

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



AKTUALNO

Z vlakom v Planico letos več kot deset tisoč obiskovalcev

INTERVJU

**»Po času sanacij je nastopil čas investicij v razvoj.«
Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic**



Univerza v Mariboru

Univerzitetna knjižnica Maribor



Slovenske železnice

MARIBORSKI ŽELEZNIŠKI MOST

1846-1866-2016



AVTORJA RAZSTAVE: DEJAN KAC, BREDA ILICH KLANČNIK

KNJIŽNO IN LIKOVNO RAZSTAVIŠČE
UNIVERZITETNE KNJIŽNICE MARIBOR
8. 3.-11. 4. 2016

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Blaž Uršič, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 13. 4. 2016.



Avtor fotografije: Miško Kranjec



Intervju

Generalni direktor Slovenskih železnic
Dušan Mes

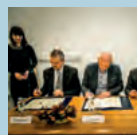
2



Aktualno

Planica 2016

6



Aktualno

Podpisali sporazum o sodelovanju z
občino Pivka in Zavodom za
upravljanje dediščine in turizma Pivka

9



Aktualno

Risi potujejo z vlakom

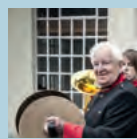
10



Aktualno

Na Slovenskih železnicah ponovno
akcija proti nepravilnemu prečkanju
proge

12



Železniška dediščina

Rudolf Glavač: »Z ajzenponarjem se je
hotela poročiti vsaka ženska.«

26



Prosti čas

Intervju z Dejanom Kontrecem,
športnim direktorjem in generalnim
sekretarjem Hokejske zveze Slovenije

30



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Da tekmovalci lahko postane zmagovalci je za njim nešteto ur treningov, ki jih skrbno načrtovano, s primerno usposobljeno ekipo, sestavlja v tesno povezan mozaik spretnosti in znanj. Zelo pomembno je, da nato svoj potencial, ki ga je leta razvijal uporabi pravočasno in s pravo odločnostjo. Zelo podobno je z uspehi podjetja, prav tako je namreč izjemno pomembno s kakšno skrbnostjo so zgrajeni njegovi temelji ter kako detajlno so izdelali koščki mozaika, ki ga povezujejo. Nato pa morajo biti še dobro osredotočene vse notranje sile, da lahko podjetje v današnjih izjemno tekmovalnih časih uspe učinkovito rasti in dosega poslovne uspehe. Slovenskim železnicam je to uspelo.

Zaposleni na Slovenskih železnicah smo lahko ponosni na delo, ki smo ga opravili v preteklih letih, saj je po poslovnih rezultatih lansko leto rekordno. Če primerjamo rezultate poslovanja od leta 2009 z lanskim letom opazimo izjemno izboljšanje finančnih kazalnikov, ki se lahko kosa z najboljšimi železniškimi podjetji v Evropi. Slovenske železnice so ponovno močno presegle omejitve, ki so jim jih dolga leta pripisovali nevedneži in dokazale, da z osredotočenim delom in jasnimi cilji dosežemo zavidljive rezultate. V tokratni reviji smo precej prostora namenili našim uspehom in uspehom drugih pri katerih smo železničarji pomagali in sodelovali.

Za Novo progo smo se pogovarjali z generalnim direktorjem Dušanom Mesom, ki je kmalu po ponovnem imenovanju med drugim prihodnost Slovenskih železnic opisal takole: »Po času sanacij je nastopil čas za investicije v razvoj.« Že samo te besede kažejo na velike načrte, ki nas čakajo v prihodnjih letih, več o podrobnostih, ki so vodile do njih in prihodnjih projektih pa si lahko preberete v intervjuju z njim.

Letos smo že četrto leto zapored v Planico peljali smučarske skakalce in večtisočglavo množico športnih navdušencev. Tekmovanje v Planici so nedvomno največji slovenski športni praznik in zelo dobro je, da Slovenske železnice pri njem sodelujejo. Z Novo progo smo se imeli priložnost na kratko pogovarjati z vso skakalno ekipo in tudi s Petrom Prevcem, absolutnim zmagovalcem letošnjih skakalnih tekmovanj. Predlagali smo mu vožnjo v strojevodski kabini, ki jo je z veseljem sprejel, in takrat nastale so izjemne fotografije in posnetki, ki so obkrožili Slovenijo in svet. Slovenske železnice pa so letos odlično sodelovale tudi s Hokejsko zvezo Slovenije, in sicer smo bili njihov uradni prevoznik. Hokejisti so se na pripravljalni turnir odpravili z vlakom. Vožnje na tekme z vlakom pa načrtujejo tudi v prihodnje, ko se bodo potegovali za nastop na najelitnejšem tekmovanju na svetu. V rubriki Prosti čas si lahko tokrat preberete pogovor z znamenitim Dejanom Kontrecem, osemkratnim državnim prvakom ter legendo slovenskega hokeja.

V preteklem mesecu je postalo jasno – in je tudi dobro dokumentirano –, da se v Sloveniji z vlakom vozijo tudi Orli in Risi!

Tokratno revijo povezujejo uspehi in tradicija zato smo jo sklenili s pogovorom z upokojenim železničarjem, najstarejšim godbenikom v Sloveniji, Rudolfom Glavačem. Devetdesetletnik, ki je zakladnica železniških anekdot, je v svojem življenju doživel ogromno. Je nadvse navdušujoč sogovornik, ki nam je med drugim povedal: »Z ajzenponarjem se je hotela poročiti vsaka ženska.«

Spoštovane bralke, spoštovani bralci želim vam prijetno branje!

Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic

Po času sanacij je nastopil čas

V 25 letih Slovenskih železnic ste edini generalni direktor, ki je bil ponovno imenovan na to mesto. Kako se ob tem počutite in čemu pripisujete odločitev nadzornega sveta, da so vam ponovno zaupali vodenje skupine SŽ?

Ponovno imenovanje na mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic mi je v veliko čast, hkrati pa mi pomeni tudi veliko odgovornost, da upravičim zaupanje zaposlenih, zaupanje članov nadzornega sveta ter pričakovanja lastnika in poslovnih partnerjev. Menim, da temelji odločitev nadzornega sveta med drugim tudi na dobrih poslovnih rezultatih skupine SŽ in na ambicioznih prihodnjih načrtih. Od leta 2012, ko so imele SŽ prvič po kriznem letu 2008 dobiček, se namreč poslovni rezultati skupine in podjetij v njej zelo izboljšujejo. Cilje smo dobro začrtali in pri njih moramo vztrajati. V prihodnje načrtujemo še številne novosti in izboljšave, s katerimi bomo poslovne rezultate nedvomno še izboljšali.

Leta 2012 ste se med drugim lotili tudi sanacije skupine SŽ. Tedaj ste omenili, da se je začel čas, ko se železnice lahko končno usmerijo v razvoj. Katero vaše poteze bi označili kot najučinkovitejše v prejšnjem mandatu?

Dogovor s sindikati o krčenju stroškov in števila zaposlenih je bil zelo pomemben korak k zniževanju stroškov. Slovenske železnice je zapustilo okrog 730 zaposlenih, hkrati smo počasi začeli kadre pomlajevati in skrbeti za profile, ki nam bodo v prihodnosti koristili. Zelo pomembno za poslovanje je bilo,

da smo izstopili iz poslov z izvedenimi finančnimi instrumenti, ki so vsako leto pomenili veliko finančno breme. Dodana vrednost na zaposlenega se je zvišala za več kot 30 odstotkov. Kljub temu, da smo stroške dela precej znižali, pa nam je uspelo tudi pomembno povečevati prihodke in količino pretovora. Skupino smo tudi precej razdružili, pri čemer je sodelovala tudi država.

Lanski rezultati skupine SŽ so izjemni. Tako dobrih rezultatov podjetja v skupini niso imela že več kot desetletje.

Tako je. Skupina SŽ je leto 2015 končala s približno 580 milijoni evrov prihodkov, 37 milijoni evrov dobička iz poslovanja in približno 25 milijoni evrov čistega dobička. Poslovanje je zdaj bistveno boljše kot pretekla leta, izjemno pomembno pa je, da se tak trend obdrži tudi v prihodnje. Na začrtani poti moramo vztrajati.

Lani je bilo na železniškem omrežju precej zapor in počasnih voženj. Kako je to vplivalo na procese dela in rezultate?

Na železniškem omrežju v Sloveniji so vse leto potekala številna dela, nadgradnje in rekonstrukcije, kar je za prihodnost slovenskega gospodarstva in podjetij v skupini SŽ dobro. V zadnjih nekaj letih namreč država v razvoj železniške infrastrukture namenja več sredstev in s tem udejanja dolgoročne načrte o zviševanju kakovosti železniške infrastrukture. S tem lahko tudi prevoznika, Tovorni in Potniški promet, ponudita kakovostnejše storitve. Ker pa zaradi značilnosti želez-



Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic

niškega omrežja pri nas drugih možnosti ni, nimamo namreč obvoznih koridorjev, morajo dela potekati kljub temu, da mimo po drugem tiru vozijo vlaki.

Kakšno infrastrukturo bi po vašem mnenju potrebovali v Sloveniji?

Slovenske železnice potrebujejo omrežje, ki bo od Kopra do Hodoša, Šentilja, Jesenic, Sežane in Dobove prepustno in bo v prihodnjih petnajstih letih omogočalo prevoz 35 milijonov ton tovora. Nosilnost prog mora biti takšna, da bodo lahko vlaki iz Kopra do Hodoša vozili brez zamenjav lokomotiv,

investicij v razvoj

brez krajšanja in z ustrežno hitrostjo. Za nas so prednostne naloge jasne: gradnja drugega tira, posodobitev proge mimo Zidanega Mosta, Tivolski lok, v naslednji fazi pa tudi posodobitev proge skozi predor Karavanke. Gradnja drugega tira na progi Maribor–Šentilj je odvisna tudi od Avstrijcev, ker tudi na drugi strani meje še ni dvotirne proge.

In drugi tir?

Za Slovenske železnice je zgraditev drugega tira življenjskega pomena. Brez tega projekta bi se lahko zgodilo, da bi začele SŽ stagnirati in nato nazadovati. Še več, razvoj celotnega slovenskega gospodarstva je brez drugega tira ogrožen, kar je že zdavnaj potrdila tudi stroka. Drugi tir je res težava zadnjih petnajst let in škoda je, da ga nismo naredili že prej. Vedeti pa moramo, da poleg drugega tira potrebujemo posodobljene proge, ki omogočajo ustrezne osne pritiske, tudi drugje na železniškem omrežju. Samo en projekt ne more nadomestiti vlaganj v druge proge na našem omrežju.

Kako je z gibanjem zaposlenih v skupini Slovenske železnice?

Skupina Slovenske železnice v leto 2016 vstopa s približno 500 manj zaposlenimi. Na zadnji dan leta je bilo v skupini zaposlenih 7741 delavcev, število pa se bo letos še zmanjšalo. Upoštevati pa je treba razmere na terenu in obseg dela.

Glede na strukturo in povprečno starost zaposlenih bodo SŽ v prihodnosti eden večjih zaposlovalcev. Število zaposlenih bomo lahko zmanjševali samo

na področjih, kjer bomo uvajali nove tehnologije, zato moramo že zdaj razmišljati, kako bomo privabili nove mlade strokovnjake in inženirje.

Glede na strukturo in povprečno starost zaposlenih bodo SŽ v prihodnosti eden večjih zaposlovalcev, zato moramo že zdaj razmišljati, kako bomo privabili nove mlade strokovnjake in inženirje.

V skupini SŽ se je zadolženost v preteklem letu močno zmanjšala. Kako nam je to uspelo?

Trenutno je skupina SŽ zadolžena za okrog 120 milijonov evrov, kar je 180 milijonov evrov manj kot leto dni prej. V strateškem načrtu 2016–2020, ki ga je decembra sprejel nadzorni svet, pa načrtujemo še nadaljnje zmanjšanje zadolženosti. Za uresničitev tega cilja bomo morali uvesti kar nekaj organizacijskih in investicijskih sprememb. Morali bomo prodreti tudi na tuje trge v tovrstnem prometu.

Govoriva tukaj o strateškem povezovanju?

Internacionalizacija v tovrstnem prometu je zelo pomembna. Pri iskanju strateških partnerstev smo na zelo dobri poti, v prihodnjih tednih bomo lahko o tem kaj več povedali. Zelo verjetno pa je, da bomo imeli konkretnega strateškega partnerja zelo kmalu. Poleg tega pa načrtujemo tudi vstop Slovenskih železnic v tuja podjetja, ki imajo znaten tržni delež na naših ciljnih trgih.



Za tovrstni promet so cilji začrtani, kako pa je s potniškim prometom?

Podjetje SŽ-Potniški promet dobro dela in ima velike načrte za prihodnje. Z državo smo lani rešili tudi desetletja trajajoče vprašanje premalo plačanih storitev OGJS, tako da je trenutno Potniški promet podjetje, ki nima niti evra posojila.

Že dalj časa se zavedamo, da je treba posodobiti in razširiti storitve, ki jih ponujamo v železniškem potniškem prometu. Hkrati s tem pa načrtujemo določene storitve razviti tudi sami. Po času sanacij je nastopil čas investicij v razvoj. Najbolj odmevne spremembe, s katerimi bomo precej dvignili kakovost potovanja na slovenskem železniškem omrežju, so na primer brezžični internet na vlakih in postajah, spletno kupovanje vozovnic, vpeljava projekta integriranega javnega potniškega prometa in seveda nakup novih, sodobnih vlakov.

Najbolj odmevne spremembe, s katerimi bomo precej dvignili kakovost potovanja na slovenskem železniškem omrežju, so na primer brezžični internet na vlakih in postajah, spletno kupovanje vozovnic, vpeljava projekta integriranega javnega potniškega prometa in seveda nakup novih, sodobnih vlakov.

Kakšni bi bili ti vlaki, po katerih informacijah celo dvonadstropni?

Postopki za nakup se bodo začeli letos in najpomembnejše je, da bodo vlaki kakovostni in omogočali potnikom potovanje, ki je primerljivo s tistim v sosednjih državah. Tudi dvonadstropni vagoni so v igri. Stroka namreč podpira tudi takšno odločitev, predvsem zaradi značilnosti slovenskega železniškega omrežja s številnimi postajami in krajšimi potovalnimi razdaljami.

Načrtujemo nakup 25 novih železniških garnitur, za katere bomo odšteli okrog 140 milijonov evrov. Nakup novih vlakov je nujen, saj so nekateri že resnično dotrajani in z njimi potnikom ne moremo več omogočiti takšne kakovosti potovanja, kot bi jo želeli.

