nagovor predsednik vlade dr. Robert Golob.

Ministrica Alenka Bratušek je dejala, da je z izvedenimi deli novogoriška železniška postaja pridobila zmogljivejšo infrastrukturo, ki bo omogočala večjo funkcionalnost, večjo varnost ter boljšo uporabniško izkušnjo za potnike.

Obnova, ki se je začela decembra 2023, je zajemala prenovo postajnega poslopja, nadgradnjo tirnih naprav ter izgradnjo novega otočnega in bočnega perona z nadstrešnicami. Prenovljena je bila tudi tirna infrastruktura, kjer so bili nadgrajeni tiri in tirne naprave v skupni dolžini 6,82 kilometra. Poleg tega so uredili tudi okoliško degradirano območje.

Projekt nadgradnje železniške postaje je zajemal tudi rušitev obstoječe ter gradnjo nove nakladalne rampe za avtovlake, prenovo signalnovarnostnih, telekomunikacijskih in elektroinstalacijskih naprav ter ureditev sistema za obveščanje potnikov.

Na vzhodni strani železniške postaje, neposredno ob podhodu pod železniško progo, je urejeno novo parkirišče s 66 parkirnimi mesti za osebna vozila, šest parkirnih mest je namenjenih za gibalno ovirane osebe, dve parkirni mesti za taksi ter šest parkirnih mest s predpripravo za električne polnilnice. Urejeno je tudi novo avtobusno postajališče za uporabnike železniških storitev, zgrajena pa je tudi nova dostopna cesta dolžine 250 metrov, ki se preko obstoječega cestnega priključka naveže na Erjavčevo cesto.



Po prenovi bo Železniška postaja Nova Gorica namenjena izključno potniškemu prometu, medtem ko se bo tovorni promet preselil na drugo lokacijo, kar je poudarila tudi ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek.

Postaja je bogatejša za sodoben podhod, ki potnikom omogoča varen in enostaven dostop do peronov. Novozgrajeni podhod, dolg nekaj več kot 57 metrov in širok 10 metrov, je opremljen z dvigali in stopnišči ter povezuje Trg Evrope z Novo Gorico. Tako potnikom omogoča dostop z obeh strani železniške postaje.



Ob obnovljeni železniški postaji v Novi Gorici tudi obnovljena parna lokomotiva

Parna lokomotiva z oznako 118-005 je na svoj poseben način kot železniško vozilo preteklosti izpopolnila okolico novogoriške železniške postaje proti koncu 20. stoletja. Lokomotivo so izdelali leta 1922 v italijanski tovarni OM (ita. Officine Meccaniche E Navali Di Napoli, slo. Strojne tovarne in ladjedelnica v Neaplju). Uprava italijanskih železnic je po koncu prve svetovne vojne po vzoru lokomotiv serije 740 (predstavnico omenjene serije lahko vidimo v Postojni) izdelala normalnotirne tenderke z oznako italijanskih železnic FS 940. Po mnenju poznavalcev veljajo s tehničnega vidika za najboljše italijanske tenderke. Tenderko serije 940 so dobili tako, da so seriji 740 odvzeli tender in novi lokomotivi dodali vodne rezervoarje na levo in desno stran parnega kotla ter ji kot nahrbtnik obesili za strojevodsko hišico shrambo za premog. Dodali so ji še vodilno os pod strojevodsko hišico. V vseh ostalih dimenzijah sta lokomotivi popolnoma enaki, 940 pa je postala okretnejša, saj je lahko enako dobro vozila naprej in nazaj (in je pri tem tender ni oviral). Imela je le manjše zaloge vode in premoga v primerjavi z lokomotivo serije 740. Ob izdelavi je bilo nekaj tenderk serije 940 namenjenih za vožnjo na progi Trst–Gorica–Podbrdo za potniške in lažje brzovlake. Po drugi svetovni vojni so na našem ozemlju ostale še štiri lokomotive, ki so pod oznako JDŽ 118 približno do leta 1958 aktivno vozile po Sloveniji, kasneje pa so jih kasirali. V osemdesetih letih prejšnjega stoletja so po izmenjavi muzejskih vozil med Italijo in Slovenijo, Slovenske železnice (tedaj imenovane Železniško gospodarstvo Ljubljana) za muzejsko zbirko Železniškega muzeja Slovenskih železnic pridobile lokomotivo FS 940.015 in ji dodelile oznako 118-005. V začetku leta 2025 je lokomotiva dočkala obnovo, ki so jo realizirali sodelavci podjetja SŽ–VIT, d. o. o., – Delavnica Divača (delovišče Nova Gorica). Njim in vsem ostalim sodelujočim se v Železniškem muzeju Slovenskih železnic zahvaljujemo za sodelovanje.

Literatura in viri:

Kumar, Stane: Slovenske muzejske lokomotive (1984)
arhiv Železniškega muzeja Slovenskih železnic



Tiskarna je bila prostor, kjer smo soustvarjali zgodbe, ki jih bo ohranil čas

Zgodovina tiskarne in knjigoveznice Slovenskih železnic sega v začetek 20. stoletja z ustanovitvijo samostojnega oddelka za tisk voznih kart s sedežem v Ljubljani v okviru državnih železnic. Zaradi potreb trga in povečanega števila potnikov se je oddelk voznih kart širil in dopolnjeval. Po letu 1940 je bil ustanovljen še oddelk litografije. Leta 1948 pa je bil izdan odlok o osamosvojitvi tiskarne z imenom Tiskarna Ljubljana. V naslednjih letih so se ustanovili še novi oddelki, zaradi zadovoljevanja potreb Slovenskih železnic po tiskovinah se je kupila dodatna grafična oprema. Tiskarna je bila ključna za tisk voznih kart (dobavljali smo jih po vseh republikah Jugoslavije, razen na Hrvaško, oni so imeli namreč svojo tiskarno), izvedbo železniških voznih redov, tehnične dokumentacije, internih publikacij ter drugih materialov, ki so jih potrebovali zaposleni v različnih oddelkih SŽ. Od zunanjih naročnikov pa je bil največji Delamaris, za katere smo delali ovitke za pločevinke rib, tiskali pa smo tudi obrazce za Državno založbo, Kemofarmacijo, nalepke za Jadrolinijo, nalepke za Laško pivo, Rdeči križ ... V letih delovanja smo bili priča hitremu napredku in razvoju grafične, tiskarske in medijske stroke.



Leta 1987 sem se v tiskarni SŽ zaposlila kot knjigovez. Takrat nas je bilo zaposlenih 89 delavcev. Vsak posameznik je s svojim trudom in strokovnostjo prispeval k uspehu te ustanove, ki je dolga leta skrbela za izdelavo visokokakovostnih tiskovin in vezav za različne namene. Naš delovni vsakdan je bil prežet z ustvarjalnostjo in iznajdljivostjo. Pred nas so bile postavljene visoke tehnološke zahteve, mi pa smo razpolagali le z nekoliko zastarelo strojno opremo. Vsaka naloga je zahtevala natančnost, kreativnost in skrb za podrobnosti, kar smo z veseljem izpolnjevali. Izdelava voznih kart in voznih redov je bila naša osnovna naloga. Poseben izziv so nam bile specialne vezave, pa izdelava vzmetnih hrbtšč, diplomskih nalog, različnih podpisnih map in škatel po naročilu. Bili smo dobra ekipa. Drug drugemu smo stali ob strani in si pomagali. Z dodatnimi storitvami pri zunanjih naročnikih smo pripomogli k prepoznavnosti in poslovni uspešnosti tiskarne.

Leto 1999 nam je prineslo velike spremembe. Preselili smo se v Zalog. Ostalo nas je le še 45. Kljub manjšemu številu zaposlenih smo delo opravljali z enako predanostjo. Z natančnostjo in izkušnjami so zaposleni zagotavljali, da so bile knjige, brošure, bloki, koledarji in drugi materiali estetski, trpežni in funkcionalni.

Hiter razvoj grafične in medijske stroke je od zaposlenih zahteval nenehno izobraževanje in spopadanje z novostmi. Tudi sama sem se zavedala, da je uspeh lahko le ob učenju, spoznavanju novih tehnologij ter uvajanju novosti v delovni proces. Čeprav je bilo mnogokrat naporno, sem se tudi sama podala na pot iskanja novih znanj. Danes sem ponosna na prehojeno pot.



Leto 2007, ko smo dobili evro, se je pri nas začelo že novembra 2006, saj smo morali vse listne in kartonske vozne karte in vse dokumente, na katerih so bili označeni tolarji, ponovno natisniti z evri. Poleg rednih del, ki so se delala v decembru vsako leto (nov vozni red in koledarji), smo se v tiskarni pripravljali za takojšnji prehod iz tolarjev v evre. Tega je bilo ogromno in v delo smo bili vpeti vsi zaposleni, tudi sodelavke iz režije so pomagale v proizvodnji. Delali smo po cele dneve in tisto leto smo imeli prav poseben »veseli december« že novembra.

Ko nismo več tiskali vozovnic, smo morali delo iskati na trgu. Premagali smo tudi to oviro. Vztrajno in trmasto smo nadaljevali delo. Leta 2008 sem prevzela vlogo šefinje tehnične in komercialne službe, kar mi je omogočilo, da sem bila še bolj vpeta v vodenje in razvoj tiskarne. Leta 2020, ko sem postala direktorica, je bilo zaposlenih le še 10 delavcev. Danes nas je ostalo zgolj šest. Majhna, a izjemno predana ekipa, ki kljub izzivu ohranja vrednote, na katerih je tiskarna slonela več kot stoletje. In zdaj bodo stroji utihnili, še zadnji delavci se bomo razkropili in poiskali delo drugje. Z zapiranjem tiskarne se zaključuje majhno poglavje SŽ. Ostajajo pa nešteti spomini. Naša tiskarna je bila več kot le prostor dela, bila je simbol predanosti, sodelovanja in delček zgodovine Slovenskih železnic.

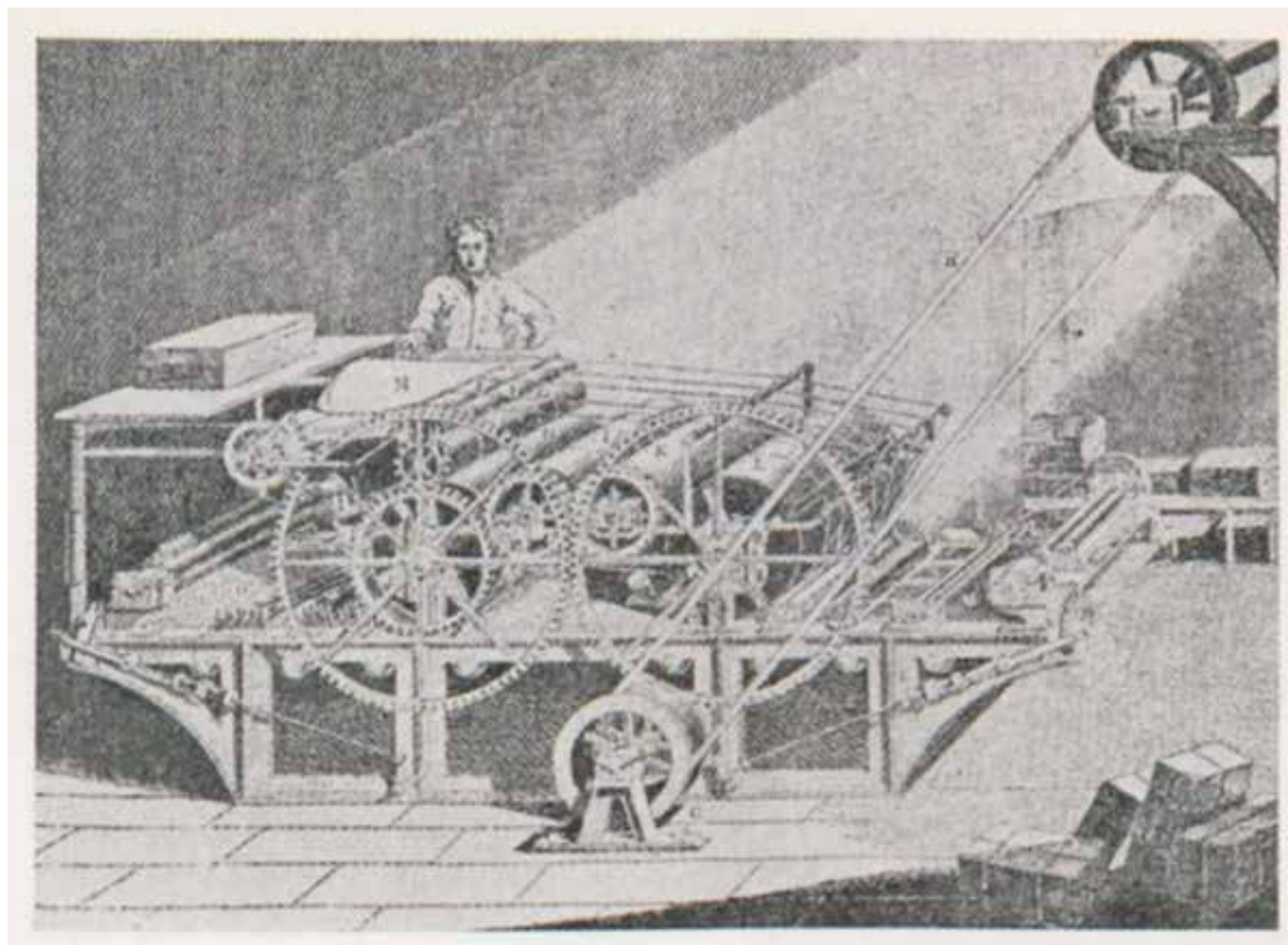
Ob tem žalostnem koncu tiskarne se iskreno zahvaljujem vsem, ki so skozi leta prispevali k uspešnemu delu in napredku tiskarne in knjigoveznice. Vaša prizadevnost, ustvarjalnost in strokovnost so bili temelji, na katerih je tiskarna gradila svojo prepoznavnost. Hvala vsem nekdanjim in zdajšnjim sodelavcem za vsa skupna leta, prežeta s trudom, a tudi smehom in prijateljstvom. S ponosom gledam na vse, kar smo ustvarili, in na vse ovire, ki smo jih premagali. Tiskarna ni bila le kraj dela, bila je prostor, kjer smo soustvarjali zgodbe, ki jih bo čas ohranil.

In ena majhna iskrica, zgodba, ko še ni bilo mobilov ... Čakali smo, da bo stranka prinesla v vezavo magistrsko delo. Minila je šesta ura, minila deseta ura zvečer. Mi pa smo še kar čakali, da opravimo obljubljeni del. In tako smo čakali vso noč. Stranka je prišla v zgodnjih jutranjih urah. Nismo se jezili, opravili smo delo in ob dogovorjeni osmi uri izročili zvezano magistrsko delo.

Čeprav se naša vrata zdaj zapirajo, ostaja v nas neizbrisani pečat tega obdobja. Vsak posameznik je prispeval delček v tej zgodbi. Nekaj je bilo grenkih, veliko pa veselih. Naj gre naša tiskarna v zgodovino z mislijo, da smo skupaj dosegli nekaj izjemnega, nekaj, kar bo za vedno ostalo zapisano v naših srcih. Hvala vsem, ki ste bili del te poti.

Tiskarstvo na železnici

S prihodom Južne železnice (Südbahn) leta 1857, ki je povezovala Dunaj, Ljubljano in Trst, se je povečala potreba po informacijskih materialih, povezanih z železnico. Tiskati je bilo treba vozne rede in vozovnice, reklamne in ostale plakate ter različna navodila za osebje. Sprva so takšne publikacije nastajale v komercialnih zasebnih tiskarnah, vendar je ogromen železniški sistem zahteval večjo učinkovitost, hitrost in racionalnost, kar je vodilo v ustanovitev železniških tiskarn. Tiskarski stroji in drugi tiskarski ter tehnični pripomočki so v 19. stoletju že rojevali novo kakovost tiskanja. Po zaslugi Nemca Friedricha Königa so stekli prvi cilindrični tiskalni stroji in v Angliji so njegove iznajdbe primerno dopolnili ter leta 1825 izdelali prvi mehanično gnani zaklopni tiskalni stroj, saj so bila prizadevanja pospeševalcev tiskarske tehnike osredotočena predvsem v iskanje načina, kako bi posneli črkovni stavek, da pri tem ne bi bilo treba tiskati z dragocenim stavnim gradivom, temveč s pomočjo njegovih odlitkov na primerne matrice. Izboljšave na področju stereotipije so pripomogle tudi k nadaljnjemu razvoju tiskalnih strojev. Z uporabo principa stereotipije je leta 1846 Anglež Applegath skonstruiral prvi rotacijski tiskarski stroj, ki je do leta 1862 tiskala londonski časnik Times. Za razliko od Königovega cilindričnega tiskalnega stroja, pri katerem je s papirjem vrteči se valj odtiskoval besedilo z ravno ležečega stavka, je bil ta pri rotacijskem tiskalnem stroju v obliki posnetka v matrico tudi nameščen na valju.

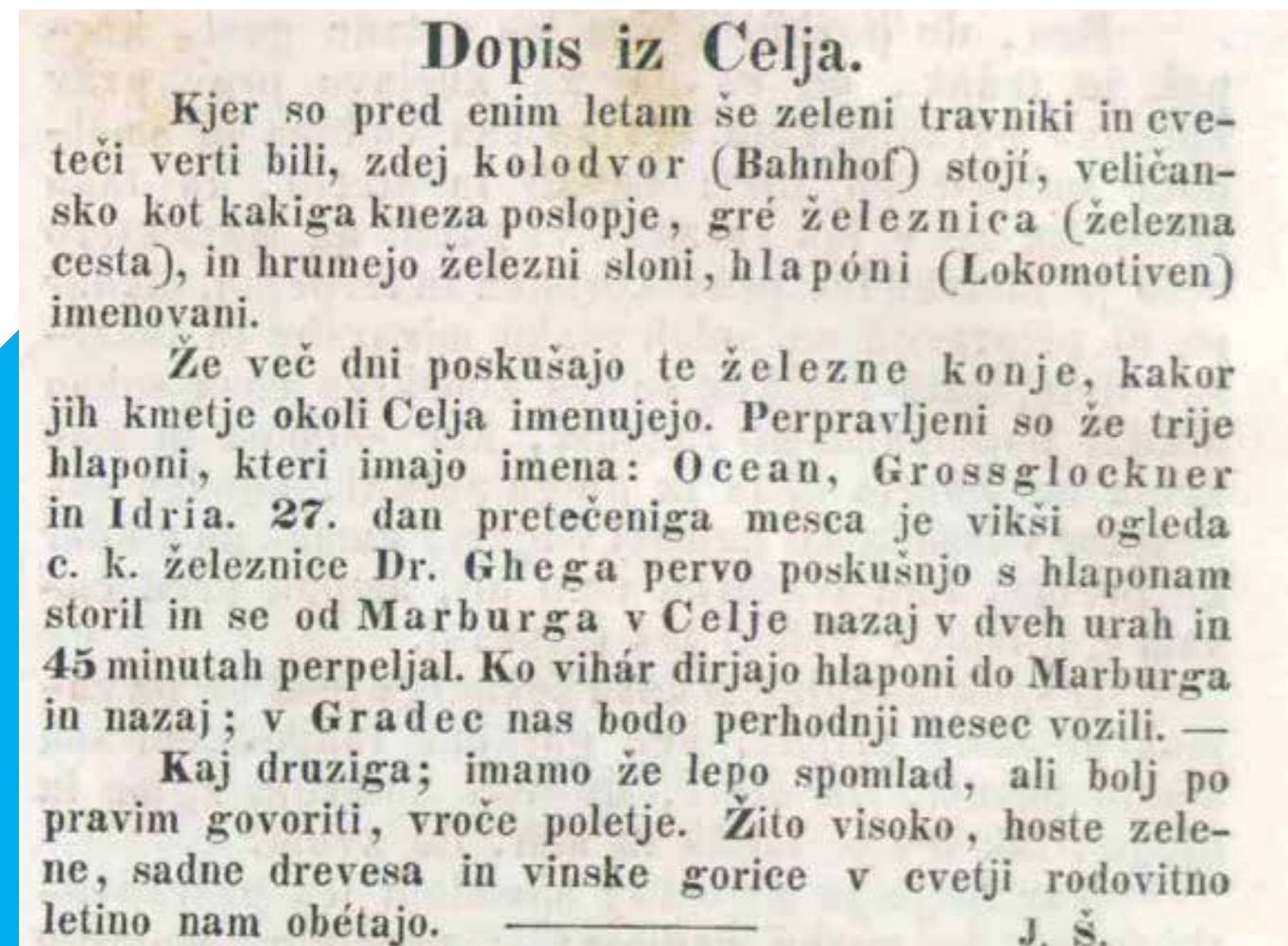


Applegathov tiskarski stroj iz leta 1832. Vir: Branko Berčič, Tiskarstvo na Slovenskem.

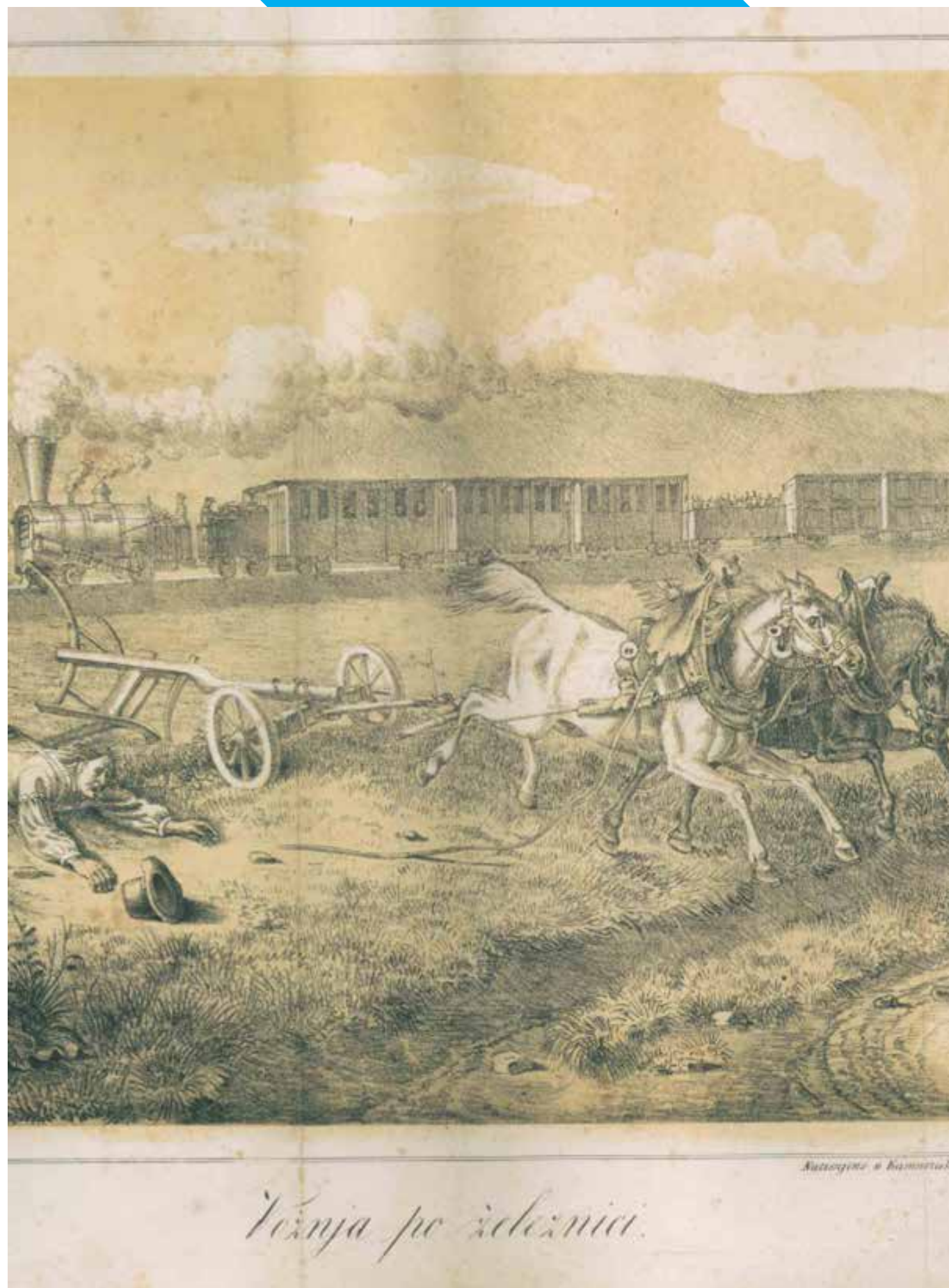
Okrog leta 1873 je bil izboljšan rotacijski tiskarski stroj z vlažilnim in zgibalnim aparatom, leta 1878 pa je bil izdelan prvi spremenljivi tiskarski stroj, pri katerem so lahko format tiskov po potrebi spreminjali. Leta 1890 je bil vpeljan rotacijski tiskalnik »dvojček«, od Waltherjevega štiristranskega je prišlo do 16-, 32- in 64-stranskih tiskarskih strojev, uredili so pnevmatične transportne naprave za papir, uvedli več barvilcev, povečala se je obratovalna hitrost strojev, rasla je njihova zmogljivost itd.

Sam razvoj tiskarstva se je v 19. stoletju resnično razvijal dinamično in sledil potrebam trga. Tiskanje pa je bilo tudi ključni element razvoja železniškega prometa. Omogočilo je namreč učinkovito komunikacijo, promocijo in organizacijo železniškega sistema, hkrati pa je, tako kot železnica, imelo pomemben vpliv na širšo družbo.

Južna železnica je najverjetneje večino tiskovin za lastne potrebe natisnila v lastni tiskarni, vendar je verjetno za nekatere večje projekte naročala tiskovine tudi pri drugih specializiranih tiskarnah. Južna železnica je bila namreč velika železniška družba, ki je zajemala obsežno omrežje prog. Težko je verjeti, da bi vsak tisk naročali zgolj v lastni tiskarni. Na fotografiji spodaj je razviden dopis, ki je bil objavljen v Kmetijskih in rokodelskih novicah o prihodu prvih »železnih konj« Ocean, Grossglockner in Idria v Celje. Arhitekt železniške proge Dunaj–Trst dr. Ghega se je 27. aprila 1846 s parno lokomotivo odpravil na ogled proge Maribor–Celje in je za vožnjo v obe smeri potreboval dve uri in 45 minut. Takšen reklamni material najdemo tudi v drugih tiskovinah, ki niso povezane s centralno tiskarno na Dunaju. Spodaj je primer slike J. Seelanda iz leta 1846, ki je bila natisnjena v kamnotiskarni Jožefa Blaznika. Če podrobneje pogledate fotografijo, boste na desni strani spodaj v majhnem tisku videli zapis: natisnjeno na kamnotisku. Jožef Blaznik je eden največjih tiskarjev 19. stoletja na Kranjskem. Iz njegove tiskarne so prišli Krst pri Savici in Poezije Franceta Prešerna, pesniški almanah Kranjska čbelica, Linhartov Ta veseli dan ali Matiček se ženi, Vodnikove Pesmi za pokušino in Kuharske bukve, Bleiweisovo Slovensko berilo, med drugim je tiskal tudi časopis Kmetijske in rokodelske novice.



Kmetijske in rokodelske novice, Dopis iz Celja, 13. maj 1846, str. 3.



Konj se ustraši vlaka in vrže kmeta na tla. Vir: Kmetijske in rokodelske novice, Vožnja po železnici, 19. april 1848, avtor J. Seeland.

Tri leta po prihodu prvega »železnega konja« v Celje je ta prvič 18. avgusta 1849 (na 19. rojstni dan cesarja Franca Jožefa) pripeljal v Ljubljano in navdušil vse zbrane. Vlak, ki so mu kmetje nadeli ime Luka Matija, je prišel v Ljubljano ob treh popoldne in je za vožnjo iz Celja s postanki porabil štiri ure in pol. Uradno odprtje proge Celje–Ljubljana je potekalo 16. septembra 1849 na kolodvoru v Ljubljani, ko sta bila vlaka Ljubljana in Triglav ob grmenju topov z gradu sprejeta z veliko častjo. Zvonovi, ki so zvonili v vseh cerkvah, so javljali začetek svečanosti in pomembnega trenutka. V notranjosti kolodvora je čakala ogromna množica civilnega prebivalstva ter mogočno število posvetne in duhovne gospode. Za sam vstop na otvoritev so natisnili tudi vstopnice oziroma Eintrittskarten. Ob tem se pojavlja vprašanje, kje so natisnili te vstopnice. So bile natisnjene na Dunaju in pripeljane v Ljubljano ali pa so jih natisnili v Ljubljani in okolici?



Vstopnica za otvoritveno svečanost odprtja proge Celje–Ljubljana. Vir: www.kamra.si, vstopnica je bila objavljena tudi v Kroniki slovenskih mest, št. 4, leto 1934, str. 272.

Prva svetovna vojna in njen konec sta prinesla mnoge spremembe na gospodarskem, političnem in družbenem področju. Konec je bilo z velikimi imperiji, kot so Nemško cesarstvo, Osmansko cesarstvo in Avstro-Ogrska, katere del je bilo slovensko ozemlje. Na tem območju je nastala nova država, sprva imenovana Država SHS, nato Kraljevina SHS in do druge svetovne vojne Kraljevina Jugoslavija. Vojna je povzročila ogromno materialno uničenje in je dobro pretresla različne gospodarske panoge, med drugim tudi železnico. Propadla je stara ureditev, ki je veljala pod Avstro-Ogrsko, in železnico je bilo treba na novo organizirati. Nova država je združila železnice na svojem ozemlju v Državne železnice SHS, razen zasebne Južne železnice, ki je trdoživno vztrajala do leta 1924, ko so jo ukinili. Njene proge, vozniki in drugo imetje so postopoma prevzele nasledstvene države. Z novo organizacijo železnic je bilo treba poskrbeti tudi za vse tiskovine, od voznih redov do vozovnic, zaradi česar je takratna direkcija železnic leta 1920 ustanovila tiskarski obrat na Kolodvorski v Ljubljani. Kot je razvidno iz nekaterih virov, pa tiskarna na Kolodvorski ni bila edina, ki je tiskala stvari za železnice. Ena takšnih tiskarn, ki je tiskala razne brošure in tiskovine za potrebe železniške službe, je bila Tiskarna Sava v Kranju. Iz njihove tiskarne je recimo prihajal Uradni list državnih železnic in železničarski mesečnik Zadrugar, ki je izhajal med letoma 1932 in 1933.