Nakup Avriga se ni izteklo, kot smo načrtovali, a kljub temu SŽ nadaljujemo nekatere projekte, ki bodo pomembno vplivali na javni promet pri nas.

Prihodnost javnega prevoza v Sloveniji je v ustrezni kombinaciji avtobusov in vlakov. Hrbtenica javnega potniškega prometa bo železniški potniški promet, ki ga bo dopolnjeval avtobusni prevoz. S tem ko bo začel delovati projekt integriranega javnega potniškega prometa, bodo usklajeni vozni redi vlakov in avtobusov, potniki si bodo lahko poljubno izbirali prevozno sredstvo, s katerim bodo potovali in za celotno pot potrebovali le eno vozovnico. Kombinacija prevozov z vlakom in avtobusom je glede na geografsko razčlenjenost Slovenije najboljša rešitev.

Ali lahko uspešnost teh projektov zamaje stanje železniške infrastrukture?

Ustrezna železniška infrastruktura je eden od pogojev za sodobni javni železniški potniški promet.

Ali se bodo večja vlaganja v JŽI nadaljevala tudi letos?

Republika Slovenija v zadnjih letih precej vlaga v svojo infrastrukturo, kar je dobro z več vidikov, vendar pa se moramo zavedati tudi tega, da česar država ni delala pol stoletja, v nekaj letih ali desetletju ne more nadoknaditi. V infrastrukturi je zato v nekaj letih težko biti primerljiv z Italijo, Avstrijo, Švico, kjer so intenzivno vlagali stoletje in več. Pri nas so se večje

investicije v železniško omrežje začele leta 2008 in odtlej je na železniški infrastrukturi potekalo ogromno obnovitvenih del in rekonstrukcij. Ministrstvo je v prvi fazi uspešno končalo več projektov, za kar se jim lahko zahvalimo.

Infrastrukturo v Sloveniji torej zaradi vlaganj teže primerjamo s tujino, če pa se poglobimo v primerjave poslovnih krivulj tujih železnic in SŽ, vidimo, da smo v poslovanju na več področjih povsem primerljivi ali celo precej pred njimi.

S kom se lahko v mednarodnem prostoru primerjajo Slovenske železnice?

Brez težav se lahko primerjamo s sosednjimi železniškimi podjetji in drugimi uspešnimi logisti. Za natančen pregled je dobro primerjati napredek po posameznih področjih, ne pa zgolj nominalnih vrednosti. Dejstvo je namreč, da so naši poslovni rezultati primerljivi z rezultati avstrijskih in nemških železnic, na več področjih pa jih celo presegamo. V primerjavi z železniškimi podjetji v državah južneje od nas pa poslujemo bistveno bolje. Pomembno je, da tudi cilje, ki jih imamo Slovenske železnice, postavimo dovolj ambiciozno na mednarodni ravni, saj smo pri tem zelo uspešni. SŽ-Tovorni promet na primer že več let v izjemno tekmovalnem mednarodnem okolju dosega odlične rezultate.

Ali se bomo z ŽGP še bolj dejavno udeleževali gradbenih projektov?

Podjetje SŽ-ŽGP je lani doseglo zelo dobre rezultate. Letošnji načrti pa so boljši, kot smo sprva predvidevali. Posel v gradbeništvu je povezan z naložbami, več kot jih je, boljši so rezultati. Železniško gradbeno podjetje je manjše prihodke v Sloveniji uspešno nadomestilo s posli v tujini. Zelo uspešno so poslovali v Srbiji, Črni gori

in na Hrvaškem. Načrtujemo, da bomo sodelovali tako pri novogradnjah na železniški infrastrukturi doma, kot tudi povečali udeležnost pri novogradnjah na železnici v tujini. Na vprašanje tako lahko odgovorim z da, povečanje obsega dela načrtujemo tudi v gradbenem sektorju.

Kateri bodo največji prihodnji izzivi?

Za prihodnost Slovenskih železnic bo ključno, v kaj se bo investiralo in kakšen bo razvoj. Imamo še kar nekaj rezerv in ambiciozne načrte, vendar menim, da smo na pravi poti. Težko rečem, da so se v času mojega mandata potniške storitve izboljšale, saj imamo tu še precej rezerv. K sreči pa tudi jasno začrtano pot. Načrtujemo posodobitev potniških garnitur ter izboljšanje informacijskih storitev – brezžični internet na vlakih, e-nakup vozovnic,

izpeljati projekt integriranega potniškega prometa. Kar zadeva hitrost potovanja, bomo še vedno omejeni z razvojem železniške infrastrukture, se bo pa tudi to začelo izboljševati.

Za tovorni promet je bistven cilj prodor na tuje trge. Da bi se razvijali, potrebujemo močnega partnerja, ki obvladuje mednarodne blagovne tokove. Tovorni promet je odvisen od tujih trgov, zato so vlaganja nujna. Govorim o nujnih naložbah v vozna sredstva in wagone.

S katerimi besedami bi želeli "še kaj dodati"?

Vsem zaposlenim se zahvaljujem za dobro opravljeno delo v preteklem letu. Slovenske železnice so v nekaj letih močno napredovale in so pripravljene za nove izzive. Želim, da bomo tudi letos tako uspešno sodelovali in skupaj gradili prihodnost Slovenskih železnic.

Spoštovane sodelavke, spoštovani sodelavci!

Ponovno imenovanje na mesto generalnega direktorja Slovenskih železnic mi je v veliko čast, hkrati pa mi pomeni tudi veliko odgovornost, da upravičim vaše zaupanje in zaupanje članov nadzornega sveta ter pričakovanja lastnika in poslovnih partnerjev.

Slovenske železnice v zadnjih letih poslujemo zelo uspešno in iz leta v leto presegamo načrte. Optimistično zrem v prihodnost, saj sem prepričan, da bomo na tako trdno postavljenih temeljih še naprej uspešno nadaljevali delo. Krepili bomo naš položaj na področjih, na katerih smo se že doslej izkazali, ob tem pa razvijali nove storitve za naše potnike in partnerje.

Vsem zaposlenim v skupini Slovenske železnice se zahvaljujem za vaš prispevek k tako spodbudnim rezultatom, kakršne dosegamo. Vaše znanje, izkušnje in tudi požrtvovalnost so ključni za uresničevanje poslanstva in vizije podjetja.

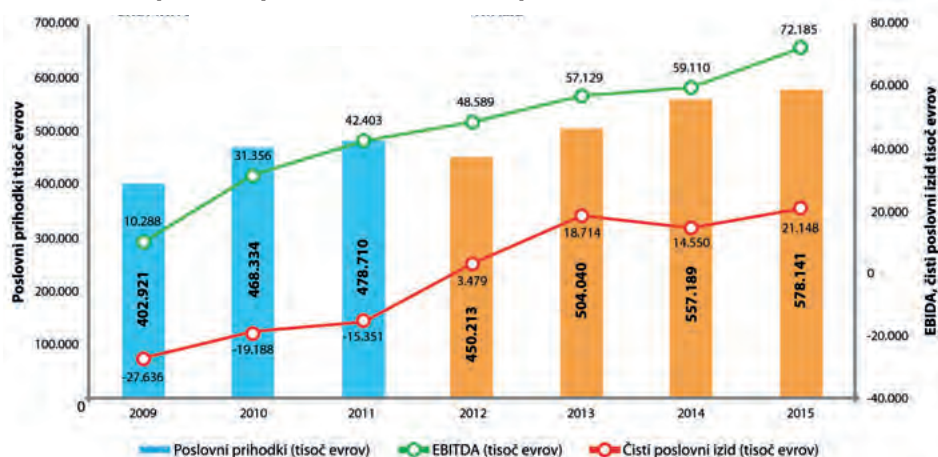
Veselim se nadaljnega dela z vami!

Dušan Mes,
generalni direktor SŽ

Leto 2015 smo sklenili z odličnimi poslovnimi rezultati

Skupina Slovenske železnice je ustvarila rekordnih 578 milijonov prihodkov, s čimer smo načrte presegli za kar 47,6 milijonov. Čisti poslovni izid je znašal 21,1 milijona evrov, kar je za 44,5 odstotkov več kot leta 2014. Za 22 odstotkov se je glede na predhodno leto povečal EBITDA, ki je tako znašal 72,2 milijona evrov. Kljub zmanjšanju števila zaposlenih se je dodana vrednost na zaposlenega povečala z 38.270 evrov leta 2014 na 39.082 evrov v lanskem letu. Ob tem smo prepeljali 18,3 milijona ton tovora in 14,2 milijona potnikov.

SKUPINA SŽ – poslovni prihodki, EBITDA, čisti poslovni izid



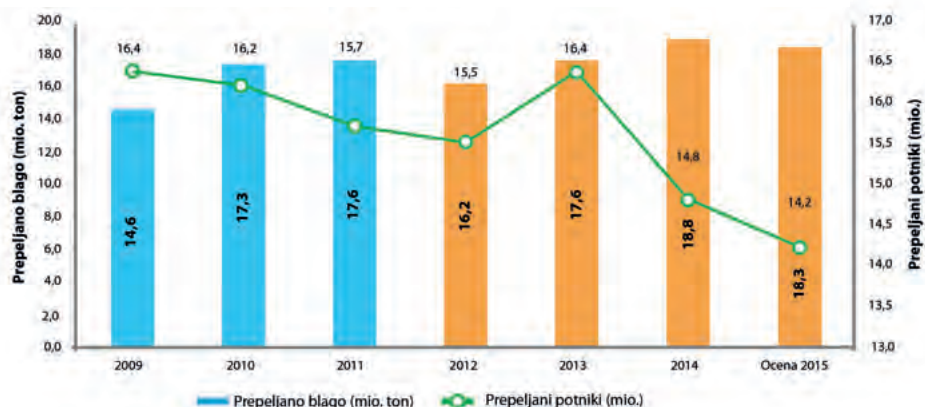
Finančni kazalci Slovenskih železnic se izboljšujejo že od leta 2009, bistveno pa so se izboljšali leta 2012. Od 2012 do lani se je povečal čisti dobiček skupine za več kot 18 milijonov evrov, EBITDA pa za skoraj 25 milijonov.

SKUPINA SŽ – število zaposlenih, dodana vrednost na zaposlenega



Vse navedene pozitivne finančne kazalce so SŽ dosegle ob tem, da se je število zaposlenih od leta 2011 do leta 2015 zmanjšalo za 1.056, dodana vrednost na zaposlenega pa se je povečala za 7.169 evrov.

SKUPINA SŽ – prepeljano blago in prepeljani potniki



Pomemben nefinančni kazalec uspešnosti poslovanja SŽ je tudi prepeljano blago v milijonih ton, ki se je v času svetovne finančne krize od leta 2011 do leta 2015 povečalo iz 17,6 na 18,3 milijonov ton. Čeprav se je število potnikov od leta 2011 do leta 2013 povečalo iz 15,7 na 16,4 milijonov, pa se je zaradi žleda in odpravljanja posledic katastrofalne ujme do leta 2015 zmanjšalo na 14,2 milijonov.



Planica 2016

Smučarski skakalci z vlakom v Planico



Slovenski skakalci so se tudi letos na tekme smučarskih skokov v Planico z ljubljanske železniške postaje odpravili z vlakom. Na poti sta se jim pridružila generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes ter predsednik vlade Republike Slovenije dr. Miro Cerar.

»Ponosen sem, da sem tukaj z našimi fanti. Kot vsi Slovenci jim želim, da bi bili v prihodnjih štirih dneh v dobri formi. Skakalci ste ime Slovenije ponesli v svet. Ste naši najboljši ambasadorji,« je dejal premier Cerar, ki je slovenske orle pospremil do Kranja.

Vseh gostov na vlakcu je bilo več kot 120, od tega velika večina predstavnikov sedme sile, ki so skakalce spremljali do Planice, kjer so v sredo potekali preizkusni skoki.

Peter Prevc, letošnji veliki zmagovalec, prejemnik velikega kristalnega globusa, je vožnjo z vlakom izkoristil tudi za to, da je sedel na sedež strojevodje. Ob tem nam je povedal, da če ne bi bil skakalec, bi razmislil tudi o tem železničarskem poklicu, za katerega ga je v najstniških letih navdušil prijateljev oče, sicer tudi strojevodja.

Za vsepridreditvene dni letošnje Planice je bilo prodanih več kot 111 tisoč vstopnic. Organizatorji so vabili vse, da se v Planico pripeljejo z vlakci.

Foto: Miško Kranjec, Blaž Uršič





Kaj smo vprašali svetovnega prvaka Petra Prevca?

Če bi o vas snemali film, kdo bi igral vas v glavni vlogi?

Mene? Kaj pa vem. Jim Carrey.

Zakaj?

Ja, zato kej ima takšno brado kot jaz.

Katera je vaša najljubša pesem?

Moja najljubša pesem je trenutno od Dire Straitsov Brothers in arms.

Bi si jo upali zapeti v duetu z izvajalcem, če bi imeli to možnost?

Uh ne, to pa ne. Mislim, da si nihče ne bi tega želel doživeti.

Kateri tri stvari bi vzeli s seboj na samotni otok?

Vodo ... hm ... (tišina) vodo ... in vodo.

Če bi lahko imeli katero koli super moč – poleg letenja, to že imate – katero bi si izbrali?

Teleportiral bi se.

Kam pa?

Kjerkoli bi pač moral biti. Da mi ne bi bilo treba potovati tja.

Peter, kaj ste si želeli postati, ko ste bili stari 5 let?

Voznik tovornjaka.

Kaj pa strojevodja?

Ja tudi to mogoče. Sošolčev oče je strojevodja in ima doma maketo, ki sem jo v srednji šoli rad hodil gledati. Če ne bi bil skakalec, bi morda razmislil tudi o šolanju za strojevodjo.



Z vlakom v Planico letos več kot deset tisoč obiskovalcev

Bogat spremljevalni program, zimska idila, nepozabno vzdušje, odlično pripravljena skakalnica in veliki uspehi naših skakalcev so zagotovili, da je Planica tudi letos sijala v vsej svoji veličini.

Za obiskovalce smučarskih skokov smo 19. in 20. marca pripravili posebne popuste za vožnje do Jesenic in Hrušice. Tako so bile na voljo povratne vozovnice po polovični ceni,

otroci do 12. leta pa so potovali brezplačno.

Na skakalni konec tedna je na Jesenice vozilo tudi šest dodatnih vlakov, trije v soboto in trije v nedeljo. Ustavljali so na postaji Hrušica, od tam pa smo obiskovalce do Planice zapeljali z avtobusi.

Do Jesenic oziroma Hrušice smo iz različnih koncev Slovenije prepeljali več kot 10000 obiskovalcev.



Podpisali sporazum o sodelovanju z občino Pivka in Zavodom za upravljanje dediščine in turizma Pivka

V torek, 23. februarja, so Slovenske železnice, občina Pivka ter Zavod za upravljanje dediščine in turizma Pivka sklenili sporazum o sodelovanju pri turističnem razvoju največjega muzejskega kompleksa v Sloveniji, Parka vojaške zgodovine v Pivki, ter drugih turističnih zanimivosti v občini Pivka, hkrati pa tudi o oblikovanju skupnih storitev v javnem potniškem prometu.

Sporazum so podpisali pomočnik direktorja SŽ-Potniški promet Miloš Rovšnik, župan občine Pivka Robert Smrdelj ter direktor Zavoda za upravljanje dediščine in turizma Pivka Janko Boštjančič.

S sporazumom so se partnerji zavezali k ohranjanju bogate

slovenske tehnične dediščine, s tesnejšo povezanostjo pa tudi k sodelovanju pri promociji javnega potniškega prometa. Ob-

čina Pivka, Zavod za upravljanje dediščine in turizma Pivka ter Slovenske železnice bodo sooblikovali turistične produkte in

promovirali kulturne in zgodovinske dogodke v občini Pivka in njeni bližini.



Sporazum o sodelovanju so podpisali župan občine Pivka Robert Smrdelj (levo), pomočnik direktorja SŽ-Potniški promet Miloš Rovšnik ter direktor Zavoda za upravljanje dediščine in turizma Pivka Janko Boštjančič (desno).



Nekdanja oklepna vozila, tanki in aviona JLA ter SV



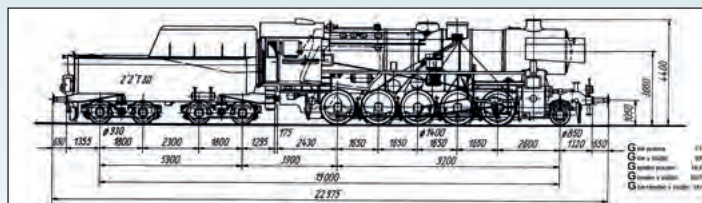
Med ogledom Parka vojaške zgodovine

Slovenske železnice so ob podpisu sporazuma donirale muzejsko lokomotivo serije 33-110, ki je vozila med drugo svetovno vojno, skupaj z dvema vagonoma.

Lokomotiva 33-110 ima pa prav nenavadno usodo – je »lokomotiva, ki se je spremenila v svoje nasprotje«. Nastala je med drugo svetovno vojno, ko so Nemci osvajali Evropo. Uvideli so, da za pomoč svojim vojskam potrebujejo močne in enostavne lokomotive, ki bodo kos surovim razmeram med vojno. Zato so vzeli najmodernejšo tovorno lokomotivo izpred vojne in jo poenostavili, sneli so ji vse, kar je bilo mogoče pogrešati. Ta postopek so imenovali »Entfeinerung«, kar bi prevedli kot »razfinjenje«. Novo lokomotivo so nekoliko zlovesče poimenovali »vojna lokomotiva«. Prva, prototipska, je zapeljala po tirih septembra 1942, resno pa so pognali produkcijo naslednjega leta in to v vseh tovarnah, tudi na zasedenih ozemljih; potrebovali so jih veliko. Zgrajenih je bilo več kot 6000. Bile so tako enostavne, da ne bi bile primerne za običajno rabo v miru, toda Nemci so jih nameravali po zmagi odpeljati v staro železo. Lokomotive so se razširile po vsej Evropi, tudi po Rusiji. Po vojni so prišle železniškim upravam nad vse prav, da so nadomestile tisto, kar je bilo uničeno. Nekoliko so jih dopolnili, tako da so bile primerne za vsakdanjo rabo, in potem so



Lokomotiva serije 33-110 v Stanjelu



Tipaska risba lokomotive serije 33-110

podvod zvesto služile vse do konca parne vleke ter na svojih plečih nosile breme po vojne obnove. Le tri leta so služile v vojni, potem pa tri desetletja v miru. Iz vojnih lokomotiv so se torej spremenile v svoje nasprotje, v lokomotive miru.

Po konstrukcijski zasnovi je lokomotiva 33-110 srednje teška tovorna lokomotiva, ker pa je izvrstno projektirana, lahko razvije največjo hitrost 80 km/h in to tako v vožnji naprej kot nazaj, kar pomeni, da je bila univerzalno uporabna in je v vojnih razmerah lahko vlekla celo brzovlake. Razvije 1600 konjskih moči in tehta 140 ton. Preko odbojnikov meri 23 metrov.

Lokomotiva 33-110, ki je med vojno nosila nemško oznako 52 4936 in je bila izdelana leta 1943 v nemški tovarni MBA, ima še posebno mesto v naši zgodovini, saj je 11. aprila 1978 s posebno, slavnostno vožnjo od Ljubljane do Postojne zaključila obdobje parne vleke v ljubljanskem vozlišču.

(Opomba: Obdobje parne vleke v Sloveniji je bilo dokončno zaključeno šele 14. maja 1978 s posebno vožnjo lokomotive 25-019 na relaciji Novo mesto–Semič)

Risi potujejo z vlakom

V sredo, 10. februarja, je slovenska moška članska hokejska reprezentanca odpotovala z vlakom iz Ljubljane v Innsbruck, kjer se bo med pripravami na aprilsko svetovno prvenstvo na Poljskem udeležila turnirja v nizu Euro Ice Hockey Challenge.

Slovenske železnice so uradni sponzor hokejske reprezentance in urejajo vse prevoze članov reprezentance ter njihove opreme med Ljubljano in Innsbruckom ter Ljubljano, Budimpešto in Katovicami.

Pred odhodom hokejistov na vlak je zjutraj na ljubljanski železniški postaji potekala novinarska konferenca, na kateri so

predstavili sodelovanje Slovenskih železnic in Hokejske zveze Slovenije.

Na njej so sodelovali slovenski hokejski reprezentanti, predsednik Hokejske zveze Slovenije Matjaž Rakovec in direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren.

Tokratna pot slovenskih risov napoveduje začetek dolgoročnega sodelovanja med Slovenskimi železnicami in Hokejsko zvezo Slovenije. Slednje pomeni nadaljevanje prizadevanj Hokejske zveze Slovenije za odgovoren odnos do okolja ter trajnostno rabo energije, skladno s smernicami Mednarodne hokejske zveze.



Ta nacionalnim hokejskim zvezam med drugim predlaga, da naj tako reprezentance kot

njihovi zvesti navijači uporabljajo čistejše oblike javnega prevoza.



S svojo opremo na vlak



Zbirna točka na železniški postaji Ljubljana



S svojo opremo na vlak

Odprtje razstave »125 let železnice v Lendavi« v Železniškem muzeju Slovenskih železnic v Ljubljani

V Železniškem muzeju Slovenskih železnic v Ljubljani je v sredo, 10. februarja 2016, potekalo odprtje razstave »125 let železnice v Lendavi«. Po pozdravnem nagovoru Mladena Bogiča, ravnatelja Železniškega muzeja SŽ, je razstavo odprl avtor razstave dr. Zoltan Lendvai Kepe, višji kustos Galerije-Muzeja Lendava, odprtja pa se je udeležila tudi madžarska veleposlanica Edit Szilágyiné Bátorfi.

Odprtje je spremljal nastop železničarsko kulturno umetni-



sodelovanju povabil LINDVA Društvo zbirateljev Pomurja ter nekaj drugih posameznikov in raziskovalcev železniške dediščine. S spominsko razstavo so opozorili na zelo pomemben mejnik, ki je dal kraju novo povezavo v svet – železno cesto. Razstava temelji na vsebini, ki je predstavljena na panojih in

vitrinah, v katerih je raznoliko gradivo povezano z železnico (vozovnice, uniforme, tirni material, svetilke, železniški modeli ...). Razstava bo na ogled do 31. marca v rotundi Železniškega muzeja SŽ v Ljubljani

Vljudno vabljeni!



škega društva Folklorna skupina Tine Rožanc, veterani, ki so z glasbo in plesom predstavili še en vidik kulturne dediščine, ki je skupaj z razvojem železnice zaznamovala prekmursko pokrajino.

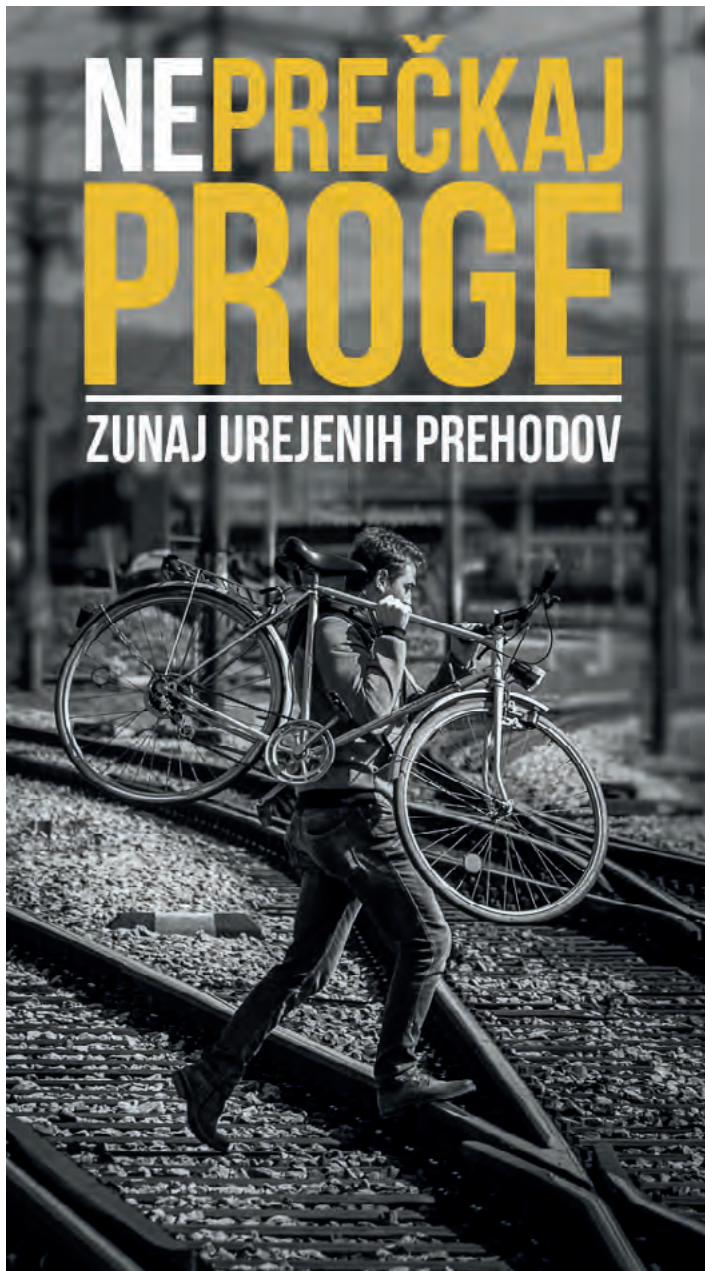
Razstavo je pripravil Galerija-Muzej Lendava, ki je k



Brezplačni prevozi za prostovoljce



Slovenske železnice so za prostovoljce, ki letos pomagajo pri oskrbi migrantov v sprejemnih in namestitvenih centrih, pripravile brezplačne vozovnice. Brezplačni prevoz je urejen za vse prostovoljce, ki imajo Naročilnico za nakup vozovnice – prostovoljec. Omenjeno naročilnico pa so prostovoljskim organizacijam poslali s Civilne zaščite Republike Slovenije. Za zdaj se lahko na delo brezplačno vozijo prostovoljci Rdečega križa Slovenije, Karitasa Slovenije, Slovenske filantropije, ter organizacij ADRA, SLOGA in UNICEF.



Na Slovenskih proti nepraviln

Akcija proti nepravilnemu prečkanju železniške proge

Na Slovenskih železnicah smo poostri varnostne ukrepe in ponovno začeli preventivno akcijo, s katero opozarjamo na nevarno prečkanje tirov. Nedavno so se namreč v kratkem časovnem obdobju zaradi gibanja po progi in ob njej zgodile štiri nesreče, v katerih so štirje ljudje umrli. Na Slovenskih železnicah poskušamo število nesreč, ki se zgodijo zaradi prepovedanega in izjemno nevarnega prečkanja proge, s preventivnimi akcijami in ozaveščanjem javnosti kar se da zmanjšati.

Akcija, ki je del programa preventivnih akcij, ki jih na SŽ pripravljajo vse leto, je 17. marca potekala v Ljubljani, naslednji dan pa smo jo nadaljevali v Litiji.

Lani smo večkrat uspešno izpeljali akcije proti nepravilnem prečkanju proge, med katerimi smo na večjih slovenskih postajah opozarjali potnike na to nevarno in strogo prepovedano početje. Pri tem smo sodelovali s Policijo ter Inšpektoratom RS za infrastrukturo.

Med preventivnimi akcijami zaposleni SŽ potnike opozarjajo na nepravilno prečkanje tirov in s tem na kršitve 92. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP). Kršitelje, ki s tem močno ogrožajo svoje življenje in varnost drugih udeležencev v prometu, opozarjajo na nevarno početje ter jih poučijo o varnih oblikah prečkanja proge na urejenih prehodih in podhodih. Prečkanje proge zunaj urejenih prehodov je izjemno nevarno in se po 109. členu ZVZelP kaznuje z globo od dvesto do petsto evrov.