Obrat na Kolodvorski je nemoteno deloval vse do druge svetovne vojne. Od večjih predvojnih nesamostojnih tiskarskih obratov sta se bolj ali manj osamosvojili poštna in železniška tiskarna. Najprej Tiskarna državnih železnic in pozneje Železniška tiskarna. Po vojni leta 1945 se je tiskarna zelo spremenila, prišle so nove tehnologije in pojavile so se nove potrebe, ki so se z vsakim dnem večale ter zahtevale razširitev proizvodnje, vzporedno z njo pa se je večala tudi potreba po boljši kakovosti tiska. Proizvodnjo je bilo treba prenoviti in jo najmanj podeseteriti. Prvi direktor tiskarne je postal Milan Košir, ki je ob deseti obletnici uradne ustanovitve leta 1957 dejal, da je bila težka naloga tiskarno spraviti na zelen nivo, saj so se soočali s prostorsko stisko, prav tako pa ni bilo dovolj črkovnega materiala. Primanjkovalo je tudi kvalificiranega strokovnega kadra.



Tiskarna se je od leta 1947 dalje začela močno širiti in izpopolnjevati. Mimo knjigotiska so ustanovili še litografski oddelek, tiskarno vozniških kart in knjigovoznico. Prvotno je tiskarna razpolagala s šestimi stroji za knjigotisk, s po enim strojem za litografijo in za ofsetni tisk ter s 15 tiskalniki za vozne karte. Kasneje je nabavila še dva stavna stroja, tiskalni stroj, dva rezalna in zgibalni stroj ter kopirno aparaturu za litografijo. Ko se je leta 1962 od podjetja ločila in osamosvojila zagrebška tiskarna vozniških kart, se je ta tiskarniški oddelek reorganiziral in nadalje deloval z devetimi tiskalniki, katerih letna zmogljivost je znašala 90 milijonov vozovnic. Železniška tiskarna je nato poleg železniških tiskovin začela tiskati vozovnice za pomorski, rečni in avtobusni potniški promet. Izdelovali so še mnoge vrste etiket v ofsetnem tisku in razne druge drobne tiske, tiskovine, večje število časopisnih periodičnih tiskov ter mnoge prospekte, brošure in dru-

ge knjižne tiske. V 70. letih prejšnjega stoletja je bilo zaposlenih nekaj več kot sto ljudi. Železniška tiskarna je vse do razpada Jugoslavije delovala kot del Jugoslovanskih železnic. Zaradi svojega strokovnega in dobrega dela je bila znana po vseh državah bivše Jugoslavije, saj je tiskala vozovnice za celotno jugoslovansko železniško omrežje, poleg tega pa še za Jadransko linijsko plovbo, Jugoslovansko rečno brodarstvo, za avtobusni promet Slovenije, Vojvodine, dela Srbije, Hrvaške in Makedonije, za jezerski promet, Rdeči križ itd.

Razpad Jugoslavije in osamosvojitve Slovenije sta v družbeno gospodarsko okolje prinesla spremembe, ki so seveda vplivale tudi na Železniško tiskarno. Prišlo je do spremembe trga, saj se je s padcem Jugoslavije zmanjšal tradicionalni trg, kar je pomenilo, da je bilo treba iskati nove rešitve in širiti ponudbo skladno z novimi razmerami. Seveda se je s tem, ko so se pojavili novi trgi, povečala tudi konkurenca s strani drugih tiskarjev. Da bi tiskarna ostala konkurenčna in zadovoljila zahteve strank po hitrih ter kakovostnih tiskovinah, se je bilo treba nenehno posodabljati in držati korak s časom. V letih po osamosvojitvi je bilo na ljubljanskem območju 14 velikih tiskarn, od katerih jih je 12 sčasoma prenehalo delovati, predvsem v luči izgube jugoslovanskega trga. Od dveh večjih tiskarn, ki sta se kljub drastičnim spremembam obdržali, je bila Železniška tiskarna. Večino tiska je predstavljal posel z matičnim podjetjem Slovenskih železnic, ki je bil tako velik, da se je morala tiskarna leta 1999 zaradi prostorske stiske preseliti v Zalog. V nekaj odstotkih pa je tiskarna svojo ponudbo in posel razširila na nova področja ali obdržala stare naročnike, kot je družba Delamaris. Leto 2010 je bilo za slovensko tiskarsko panogo eno najslabših in je prizadelo tudi Železniško tiskarno. Prišlo je do izgube naročil za Delamaris, Kolinsko in Drogo, ki so svoje znamke oddali na druge trge s cenejšo delovno silo.



Napredek digitalizacije je močno vplival na tiskarsko panogo, saj so se potrebe po tiskanih materialih s prehodom na digitalne platforme močno zmanjšale. Prihod novih tehnologij, kot je digitalni tisk (omogoča hitrejšo in kakovostnejšo izvajanje manjših naklad ter večjo prilagodljivost), je na trgu povzročil velike spremembe. Digitalna distribucija vsebin danes omogoča takojšen dostop do informacij, kar je še dodatno vplivalo na potrebe po tiskanih medijih. Mnoge spremembe, ki se dogajajo na trgu, so z leti pripeljale tudi do tega, da je postala Železniška tiskarna nerentabilna.

Letos bo tako prenehala delovati tiskarna z več kot 100-letno tradicijo. Tiskarna je skozi desetletja tiskala vozovnice, vozne rede in druge dokumente, povezane z železnico, s svojim delom pa je zaznamovala širšo družbo.

Moje sodelovanje z Železniško tiskarno

Tiskarna je bila v preteklosti pomemben člen delovanja naših železnic. Ena od značilnosti železniške organizacije je namreč, da ima veliko predpisov, obrazcev, tiskovin, vozniških redov, službenih obvestil, internih glasil in drugih publikacij, ki jih uporablja veliko število zaposlenih, strank in drugih. Poleg tega gre za posebno stroko (v bistvu več strok) in tiskarji morajo tesno sodelovati z avtorji, da ne pride do napak pri vozniških redih, vozovnicah, predpisih, dokumentih itd. Pomemben element je tudi distribucija tiskanega materiala, zlasti vozovnic, obrazcev, pravilnikov, navodil itd. Uporabniki jih morajo dobiti točno in pravočasno. Vse to je zahtevalo, da je tiskarna pravzaprav del procesa dela železnice. Vozovnice in drugi obrazci so imeli vrednost kot denar in je zanje veljal poseben režim tiskanja, nadzora, distribucije in hranjenja. Bili so oštevilčeni in vse se je moralo ujemati do centa. Uporabljali so se v notranjem in mednarodnem prometu in ni smelo biti napak. Podobno je z vozniškimi redi in voznorednimi pripomočki.

Moje intenzivnejše sodelovanje z našo tiskarno se je začelo ob osamosvajanju leta 1991, ko sem bil šef Službe za raziskavo trga ŽG Ljubljana in potem šef Službe za potniški promet SŽ. Ob osamosvojitvi smo morali na hitro zamenjati številne obrazce, vozovnice, predpise in drugo in s strani navedenih služb in tedanjega Področja za trženje sem bil v to zelo vključen. Tiskarna je delovala v upravni stavbi na Kolodvorski ulici 11 v Ljubljani, bila nam je zelo blizu in z njo smo bili v stalni povezavi. S tedanjim vodstvom, direktorjem Herbertom Jegličem ter Alojzom Ernestlom in Janijem Brezovarjem, ki je pozneje postal direktor, smo se pogosto sestajali na sestankih in operativno ter sproti urejali vse potrebno.

Posebna situacija je nastala leta 1993, ko je nastopil novi direktor Slovenskih železnic Marjan Rekar. Tedaj sem bil šef Službe za potniški promet. Bili smo v težkem gospodarskem položaju in novi direktor je imel nalogo spraviti SŽ na zeleno vejo. To mu je s tedanjo ekipo, v kateri sem imel pomembno vlogo, tudi uspelo. Na samem začetku je postavil splošni cilj zmanjšanja stroškov za 30 % in kolikor se da povečanje prihodkov. Analizirali smo vse stroške, med katerimi so bili stroški tiskanja pomembna postavka. Že prej smo določene zadeve poskušali tiskati pri drugih tiskarnah. Nekaj smo prihranili, vendar so se stroški distribucije in reklamacij povečali in nismo dosegli zelenega cilja, kakovost pa je bila slabša. Postavljena je bila zahteva, da poiščemo več ponudnikov in izberemo najcenejšega. Tedaj je bila tiskarna v veliki težavi, ker so le oni vedeli, kaj točno so zahteve in koliko to stane. Mnoge tiskarne so bile tedaj brez naročil in so ponujale nizke cene, samo da dobijo delo. Mi smo se tega problema zavedali in vztrajali, da bi morala imeti naša tiskarna določeno prednost pri izbiri. Kljub temu so morali dati primerljivo ponudbo. V pogoje razpisa smo vključili vse potrebno, vključno z vso logistiko vozovnic in obrazcev, česar zunanji izvajalci niso obvladali v zadostni meri in so posli v glavnem ostali v naši tiskarni. Ob rekonstrukciji poslovne stavbe je padla odločitev, da se tiskarna preseli na novo lokacijo v Zalog. To je nekoliko otežilo komunikacijo in organizacijo, a smo se postopoma navadili.

Ker sem veliko pisal za Novo progo in napisal tudi nekaj knjig, smo imeli pogoste stike in smo ves čas zelo lepo sodelovali. Natisnili so mi knjige Istrske železnice (1993), Osamosvojitve Slovenskih železnic (1996) ter Razvoj elektrovlake na Primorskem in v Sloveniji (2013). Želja je bila, da bi natisnili tudi monografijo Legendarni vlak gomulka, a bo treba zdaj poiskati drugo rešitev.

Tiskarna je leta 2001 moje pomembnejše znanstvene, strokovne in poljudne članke zvezala v dva zvezka za knjižnico Slovenskih železnic.

Slovenske železnice so med prvimi vzpostavile Sistem vodenja kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001 in pridobile certifikat kakovosti leta 1997. Potem so certifikate dobile še vse družbe v sestavi SŽ, med njimi tudi Železniška tiskarna – leta 2001. Kot vodja projekta kakovosti in Centra za kakovost sem tedaj s tiskarno tesno sodeloval.

Tudi z dosedanjim direktorico Majdo Železnik in Urošem Železnikom smo lepo sodelovali. Sem zbiratelj raznih železniških zadev in imam večjo zbirko železniških koledarjev, vozovnic in drugega. Zlasti so me pritegnile kartonske vozovnice

tipa Edmondson, ki so ikona vseh vozovnic. Precej so mi pomagali, da jih ohranimo v čim večjem številu in upam, da bo to ostalo kot naša pomembna dediščina. Te vozovnice so bile v predračunalniški dobi eden najzanimivejših produktov Železniške tiskarne. Imajo poseben čar in tehnologijo tiskanja. Ljudje so jo radi imeli v žepu. Obstaja celo šaljiva pesem:

- *Beži Jankec, beži Jankec,*
- *Zug ti bu pobegel,*
- *Naj pobegne, naj pobegne,*
- *Karta mi je v žepu.*

Železniška tiskarna je natisnila na milijarde teh vozovnic. Tiskali so jih za celotne Jugoslovanske železnice in zunanje naročnike, tako da so jih npr. leta 1955 natisnili 106 milijonov. Tiskali so jih za redni promet in razne posebne priložnosti. Ko obiščemo Železniški muzej v Ljubljani, nam jo še vedno dajo kot vstopnico – z vtisnjenim datumom in preluknjano. Za spomin! Prilagam del svoje zbirke kartonskih vozovnic.

Zavedamo se novih časov in digitalne dobe, ko tiskanih nosilcev ni toliko kot nekoč. A kljub temu bodo še obstajali. Z nostalgijo spremljamo zadnje trenutke Železniške tiskarne in žal nam je, da je več ne bo. Bila je namreč najstarejša pri nas in delovala je več kot stoletje. Bila je več kot le tiskarna – ustvarjala je spomine, vrednost in dediščino.

Dodal bi še zanimivost. Ko smo se leta 1993 pogovarjali o nadaljnjem sodelovanju z Železniško tiskarno, sem izvedel, da je dolgoletni direktor Herbert Jeglič vrhunski rokometni sodnik. S Štefanom Jugom sta bila dolgo časa med najboljšimi na svetu. Dvakrat je sodil na olimpijskih igrah, in sicer leta 1988 v Seulu in leta 1992 v Barceloni. V Sydneyju leta 2000 in Atenah leta 2004 je bil tehnični delegat. Ne vem, če je bil še kakšen železničar aktivni udeleženec olimpijskih iger? Sodil je še na enajstih svetovnih prvenstvih, od mladink do moške članske kategorije. Na svetovnem prvenstvu leta 1990 na Češkoslovaškem sta z Jugom sodila v finalni tekmi med Švedsko in Sovjetsko zvezo. Bil je tudi član komisije Mednarodne rokometne zveze za pravila in sodnike. Je častni član Rokometne zveze Slovenije in je prejemnik Bloudkove plakete leta 1989.

Jeglič je bil direktor tiskarne od leta 1981 do leta 2008. Posle je prevzel od prejšnjega direktorja Milana Koširja, ki je bil dolgoletni povojni direktor. Po Jegliču je direktorsko funkcijo prevzel Janez Brezovar (do leta 2020) in potem Majda Železnik.



Herbert Jeglič (drugi z leve) in Štefan Jug kot sodniški par (<https://old.slovenskenovice.si/sport/drugi-sporti/slovensko-sojenje-je-dalec-od-vrhunskega>, 18. julij 2016)

Moji spomini na Železniško tiskarno

Avtor tehle vrstic se je zaposlil na železnici jeseni leta 1977. Sprejeli so ga v Biro za raziskavo tržišča – danes bi rekli v marketing. Ker je bil naš oddelek zadolžen tudi za kontrolo tiskanih voznih redov, namenjenih postajam, in potem njihovo distribucijo, sem imel kar precej opravka z našo tiskarno. Ta je bila takrat v poslopu naše direkcije na Kolodvorski 11. Stroji in knjigoveznica so bili tam, kjer je zdaj Služba za nepremičnine. V prostoru, kjer so zdaj pisarne Trženja nepremičnin, je bila ročna stavnica in stroji za tiskanje kartonskih vozovnic, pol nadstropja više pa knjigoveznica in stavni stroji Linotype, kjer so strojni stavci s pomočjo medeninastih črk natipkali cele vrstice, ki so jih potem vlili v cink in nato sestavili v stran. Sam sem bil nekaj časa tudi novinar pri Novi prog in sem hodil tja dol po krtačne odtise, da smo še enkrat prebrali, če so stavci vse prav napisali, in po potrebi predlagali korekture (krtačni odtisi se imenujejo tako zato, ker so spodaj, v ročni stavnici, celo stran npr. Nove proge sestavili v lesenem okvirju in povezali, potem pa z valjčkom na tanko namazali s tiskarsko barvo, stran pokrili s papirjem in z lahnimi udarci s krtačo po njem dobili prvi odtis – »krtačni odtis«, ki smo ga prejeli v nadaljnjo obravnavo. Pri tem je bilo treba paziti, da sveže barve nisi dobil na prste – zelo težko se je dala umiti ...)

Tehnični vodja, pisal se je Ernestl, h kateremu smo morali na dogovor o kakšnem izdelku, pa je bil lociran popolnoma drugje. Do njegove pisarne v prvem nadstropju so vodile strme temačne lesene stopnice, h katerim si vstopil skozi vrata, ki danes vodijo v vratarsko ložo (ta je bila takrat ob nasprotni steni vhodne avle). Poleg Ernestlove pisarne je bila še ena za računovodkinjo in še druga, kjer sta delala montažerja – na veliki, stekleni, od spodaj osvetljeni mizi sta z ostrimi nožki izrezovala like ali fotografije iz prozorne folije in jih nato montirala v poskusno stran. V teh prostorih je zdaj vložnice.

Na tiskarno pa imam prijetne spomine tudi iz otroštva: ker je bila moja mama, samohranilka, dopoldne v službi, sem bil čez dan pri teti, ki je bila v tretjem nadstropju hiše točno nasproti zadnjega zidu naše direkcije. To veliko dvorišče oziroma atrij, ki ga z vseh strani obdajajo večnadstropne stavbe, deli na železniški in neželezniški del visok zid, tako širok, da smo otroci lahko hodili po njem. Vsak dan sem z okna kuhinje gledal odbojko, ki so jo na peščenem dvorišču igrali delavci tiskarne med malico. Mislim, da so začeli ob 10h in igrali pol ure. Ob omenjenem zidu je bilo standardno igrišče s permanentno postavljenom mrežo. Neznansko mi je bilo lepo, ko sem jih opazoval. Bili so dobri in so kdaj popoldne tudi tekmovali s kakšnim gostujočim moštvom. Posebej se spominjam vitkega možaka z brki in košatimi lasmi z imenom Živo (spominjal je na Kajuha), ki je izvrstno serviral, in sicer od spodaj, pa tako mehko, da udarca sploh ni bilo slišati. Njegovi servisi so bili težko ubranljivi. Malce se je napihoval: »Kadar Živo servira ...« Dvorišče je zdaj asfaltirano, kjer je bilo igrišče za odbojko, je zdaj nadstrešnica za službene automobile SŽ.



[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 28. marca 2025**, 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, 31. marca 2025**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili z odejo SŽ.

			POTEK ČLOVEKOVEGA ŽIVLJENJA	HČERIN MOŽ	GLAVNO MESTO MORAVSKE	EPSKA ZNAČILNOST	GOTOVINA	IZKUPIČEK	KONTAKT	TONI INNAUER	DOBRO DUHOVNO BITJE S KRILI	AVTOR: MATJAŽ HLADNIK
AZUSKA DRŽAVA Z GLAVNIM MESTOM TAŠKENT												PLAN
CESTNA VIJUGA												
POČITEK IN MALICA NA PROSTEM										GREGOR CUŠIN		
										KOLEŠAR POGAČAR		
POMOČ: AROSA EKSI S SANALET SRENEC	GLASBENIK S KITARO	NABI-RALEC OSTRIG	TINA TURNER	TV VODITELJ VALIČ MESTNI SEAT		OLGA ČEHOVA		IGRALEC, DEJAVNIK ZDRAVILLO NA OSNOVI OPIJA				
						RENE LACOSTE						
FANT NA KOTALKAH							ORGAN VOHA IZGON, PREGNANSTVO			NIZEK ŽENSKI GLAS ITALIJAN-ŠČINA		
PREBI-VALEC ISTRE						... SUHO-DOLČAN OTAJANA PLAST SNEGA					ROČKA	GLASBE-NIK NA ORGLE
TANITA TIKARAM			OKSID			14. GRŠKA ČRKA			TOVARNA V CELJU			
			ANTIČNA LUBLJANA			ATLETINJA HORVAT						
GRŠKI BOG VOJNE				POSUŠEN IZCEDEK NA RANI ZDRAVILNA RASTLINA					DALMA-TINSKI GOSPOD LESENA TRSKA			
PESNIK					IT. NAFTNI KONCERN NOVINAR IN UREDNIK ŽERDIN		NATAŠA ... RALIJAN STAR CITROËN			ČRNA GORA		
PESNIK GRUDEN				GLAVNO MESTO FILIPINOV DAMJANA ČERNE				POLIVINIL (KRAJŠE)		NIČES, NIŠTRC		
								RYAN GOSLING				
SANDALA Z OPETJEM						TENKA MRENA						
TIR, TIRNICA						IZDELO-VALEC ALI PRODA-JALEC IGRAC						

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

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

Izjemna rast števila potnikov na vlakih Slovenskih železnic

Slovenske železnice so tudi preteklo leto v potniškem prometu izvedle številne aktivnosti za izboljšanje ponudbe prevozov z vlaki in rast števila potnikov na vlakih. Kljub oviram zaradi obsežnih investicijskih del na javni železniški infrastrukturi, ki na dolgi rok pomembno izboljšujejo pogoje za še boljše ponudbe javnega železniškega prometa, je Slovenskim železnicam tudi v letu 2024 uspelo uporabnikom ponuditi dobre povezave z vlaki, ugodne in potnikom privlačne ponudbe, nadgrajene rešitve za boljše uporabniške izkušnje potnikov itd. In vse to je pomembno vplivalo na izjemno rast števila prepeljanih potnikov. V letu 2023 se je z vlaki prepeljalo 15,75 milijona potnikov, podatki za leto 2024 pa kažejo, da bo število prepeljanih potnikov preseglo 17,9 milijona prepeljanih potnikov.



Modernizacija voznega parka – letos prihaja na tire še več novih vlakov

Z 52 novimi garniturami smo veliko pridobili vsi, potniki, zaposleni na SŽ in tudi okolje. Javni železniški promet se je s tem zelo moderniziral in privabil številne nove potnike. Na račun že dobavljenih novih garnitur nam je uspelo ponudbo delno že razširiti, z dodatnimi vlaki bo za to še več možnosti.

Prve od že naročenih 20 dodatnih potniških garnitur lahko že kmalu letos pričakujemo na naših tirih in bodo pomembno izboljšale kakovost prevozov na neelektrificiranih progah. Četrty cikel nabave predstavlja nakup štirih novih lokomotiv in 20 vagonov, ki jih pričakujemo v letu 2026, in bodo pomemben prispevek k ponudbi v mednarodnem prometu. V petem ciklu bi si želeli še dodatne nove vlake.

Prenavljanje železniške infrastrukture za še boljši železniški promet

Vlaganje v železniški promet in izboljšanje ponudbe javnega prometa je nujno za doseganje visokih ciljev in še boljše ponudbe v javnem železniškem prometu. Letos država kot investitor nadaljuje z obsežnimi deli na javni železniški infrastrukturi, a nam je kljub obsežnim delom uspelo vzpostaviti vozni red potniških vlakov, da uspešno prepeljemo vse obstoječe potnike in dajemo priložnost za nadaljnjo rast števila prepeljanih potnikov.

Zelo se veselimo novega Potniškega centra Ljubljana. Po dokončani gradnji novega Potniškega centra Ljubljana bo po letu 2026 infrastruktura omogočala za tretjino večjo pretočnost na progah z dnevno migracijo do Ljubljane. Trenutno potekajo na tem območju res obsežna dela, ki v prometu zahtevajo strpnost vseh deležnikov, saj dela na dolgi rok prinašajo možnosti za boljši javni železniški promet, več možnih vlakovnih povezav, prenovljene postaje in postajališča idr.

Za gradnjo, obnovo in vzdrževanje javne železniške infrastrukture je pristojna Direkcija RS za infrastrukturo. Več o izvedenih in načrtovanih projektih si lahko preberete na spletni strani krajssamorazdalje.si.



Več povezav in rast potnikov tudi v mednarodnem prometu

K povečanju števila prepeljanih potnikov pomembno vpliva dodatna ponudba povezav, ki je možna z novimi vlaki. V Potniškem prometu Slovenskih železnic si prizadevamo oblikovati ponudbo vlakovnih povezav in tržno komercialnih ponudb, ki bodo v čim večji meri upoštevale javni pomen železniškega potniškega prometa in povpraševanje na trgu.

V mednarodnem prometu so potnikom danes na voljo direktne vlakovne povezave do vseh sosednjih železniških uprav, s Hrvaško do Zagreba, Opatije, Reke in Pulja, z Madžarsko do Budimpešte, z Avstrijo do Dunaja, Gradca, Beljaka in tako dalje, z Italijo do Trsta, na voljo so tudi vlakovne povezave do Nemčije (München, Stuttgart), Švice (Zürich) itd.

Ocenjujemo, da smo v letu 2024 skupaj prepeljali več kot 1,5 milijona mednarodnih potnikov. V strukturi mednarodnih potnikov, ki iz Slovenije potujejo v tujino, je Hrvaška prva izbira slovenskih potnikov z 39-odstotnim deležem. Največ potnikov potuje v Zagreb, Opatijo, na Reko, v Split, Vinkovce in Pulj.

Avstrija je druga najmočnejše zastopana namembna destinacija slovenskih potnikov s skoraj 36-odstotnim deležem.

Priljubljene destinacije slovenskih potnikov so tradicionalno Dunaj, Salzburg, Gradec, Beljak in Innsbruck. Z uvedbo dodatnih vlakovnih povezav s sodobnimi potniškimi garniturami Stadler SŽ 510 do Gradca in Beljaka, ki vozijo od 21. 3. 2024, se je število potnikov, ki iz Slovenije potujejo v Avstrijo, občutno povečalo.

Priljubljene destinacije slovenskih potnikov v letu 2024 so bile tudi Budimpešta, Praga, München, Frankfurt in Trst.

Tako v notranjem kot tudi v mednarodnem prometu so na rast števila potnikov pomembno vplivali posebni komercialni produkti, kot npr. vožnje posebnih direktnih vlakov v München in Frankfurt, s katerimi smo številne slovenske navijače odpeljali na tekmi slovenske reprezentance na Evropskem nogometnem prvenstvu v Nemčiji, ter številne druge ponudbe.



Železnica ima še eno ključno prednost v primerjavi z drugimi oblikami prevoza. 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.

Hvala vsakemu potniku, ki uporablja trajnostni prevoz!

V železniškem prometu nam je v zadnjih letih, skupaj s številnimi deležniki, uspelo pomembno izboljšati javni železniški promet, pred nami so visoki cilji za še boljše ponudbe in uporabniške izkušnje naših potnikov. Ob tej priložnosti se želimo zahvaliti tudi vsem potnikom Slovenskih železnic, ki izbirajo trajnostni prevoz z vlakom in so pomemben del uspešne zgodbe izjemne rasti števila prepeljanih potnikov, skoraj 18 milijonov prepeljanih potnikov v letu 2024.

Hvala in dobrodošli na vlakih Slovenskih železnic!

Generalni direktor SŽ izvoljen v Evropski upravni odbor zveze UIC

V Parizu je 11. decembra 2024 potekala 39. skupščina evropske regije Mednarodne železniške zveze (UIC), na kateri je bil generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes imenovan za novega člana upravnega odbora te regije. S tem imenovanjem Slovenske železnice dokazujejo svojo nadaljnjo zavezanost aktivnemu sodelovanju v mednarodnih železniških strukturah ter prispevanju k razvoju trajnostnih in učinkovitih železniških sistemov po vsej Evropi.

Evropski upravni odbor je eden ključnih organov znotraj zveze UIC, ki usmerja delovanje evropske regije, v kateri aktivno sodelujemo tudi Slovenske železnice. Ima pomembno vlogo pri oblikovanju strategij in politik, ki vplivajo na železniški sektor v Evropi in tudi širše. Predsednik odbora je hkrati tudi predsedujoči regiji. V tem mandatu odbor vodi glavni izvršni direktor italijanskih železnic FS. Odbor se osredotoča na spodbujanje sodelovanja med članicami, reševanje ključnih izzivov in iskanje inovativnih rešitev za izboljšanje učinkovitosti in trajnosti železniških sistemov. S svojim delovanjem prispeva k razvoju in modernizaciji sektorja ter krepitvi mednarodnega sodelovanja na področju železniškega prometa.

Dušan Mes bo s svojimi dolgoletnimi izkušnjami v železniškem sektorju pomembno prispeval k ciljem in večji učinkovitosti odbora. Delo v odboru bo lahko izkoristil za krepitev sodelovanja s podjetji, ki so včlanjena v zvezo UIC, in reševanje izzivov, s katerimi se sooča evropski železniški sektor.



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS



Ganljivo presenečenje za Miloša, fantka s hudo genetsko boleznijo

Miloš, šestletni deček z redko in hudo genetsko boleznijo, je na svoj rojstni dan v mesecu januarju doživel izpolnitev svoje največje želje – vožnjo v strojevodski kabini vlaka. Posebno presenečenje so pripravili sodelavci Službe za odnose z javnostmi skupaj z Društvom Viljem Julijan. Posebna zahvala gre tudi nekdanji direktorici SŽ – PP Darji Kocjan in direktorju SŽ – VIT Dušanu Žičkarju.

Mladi borec Miloš je bil nad izkušnjo izjemno navdušen, saj je bila vožnja z vlakom v strojevodski kabini njegova največja želja. Njegovo veselje je segalo do neba in še naprej. Ta ganljiva gesta je Milošu, ki se vsakodnevno spopada z bolečinami in omejitvami zaradi svoje bolezni, polepšala dan in mu podarila neprecenljive trenutke sreče.

Bulozna epidermoliza je redka genetska bolezen, zaradi katere je koža izjemno krhka in občutljiva, kar povzroča nastajanje bolečih ran po telesu. Miloš se spopada z najtežjo obliko te dosmrtna bolezni, zato mu tudi mi najbolj želimo, da bi v Sloveniji čim prej prejel zdravljenje z novim genskim zdravilom, ki ga čaka že od lanskega poletja. Miloš, vse najboljše za tvoj rojstni dan in pogumno ter borbeno naprej!

Društvo Viljem Julijan, ki si prizadeva pomagati otrokom z redkimi boleznimi in njihovim družinam ter ozaveščati javnost o teh boleznih, je na svoji Facebook strani podalo zahvalo, ki se glasi: »Z vsem srcem se zahvaljujemo Slovenskim železnicam – Grem z vlakom, ki so se takoj velikodušno odzvale na našo prošnjo za Miloša in so z velikim srcem omogočile, da se je peljal z vlakom v strojevodski kabini. Prekrasni ste, HVAAAALA!«



Svetovni dan redkih bolezni

Svetovni dan redkih bolezni obeležujemo zadnji dan v februarju, torej 29. februarja v prestopnih letih in 28. februarja v drugih letih, kot se bo to zgodilo letos. Ta dan je bil prvič organiziran leta 2008, in sicer na pobudo evropske organizacije EURORDIS (European Organisation for Rare Diseases), in je namenjen ozaveščanju o redkih boleznih ter izzivih, s katerimi se soočajo bolniki in njihove družine.

Kako opredeljujemo redke bolezni? To so tiste bolezni, ki prizadenejo majhen delež prebivalstva. V Evropski uniji velja bolezen za redko, če prizadene 1 osebo na 2000 ljudi. Koliko različnih redkih bolezni je na svetu? Znanih je več kot 6000, skupaj pa prizadenejo več milijonov ljudi po svetu.