železnicah ponovno akcija emu prečkanju proge

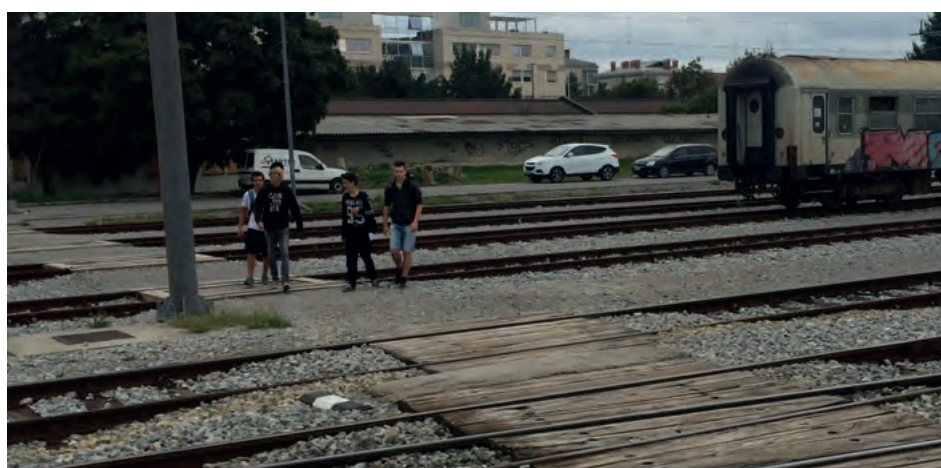


Za večjo varnost v prometu pa lahko največ naredimo kar sami.

Na Slovenskih železnicah vztrajno ponavljamo in prosimo vse udeležence v prometu, da pri prečkanju proge spoštujejo prometne predpise ter prometne znake in signalizacijo. Hoditi ob progi ali neposredno ob njej ter mimo zapornic, ki se ravno spuščajo ali so celo spuščene, je izjemno nevarno in tudi strogo prepovedano.

Potnike opozarjamo tudi na to, da naj bodo na železniških postajah in v bližini proge previdni, ko uporabljajo naprave, ki lahko zmanjšujejo slušno in vidno zaznavanje, kot so to na primer slušalke in mobilni telefoni.

Po informacije ali pomoč se lahko potniki kadar koli obrnejo na zaposlene na Slovenskih železnicah.



Ustanovni sestanek iniciative SEESARI za razvoj železnic na področju JV Evrope v Beogradu

Konec januarja je v Beogradu na sedežu Srbskih železnic potekal zagonski sestanek iniciative SEESARI, ki so ga organizirali Slovenske železnice Prometni inštitut Ljubljana, Srbske Železnice ter Mednarodna železniška zveza (UIC).

SEESARI – South East Europe Strategic Alliance for Railway Innovation predstavlja iniciativo za spodbujanje raziskav in inovacij na področju železnic Jugovzhodne Evrope. Na sestanku je sodelovalo okoli 70 partnerjev iz 14 držav s področja železnic in transporta, in sicer železniški prevozniki, raziskovalne organizacije, univerze, predstavniki ministrstev, transportna združenja, zasebna podjetja (potencialni investitorji) in drugi.

Cilji iniciative

Glavni cilj novoustanovljenega partnerstva je povezovanje zainteresiranih deležnikov s področja železnic ter prepoznavanje inovativnih rešitev in projektov, ki bodo prispevali k podpori in razvoju železnic v Jugovzhodni Evropi ter tudi k širšemu evropskemu železniškemu sistemu. Zaradi vse bolj pomembne vloge transporta in mobilnosti ima Jugovzhodna Evropa močan gospodarski potencial in predstavlja strateško gospodarsko vozlišče med Evropo in Azijo oz. Turčijo in Bližnjim vzhodom.

Zgodovina iniciative

Iniciativo je oktobra leta 2014 na železniški konferenci za Jugovzhodno Evropo v Beogradu prvič predstavil dr. Peter Verlič,



Odprtje konference: dr. Zorana Mihajlović, ministrica za infrastrukturo, gradbeništvo in promet ter podpredsednica vlade Republike Srbije



Predstavitve iniciative: dr. Peter Velič, direktor Prometnega inštituta Ljubljana



Po podpisu izjave o ustanovitvi iniciative SEESARI: Jean-Pierre Loubinoux, generalni direktor UIC, Miroslav Stojčić, generalni direktor Srbskih Železnic in dr. Peter Verlič, direktor Prometnega inštituta Slovenskih železnic

direktor Prometnega inštituta Ljubljana Slovenskih železnic. Zaradi velikega interesa prisotnih so se v letu 2015 nadaljevale pripravljane aktivnosti in sestanki (sestanki v Ljubljani aprila 2015, sestanek v Beogradu julija 2015, predstavitve na mednarodnih konferencah).

Iniciativo podpira tudi Mednarodna železniška zveza (UIC), ki je skupaj s Prometnim inštitutom Ljubljana ter Srbskimi železnicami soorganizirala zagonski sestanek. Dogodek je otvorila ministrica za infrastrukturo, gradbeništvo in promet ter podpredsednica vlade Republike Srbije dr. Zorana Mihajlović. Na ustanovnem

V iniciativo SEESARI so vključeni železniški prevozniki, upravljavci infrastrukture, raziskovalne organizacije, tehnološka podjetja, finančne institucije idr. Delovali bodo v tesnem sodelovanju, z namenom iskanja, razvoja in implementacije naprednih in inovativnih rešitev za prihodnost evropskega železniškega sistema in spodbujanja gospodarske rasti na področju JV Evrope. Delovni program iniciative SEESARI bo v skladu z evropskimi usmeritvami in bo sledil ciljem Bele knjige EU o transportu (2011), programu Obzorje 2020, programu SHIFT2RAIL ter Železniški tehnični strategiji.

sestanku je bila predstavljena strategija iniciative, akcijski načrt (prioritetna področja dela) ter podpisana deklaracija o ustanovitvi. Na sestanku je bil za predsednika iniciative soglasno izbran dr. Peter Verlič.



Skupinska fotografija udeležencev ustanovnega sestanka

Podpisano pismo o nameri za oblikovanje železniškega tovornega koridorja 11

Minister za infrastrukturo Peter Gašperšič je 26. februarja podpisal pismo o nameri za vzpostavitev železniškega tovornega koridorja 11. Železniški tovorni koridor bo potekal od industrijskih središč na Poljskem do pristanišča v Kopru. Pismo o nameri je skupni dokument Slovenije, Poljske, Slovaške in Madžarske in okvirno določa tudi potek koridorja.

Okvirna začrtana pot koridorja poteka po zgodovinsko pomembni trgovski poti med Baltikom in Sredozemljem, ki se je imenovala Jantarjeva pot.

V pismu o nameri ministri Slovenije, Madžarske, Slovaške in Poljske poudarjajo pomembnost kakovostnih storitev v železniškem tovornem prometu ter vlogo dobrih železniških povezav evropskih industrijskih središč z Luko Koper.

Oblikovanje novih povezav je spodbuda za nadaljnji razvoj železniških storitev in je tudi dodatno gonilo za investicije v železniško infrastrukturo v Sloveniji.

Opomba: Zemljevid je okvirin in samo informativne narave. Določitev linij in terminalov koridorja bo naloga upravnega odbora, skladno z določbami Uredbe (EU) 913/2010; koridorju se lahko določijo še nadaljnje/druge linije na glavni trasi.



Okvirni zemljevid jantarnega železniškega tovornega koridorja št. 11

Vlaganje v zdravje zaposlenih

»Kdor ima zdravje, ima upanje; kdor ima upanje, ima vse.«

Arabska modrost

Pomemben del promocije zdravja, katere cilj je ohranjanje in krepitev telesnega in duševnega zdravja, je zagotovo tudi obveščanje in osveščanje zaposlenih. Dokler človek ne ozavesti določenih dejavnikov tveganja – med katere spadajo predvsem stres, nezadostna telesna dejavnost, nezdrava prehrana, kajenje in zloraba alkohola – za možen nastanek posameznih bolezni, si ne bo dovolj prizadeval, da bi dosegal boljše zdravje in svoje počutje ter s tem izboljšal kvaliteto svojega življenja. Kronične nenalezljive bolezni, med katere spadajo predvsem srčno-žilne bolezni, sladkorna bolezen, rak, kronične bolezni dihal in duševne motnje, so velik javnozdravstveni problem. Zato mora biti naloga nas vseh, da **spreminjamo življenjski slog**, pri čemer nam lahko pomaga tudi delodajalec s ponujanjem strokovne pomoči in podpore za zmanjševanje dejavnikov tveganja tudi v okviru izvajanja podpore krepitev in promocije zdravja na delovnem mestu.

Septembra je v Ljubljani potekala konferenca z naslovom **Vlaganje v zdravje zaposlenih povečuje dobiček** in s podnaslovom Ali veste, kako izračunati donosnost programov za krepitev in promocijo zdravja na delovnem mestu? To je bila sklepna konferenca projekta Model ukrepov za zmanjšanje dejavnikov tveganja kronično nenalezljivih bolezni v okviru programa promocije zdravja na delovnem mestu, v katerem so bili predstavljeni projekt, izsledki raziskav ter različni vidiki

vlaganja v programe promocije in krepitev zdravja na delovnem mestu.

Na konferenci so bile posebno zanimive predstavitve dobrih praks, ob katerih smo udeleženci lahko poglobili znanje o pomenu vlaganja v zdravje zaposlenih in možnostih intervencij za izboljšanje zdravja na delovnem mestu zaposlenih. Iz utrinkov s konference je nastal pričujoči kratek prispevek, s katerim želim avtor tudi v bralcih prebuditi željo po krepitevi telesnega in duševnega zdravja in bolj zdravem življenjskem slogu. Kajti **Zdravje je največje bogastvo**, pravi nemški pregovor. Bogastvo, ki bi ga morali skrbno čuvati. Dokler smo zdravi, se pogosto ne zavedamo, kaj imamo. Takrat običajno ne skrbimo dovolj za svoje zdravje. Vemo pa, da, kot pravi ruski pregovor, **Zdravje prihaja z dnevi, odhaja z urami**. Ali kot je zapisal W. Hazlitt, **Bolezen prihaja na konju, odide peš**. Zbolimo lahko kaj hitro, zdravje pa se vrača zelo počasi.

»Zdravje prihaja z dnevi, odhaja z urami.«

Ruski pregovor

Pomen zdravja zaposlenih

Z zdravjem je povezano tudi človekovo zadovoljstvo in s tem njegova ustvarjalnost. **Brez zdravja ni zadovoljstva**, pravi srbski pregovor. Zdravi delavci so zadovoljni delavci, in zadovoljni delavci so uspešni, bolj učinkoviti. Ponosni so na svoje podjetje in čutijo večjo pripadnost podjetju. Pripadnost podjetju pomeni poistovetnje delavcev s cilji podjetja, s čimer je povezana tudi uspešnost podjetja. Zato vlaganja v



zdravje zaposlenih delodajalci ne smejo doživljati kot strošek, temveč kot dobiček. Delodajalec, ki ceni vrednost svojih zaposlenih, bo vlagal v njihovo varnost in zdravje in bo urejal delovna mesta tako, da delavci na njih ne bodo zbolevali. Vlaganja v zdravje zaposlenih je pogosto težko finančno izračunati. Lahko pa se ovrednoti skozi druge kazalnike, kot so pozitivna podoba podjetja, zmanjšana bolniška odsotnost, povečana učinkovitost ipd. Koristi promocije zdravja so zagotovo deležni tako zaposleni kot delodajalci. Za delodajalca je pomemben predvsem ekonomski vidik, za zaposlene pa varno in zdravo delovno okolje.

Rezultati raziskav v pilotskih podjetjih

V projektni raziskavi so sodelovala štiri podjetja - sedemsto delavcev, starejših od 40 let. Cilj raziskave je bil ugotavljanje zdravstvenega stanja in življenjskega sloga zaposlenih, pri čemer so rezultati pokazali, da so glavne težave zaposlenih čezmerna telesna teža, stres, mišično-kostne bolezni in ne-

zdrave prehranjevalne navade ter premalo telesne dejavnosti.

»Človek je suženj svojih navad.«

Ruski pregovor

Pridobljenim podatkom in analizi rezultatov so sledile delavnice za spremembo življenjskega sloga. Sodelujoče zaposlene so učili motiviranja za spremembe in vztrajanja pri njih. Med celotnim projektom so izvajali različne promocijske dejavnosti, katerih namen je bil osveščanje zaposlenih o zdravem življenjskem slogu; pomoč pri postavljanju ciljev; priprava akcijskega načrta in spremljanje doseganja ciljev. Projekt je trajal sedem mesecev.

Izsledki raziskav so pokazali zanimive ugotovitve, in sicer: pomanjkanje motivacije zaposlenih za udeleževanje v programih krepitev in promocije zdravja, pomanjkanje sodelovanja vodstvenih kadrov ter pomanjkanje strokovno usposobljenih kadrov za izvajanje promocije zdravja na delovnem mestu. Kot je bilo razbrati iz pogovorov, se s podobnimi težavami srečujejo številna podjetja,



ki jim novi zakon nalaga načrtovanje in izvajanje krepitve in promocije zdravja na delovnem mestu.

»Navada je najprej pajkova mreža, nazadnje pa železna srajca.«

Kitajski pregovor

Promocija zdravja kot spreminjanje kulturnih navad

Pri promoviranju zdravja gre za zahtevno nalogo spreminjanja

nja kulturnih in vedenjskih navad. Vsi imamo izkušnjo, kako težko je spremeniti pridobljeno slabo ali škodljivo navado, ki je lahko dejavnik tveganja za nastanek bolezni. Zato je za spremembo slabih navad zelo pomembno osveščanje, ozaveščanje, obveščanje in določena podpora. Pri tem pa je prav tako pomembno čim širše sodelovanje vseh zaposlenih, zlasti pa je odločilna podpora vodstva.

Rezultati raziskav so pokazali še en pomemben vidik ali glavno težavo v podjetjih, in sicer je to nizka raven medsebojne

komunikacije, ki generira vrsto medosebnih težav, ki se kažejo zlasti v trpinčenju, spolnem nadlegovanju in mobingu na delovnem mestu. Gre za psihološke dejavnike tveganja na delovnem mestu, ki pogosto vplivajo na psihosomatske težave in pozneje na nastanek resnejših bolezni.

Ameriški koncept promocije zdravja daje poudarek predvsem človekovim osebnim navadam in osebnemu vedenju. Evropski koncept pa daje poudarek spremembi oziroma prilagoditvi delovnega mesta ergonomskim zahtevam. Smiselno je, da se za učinkovito promoviranje zdravja združita oba koncepta.

Vlaganje v varnost in zdravje pri delu ne sme biti le finančna in zakonska obveza delodajalca, temveč predvsem vlaganje v človeške vire, ki dolgoročno prinaša številne koristi. Ne glede na koncept in vrsto vlaganja je pomembno k promociji zdravja pritegniti najširši krog vseh zaposlenih, pri čemer je ključna dejavna vloga najvišjega vodstva, ki bo zagotavljalo tudi ustrezno usposobljeni kader. O

tem je treba govoriti, obveščati, zlasti pa dejavno sodelovati, da postane vlaganje v varnost in zdravje pri delu življenjski slog in politika podjetja promocija zdravja pri vseh naporih in delu vseh zaposlenih, predvsem še tistih, ki imajo vpliv, moč in odgovornost za izvajanje zakonske obveze promocije zdravja na delovnem mestu.

Promocija zdravja kot oblika varnosti in zdravja pri delu je pri nas na Slovenskih železnicah že dolgo uveljavljena. Lahko se pohvalimo z vrsto ukrepov in intervencij, s katerimi smo izboljšali delovne razmere. Pri tem imajo pomembno vlogo in mesto tudi socialni partnerji. Lahko pa se vprašamo, kaj lahko še naredimo, da bodo nagovorjeni in spodbujeni vsi zaposleni in vključeni v skupna prizadevanja za več zdravja in več zadovoljstva na delovnem mestu? Zaman so zakoni, če človek sam ne ozavesti, da je največje bogastvo – zdravje največ odvisno od njega samega, od njegove odločitve, da želi tudi sam dejavno sodelovati za trdnejše zdravje in bolj varno delo.

Popravek

V januarski izdaji revije Nova proga smo v članku z naslovom **Na železniški postaji Ljubljana odprta nova Darilnica** napačno navedli avtorja fotografij. Avtorica vseh objavljenih fotografij, med drugim tudi dveh objavljenih desno, je **Nika Piškur**. Avtorici se za napako iskreno opravičujemo.





Prebudili smo pomlad

Kurenti zaznamujejo začetek pustnega časa in kurentovanje je ena od najpomembnejših prireditev v Sloveniji, z več kot 60-letno tradicijo.

V sredo, 3. februarja, so si kurenti iz društva Koranti Destrnik, med katerimi so tudi številni železničarji, nadeli zvonce in tako kot vsak leto obiskali sedež Slovenskih železnic. V

imenu železničarjev sta jih sprejela pomočnik generalnega direktorja Miha Butara in delavski direktor Albert Pavlič. Srečanju s predstavnikoma Slovenskih železnic je sledilo prijetno druženje z zaposlenimi.

Kurent je bajeslovno bitje iz slovenske mitologije, ki ni poznano pri drugih narodih. Kot demon naj

bi se bojeval z zimo in klical v deželo pomlad ter prebujal naravo. Simbolizira plodnost in novo življenje. Kot zavetnik veselja in življenjske vedrine, zlasti ob pustnem času, z divjim plesom in glasnim oglašanjem zvoncev ponazarja pravadni poskus ljudi, da bi vplivali na naravne zakonitosti.





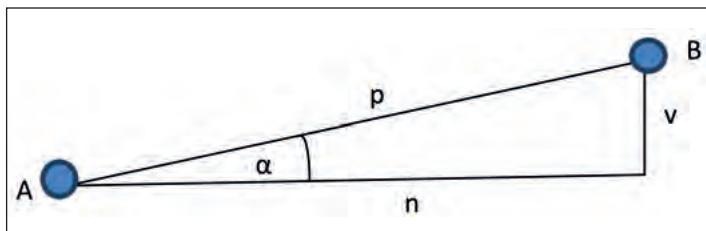
Nagibi železniških prog

Ko sem nekje na forumu prebral, da ima določena proga nagib čez 100 %, sem se vprašal: Ali je to mogoče ali je samo tiskarska napaka? Potem sem odšel na spletno stran te proge in ugotovil, da je to res. Takrat sem začel raziskovati, in nastal je spodnji članek za nevedneže, kot sem jaz.

Železnica lahko premaga hribovit teren le na nekaj načinov: po nasipih ali usekih, čez mostove ali predore, ali s kontroliranimi nagibi trase. Ker vemo, da normalno vlečno vozilo vlaka deluje na adhezijskem principu oziroma trenju med pogonskimi kolesi in tirnicami, je jasno, da je nagib proge omejen. Tudi če ima lokomotiva dovolj moči, bi prevelik vzpon proge izničil omenjeno trenje, in kolesa bi drsela po tirnicah. Zato države predpisujejo največje vzpone in padce odvisno od namena in načina uporabe prog. Največji dovoljeni nagib za novo projektirane proge pri nas je 12,5 ‰, kar pomeni 12,5 metra vzpona na tisoč metrov razdalje.

Strojevodje poznajo značilnost vsake proge in oznake, ki jim povedo padec ali vzpon proge, temu pa prilagajajo način vožnje. Drugi smrtniki pa redko razmišljamo o tem.

Cestni nagibi se merijo v odstotkih (%), normalni železniški pa v promilih (‰). Pri posebnih železnicah (zobate, vzpenjače), kjer so nagibi večji, se ti prikazujejo tudi v odstotkih. Poglejmo naslednjo:



Vlak od točke A do točke B prevozi pot p metrov in se dvigne v metrov. Kot, pod katerim se vzpenja, je α . Lahko bi rekli, da se vlak vzpenja pod kotom alfa, vendar pa v prometu ne

uporabljamo kota kot mere za naklon, temveč odnos med dvigom (v) in razdaljo (n). Iz matematike je znano, da je ta odnos tangens α kota ali

$$\tan \alpha = \frac{v}{n}$$

Če določimo, da je $n = 1000$, $\frac{v}{1000}$ je nagib (v) promilih. Ne pozabimo: ko govorimo o nagibih pri železnicah, je dvig v veliko manjši od razdalje n .

Če uporabimo Pitagorov izrek

$$p = \sqrt{n^2 + v^2}$$

za izračun poti p v primeru nagiba 20 ‰, dobimo, da je $p = 1000,2$ m, oziroma le 20 cm daljši od razdalje n . Ta razlika je zanemarljiva, zato lahko rečemo, da je pot p približno enaka razdalji n .

Dovolj teorije. Ob naših progah najdemo naslednja nagibna kazala (številke so vzorčne):



Padec 8 ‰ na dolžini 750 m.
Proga se spusti za 6 m
pod kotom 0,5°.



Vzpon 17 ‰ na dolžini 250 m.
Proga se vzpne za 4,25 m
pod kotom 1°.



Vodoravni odsek 1100 m.

Po starih predpisih so bili dovoljeni nakloni do 25 ‰, po novih predpisih pa naj ne bi presegli 12,5 ‰. Na postajah naj

nagibi ne bi presegali 1 ‰, oziroma 2,5 ‰, če so tiri v ovinku. V predorih je naklon obvezen, minimalno 2 ‰, če je predor krajši od 1000 metrov, oziroma 4 ‰ v daljših predorih. Vendar se graditelji niso vedno držali teh predpisov. Zato je na progi Prvačina–Sežana pri Braniku nagib 26,7 ‰, največji uradni naklon v Sloveniji (kot proti horizontali je 1,5°), čeprav se govori, da med Mostom na Soči in Podbrdom obstajajo kratki odseki z nagibom do 30 ‰. Nagibe med 20 ‰ in 25 ‰ najdemo na belokranjski progi med Semičem in Črnomljem ter na progi med Koprom in Kozino.

Na splošno je pri nas najbolj hribovita Bohinjska proga. Od postaje Jesenice (573 m) se proga spusti do najnižje točke severnega kraka pri Bohinjski Beli (462 m). Zatem se proga vzpenja do sredine Bohinjskega predora (534 m), kjer se začne spust do Mosta na Soči na 180 m in Volčje Drage – najnižja točka na progi, 54 m. Potem se proga spet vzpenja proti Štanjelu (275 m) in Sežani (360 m). Vlaki med Jesenicami in Sežano premagajo skupaj 969 metrov višinske razlike!

Najdaljši vodoravni del je dolg 6500 metrov na progi Maribor–Prevalje, med Rušami in Falu.

Med postajališčema Novo mesto Kandija in Center je razdalja le 490 m, proga pa se spušča iz smeri Kandije in prestopa reko Krko. Na tem kratkem odseku se proga spusti za 5 m, vendar ne enakomerno. Med postajališčema najdemo pet različnih oznak za padec proge, od 4 ‰ do 13 ‰!

Oznake za naklon proge niso vedno na isti strani, nekatere tudi izginejo. Po tem sta znani dolinjska in koroška proga.



Foto: Blaž Uršič

Zdaj pa še nekaj o ekstremnih nagibih prog na svetu. Najbolj strma adhezijska proga na svetu ni železniška, temveč tramvajška proga v Lizboni. Naklon je 135 ‰, kar pomeni, da je nagnjena pod kotom 7,7°. Najbolj strma redno delujoča adhezijska železnica je v Franciji, povezuje pa Saint-Gervais in Vallorcine. Dolga je 36,5 km, največji nagib, 90 ‰, doseže med Servozom in Le Houchesom. Ta vzpon je dolg 2 km.

Najbolj strma vzpenjača na svetu je v Avstraliji (Katoomba). Zgrajena je bila za premogovnik. Ko so slednjega zaprli, so jo predelali za prevoz turistov. Proga je dolga 415 m, njen nagib je 122 ‰, kar pomeni kot 52°. Za primerjavo, vzpenjača na Ljubljanski grad je dolga 118 m, nagib proge je 74 ‰, kar je približno 36°.

Najbolj strma zobata železnica je Pilatus v Švici. Največji naklon proge je 48 ‰, torej pod kotom 26°.

Nagibna kazala so izginila iz uradnih predpisov, čeprav še v Prometnem pravilniku SŽ iz leta 2011 piše: **»Ob progi morajo biti postavljene označbe, ki označujejo kilometrski in hektometrski položaj proge, ter označbe o velikosti in dolžini nagiba.«**

Nagibna kazala so izginila tudi iz pravilnikov sosednjih držav, ker so strojevodje seznanjeni z vsakim metrom proge, po kateri nas peljejo. Strojvodje tudi veliko pripovedujejo o težavah na progah z večjimi nagibi. Jeseni na progo pade listje, zato kolesa drsijo, drugič zmanjka peska za posipanje, da ne govorimo o snegu in žledu. Vendar mi je izkušeni strojevodja povedal: Progo poznam kot svoj žep, nagibna kazala mi najbolj koristijo kot »orientir«, po katerem vem, kako daleč sem od doma!



Z vlakom na most svete Lucije

Pohodniki, romarji in kolesarji se lahko s krožno vozovnico Regio AS odpravijo na prijetno popotovanje po dvajset kilometrov dolgi etapi Jakobove poti od Doba v Podjuni na avstrijskem Koroškem do Dravograda v Sloveniji (ali v nasprotni smeri). V poletni sezoni je mogoč prevoz koles z vlakom.

Jakobova pot

Pot sv. Jakoba je skupno ime za več romarskih poti, ki vodijo na svetnikov grob v Santiago

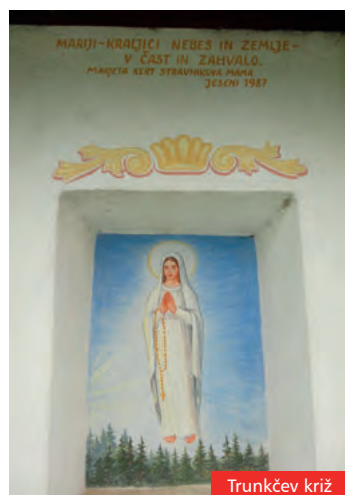
de Compostela v Španiji. Evropski svet jo je 1987 razglasil za »evropsko kulturno pot«. Skozi Slovenijo vodita dve varianti poti. Severna varianta nas pripelje iz avstrijskega Gradca do Maribora, nato pa se nadaljuje po dolini Drave skozi Koroško ter Vzhodno in Južno Tirolsko v smeri Španije. Pogosto je speljana kar po trasi mednarodne Dravske kolesarske poti R1. Več informacij o Jakobovi poti najdemo na spletni strani <http://www.camino-europe.eu/>. Leta 2003 so na meji med občinama Pliberk (Bleiburg) in Suha (Neuhaus), v bližini božjepotne



Križišče kolesarskih poti

Odcep z R1 poti proti Svetemu Mestu

podružnične cerkve sv. Lucije na Dobu v Podjuni (Aich im Jauntal), odprli nov most čez globoko strugo reke Bistrica (Feistriz). Preko mostu so presmerili Jakobovo in Dravsko kolesarsko pot ter ga poimenovali Viseči most Svete Lucije (Hängebrücke Santa Lucia). Most je dolg 140 metrov in se razpenja 60 metrov nad gladino Bistrice. S svojo atraktivno konstrukcijo privablja številne izletnike, pohodnike in kolesarje. Pri mostu so uredili prireditveni prostor in po zasnovi umetnika Karla Vouka postavili skulpturo iz aluminija. Ta predstavlja bika kot simbol meje pliberške občine, nasprotja ob reki pa simbolizirajo lestev, oven in rak.



Trunkčev križ



Stara Labotska proga

166 kilometrov dolga Labotska železnica je bila dokončana 10. januarja 1900. Povezala je mesta Zeltweg ob Rudolfovih železnici na avstrijskem Štajerskem, Dravograd ob Dravski železnici in Celje ob Južni železnici. Ker sta po prvi svetovni vojni Mežiška dolina in Dravograd pripadla kraljevi-

140 metrov dolg viseči most sv. Lucije



Opozorilni tabli pri mostu sv. Lucije



ni SHS, so med 1959 in 1964 zgradili Podjunsko železnico, ki je po ozemlju republike Avstrije povezala Pliberk ob Dravski in Št. Pavel ob Labotski železnici. Zato je bil 1965 ukinjen odsek med Dravogradom in Labotom (Lavamünd), 1968 pa še proga med Dravograd-Velenje. Progo med Dravogradom in Labotom so odstranili, dvanajst in pol kilometrov dolg odsek med Labotom in Št. Pavlom pa je ostal. Potniški promet na tem odseku je bil ukinjen 1997. Leta 2004 je privatna družba na njem ponovno uvedla tovorni promet, 2007

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost za izletnike in ljubitelje železnic, navajamo slovenska imena potniških postaj na stari Labotski progi od Dravograda do Št. Pavla: {most čez reko Dravo}, 1. Dravograd-trg, {državna meja Slovenija-Avstrija}, 2. Rabštanj-Libeliče (Rabenstein-Leifling), 3. Labot (Lavamünd), 4. Labot-trg (Lavamünd Markt), {most čez reko Labotnico (Lavant)}, 5. Etna vas (Ettendorf), 6. ? (Alta-cherwirt), 7. Št. Jurij v Labotski dolini (St. Georgen im Lavanttal) in 8. Št. Pavel (St. Paul).

pa še turistični muzejski vlak. 2012 je bil odsek med Labotom in Etno vasjo nevozen ter naprodaj.