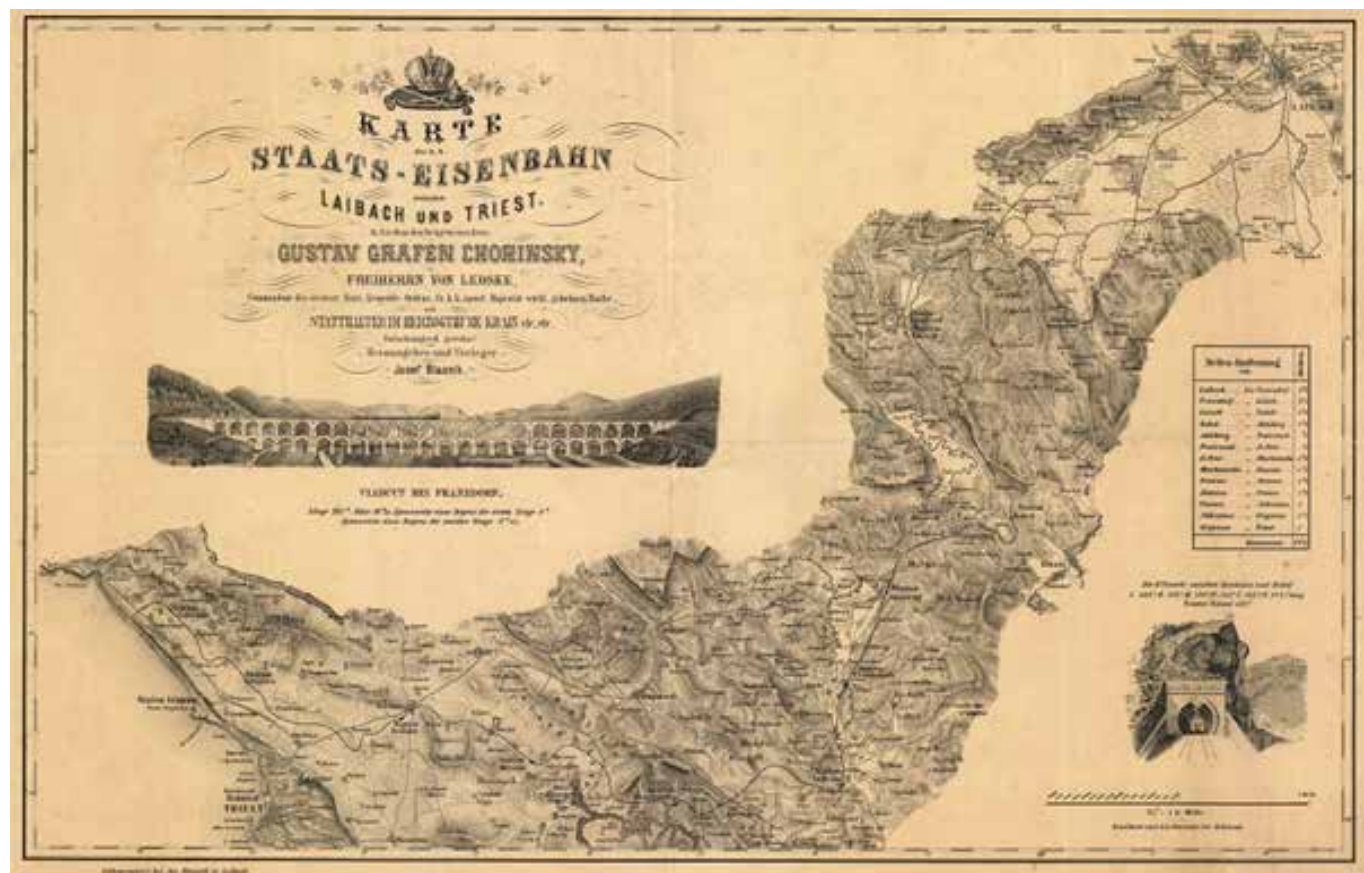
Namen svetovnega dneva redkih bolezni je ozaveščati javnost o redkih boleznih, spodbujati raziskave in razvoj novih terapij ter zdravil in povezati zdravstvene organizacije, strokovnjake in skupnosti. Ne glede na to, da bolezni prizadenejo majhen odstotek prebivalstva, pa se te pojavijo v težjih oblikah, zaradi česar je ozdravljivost nepredvidljiva. Zato je kakršna koli podpora bolnikom in njihovim družinam izjemnega pomena. Bodimo v mesecu februarju v mislih tudi z našimi malimi borci - otroki z redkimi boleznimi.

Tisti, ki želite našim malim borcem prispevati donacijo, lahko to storite s **SMS sporočilom VJ5 na 1919 ali z nakazilom na TRR SI56 0400 1004 6908 898 (Sklad Viljem Julijan).**



Odprtje kamniške proge

Železniška proga med Ljubljano in Kamnikom, znana kot kamniška proga, je bila odprta 28. januarja 1891. Kot je razvidno iz nekaterih virov, naj bi pobude s strani prebivalcev Kamnika za njeno gradnjo prišle že leta 1868. Takrat so Kamničani zaprosili Obrtno in trgovsko zbornico v Ljubljani za graditev železniške in brzojavne zveze z Ljubljano. Ko se je načrtovala proga Dunaj–Trst, je bila ena izmed možnosti tudi ta, da se proga med Celjem in Ljubljano vije skozi Tuhinjsko dolino in Kamnik. Na koncu je obveljala drzna odločitev in je bila železna cesta od Celja proti Ljubljani zgrajena ob toku Savinje do Zidanega Mosta in nato dalje skozi sotesko ob reki Savi do Litije in nato naprej do Ljubljane. Takšna odločitev je bila podkovana z dejstvom, da so v okolici Trbovelj, Hrastnika in Zagorja odkrili velike zaloge kakovostnega premoga, ki pa ga zaradi slabih prometnih povezav ni bilo mogoče izkoriščati v vsem svojem potencialu. Prihod železnice je seveda to spremenil in v Zasavju so začela nastajati pomembna rudarska mesta. Ideja snovalcev pa je tudi bila, da se bodo ob tej progii prebudili zdraviliški potenciali Laškega in Rinskih Toplic.



Zemljevid trase Južne železnice med Ljubljano in Trstom (1850): Josef Blasnik – Karte der k.k. Staats-Eisenbahn zwischen Laibach und Triest, vir: www.wikipedia.si

8. februarja smo praznovali Prešernov dan, osrednji slovenski kulturni praznik, ko so po državi potekale številne večje in manjše prireditve v spomin na našega največjega slovenskega pesnika Franceta Prešerna. Dogodek v ta namen je potekal tudi v Železniškem muzeju Slovenskih železnic. Gradnjo in vse vesti, povezane z železno cesto, ki je Celje dosegla leta 1846, Ljubljano pa leta 1849, je pozorno spremljal tudi naš največji pesnik, ki je svoje misli v stihih strnil v takratnem časopisu Kmetijske in rokodelske novice. Prešeren prihoda vlaka v Ljubljano žal ni dočkal, saj je umrl nekaj mesecev pred uradnim odprtjem povezave Dunaja z Ljubljano.



»Bliža se železna cesta,
nje se, ljubca! veselim;
iz Ljubljane v druge mesta,
kakor tiček poletim.«

»Ak je blizo tista cesta,
moraš vzeti me, ljubček moj!
de, pogledat tuje mesta,
bom peljala se s teboj.«

»Sam se po železni cesti
vozil bom od nas do nas;
drugo ljubco v vsakem mestu
imel bom za kratek čas.«

»Ceste tebi ne zapéram,
ne na Dunaj, v Gradec, v Trst;
ti pa mene pusti zméram,
pet 'mam boljših na vsak prst.«

Vir: Pesem od železne ceste, Kmetijske in rokodelske novice, 16. april 1845, št. 16, letnik III., str. 1.

Prihod železnice je na Slovenskem močno pospešil gospodarski in družbeni razvoj, kar so opazili tudi prebivalci Kamnika. Prišlo je do mnogo hitrejšega prevoza raznih izdelkov in pridelkov. Zaradi lažjega izvoza premoga in ostalih rud ter lesa sta pravi razcvet doživeli lesna in rudarska industrija. Posledično so nastajale nove trgovine, obrtne delavnice, širila se je industrija ter z njo mesta in kraji ob železnici (Ljubljana, Maribor, Celje ...). Ljudje so se lahko hitreje selili in potovali, kar je pomembno prispevalo k širjenju idej in kulture. Železnica je torej močno pripomogla k industrializaciji in gospodarskemu napredku, zato so si jo želeli vsi večji kraji. Seveda Kamnik ni izjema. Ker so izpadli iz prvotnega načrta, ko je obstajala varianta, da gre Južna železnica skozi Tuhinjsko dolino, so iskali druge možnosti, kako Kamnik povezati z železno cesto. Prvo pobudo za gradnjo železnice Ljubljana–Kamnik so Kamničani podali že leta 1868, vendar neuspešno. Vloga za graditev je več let mirovala, s strani Družbe Južne železnice je bila prednostna naloga vzpostavitev poveztivosti z drugimi regijami, kar je dalo v tistem času čutiti, da se morda zapostavlja notranje slovensko območje. Zaradi tega je bil leta 1872 tudi ustanovljen poseben akcijski odbor, ki je še istega leta na podlagi raziskav pripravil Načrt osrednjih ilirskih železnic, v katerem je bil Kamnik upoštevan kot končna postaja poti iz Ljubljane.

Kamnik je v 19. stoletju postajal pomembno industrijsko in trgovsko središče. Čeprav mesto ni imelo povezave z železnico, se je razvijala obrt, predvsem usnarstvo, pivovarstvo in kamnoseštvo. Velik in hiter razvoj mesta je dal slutiti, da bo tudi Kamnik slej ko prej dobil železnico. Podjetniki s kamniško-domžalskega območja so leta 1879 ustanovili konzorcij, ki si je prizadeval za gradnjo proge Ljubljana–Kamnik. Združenje je vodil podjetnik Alojz Prašnikar, lastnik cementarne in opekarne in soustanovitelj delniške družbe Lokalna železnica Ljubljana–Kamnik. Prašnikar se je namreč zavedal prednosti železnic, ki so po evropskih turističnih in industrijskih mestih že nadomestile dolga in naporna potovanja s poštnimi kočijami. Počasi je tudi državi postajalo jasno, da lahko pomanjkanje stranskih prog zavira in ovira razvoj celotnega gospodarstva, zato so resneje pristopili h gradnji vseh prog. Leta 1880 je resorno ministrstvo ugodilo zahtevi po gradnji ozkotirne proge, vendar so morali v treh mesecih predložiti načrte. Ker so interesi po gradnji rasli, predvsem zaradi pomena smodnišnice, je bilo decembra 1882 po ponovnem pregledu trase dorečeno, da se ne bo gradila ozkotirna proga, ampak proga normalne širine. Vladno podporo je proga dobila predvsem zaradi smodnišnice. 1. maja 1885 je državni zakon št. 67 zagotovil državno podporo 200.000 goldinarjev z ustrežno udeležbo kranjske dežele pri nakupu glavnic in s posredovanjem konzorcija, ki naj bi priskrbel ostali kapital. Načrt za ozkotirno progo so razveljavili in potrdili traso 22-kilometerske proge, s podaljškom do smodnišnice, ki je bil pogoj za graditev proge, pa je bila ta dolga 23,4 kilometra. Ker Družba Južne železnice ni dovolila priključitve kamniške proge na njen kolodvor, je bil za izhodišče te proge predviden »Gorenjski kolodvor« oziroma postaja v Šiški. Tako kot pri gradnji nekaterih drugih regionalnih prog se je tudi tukaj začetek gradnje zavlekel zaradi neustrezne višine vloženega kapitala. Nakup delnic, ki bi omogočile gradnjo, je potekal prepočasi in s premajhno vnemo, zato sta inženir Oskar Lazarini in industrialec Alojz Prašnikar 6. oktobra 1886 v hotelu Slon organizirala sejo konzorcija kot nekakšno zborovanje, na katerem sta želela prisotne prepričati o nakupu delnic in pomembnosti kamniške proge. Kot je zapisal časnik Slovenski narod, je bilo podpisanih že veliko število delnic, vendar je bilo za začetek gradnje treba zbrati še 42.000 goldinarjev.

— (O Kamniški železnici) dobili smo naslednje podatke. Dotični konzorcij imel je včeraj v hotelu pri „Slonu“ sejo, v kateri se je poročalo o sedanjem stanju tega podjetja. Podpisano je že precejšnje število delnic, vendar treba jih še za 42.000 gld. Ko bi se slednje spečale, potem bi se financiranje ostale glavnice lahko izvršilo. Član konzorcija inženir Lazzarini je za financiranje že pridobil neko banko, a ko ga je g. Luckman interpeloval, naj pove ime te banke, izgovarjal se je, da tega zaradi konkurencije ne sme storiti. Nam se dozdeva, da mora tej tajnosti biti drug uzrok, kajti, kadar se razpečajo gori omenjene delnice, v skupnem znesku 42.000 gld., za financiranje pač ne bode več posebnih težav.

O Kamniški železnici, Slovenski narod, 7. oktober 1886, št. 229, letnik XIX., str. 3.

Denar za gradnjo je bil zbran do leta 1889, ko sta Lazarini in Prašnikar aprila dobila koncesijo, vendar sta morala v zameno privoliti v ustanovitev delniške družbe in da bo proga zgrajena v roku dveh let. Leto dni kasneje je bila zaradi tega ustanovljena delniška družba Lokalna železnica Ljubljana–Kamnik, ki je imela sedež na Dunaju. Konec meseca oktobra 1889 je trgovinsko ministrstvo izdalo gradbeno dovoljenje, toda delo ni potekalo po predvidenem načrtu, saj so se pojavljali spori zaradi postaj. Spori so potekali na relaciji Ježica in Mala vas, Črnuče in Podboršt, pogajanja so potekala tudi za lokacijo postaje Jarše–Mengeš, ostri spori pa so se pojavili tudi glede postaje v Kamniku. Sama graditev proge ni predstavljala večjih tehničnih težav, izjemoma gradnja mostu čez reko Savo pri Ježici.



Izsek načrta železniške proge Ljubljana–Kamnik, hrani arhiv Knjižnice Domžale.

Je pa med gradnjo prihajalo do pritožb, da koncesionarja (Lazarini in Prašnikar) delata železnico v grozni malomarnosti, »kar se tiče proge in kar se tiče izplačevanj ubogega delavca, ampak tudi v narodnostnem oziru dela se malomarno.«

— (Glede Kamniške železnice) došla nam je iz Kamnika nastopna pritožba: Ne samo, da se od strani koncesionarjev v grozni malomarnosti dela železnica, kar se tiče proge in kar se tiče izplačevanj ubogega delavca, ampak tudi v narodnostnem oziru dela se malomarno. Gg. Prašnikar in Lazarini nam bijeta naravnost v obraz. Povsod na cestah pri prehodih je nemščina prva, potem še le uboga naša slovenščina. Kaj reče k temu prezir-

Glede Kamniške železnice, Slovenski narod, 22. november 1890, št. 269, letnik XXIII., str. 4.

ranju dežela s svojimi 70.000 gld.? — Deželni odbor bi se bil moral za to pobrigati, ker sta Lazarini in Prašnikar znana kot „Pangermana“. Državna cesta, za katero je interpeliral g. baron Apfaltrern, ostane taka, kot je bila. Nesreča se bode dogajala na nesrečo in vse to se dovoli z neko brezbrizno malomarnostjo. Gospóda, katere se to tiče, si s tem težko odgovornost naklada. Gospodom koncesionarjem je na tem, da železnico, kakor hitro mogoče in z najmanjšimi stroški dodelajo, ne glede na prihodnost. Mi pa, ki smo tukaj izpostavljeni na vsaki poti, ki mimo železnice drži, nevarnosti, zmatramo stvar drugače, kakor jo pa zmatrajo koncesionarji.

O tem, da se je kamniška proga delala zelo samooblastno, je poročal tudi časopis Slovenec 24. novembra 1890, kjer so med drugim zapisali: »Res je, da se lokalna železnica Ljubljana–Kamnik dela preveč samooblastno, s tem ne mislim reči nezakonito, in da prav premalo poslušajo dobre svete naših ljudi. To nam spričujejo dogodki v Črnučah, interpelacija barona Apfaltrerna in razne neprijetnosti v Domžalah. Kmet, ti molči in bodi z vsem zadovoljen! Res je, da opravičene pritožbe ostajajo brez uspeha.« Poročali so tudi o tem, da je pri nakupovanju zemljišč, namenjenih izgradnji proge, prihajalo do nečistosti in da so »frčale mnogoštevilne pritožbe«.

Izvirni dopisi.

Iz Domžal, dné 21. novembra. Prosim Vas, gospod vrednik, da sprejmete še naslednje vrstice, s katerimi odgovarjam gosp. sodniku Polcu in g. dr. Mosché-tu zastran kamniške železnice. Jaz odgovarjam obema gospodoma skupaj, in sicer le na bolj važne: „Ni res“.

Res je, da se lokalna železnica Ljubljana-Kamnik dela preveč samooblastno, s tem ne mislim reči, nezakonito, in da prav premalo poslušajo dobre svete naših ljudi. To nam spričujejo dogodki v Černuĉah, interpelacija barona Apfaltrerna in razne neprijetnosti v Domžalah. — Kmet, ti molči in bodi z vsem zadovoljlon!

Res je, da opraviĉene pritožbe ostajajo brez vspeha; to me uĉi lastna skušnja in to lahko dokažem.

Res je, da je imel marsikdo sitnosti in poškodovanja zaradi brezobzirnosti nekaterih gospodov. Gospodje, povprašajte vse tiste, s katerimi ste imeli kaj posla zaradi odkupovanja zemljišĉa, in prav nič se ni bati, da nam ne bodo pritrdili. Te besede so vzete iz srca našega ljudstva, in to je dobro znano v Kamniku, Ljubljani in na Dunaji. Na vse strani so frĉale mnogoštevilne pritožbe. Gospodje, preoblecite se v kmeta ter se pridružite našemu ljudstvu, in zvedeli bode, kdo ima prav, Vi ali podpisani. Koliko potov se je že moralo storiti zaradi te železnice! Sosed moj je gotovo šel že ĉez dvajsetkrat

Izvirni dopisi, Slovenec, 24. november 1890, št. 270, letnik XVIII., str. 3.

Prvi vlak, ki je prevažal gramoz, je na kamniški progi peljal 21. novembra 1890. Toda do uradnega odprtja in rednega vlakovnega prometa pride dobra dva meseca kasneje.

— (Kamniška železnica.) Vĉeraj došel je prvi gramozni vlak iz Ljubljane v Kamnik.

Kamniška železnica, Slovenski narod, 22. november 1890, št. 269, letnik XXIII., str. 4.

Kot je razvidno iz časopisnih ĉlankov tistega ĉasa, je 18. decembra 1890 potekala tehniĉno policijska ogledna vožnja. Mnogi so upali, da bo kamniška proga dobila zeleno luĉ za vlakovni prevoz, vendar je ni. Pregled komisije pod vodstvom nadinšpektorja Gerstenbranda in vladnega svetnika Dralkeja je pokazil številne pomanjkljivosti, ki jih je bilo treba odpraviti. Z odprtjem proge se je izredno hitelo, kar nakazuje poroĉanje Slovenskega naroda na božični veĉer leta 1890, da se bo kamniška železnica odprla ne glede na neugodne vremenske razmere in da bo odprtje potekalo brez slovesnosti. (Domaĉe stvari, Kamniška železnica, Slovenski narod, 24. december 1890, št. 295, letnik XXIII., str. 3). Kasneje je bilo ugotovljeno, da so bile pomanjkljivosti proge tako velike, da se je odprtje zgodilo 28. januarja 1891. Še konec leta 1890 je bilo slišati, da je bila gradnja kamniške železnice »jako površna« in da je nekdo, ki se je peljal po tej progi, hudo mušno dejal »Auf der Bahn bekommt man die Seekrankheit« oz. »na tem vlaku lahko dobiš morsko bolezen«. (Domaĉe stvari, 29. december 1890, št. 297, letnik XXIII., str. 3).

Danes vršila se je tehniĉno-policijska ogledovalna vožnja po Kamniški železnici, upati je torej da bode vse v redu, da je železnica zgrajena toliko solidno, da jej bode ĉlovek smel brez strahu zaupati svojega rojstva grešne kosti brez bojazni, da bi jih ne pripeljal cele tja in nazaj. Se ve da bode za mnoge izmej nas, to je za take, ki se le za kratek ĉas vozijo po železnicah, ta nova proga pridobila pravo veljavo še le v spomladnem in poletnem ĉasu in jo bode marsikdo rad popihal v prijazni Kamnik — ĉe ne bodo vožnje cene preveĉ slane.

Dopisi, Slovenski narod, 18. december 1890, št. 290, letnik XIII., str. 3.

— (Kamniška železnica.) Ker se je tehniĉno-policijski ogled nove železniĉne proge, o katerem smo že govorili, izvršil povoljno in je treba le nekatere prav male nedostatke odpraviti oziroma popolniti, sklenila je komisija pod vodstvom g. nadinšpektorja Gerstenbranda in g. vladnega svetnika Dralke, da se nova železnica lahko odpr

dne 27. t. m. Iz Kamnika nazaj v Ljubljano potreboval je vlak tri ĉetrt ure. Kakor hitro bode torej gotova specialna pogodba z vodstvom c. kr. drжавnih železnic, izroĉila se bode železnica javnemu prometu. Postaja v Trzinu odprla se bode še le, ko bode dodelana dovozna cesta. Tudi oni del od Kamniške postaje do smodniške tovarne odprl se bode še le pozneje.

Domaĉe stvari, Slovenski narod, 22. december 1890, št. 293, letnik XXIII., str. 3.

Kamniška proga je bila brez kakršne koli posebne slovesnosti za redni promet odprta 28. januarja 1891. Prvi vlak je iz Kamnika odpeljal po 5. uri zjutraj in v Ljubljano na Rudolfove železnice kolodvor (Šiška) prispel po eni uri in 25 minutah vožnje. V Kamnik so iz Ljubljane vozili trije vlaki, in sicer ob 7.25, 12.00 in 18.25. Časovno dolga vožnja je bila posledica tega, da je vlak zaradi ustroja proge ob zgraditvi lahko vozil le s hitrostjo 25 kilometrov na uro. Potniki so se iz kamniškega vlaka »Kamničana« radi ponorĉevali z raznimi zapisi, ki so krasili vagone (»Med vožnjo cvetlice trgati je strogo prepovedano« ali »Med vožnjo sprehajati se ob progi je potnikom najstrože prepovedano«).

— (Kamniška železnica) otvorila se je danes brez vsake posebne slavnosti. Prvi vlak odšel je iz Kamnika po 5. uri zjutraj in v Ljubljano vozil 1 uro 25 min. Od danes naprej bodo redno vsak dan odhajali trije vlaki iz Ljubljane v Kamnik, trije pa iz Kamnika v Ljubljano. Za promet je torej dovolj skrbljeno. Vozni red je nastopni: Iz Ljubljane odbaja vlak ob 7. uri 25 min. zjutraj, ob 12. uri opoldne in zvečer ob 6. uri 25 minut in sicer s posebnega kolodvora tikoma državnega (Rudolfove železnice kolodvora) v Šiški. Voznina je naslednje določena: III. razred: iz Ljubljane do Črnuče 13 kr., do Trzine 23 kr., do Domžal 29 kr., do Jarš-Mengša 35 kr., do Homeca 37 kr., do Kamnika 47 kr. II. razred: do Črnuče 25 kr., do Trzine 45 kr., do Domžal 58 kr., do Jarš-Mengša 70 kr., do Homeca 74 kr., do Kamnika 94 kr. I. razred: do Črnuče 37 kr., do Trzine 68 kr., do Domžal 86 kr., do Jarš-Mengša 1 gld. 5 kr., do Homeca 1 gld. 11 kr., do Kamnika 1 gld. 41 kr. Ob Ljubljanskih tržnih dnevih, to je v sredo in soboto, in ob nedeljah in praznikih izdajali se bodo vozni listi za tja in nazaj (tour in retour), ki bodo stali po razredih: za Črnuče 20, 38 in 56 kr., za Trzino 25, 68 kr. in 1 gld. 1 kr., za Domžale 44, 86 kr. in 1 gld. 30 kr., za Jarše-Mengeš 53 kr., 1 gld. 6 kr. in 1 gld. 57 kr., za Homec 56 kr., 1 gld. 12 kr. in 1 gld. 66 kr., za Kamnik 70 kr., 1 gld. 92 kr. in 2 gld. 13 kr. Proga je 23 kilometrov dolga, na njej pa se bode gotovo razvil živahen promet, posebno ko prične ugodnejše vreme. Kamnik je sam na sebi jako lepo mesto, okolica prekrasna in polna najlepših sprehajališč, zato je bode sedaj, ko je promet tako olajšan, Kamnik za izletnike imel posebno privlačno silo. Železnica bode za Kamnik in Ljubljano imela izvestno mnogo koristij.

Domače stvari, Slovenski narod, 29. januar 1891, št. 22, letnik XXIV., str. 3.

Že kmalu po odprtju kamniške proge so se pojavile tudi želje za njeno podaljšanje proti Savinjski dolini in Kranju, vendar se to ni nikoli zgodilo. V časniku Slovenski narod so bili ob odprtju proge optimistično naravnani: »Proga je 23 kilometrov dolga, na njej pa se bode gotovo razvil živahen promet, posebno ko prične ugodnejše vreme. Kamnik je sam na sebi jako lepo mesto, okolica prekrasna in polna najlepših sprehajališč, zato je bode sedaj, ko je promet tako olajšan, Kamnik za izletnike imel posebno privlačno silo. Železnica bode za Kamnik in Ljubljano imela izvestno mnogo koristij.«

Gradnja kamniške železniške proge je bila ključna za razvoj Kamnika in širše okolice. Prinesla je dodaten gospodarski napredek, izboljšala povezave z drugimi mesti in spodbujala turizem. Kamnik in okolica sta namreč že takrat veljala za privlačno turistično destinacijo. Lažji dostop do Velike planine, Tuhinjske doline in termalnih vrelcev v Termah Snovik je prispeval občutnemu razvoju turizma. Kamniška proga pa je imela za avstroogrske oblasti tudi strateški pomen, saj je železniška povezava omogočala hitreje premike vojaških enot in oskrbo. Vloga kamniške proge je pomembna še danes, saj ostaja ena ključnih železniških povezav za potnike med Kamnikom in Ljubljano.

(Lokalna železnica Ljubljana-Kamnik.) Kakor smo že naznanili, je danes na tej železnici odprt promet. Po doposlanem nam voznem redu odhajajo vsak dan po trije osebni vlaki iz Ljubljane v Kamnik, in sicer ob 7. uri 25 minut zjutraj, ob 12. uri opoldne in ob 6. uri 25 minut zvečer. Iz Kamnika dohajajo vlaki ob 6. uri 35 minut zjutraj, 11. uri 25 minut predpoldnem in ob 4. uri 15 minut popoldne. Vozne cene so naslednje: Črnuče: tretji razred 13 kr., drugi 25 kr., prvi 37 kr.; Trzin: tretji razred 23 kr., drugi 45 kr., prvi 68 kr.; Domžale: tretji razred 29 kr., drugi 58 kr., prvi 86 kr.; Jarše-Mengeš: tretji razred 35 kr., drugi 70 kr., prvi 1 gld. 5 kr.; Homec: tretji razred 37 kr., drugi 74 kr., prvi 1 gld. 11 kr.; Kamnik: tretji razred 47 kr., drugi 94 kr., prvi 1 gld. 41 kr. Ob nedeljah, sredo in sobotah se bodo izdajali tour- in retour-voznilistki, in sicer po naslednjih cenah: Črnuče: tretji razred 20 kr., drugi 38 kr., prvi 56 kr.; Trzin: tretji razred 25 kr., drugi 68 kr., prvi 1 gld. 1 kr.; Domžale: tretji razred 44 kr., drugi 86 kr., prvi 1 gld. 30 kr.; Jarše-Mengeš: tretji razred 53 kr., drugi 1 gld. 6 kr., prvi 1 gld. 57 kr.; Homec: tretji razred 56 kr., drugi 1 gld. 12 kr., prvi 1 gld. 66 kr.; Kamnik: tretji razred 70 kr., drugi 1 gld. 92 kr., prvi 2 gld. 13 kr.

Lokalna železnica Ljubljana-Kamnik, Slovenec, 29. januar 1891, št. 22, letnik XIX., str. 2.



Parna lokomotiva, ki je vozila na kamniški progi

Viri in literatura:

Pesem od železne ceste, Kmetijske in rokodelske novice, 16. april 1845, št. 16, letnik III., str. 1.

O Kamniški železnici, Slovenski narod, 7. oktober 1886, št. 229, letnik XIX., str. 3.

Glede Kamniške železnice, Slovenski narod, 22. november 1890, št. 269, letnik XXIII., str. 4.

Kamniška železnica, Slovenski narod, 22. november 1890, št. 269, letnik XXIII., str. 4.

Izvirni dopisi, Slovenec, 24. november 1890, št. 270, letnik XVIII., str. 3.

Dopisi, Slovenski narod, 18. december 1890, št. 290, letnik XIII., str. 3.

Domače stvari, Slovenski narod, 22. december 1890, št. 293, letnik XXIII., str. 3.

Domače stvari, Kamniška železnica, Slovenski narod, 24. december 1890, št. 295, letnik XXIII., str. 3.

Domače stvari, Slovenski narod, 29. december 1890, št. 297, letnik XXIII., str. 3.

Domače stvari, Slovenski narod, 29. januar 1891, št. 22, letnik XXIV., str. 3.

Lokalna železnica Ljubljana-Kamnik, Slovenec, 29. januar 1891, št. 22, letnik XIX., str. 2.

Bilo je nekoč ... 120 let proge Ljubljana-Kamnik; www.domzalske-novice.si.

Miha Ulčar, Zvok iz daljave: sprehod po spominih železniške proge Ljubljana-Kamnik; domzalec.si.

Sabina Komar, Špela Hribar, Zakaj kamniški vlak vozi še danes? Kamniški vlak v težavnih letih (1968–1978), mentorica: Vilma Vrtačnik Merčun, raziskovalna naloga s področja zgodovine, Domžale, 2009.

Mladen Bogić, Tiri in čas, Pregled razvoja železniškega omrežja na širšem gravitacijskem območju Slovenije in Istre, Ljubljana, 1989.

Kurenti na Slovenskih železnicah odgnali zimo in pozdravili pomlad

Na Slovenskih železnicah smo tudi letos z veseljem sprejeli kurente, ki so s svojim značilnim plesom in zvonjenjem odganjali zimo ter prinašali dobro energijo za prihajajočo pomlad. Kurenti so se na Železniško postajo Ljubljana pripeljali z vlakom, kjer jih je skupaj s sodelavci pozdravil direktor SŽ – Potniškega prometa Miha Butara. V svojem nagovoru je izrazil ponos, da so med kurenti tudi železničarji, ki spoštujejo tradicijo kurentovanja. Poudaril je tudi, da kurenti simbolizirajo prihod pomladi in odganjajo zlo ter prinašajo dobro.