Z vlakom iz Slovenije

Do Pliberka se pripeljemo s krožno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšamo po Podjunski progi do druge postaje: Dob v Podjuni. Vožnja traja sedem minut. Kolesarji se lahko iz Pliberka pripeljejo po Podjunski kolesarski poti R1D. Razdalja znaša osem kilometrov. Pri železniški postaji Dob stoji Trunkčev križ, mimo katerega vodi asfaltirana cesta iz Dobrove (Dobrowa). Po njej se napotimo do križišča v središču naselja, kjer zavijemo na levo, kamor nas usmerita tabla z napisom »St. Luzia« in kolesarska oznaka »R1D«. Nato gremo po ozki asfaltirani cesti proti severu do križišča ob goz-

du. Tam se priključimo Dravski kolesarski poti R1, ki pripelje od Podjunskega mostu čez Dravo, predstavljenega v prejšnji številki Nove proge. Na križišču nas kolesarski kažipot za R1 usmeri na desno v smeri Labota (12 kilometrov) in Dravograda (18 kilometrov). Na dva kilometra dolgi poti od Doba do visečega mostu se orientiramo po cerkvi sv. Lucije, ki jo ves čas vidimo na desni v razdalji nekaj sto metrov. Pri prečkanju mostu moramo upoštevati varnostne napotke (tudi v slovenščini) na opozorilni tabli. Kolesarski poti R1D in R1 med železniško postajo Pliberk in mostom čez Dravo pri Labotu potekata ves čas po uradnem dvojezičnem (nemško-slovenskem) območju občin Pliberk in Suha. Če nam čas in moči dopuščajo, se lahko spotoma od cestnega odcepa na desno pri počivališču R1 v Gornji vasi (Oberdorf) po asfaltirani cesti povzpnejo do dva kilometra oddaljene božjepotne cerkve sv. Marije v Svetem mestu. Domov se vrnemo z vlakom iz Dravograda.

Želim vam prijetno potopovanje!



Stara Labotska proga pri Št. Pavlu

125 let prve prekmurske železnice

Devetnajsto stoletje je bilo obdobje industrijske revolucije in temu primerno se je začela tudi gradnja klasične železnice. Prvi železniški povezavi med Stocktonom in Darlingtonom, kjer je vozila parna lokomotiva, so kmalu sledile nove v Angliji, po Evropi ter drugod po svetu. Razvoj kmetijstva in čedalje več industrijskih obratov ter skokovito naraščanje prebivalstva so klicali po možnosti hitrega in poceni prevoza. Ni naključje torej, da so v drugi polovici 19. stoletja po vsem svetu gradili nove železniške proge. Najgostejše omrežje železnic se je razvilo prav v Evropi.

125-letnica prve prekmurske železnice

Na Madžarskem, kamor sta vse do leta 1920 spadala tako Čakovec kot Dolnja Lendava, oziroma današnja Lendava, so bile prve železniške proge zgrajene v 40-ih letih 19. stoletja. Po revoluciji leta 1848/49 so gradnjo novih železniških povezav na Madžarskem prevzele zasebne družbe. Potem ko je leta 1877 postalo jasno, da je gradnja železnic mogoča, in se izplača tudi za lokalne potrebe, je madžarska vlada omogočila vlagateljem številne ugodnosti. To je omogočilo vzpostavitev razvejanega omrežja lokalnih železniških povezav po vsej državi. Za zgraditev železniške povezave je bila praviloma ustanovljena delniška družba, ki je najprej zbrala potrebna sredstva in pridobila dovoljenja za pripravljala dela, nato pa začela gradnjo. Kapital so zbrali pri lokalnem prebivalstvu, ura-

dnih organih, tovarnah in posestnikih. Ob gradnji posameznih železniških povezav so nekatera naselja, podjetja in posestniki celo brezplačno ponudili svojo zemljo v uporabo, v zameno pa so prosili le, naj pelje proga tudi skozi njihovo naselje. Da bi dobili dovolj kapitala, so se takrat, ko jim ni uspelo prodati vseh delnic, praviloma obrnili na banke.

Začetek gradnje in slavnostni prevzem

Gradnjo 121,5-kilometrsko lokalne železniške povezave med naseljima zgodovinske Zalske županije Ukk in Čakovec je Münchenska družba Westungarische Localbahn Actien-Gesellschaft začela 29. septembra leta 1889, in sicer po trasi Ukk–Zalaegerszeg–Csömödér–Lenti–Dolnja Lendava–Čakovec.

Na krampu, s katerim so opravili prvi vkop, je bilo zapisano: »Za razvoj gospodarstva



Dolnja Lendava, železniška postaja. Razglednica, ok. 1900. (Štefan Vida)

in kulture naše domovine in županije Zala«. Zemeljska dela v okolici Dolnje Lendave so začeli 4. novembra 1889.

Komisijiski obhod po končanju gradnje železniške proge Čakovec–Ukk je potekal 15. in 16. oktobra leta 1890, na njem pa je med drugimi kot član komisije sodeloval tudi dolnjelendavski okrajni glavar Viktor Szmodics. Tehničnemu prevzemu je sledilo slavnostno odprtje s sprejemom, ki so se ga udeležili inženirji izvajalci, predstavniki uradnih organov, glavni špani županije in njihovi namestniki, župani naselij, predstavnik ministrstva in seveda vodstvo železniške družbe.

Na dan štirje vlaki

Pred predajo železniške proge je županijski tehnik Zalamegye 12. oktobra 1890 objavil tudi vozni red, iz katerega so prebivalci lahko razbrali, da bodo prek dolnjelendavske železniške postaje vozili štirje vlaki na dan, dve kompoziciji proti Čakovcu in dve prek Rédicisa proti Zalaegerszegu. Vlak v Čakovec je iz Dolnje Lendave krenil dopoldne ob 9. uri in 59 minut ter zvečer ob 21. uri in 8 minut, proti Zalaegerszegu pa zjutraj ob 6. uri in 41 minut ter ob 18. uri 1 minuto. Vožnja od Dolnje Lendave do Čakovca je trajala približno eno uro, do Zalaegerszega, središča Zalske županije, pa skoraj tri ure. Po predpisih ministrstva je kompozicija v začetku lahko vozila z največjo dovoljeno hitrostjo 30 km/h, po strnitvi nasipa pa največ 40 km/h. Železniško povezavo Ukk–Čakovec, ki je vodila čez naselja Zalaegerszeg, Csömödér, Lenti in Dolnja Lendava, so slavnostno predali namenu 19. oktobra leta 1890. Odprtja omenjene železniške povezave se je udeležil takratni madžarski minister za gospodarstvo in trgovino Gábor Baross osebno. Slavnostni vlak se je ustavil tudi pri osvetljenem mostu pri Murskem Središču. Minister si je s posebnim



Delnica Prekodonavske železnice lokalnega interesa, 1891. (Štefan Vida)



Železniška postaja v Dolnji Lendavi. Razglednica, ok. 1930 (GML Arhiv)



Ob ponovni vzpostavitvi železniške povezave med Zalaegerszegom in Doljno Lendavo. 6.10.1941. (Leo Roudi)



Miniran železniški most na Muri pri Murskem Središču leta 1941. (Fortepan, Péter Karabélyos)



Delavci podjetja Našička ob zgraditvi gozdne železnice Dolnja Lendava–Kobilje okt. 1930. (GML Arhiv)



Železniška kompozicija v okolici Dolnje Lendave leta 1941. (Fortepan, Péter Karabélyos)

zanimanjem ogledal most na Muri, najbolj zanimiv objekt te železniške proge, katerega posebnost je bila, da so pri gradnji mostu prav tu prvič na Madžarskem uporabili beton. Celotni most od temeljev do železne konstrukcije je bil narejen iz enega cementnega bloka.

Državne meje presekajo železniške linije

Železnice lokalnega pomena so odlično dopolnile madžarsko državno železniško omrežje in s tem so mnoga manjša naselja oziroma pomembna industrijska mesta postala dosegljiva tudi z vlakom. Žal pa Trianonska mirovna pogodba leta 1920 ni prizanesla madžarskemu železniškemu omrežju, kajti nova državna meja je mnoge izmed njih preprosto presekala. Tako se je zgodilo tudi z železniško povezavo Ukk–Zalaegerszeg–Dolnja Lendava–Čakovec oziroma s progo Zalaalöv–Murska

Sobota. Presekane železniške linije so večinoma dobile nove končne postaje ob meji. Železniški most na Muri med Doljno Lendavo in Murskim Središčem je 6. aprila 1941 minirala iz Lendave umikajoča se srbska vojska. Na območjih, ki so jih med letoma 1941 in 1945 ponovno priključili Madžarski, se je železniški promet znova obudil, vendar je bil po koncu druge svetovne vojne z vnovično postavitvijo trianonskih meja na večini teh linij promet ukinjen. Med Madžarsko in Slovenijo je železniška povezava znova zaživela šele 17. maja 2001, ko so kot del 5. evropskega koridorja predali v promet 43 kilometrov dolgo novo železniško progo Zalaalöv–Hodoš–Murska Sobota.

Ozkotirna železnica družbe Našička

Lesno predelovalno podjetje Našička je leta 1927 na obmo-

čju Dolnje Lendave začelo graditi gozdno železnico s širino tirov 76 centimetrov, in sicer od železniške postaje v Dolnji Lendavi proti Črnemu logu v smeri Dobrovnika in Kobilja v dolžini okrog 24 kilometrov. Pozneje so ves sistem prog krajšali in premeščali na ustrezne lokacije. Leta 1928/1929 so zgradili še en odcep od Dolnje Lendave proti Murski šumi v smeri sotočja rek Krke, Ledave in Mure, večinoma po nasipu Ledave v dolžini okrog dvanajst kilometrov. Podjetje Našička, ki je v okolici Dolnje Lendave zgradilo skupaj okrog 42 kilometrov ozkotirne gozdne železniške proge in ob železniški postaji v mestu postavilo žago, je nadaljevalo predelavo lesa vse do leta 1941 oziroma do ponovne priključitve območja Dolnje Lendave k Madžarski.

Od nekdanje gozdne železnice družbe Našička v okolici Dolnje Lendave ni ostalo praktično ničesar, razen nekaj po-

raslih ostankov tras proge ter gozdnih cest, ki so jih zgradili na določenih odsekih gozdne železnice. Leta 1947 so pobrali železniške tire med Doljno Lendavo in Rédicsem. Kot večni opomnik takratnih odnosov med Jugoslavijo in Madžarsko je ponekod ostal le železniški nasip.

Pomen železniške povezave Dolnje Lendave – ki so jo v nekdanji Jugoslaviji prvič preimenovali v Lendavo leta 1934, nato pa še leta 1952 – je v tem času slonela na lendavski naftni industriji oziroma podjetju Nafta. Po razpadu Jugoslavije leta 1991 pa Lendava nima železniške povezave z notranjostjo Slovenije in tiri, potrebni posodobitve, vodijo le proti Hrvaški.

Dr. Zoltan Lendvai Kepe,
višji kustos,
Galerija-Muzej Lendava

Železniška dediščina

V rubriki Železniška dediščina se pogovarjamo z upokojenimi železničarji, tistimi, ki so večino svojega življenja ponosno nosili železničarske uniforme in postavljali temelje, na katerih gradijo uspehe prihodnje generacije. Pogovarjali smo se z upokojenim železničarjem Rudolfom Glavačem.

Rudolf Glavač:

»Z ajzenponarjem se je hotela poročiti

Železnica je pomembno zaznamovala življenjsko pot, po kateri hodi Rudolf Glavač. Življenje ga je mnogokrat zaneslo tudi drugam, na primer v tujino, na morje, med francoske partizane ... a ga je neka sila vedno pripeljala nazaj do železniških tirov.

Rudolf Glavač se je rodil v burnih dvajsetih letih prejšnjega stoletja, natančneje leta 1923, in je pred kratkim praznoval svojih 93 let. V letu, ko je francoska in belgijska država v imenu miru zasegla Porurje. Leto pred tem so fašisti zasegli Rim. Različna dejanja v imenu miru so takrat zlovesče nakazovala naslednjo veliko tragedijo človeštva. V Radečah, pri družini Glavač so se trudili, da bi v tistih nemirnih časih preživel. Hiša, v kateri so živeli – in v njej še vedno živi Rudolf – je bila znana kovaška delavnica ter vinotoč z dovoljenjem za prodajo tobaka.

Srečanje z železnico

Spominja se, da je sprva želel postati veterinar, s tem namenom je po končani obrtni šoli odšel v takratno glavno mesto Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev, v Beograd. Želel je končati podoficirsko šolo in postati veterinar, a ga je prehitela vojna vihra. Čez Zagreb se je srečno vrnil domov v Radeče. Tam pa ga je pričakal nemški okupator, ki ga je avgusta 1941 prisilno rekrutiral za delo na železnici zaradi njegovega znanja, ki ga je osvojil v obrtni šoli. Kmalu za tem so ga iz domačih Radeč premestili na Dunaj, kjer je delal v železniških delavnicah in popravil lokomotive. Tam pa ni ostal dolgo, ker je že v drugo občutil prisilno mobilizacijo, tokrat neposredno v nemško vojsko.

Na jugoslovanske železnice

Takoj po vojni, leta 1945, so Rudolfa zaradi izkušenj in znanja, ki ga je osvojil, zaposlili na železnicah. Svojo poklicno pot je začel kot delavec in sčasoma napredoval v preglednika vozovno tehnične službe. Delal je v Dobovi, na Savi, v Celju, sčasoma pa tudi po vsej Savinjski dolini. Delo je bilo naporeno, zahtevalo natančnost in ni dovoljevalo napak. »Veliko vagonov je bilo zastarelih in nevarnih, nekateri niso imeli niti železnih stranic, temveč preleteno šibje,« je ob tem povedal. A ravno, ko se je na delo navadil, so ga 1949 vpoklicali v vojsko. Tako je Rudolf Glavač ponovno z železnice odšel v vojsko. Tokrat v vojsko Socialistične federativne republike Jugoslavije in tam ostal šestnajst mesecev, do leta 1950. V prostem času je rad igral harmoniko, kar se je zelo hitro razvedelo, in je zato »moral« igrati na različnih plesih. V Rogoznici je spoznal domačine in prijateljstvo se je obdržalo do današnjih dni. Rudolf namreč prijatelje še vedno vsako leto obišče. Do nedavnega se je tja vozil s svojim avtom.