Kurenti so svojo pot nadaljevali do sedeža Slovenskih železnic, kjer jih je v Stekleni dvorani sprejela delavska direktorica SŽ, d. o. o., Nina Avbelj Lekić. Ob tej priložnosti je izrazila veselje nad obiskom in poudarila, da kurenti s svojim pustnim duhom prinašajo srečo ter pozitivno energijo, ki bo pripomogla k uresničitvi letošnjih ciljev podjetja.

»Slovenske železnice so si letos zadale veliko izzivov in projektov, zato nam vaša energija prinaša dodatno motivacijo za njihovo uspešno uresničitev,« je dejala in dodala, da si železničarji in kurenti delimo podobne vrednote, kot so predanost delu, moč in povezanost.

Obisk kurentov na Slovenskih železnicah je že tradicionalen dogodek, ki ga zaposleni vedno z veseljem pričakujemo. Njihova prisotnost ne le popestri zimski čas, temveč predstavlja tudi pomemben prikaz slovenske kulturne dediščine, ki jo na Slovenskih železnicah s ponosom podpiramo. Ob prijetnem druženju so kurenti skupaj z zaposlenimi simbolično naznanili prihod pomladi in s svojo energijo napolnili hodnike podjetja, kar nam bo vsekakor v navdih za uspešno delo v prihajajočih mesecih.



[Nagradna igra]

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

Nagradno vprašanje je:



V katerem mestu je potekalo odprtje prenovljene železniške postaje?

Odgovor: _____

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 28. marca 2025**, 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, 31. marca 2025**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili z odejo SŽ.

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

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

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

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

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

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

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

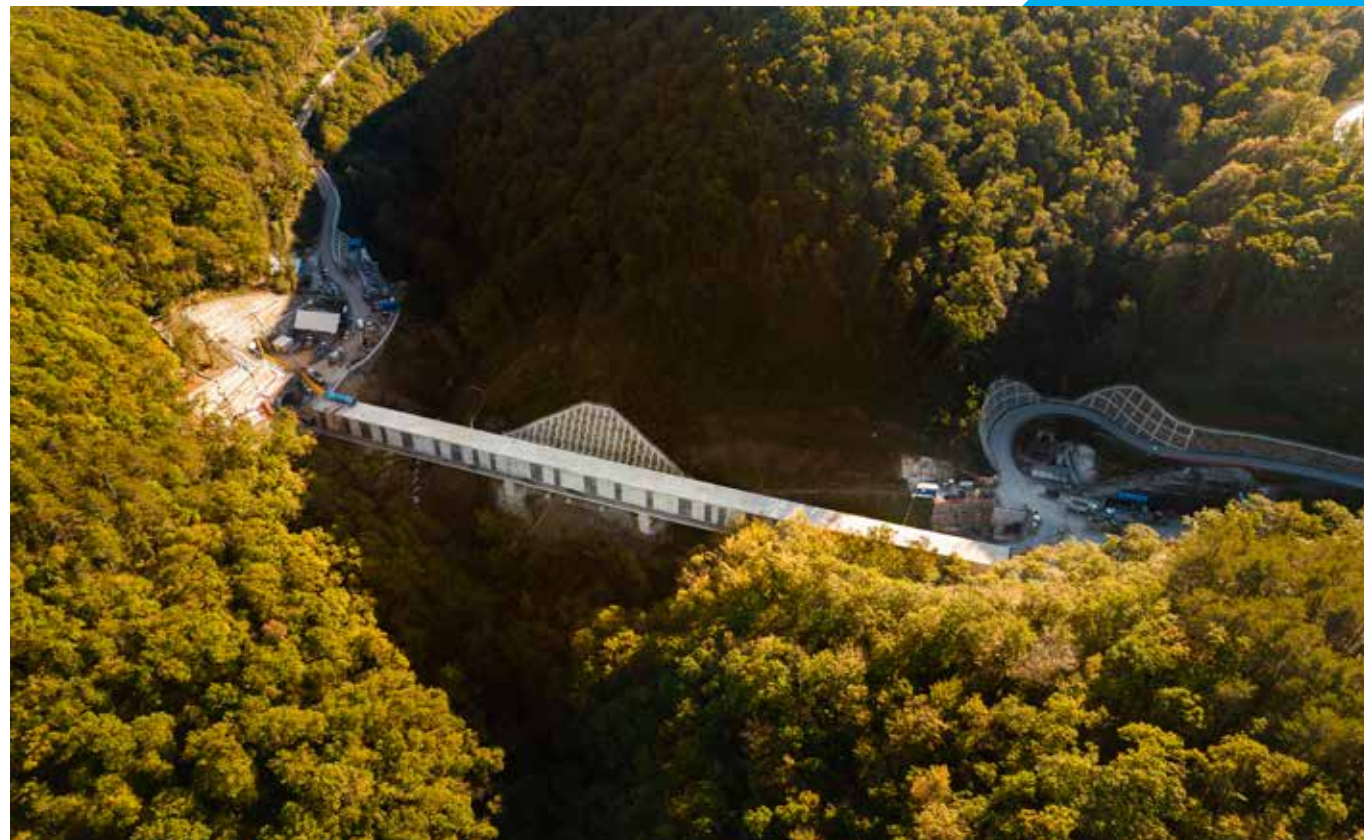
Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, zaradi katerega so bili zbrani – nagradna igra.

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

Nepredvideni naravni pojavi bodo ključni pri dokončanju drugega tira

75 odstotkov trase drugega tira Divača–Koper poteka pod zemljo, kar pomeni, da so geološke razmere vedno bile ena izmed največjih neznank največjega slovenskega infrastrukturnega projekta. Če temu dodamo kraški teren, znan po podzemnih jamah in breznih, je jasno, da se nepričakovani izzivi lahko razkrijejo šele med gradnjo. Ob premostitvah velikih kraških jam zdaj še večje izzive povzročajo pomiki pobočja na enem delu trase drugega tira med Divačo in Koprom.

Na trasi drugega tira je bilo pred gradnjo geološko raziskanega približno 2 % terena, kar je več kot pri primerljivih infrastrukturnih projektih. Vse ostalo je neznanka, ki se lahko odkrije samo v času izvedbe del. Čeprav so bile predhodne raziskave precej obsežne, pa te niso v nobeni fazi pokazale vse kompleksnosti terena, prav tako pa niso pokazale premikanja terena.

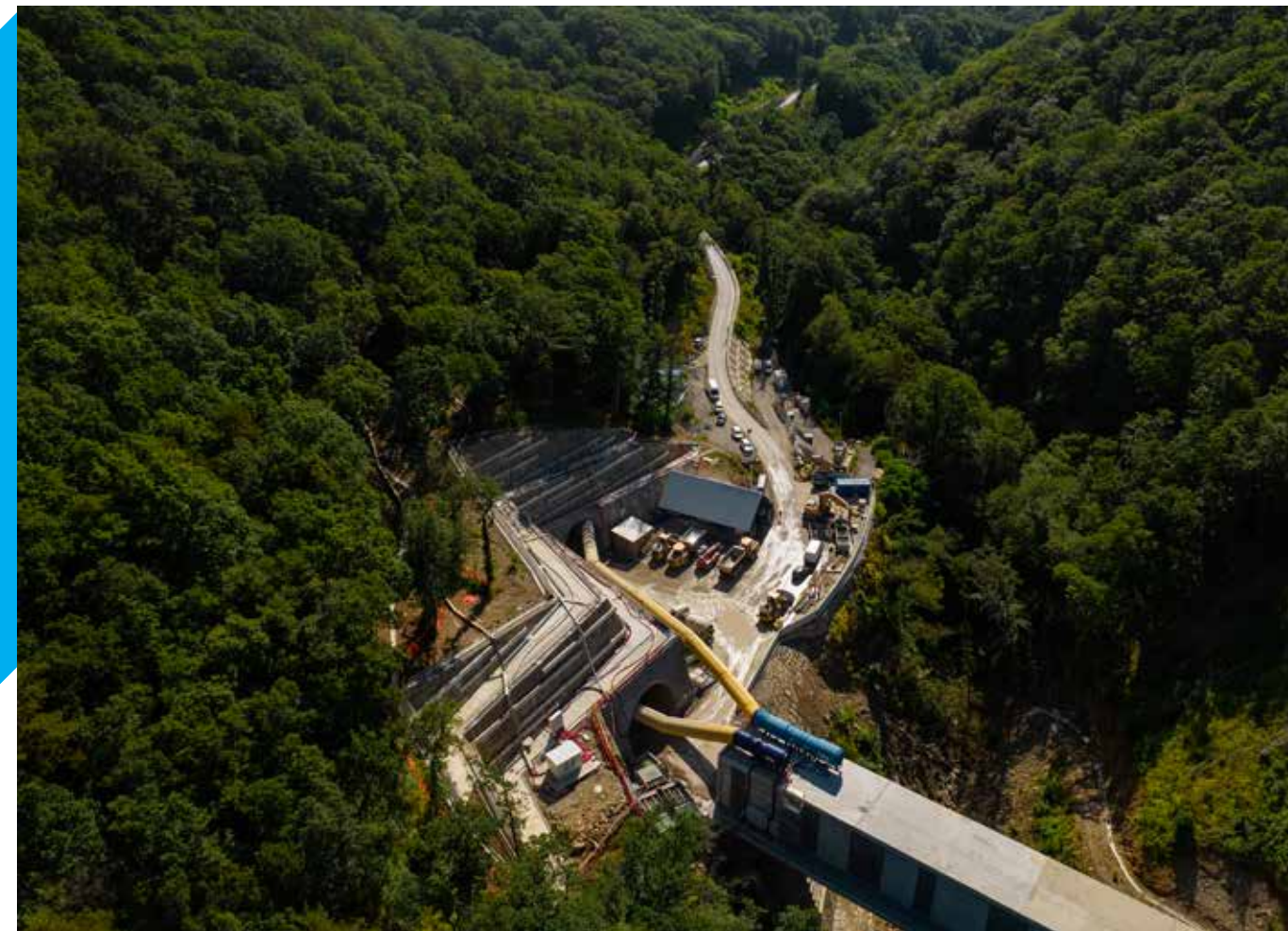


Konec leta 2024 so bili izmerjeni pomiki na oporniku viadukta Glinščica.

Pomiki v dolini Glinščice bodo vplivali na izvedbo del na tem območju

Konec septembra so bili izmerjeni pomiki na oporniku viadukta Glinščica, ki so bili posledica premika celotnega pobočja nad portalom v predor Lokev (T1) iz koprške smeri. Velikost pomikov je izmerjena v milimetrih na mesec, je pa družba 2TDK iz vidika zagotavljanja dodatne varnosti uvedla dodatne preventivne ukrepe in meritve za spremljanje stanja. Pomike so izmerile naprave, ki so se na viadukt Glinščica namestile v času gradnje viadukta.

Že med gradnjo viadukta Glinščica so izvajalci gradbenih del na območju enega od štirih opornikov ugotovili slabšo nosilnost temeljnih tal od pričakovane glede na predhodno izvedene geološko-geomehanske raziskave. Na podlagi dodatno opravljenih geološko-geomehanskih raziskav se je določila sprememba temeljenja na oporniku pred prvim predorom, iz predvidenega plitvega v globoko temeljenje. V dolini Glinščice je torej že v času gradnje viadukta bilo opaziti, da se spremembe v geoloških razmerah odražajo v potrebnih prilagoditvah gradbenih metod in rešitev.

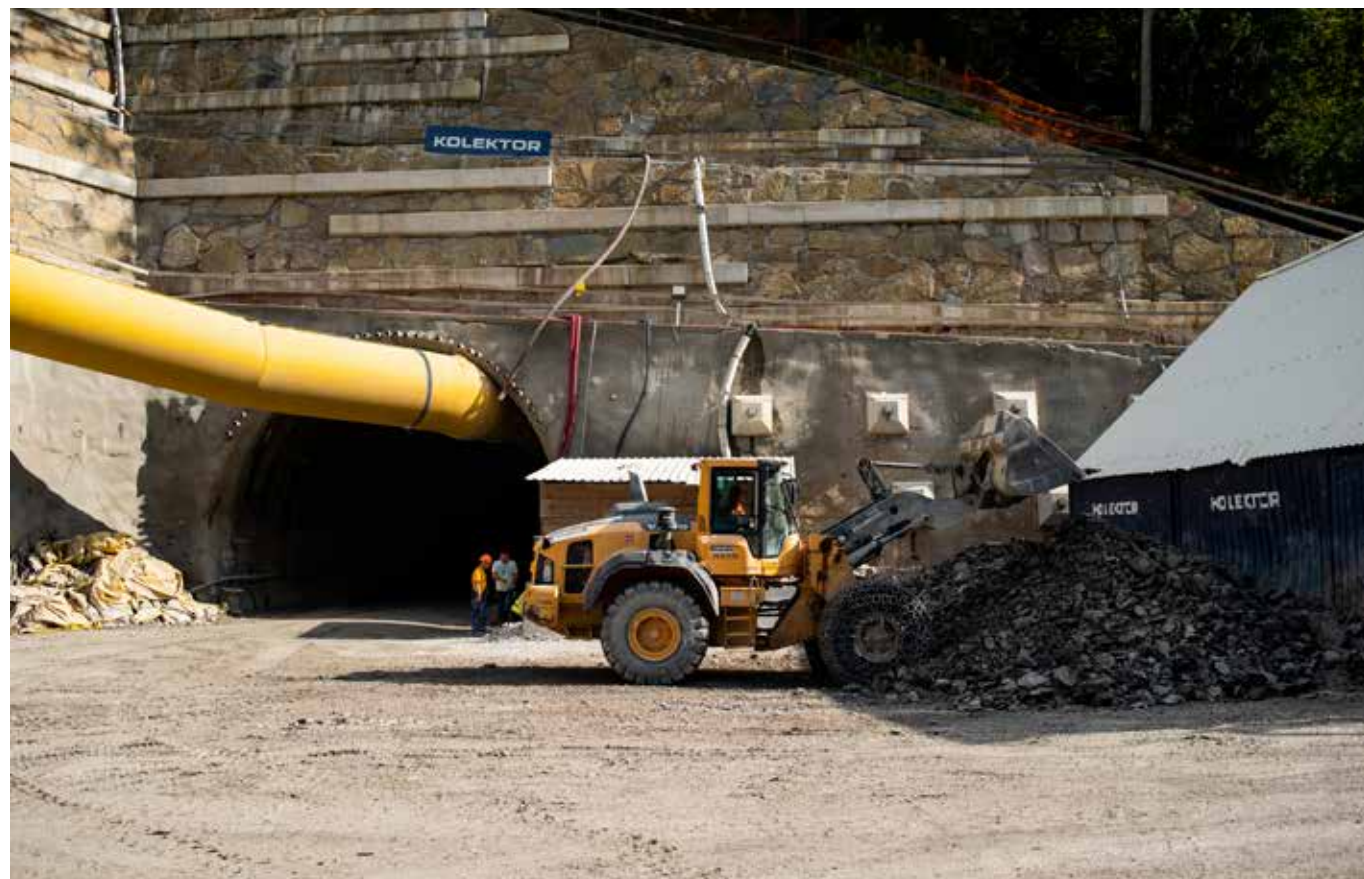


Že med gradnjo viadukta Glinščica so izvajalci gradbenih del na območju enega od štirih opornikov ugotovili slabšo nosilnost temeljnih tal od pričakovane.

Kakšni bodo nadaljnji ukrepi?

Po vseh dodatnih raziskavah in monitoringih, ki jih je družba 2TDK izvajala, je danes znano, da se je opornik viadukta Glinščica na portalu predora Lokev (T1) iz koprške smeri (glavna cev) od končanja del (leto 2022) do novembra 2024 premaknil za cca 6 cm. Na tem območju se zato izvajajo dodatni monitoringi, ki se bodo razširili v območju portala predora T1-Koper, nova merilna oprema pa se bo postavila tudi na viadukt Glinščica.

Za zaščito pred nadaljnjimi pomiki opornika viadukta bodo v neposredni bližini pred predorom Lokev (T1) izvedeni betonski piloti globine 28 metrov. Gre za sanacijski ukrep, ki bo za določeno časovno obdobje vplival na dokončno izvedbo del na tem območju.



Pomiki pobočja v dolini Glinščice bodo vplivali na dinamiko izvedbe del na največjem infrastrukturnem projektu.

Več 100 metrov pod zemljo se v predorih gradijo premostitve



Velike kraške jame na trasi drugega tira se premoščajo tudi s 40 metriškimi premostitvami.



Armatura za premostitev jame št. 66 v glavni cevi predora Beka (T2) je položena.

Pri izkopnih delih na drugem tiru se je naletelo na 90 kraških pojavov. Večina odkritih jam je merila okoli trideset do štirideset metrov, nekatere pa so bile daljše oziroma globlje, pri čemer strokovnjaki tudi z najbolj sodobno tehnologijo niso mogli predvideti takšnih razsežnosti kraških pojavov in načrtov za premoščanje le-teh. Najdaljša jama je dolga kar 800 metrov. Kraški pojavi za gradbenike predstavljajo tehnične izzive, ki se jih premošča s prilagojenimi projektantskimi rešitvami, vključno z uporabo posebnih gradbenih tehnik za stabilizacijo terena ter zaščito obstoječih podzemnih struktur.

Gradijo se 40-metrške premostitvene strukture

Za saniranje situacije, povezane s kraškimi pojavi, se trenutno gradijo premostitve dolžine tudi do 40 metrov, s katerimi bodo premoščene največje kraške jame. Graditev premostitev v šestkilometrskih predorih je zahtevna, saj so pogoji za gradnjo pod zemljo in v kraškem svetu zelo specifični. Trenutno sta dve jami že premoščeni, pri treh pa je to zahtevno izvedbo treba še izvesti.

Čeprav je teren geološko zahteven, se vsi vpleteni v projekt zavedajo, da bo uspešno premagovanje teh izzivov ključnega pomena za vzpostavitev ne le varne, temveč tudi učinkovite železniške povezave.



Vsi dodatni ukrepi, ko govorimo o premoščanju kraških jam in pri pomikih hribine, so namenjeni varovanju zgrajenih infrastrukturnih objektov na trasi drugega tira ter omogočanju varnega železniškega prometa v prihodnosti.

Kdor maže, ta vozi!



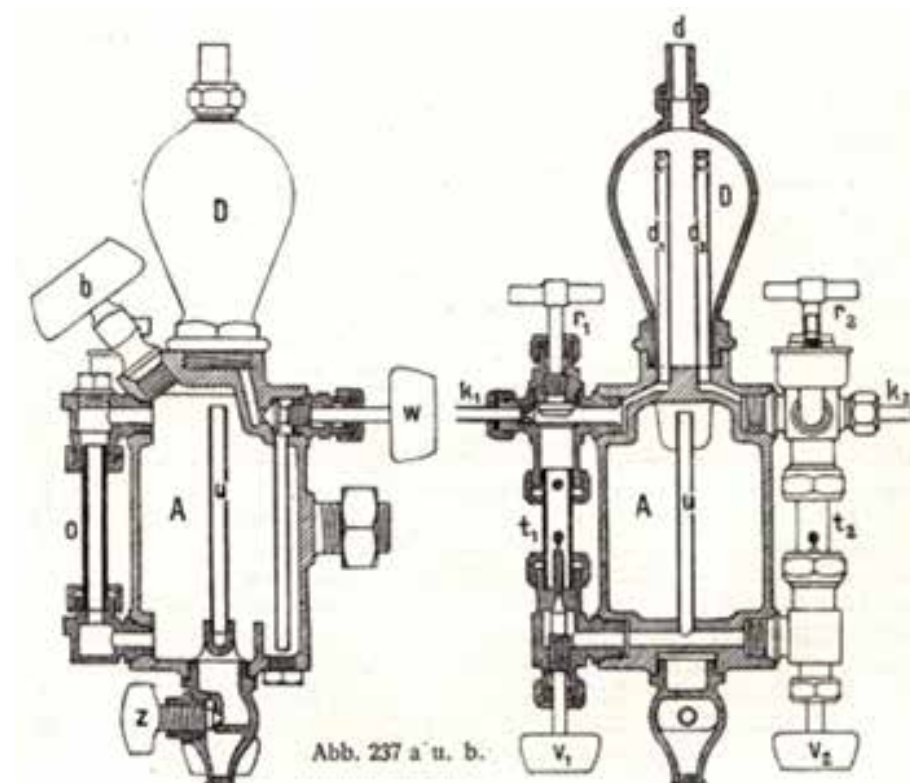
Hobotnica v kirasirskem oklepu? Ali morda nova vrsta pokemona? Ne eno ne drugo. To je lubrikator, nadvse duhovito konstruirana prastara naprava za mazanje parnega stroja na lokomotivah. Deluje brez gibljivih delov! Jasno je, da morajo biti valji parnih strojev – vsaka lokomotiva ima najmanj dva, enega na levi in drugega na desni strani – pravilno mazani, sicer bi bati zelo hitro zaribali. Razumljivo je tudi, da je mazivo mogoče dovajati v parni stroj le tako, da ga primešamo vstopajoči pogonski pari, ki ga razprši in odlaga na stene valjev. Srečamo se s problemom, kako dovajati dovolj majhne količine maziva – po kapljicah – in hkrati še premagovati protitlak dotekajoče pare. Pri parnih lokomotivah zadnjih generacij so to opravljale mehanske črpalke, ki so dobivale pogon od koles. Po načinu delovanja jih je mogoče primerjati s sodobnimi Boschovimi črpalkami za gorivo pri dizelskih motorjih. Vemo pa, da so te črpalke izjemno precizno izdelane in zato tudi drage – a tudi zelo zanesljive.



Starejša in novejša izvedba »preše« za olje izdelovalca Friedmann na Dunaju

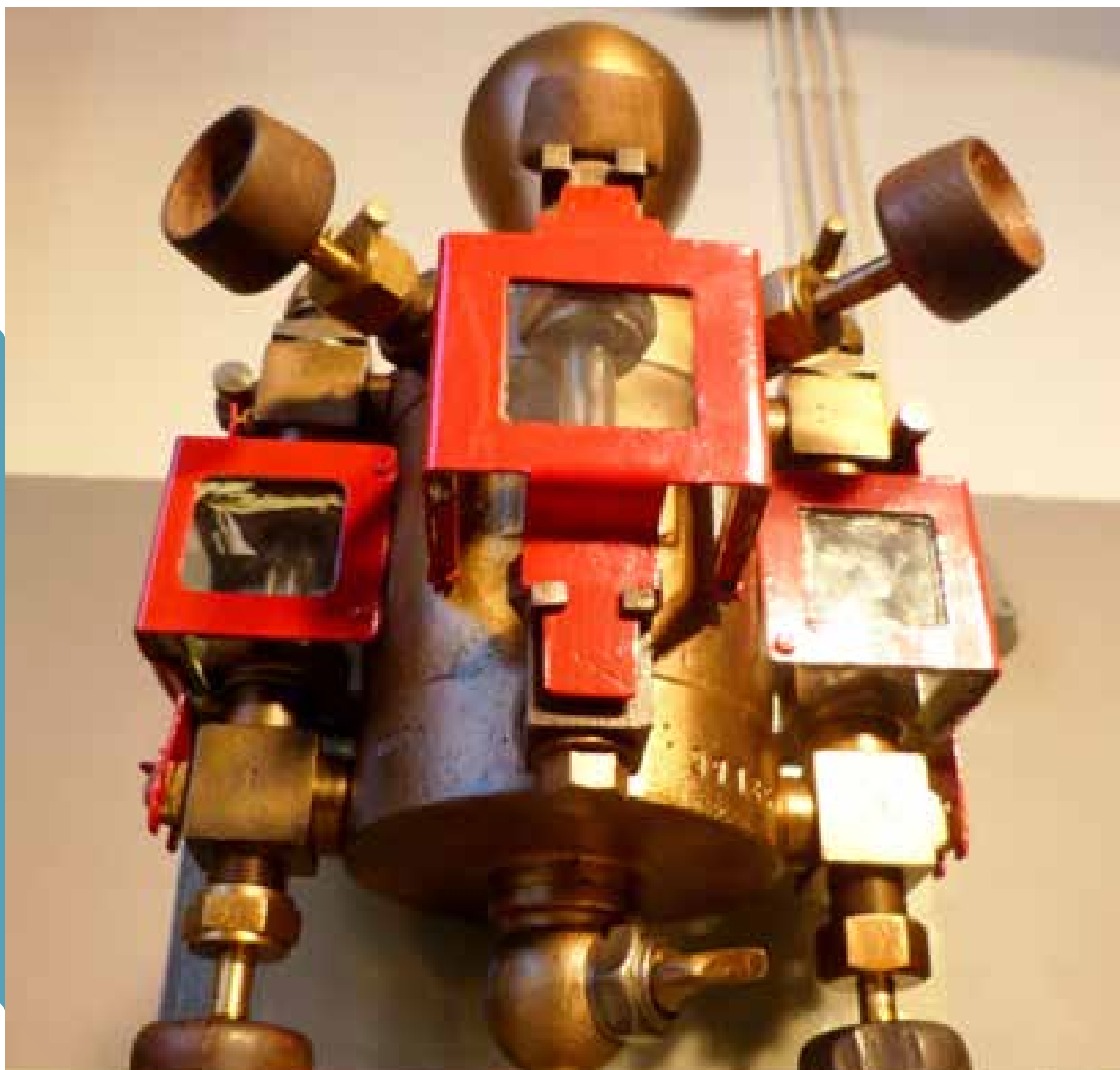
V železniški latovščini se je teh črpalk prijelo poimenovanje »preša za olje«, prevzeto neposredno iz nemščine. Tako kot pri Boschovi črpalki ima »preša« za vsako mazalno mesto cilinderček z batkom. Velikost izstopnih odprtin cilinderčkov je mogoče individualno spreminjati in s tem določati količino maziva. Vsi batki dobivajo hkrati pogon od koles, pred vožnjo pa je naloga strojevodje, da nekajkrat zavrti ročico na »preši« in tako dovede mazivo na mazalna mesta, še preden se lokomotiva začne gibati. Iz »preše« izstopajo številne cevke, ki dovajajo mazivo tja, kjer je potrebno.

Kako pa so reševali problem mazanja, še preden so izumili te tako komplicirane »preše«? Vsa gibljiva mesta na lokomotivi so mazali ročno – vsaka mazalnica je imela posodico z manjšo zalogo maziva – valje in razvodnike parnih strojev pa je bilo treba mazati neprekinjeno. In tu nastopi naš lubrikator.



Lubrikator v stranskem in čelnem preseku

Nameščen je v strojevodski hišici in sestavljen iz dveh posod – iz »hobotničine glave« **D** zgoraj in iz posode **A** za olje spodaj. V glavo priteka para neposredno iz kotla in tu, kjer ji v razširjenem prostoru padeta tlak in temperatura (že vemo, adiabatna sprememba!) kondenzira. Na levi sličici je desno vidna cevka, ki iz kondenzacijske glave ob strani vodi kondenzat na dno spodnje posode, ki je napolnjena z oljem. Voda, težja od olja, le-tega dviga in ga prisili, da po sredinski cevki **u** teče navzdol do obeh regulacijskih ventilov **V1** in **V2** – za levi in desni parni stroj. Mešanica pare in kondenzata se je že prej iz kondenzacijske glave po cevkah **d1** in **d2** natekla v opazovalni cevki **t1** in **t2** ter med tem popolnoma kondenzirala. Z omenjenima regulacijskima ventiloma spodaj je mogoče zelo precizno regulirati količino olja, ki po kapljicah vstopa v cevki **t1** oziroma **t2** in se dviga skozi vodo. To je skozi steklo lepo mogoče opazovati in oceniti količino olja. Ko kapljice dosežejo vrh, jih zajame tok pare/kondenzata in jih odvede v parna stroja. Ves lubrikator je torej pod celotnim kotelnim tlakom pare. Prostorji so v tlačnem ravnovesju. Da se olje pretaka iz glavne posode do regulacijskih ventilov, je posledica hidrostatičnega tlaka vode na dnu glavne posode. Ker je kotelni tlak vedno večji od srednjega tlaka v parnih strojih, je prav ta razlika tista propulzijska sila, ki privede mazivo v valje in razvodnike. Leva in desna cevka se pred vstopom v parni stroj razvejata na mazalno cevko za razvodnik in tisto za valj parnega stroja. (Razvodnik je organ, ki v pravem trenutku spušča pravih količino pare v prednjo oziroma zadnjo komoro valja, pred oziroma za bat, in jo, izrabljeno, v pravem trenutku spušča v dimnik.) Ker ima valj bistveno večjo prostornino kot razvodnik in ker pri vožnji z majhnim tlakom ali brez pare nastopi v valju kdaj tudi podtlak, bi valj posesal vse mazivo in bi za razvodnik nič ne ostalo. Zato je cevčica, ki vodi od cepišča do valja, tanjša od tiste do razvodnika.



Človek bi se nedvomno ustrašil, če bi srečal takšnegale robota kje na cesti. Pa ni tako hudo – je le naš lubrikator, ki s svojimi ščiti varuje kontrolne cevčice – srednja kaže nivo olja v glavni posodi, v levi in desni pa opazujemo kapljice olja, ki se skozi vodo dvigajo svoji nalogi naproti.

Samo po sebi se razume, da je treba olje doliti, kadar ga zmanjka, še prej pa izpustiti vodo iz glavne posode. V tem času mora biti dovodni ventil za paro kajpada zaprt.

Čemu so torej lubrikatorje zamenjale »preše« za olje? Lubrikatorji delujejo z razmeroma majhnimi razlikami v tlakih. Lahko se zgodi, da se dovodne cevčice za olje zamašijo in mazanje preneha. Posledice so zelo hude. »Preše« pa delujejo z neprimerno večjimi tlaki in prebijejo še tako hude ovire.

Lubrikatorji so že zdavnaj izginili iz naših kurilnic in zavesti – po čudežu je nekje v Avstriji nanj naletel sodelavec našega muzeja, ga prepoznal in pridobil za našo zbirko. Je prav tako Friedmannov izdelek, v svojem življenju pa je služboval na najmanj dveh lokomotivah, namreč na 180.04 in na 97.135 – njuni številki sta vtisnjeni na ohišju.



Tipa lokomotiv, na kakršnih je služil naš lubrikator. Sliki iz publikacije Typenblätter österreichischer Dampflokomotiven, založba Slezak, Dunaj, 1981

Na moč smo se ga razveselili, saj je imeniten dokaz za to, kaj vse so naši predniki znali in zmogli. Danes, ko se za našimi računalniki počutimo tako zelo pametne in na pradede gledamo nekako zviška, čutimo v našem muzeju kot pomembno poslanstvo, da tej oholosti in nadutosti računalniške dobe podprimo zrcalo.