Anekdota govori o tem, da se Rudolfu nikoli ni uspelo okopati v morju, ne zato ker ne bi znal plavati, temveč ker ob obiskih vseh prijateljev in posledičnem okušanju in degustiranju odličnega lokalnega vina, preprosto ni bilo časa.

Po odsluženem vojaškem roku se je vrnil domov v Radeče in v službo na železnico. Rudolf je v svojem poklicu uspešno napredoval in leta 1965 postal nadzornik na železnici. »Lahko bi postal nadzornik že mnogo prej,« pravi, »a se nisem hotel ukloniti želji nadrejenih, da bi se



Rudolf Glavač

včlanil v takratno komunistično partijo.« Ostal je sam svoj, kar pomeni, da je opravljal delo nadzornika, kljub temu, da na to delovno mesto ni bil postavljen. Po odhodu nadrejenega pa je, ne glede na članstvo v komunistični partiji, to delovno mesto tudi uradno zasedel. Rudolf Glavač je delal na železnici vse do 1983, ko je odšel v zasluženi pokoj.

Železničarska družinska tradicija

»Včasih je bilo tako, da se je z ajzenponarjem hotela poročiti vsaka ženska,« pove.

Ob prihodu iz vojske, ko se je spet zaposlil na železnici, se je kmalu poročil, svojo bodočo ženo pa spoznal, ko je pri sosedih čistila hišo. Skupaj sta ostala petdeset let in v zakonu sta se jima rodila dva sinova, ki sta danes oba železničarja. Železničarsko tradicijo družine pa uspešno nadaljuje tudi vnuk.

Domislice v železniški službi

Ob naporni službi, ki je trajala tudi deset in več ur, je vedno našel čas za kakšno domislico. Ena izmed njih je bilo trgovanje z živimi prašiči, ki jih je na

vsaka ženska.«

Kolnpremija ali foršus

Zelo zanimive zgodbe so se spletle pri izplačilu plače v tistih časih. Plačilo je bilo neuradno razdeljeno na dva dela. Prvi del, imenovan »foršus« ali »kolnpremija«, je bil dodatek, izplačan največkrat na roko, pred redno plačo. Ker je bil izplačan na roko, Rudolf pove, da žene železničarjev večinoma niso vedele za točno vsoto dodatka in je ostal v žepu železničarjev. Po zgodbah sodeč »foršus« večinoma ni prispeval k višanju družinskega proračuna, temveč so ga porabili za urejanje tekočih zadev.

črno z vlakom prevažal iz Brežic v Kidričevo. Večinoma živali med voznjami ni nihče opazil, ker so bile dobro skrite, enkrat pa je njegovo početje opazil sprevodnik na vlaku. K sreči tega ni prijavil, to bi bil namreč hud prekršek, temveč ga je le opozoril z besedami » ... ti pa le pazi, da ti ne bodo prašiči v sekret padli«. Prašiče je namreč prevažal v stranišču potniškega vlaka.

Znameniti izstop z vlaka

Zelo je ponosen je tudi na dogodek, ko se je takratni



Odisejada in zlat prstan

Rudolfa so med II. svetovno vojno, takrat ko je delal v železniških delavnicah na Dunaju, prisilno mobilizirali v nemško vojsko, ter ga kot del nemških enot poslali najprej v Italijo in nato premestili v Francijo. Leta 1944 je v Franciji pobegnil iz nemške vojske in takrat se je začne njegova, filmske zgodbe vredna, odisejada domov. Iz nemške vojske je zbežal in se pridružil francoskim partizanom. Tam je okusil vso bedo vojne in bil večkrat lačen kot sit. V večni nevarnosti izdaje in ob vonju smrti se mu je nekako uspelo prebiti v Veliko Britanijo.

Tam so ga zaradi izkušenj, ki si jih je nabral med vojno, poslali v vojaško zbirno taborišče. V njem se je moral odločiti, kateri izmed treh armad se bo pridružil. Izbiral je lahko med vojsko združenega kraljestva Velike Britanije, kraljevo vojsko Kraljevine Jugoslavije ali partizansko vojsko. Odločil se je za partizansko vojsko in se kmalu vkrkal na ladjo ter skozi gibraltarska vrata zaplul v Sredozemlje in se izkrkal v Italiji. Spomin na Italijo še sedaj nosi, kajti ko je sestradanim domačinom dajal svojo malico, mu je v zahvalo eden od njih podaril zlat prstan. »Ta prstan me bo vedno spominjal na to nepotrebno morijo,« pravi Rudolf.

Pot je nadaljeval v Jugoslavijo in skupaj s soborci sodeloval pri osvoboditvi. Pravi, da mu še vedno ostaja grenak priokus ob občutku nemoči pri odločitvi takratnega vodstva, da njegova brigada ne bo sodelovala pri osvoboditvi Trsta in Gorice. Če bi upoštevali mnenje borcev, pravi, bi bila lahko ta mesta po osvoboditvi slovenska.

predsednik SFRJ Tito peljal z vlakom in je imel Rudolf nalogo, da pred vožnjo natančno pregleda vlak. Vlak sta pregledala skupaj z oficirjem obveščevalne službe, ki mu je po pregledu ponudil kosilo na vlaku in povedal, da ga bodo s tem vlakom odpeljali do naslednje

postaje, kjer bo lahko izstopil. Takrat je bila posebna čast že to, da si se lahko peljal s tem vlakom, pravi Rudolf. Vlak je kmalu na eni izmed postaj ustavil, in seveda so vsi pričakovali, da bo izstopil sam Tito, na postaji pa je izstopil Rudolf. Z velikim nasmehom pove, da so bili izrazi na obrazih njegovih nadrejenih takrat resnično neprecenljivi.

Dve ljubezni, železnica in glasba

Poleg ljubezni do železnice pa ima Rudolf Glavač še eno ljubezen, in to je glasba. Je najstarejši živeči godbenik na Slovenskem (za Evropo in svet pa ni podatkov). H godbi se je včlanil

leta 1936, pri svojih trinajstih letih, in ji ostaja zvest do današnjih dni. Ljubezen do glasbe je imel položeno že v zibelko, kajti oče je igral harmoniko, mati pa citre. Da se je pridružil godbi, naj bi botrovalo to, da je znani lokalni zdravnik najemal godbo za ženine rojstne dneve in zabave, in so tako v bližini hiše Glavačev redno igrali vesele melodije. Rudolf igra več inštrumentov, igral je trobento, rog, zdaj pa igra činele. Z godbo so razveseljevali predvojne Orle in Sokole, po vojni pa številne druge družbenopolitične organizacije in društva. Igrali pa so tudi na pogrebih, pri čemer Rudolf vestno vodi dnevnik o udeležbi na pogrebih, kdo je igral, koliko so igrali ... Dnevnik vodi od leta 1972 in je izjemno zanimiv vpogled v delo in življenje železničarske godbe Zidani Most. Pot z Godbo Slovenskih železnic Zidani Most, kakor se orkester danes imenuje, ga je zanesla v številne države, v Belgijo, Francijo ... in leta, pravi sam, ga pri tem ne ovirajo preveč. Še do pred kratkim je bil tudi član moškega pevskega zbora Radeče, vendar se je lani zaradi slabšega sluha umaknil.

Rudolfa Glavača je povsem nemogoče opisati na kratko, saj je človek, ki ogromno ve, je ogromno doživel in se srečeval s spremembami v družbi in okolju, ki so za povprečnega človeka nedosegljive v dveh, treh življenjih skupaj. Vendar ostaja skromen, a hkrati pronicljiv ter hudomušen sogovornik, ki na svet okoli sebe gleda pomirjen sam s sabo in z ljudmi, ki ga obkrožajo. Še na mnoga leta, gospod Rudolf Glavač.

Pogovarjal se je
Saša Komerički

Železničarsko športno društvo Slovenije

Železnica je v Ljubljano prispela v sredini 19. stoletja. Leta 1870 je stekla skozi Šiško v Ljubljani gorenjska železnica, leta 1891 pa še kamniška. S tem je Šiška dobila svojo železniško postajo, v bližino pa so se začeli priseljevati železničarji. V prejšnji večini so železničarji prinesli drugačen način življenja ter drugačen pogled na prosti čas in športne dejavnosti.

Leta 1919 je bil v Šiški v Ljubljani ustanovljen Sportni klub Hermes, ki je neprekinjeno, tudi med 2. svetovno vojno, razvijal različne športne panoge. Pobudniki in vodilni športniki v društvu so bili ravno železničarji in njihovi otroci. Sprva je bil v klubu Hermes poudarek na nogometu, v katerem so nastale tudi prve mladinske kategorije,

več let pozneje, od leta 1940 naprej, pa so postali dejavni tudi v drugih panogah, na primer v namiznem tenisu, odbojki, košarki, moto-športu, kolesarstvu, atletiki, boksu, judu, plavanju. **Železnica je društvu kmalu po njegovi ustanovitvi pomagala pri razvoju in stoji ob njem še danes.**

Leta 1992 je društvo svojim športnim aktivnostim dodalo tudi upravljanje športne infrastrukture in se preimenovalo v Železničarsko športno društvo Ljubljana. Letos so člani na občnem zboru ŽSD Ljubljana spremenili ime društva v Železničarsko športno društvo Slovenije in izvolili novo vodstvo, predsednik društva je postal Miha Butara.

Naloga društva je predvsem združevanje prijateljev rekreacije in športa, društev in



klubov, ki nosijo ime železničarjev. Športne aktivnosti obsegajo moštvene igre, nogomet, atletiko in odbojko ter vrsto individualnih športov: šah, tenis in namizni tenis, badminton, smučanje, kickboxing, boks, rokoborba, judo, strelstvo, pa

tudi alpinizem in jamarstvo. Gotovo najštevilčnejša panoga je planinstvo, oziroma pohočništvo, kjer planinska društva Železničar iz Ljubljane, Celja in Maribora, skrbijo za prijetna druženja in življenje v skladu z naravo. ŽSDS bo sodelovalo tudi pri udeležbi na množičnih športnih prireditvah, kjer bo poskrbelo za prepoznavnost in skupni nastop železničarjev.

V okviru zdravstvene preventive in aktivnega oddiha bo ŽSDS sodeloval pri organizaciji čim bolj dostopnih rekreacijskih dejavnosti, skupinskih vadb in iger z žogo, ki povezujejo sodelavce različnih organizacijskih enot SŽ, d.o.o., skrbijo za dobro počutje in krepijo zdravje.

Železničarsko športno društvo Slovenije

Deseti jubilejni šahovski cikel za pokal Slovenskih železnic

Letos se je začel jubilejni šahovski cikel za pokal Slovenskih železnic. Šahisti bodo letos odigrali deset mesečnih turnirjev, za končno uvrstitev pa bo štelo največ sedem najboljših rezultatov.

V preteklih devetih letih je bil Šahovski cikel za pokal SŽ največja tovrstna prireditev v Sloveniji, ki je postala znana tudi zunaj slovenskih meja. Sprva so tuji šahisti le redko sodelovali na naših turnirjih, v zadnjih letih pa mednarodni mojstri že redno sodelujejo na tekmovanjih.

Letos sta bila odigrana dva turnirja. Že na prvem turnirju, ki se ga je udeležilo 76 igralcev,

sta se na zmagovalni oder uvrstila dva tuja igralca. Prvo mesto je zasedel ruski Fide mojster Piotr Timagin, tretje mesto pa Fide mojster iz Kazahstana Sergey Turssevich. Drugo mesto je pripadlo slovenskemu mojstrskemu kandidatu Timu Janžlju. Najboljši železničar je bil Miroslav Babič, ki je pristal na 31. mestu.

Februarskega turnirja se je udeležilo 80 igralcev. Prva tri mesta so osvojili slovenski šahisti. Zmagal je mednarodni mojster (IM) Leon Mazi pred Fide mojstrom Marjanom Kastelicem. Tretji je bil nekdanji slovenski olimpijski reprezentant (IM) Janez Barle. Najbolj-

ši železničar je bil na 22. mestu Bajro Bajraktarevič. Več

o ciklu si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.



Minutka ali dve za boljši jutri

Šport je star toliko, kot je staro človeštvo oziroma prosti čas.

(Šugman, 1995)

Šport je mladost, je mladostnost, ne glede na leta, je zdravje in življenjski optimizem.

Precejšnjemu deležu časa sedenja ali bolje rečeno negibanju se sploh ne moremo in se tudi v prihodnje ne bomo mogli izogniti. Zato moramo v

javen, kar pomeni vsaj dvakrat na teden, se od človeka, ki je gibalno nedejaven, razlikuje v številnih razsežnostih. Je močnejši, bolj gibljiv, bolj odporen, bolj spreten, z boljšo kondicijo, ima boljšo vzdržljivost, ima več energije, je bolj vitalen, je boljšega razpoloženja, se hitreje odpočije, hitreje nadoknadi energijo, ima lepše oblikovano telo, ima lepšo in boljšo telesno držo, ima boljši apetit, bolje spi, manj obiskuje zdravnike, v življenju porabi več energije, zato ima bolj uravnoteženo razmerje



naš vsakdanji urnik obvezno in načrtno vključevati gibanje kot protitež. Telesna dejavnost pomeni tudi zelo pozitiven dražljaj na celovit organizem in uspešno uravnava delovanje in skladnost notranjih organov. Ameriški strokovnjaki so ugotovili, da lahko s pravilnim in zdravim načinom življenja lahko za svoje zdravje naredimo kar petkrat več, kot lahko naredi celotni sistem zdravstvenega varstva.

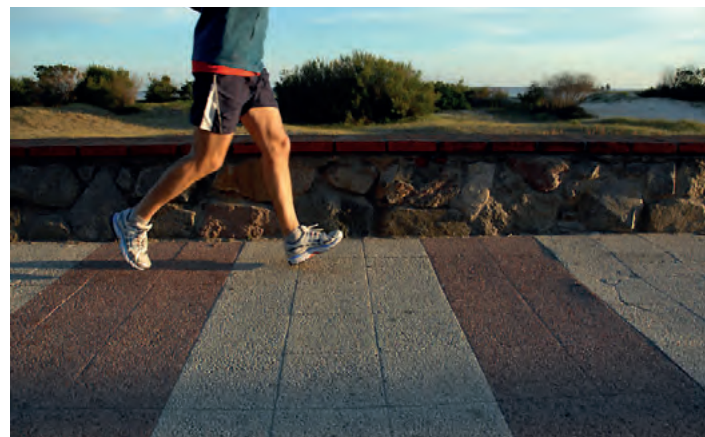
Glavne gibalne in funkcionalne sposobnosti, za katere moramo skrbeti, in jih čim dalj časa ohranjati na primerni ravni, so:

- moč,
- hitrost,
- gibljivost,
- koordinacija in
- vzdržljivost.

Rekreativni športnik, torej človek, ki je redno športno de-

med prejeto (hrana) in oddano energijo. Podatki iz študij so pokazali, da imajo gibalno oziroma športno dejavni ljudje gibalne in funkcionalne sposobnosti na približno enaki ravni, kot dvajset do trideset mlajši, ki se s športom ne ukvarjajo.

Kako pomembne so različne zvrsti telesne dejavnosti za



Poslovne igre v Kopru 2015

človekovo splošno kondicijo, njegovo pripravljenost na vsakodnevne napore in kako pogosto naj bi bili dejavni, prikazuje piramida gibalnih in športnih dejavnosti.

- Na dnu piramide je tista telesna dejavnost, ki bi jo morali obvezno vnesti v sodobni življenjski vsak dan: raje peš kot s prevoznim sredstvom, raje po stopnicah kot z dvigalom, na delovnem mestu (sedečem) večkrat vstati, dela na vrtu, po opravkih ne z avtomobilom, temveč s kolesom, jutranja gimnastika ... V okviru svetovne zdravstvene organizacije so posebni program H.E.P.A (Health Enhancing Physical Activity) namenili ravno tem, na videz nepomembnim, pa vendarle nadvse uporabnim oblikam vsa-

kodnevnega gibanja. Od vsakodnevnega sloga brez gibanja ali z minimalnim gibanjem – k raznovrstni telesni dejavnosti, kjer koli in kadar koli je to mogoče!

- Na drugi ravni v piramidi so uvrščene športne dejavnosti, predvsem aerobnega značaja, torej dejavnosti za ohranjanje in izboljševanje splošne vzdržljivosti (hoja, tek, kolesarjenje, plavanje, aerobika, tenis, nogomet, odbojka, košarka ...). Izvajamo jih čim večkrat na teden, najbolje vsak dan, vsaj 45 minut.

- Tretja raven piramide pomeni vzdrževanje dveh najpomembnejših gibalnih sposobnosti – moči in gibljivosti (raztezne vaje – stretching, trening z utežmi, trenažerji ...). Vaditi bi morali vsaj dvakrat na teden, pri čemer je pomembno, da pred vadbo za mišično moč, med njo in po njej izvajamo raztezne vaje kot sestavni del ogrevanja, sproščanja, umirjanja in hitrejše regeneracije.

- Na vrhu piramide je telesna nedejavnost (gledanje TV, branje ...), ki se je moramo čim bolj izogibati, seveda z izjemo obveznega in dovolj dolgega nočnega počitka.

Dejan Kontrec:

Od nekdaj sem bil športnik po duši

Dejan Kontrec je ime, ki ga ni treba posebej predstavljati. Slovenska hokejska legenda, otrok Olimpije, član nekdaj najboljšega napada v državi Jan-Kontrec-Zupančič. Osemkratni državni prvak, z enim nastopom na svetovnem prvenstvu za jugoslovansko reprezentanco in enajstimi nastopi na svetovnih prvenstvih za Slovenijo, tudi na prvenstvu leta 2001, ko je pomembno pripomogel k prvi uvrstitvi slovenske reprezentance v elitno skupino svetovnega hokeja. Igral je na položaju levega krilnega napadalca in bil znan po dobrem pregledu nad igro ter natančnih podajah. Danes pri Hokejski zvezi Slovenije opravlja funkciji športnega direktorja in generalnega sekretarja.

Dejan, kako bi se na hitro opisali?

Umirjen. Sproščen. Pa zadovoljen.

Kako ste se srečali s hokejem? Kdaj je nastala ta ljubezen? Kdo vas je pripeljal na prvi trening?

Na prvi trening me je peljala mama, ki je sicer najprej želela, da bi bil glasbenik in bi igral kakšen instrument. Delala je v trgovini z instrumenti, ampak mene to res ni zanimalo. Poskusil sem igrati, vendar so vsi videli, da to ne bo šlo, ker sem bil od nekdaj športnik po duši, glasba pa me res ni zanimala. Mama me je pripeljala na trening in tako sem začel. Vsi športni so mi bili blizu in lahko bi se ukvarjal s katerim koli. Ker me je pripeljala na hokej, sem pač začel s tem. Takrat sem bil star štiri leta.

Kakšni so bili vaši otroški cilji, želje?

Zdi se mi, da sem danes tako zadovoljen, ker nikoli nisem imel prevelikih ciljev in ambicij. Sem pa z veseljem delal. Bil sem športnik in rad sem igral hokej, nogomet, košarko. Rajši sem počel to, kot hodil v šolo. Tudi v šoli so me bolj kot vse drugo zanimalo športne dejavnosti. Šolo sem poleg hokeja uspe-

šno končal, moje razmišljanje pa se ni spremenilo. Še vedno ostajam športnik in zdi se mi, da je šport ena najbolj realnih stvari v življenju. Vse moraš doseči s kakovostjo, kolikor si pač sposoben, zato se mi zdi šport najbolj realen. Zveze niso pomembne, lahko si bogat ali reven.

Šport je ena najbolj realnih stvari v življenju. Vse moraš doseči s kakovostjo, kolikor si pač sposoben.

Dejan Kontrec

Ste Olimpijin otrok. Z nekaj presledki ste večino svoje kariere preživeli med zelenimi. Kako se spominjate svojih začetkov?

To so bili zelo lepi časi. Začel sem v Olimpijini B ekipi. Dvorane so bile polne in to je bil zame vrhunec vsega. Prišel sem že s petnajstimi leti in že takrat postal profesionalca, saj sem podpisal prvo pogodbo. Verjetno je bilo takrat to zame tako, kot da gre danes nekdo v NHL. Nikoli si nisem predstavljal, da bom dosegel te ravni. Bil sem športnik. Nikoli nisem bil obremenjen s tem, koliko bom zaslužil, nisem imel pretiranih ambicij po tujini. Verjetno sem bil zaradi tega ves čas zadovoljen.



Dejan Kontrec

Kakšne so telesne predispozicije za hokej? Je potreben talent ali je večina delo? Kaj pravite o tem razmerju zase?

Gre za skupek obojega. Tudi ekstremni talenti brez trdega dela ne uspejo v športu. Eni pravijo, da je prej ravno nasprotno, da ni treba, da si velik talent, ampak da si priden in osredotočen na uspeh. Najboljše je pa verjetno oboje. Pri sebi težko ocenim svoj talent. O sebi lahko rečem, da sem uspel, ker so bili moji cilji takšni, kot so bili. Menim, da sem talentiran za šport, večinoma obvladam vse športe in tudi rad jih imam. Vedno pa ni vse od tebe odvisno. Nekateri pravijo, da so ekipni športi lažji od individualnih. Jaz pravim tako: lahko si najboljši na igrišču, toda če nimaš dobre ekipe, če je nekaj igralcev slabših ali če kdo naredi kakšno napako

in zaradi tega izgubiš, ti ni prav nič pomagalo, da si bil najboljši na igrišču.

Leta 1991 ste prvič zaigrali za reprezentanco, takrat še za jugoslovansko, dve leti pozneje pa prvič za slovensko. Sledili so nastopi na enajstih svetovnih prvenstvih, tudi leta 2001, ko ste se fantje uvrstili v elitno skupino svetovnega hokeja. Bi rekli, da je to vaš največji uspeh? Kako se ga spominjate?

Spomnim se tega, da sem v eni sezoni zaigral za vse tri reprezentance – U18, U20 in člansko. Zamenjal sem kar precej jugoslovanskih reprezentanc. Izkušnja igranja za jugoslovansko reprezentanco, ko je bila država večja in kultura drugačna, je nepozabna, tega si današnji hokejisti ne znajo

predstavljati. Slovenija je imela primat v hokeju in malo igralcev je prihajalo iz drugih republik, bili pa so in večkrat smo imeli priprave v Beogradu in Zagrebu. Vesel sem, da sem doživel te čase. Vsak uspeh je imel nek svoj čar. Zagotovo je bila uvrstitev v elitno skupino poseben uspeh. Zpomnil pa sem si tudi zmag nad Jesenicami, osvojenih naslovov državnega prvaka. Edino, kar mi kot igralcu ni uspelo, je uvrstitev na olimpijske igre, kamor pa smo se uvrstili zdaj, ko sem športni direktor HZS. In tega uspeha se veselim povsem enako kot uspehov iz časa igranja.

Ali veste koliko golov ste dali v svoji karieri? Bili ste znani po svojih natančnih podajah ter z Janom in Zupančičem tvorili najboljši napad v Sloveniji.

Teh statistik si nikoli nisem zapomnil. Zpomnil sem si, da sem na derbijih med Olimpijo in Jesenicami v vseh teh časih dosegel največ točk. Iskreno povedano, vedno sem bil bolj asistent, in ena dobra podaja ali dobro izpeljana akcija me je velikokrat bolj razveselila kot sam gol. V svoji karieri sem imel to srečo, da sem igral z velikim številom igralcev, ki so znali dati gol. Jaz nisem bil nikoli tak igralec, bolj sem bil asistent in to me je bolj veselilo.

Kako človek po štirih desetletjih gleda na hokej? Je to še vedno ljubezen ali je služba?

Hokej je bil vedno del mojega življenja, saj sem ga tudi dolgo časa igral, do 38. leta. Vse, česar sem se naučil kot igralec, vse te izkušnje želim prenesti na hokejsko zvezo kot športni direktor. Mislim, da sem s svojimi izkušnjami pomagal, da

smo sestavili dobro ekipo ljudi, ne samo igralsko, temveč tudi druge kadre. Vsi gledamo v isto smer, kar je zelo pomembno. Kot sem rekel, vsak posameznik mora dati vse od sebe, rezultati pa potem pridejo. Vsako stvar, ki sem jo delal, sem delal st odstotno. Ne morem nekaj delati samo za službo. Vse delam z ljubeznijo in sem maksimalno predan. Dokler lahko to delam in sem pri tem uspešen, me noben denar ne bo prepričal, da bi počel kaj drugega.

Zdaj je vaša vloga v reprezentanci povsem drugačna. Kaj pravzaprav počnete?

Sem generalni sekretar in športni direktor hokejske zveze. To pomeni, da sem odgovoren za postavljanje trenerjev in druge ekipe, pa tudi za finančno poslovanje zveze. HZS je po rezultatih velika zveza, po organiziranosti pa vitka, zato imam tudi dve funkciji.

Naslednje vprašanje je verjetno tipično žensko. Zakaj se hokejisti toliko pretepeate? Ste bili tudi vi pretepač na ledu?

Verjetno je hokej res edini šport, kjer je pretepanje do neke mere dovoljeno. Je sankcionirano, ampak sodniki dovolijo fair pretep. To pomeni, da se lahko pretepejo, dokler eden izmed igralcev ne pade na tla. Potem sodnik pretep ustavi. Jaz nisem bil pretepač, sem bil sicer kdaj vmes, ampak redko. Niti nimam telesnih predispozicij, ki bi mi to omogočale. Nikoli nisem imel več kot 75 kilogramov, medtem ko so bili številni drugi igralci veliko večji in močnejši.

Kako vam je všeč ženski hokej?

Iskreno, za ženski hokej sploh nisem vedel, da obstaja,

dokler nisem prišel na zvezo. Potem sem začel dobivati naročila za palice za ženske ekipe in sem bil začuden, zakaj potrebujejo takšne. Tako dobrih še moški ne uporabljajo. Potem sem si šel ogledat tekmo. Ženski hokej je manj agresiven kot moški, mogoče zaradi tega manj gledljiv.

Pred nekaj dnevi ste se vrnili iz Innsbrucka, kjer ste igrali turnir Evropskega izziva. Najprej, kako ste zadovoljni z izidom?

Zelo sem zadovoljen z igro fantov. Pokazali so kakovostno igro in trener ima na razpolago res veliko izbiro igralcev. Zvezdniki sicer še vedno izstopajo, toda tudi drugi igralci so dobri.

Tja ste se kot reprezentanca prvič popeljali z vlaki SŽ. Kako je prišlo do tega sodelovanja in kakšni so vtisi po prvih vožnjah?

Svetovna hokejska zveza je na konferenci v Dubrovniku spodbudila nacionalne hokejske zveze k bolj zelenemu delovanju, med drugim predlaga uporabo čistejših oblik javnega prevoza reprezentancam. Odločili smo se podpreti akcijo, kar je za nas ugodno tudi s finančnega vidika. Za fante je bilo to gotovo nekaj novega, saj potovanj z vlaki niso vajeni. Že to, da smo se lahko sprehajali po vlakcu, menjavali vagone in bili bolj fleksibilni, je ustvarilo drugačno vzdušje. Fantje so se med potjo več družili, se med sabo pogovarjali, se presedali, bili so bolj sproščeni. V avtobusu si obkrožen z ljudmi, ki pač sedijo v tvoji bližini, na vlakcu pa se je lahko trideset ljudi med sabo družilo.

Imate tudi iz vaše športne kariere morda izkušnje potovanja

z vlaki? Če ja, kakšni spomini vas vežejo na to?

V času nekdanje Jugoslavije smo se kar precej vozili z vlaki, predvsem do Beograda in Sarajeva. Takrat je bilo drugače, na vlak smo vzeli tudi vsak svojo opremo. Rad sem potoval z vlaki - zaradi druženja in udobja.

Pa v zasebnem življenju, kdaj potujete z vlaki?

Tudi sem potoval. V spominu imam japonske vlake. Hitrosti, ki jih dosegajo, so zares neverjetne. Mislim sem, da nas bo med vožnjo vse odneslo ven.

Aprila vas čaka še svetovno prvenstvo v poljskih Katovicah. Tudi tja potujete z vlakom. Kakšna so pričakovanja?

Naš edini cilj je vrnitev v elitno ligo. Letos se je malo spremenilo tekmovanje in najverjetneje se bo v elitno ligo uvrstil le zmagovalac skupine, včasih pa sta se po dve ekipi. Potrebujemo torej zmago, zanima nas samo prvo mesto.

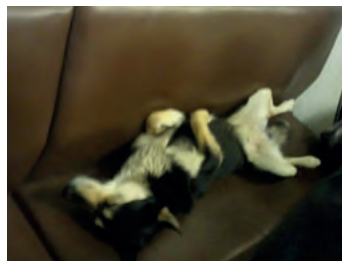
Za konec – kakšna je prihodnost slovenskega hokeja? Klubskega in reprezentančnega? Imamo zaledje?

Stanje v hokeju je podobno stanju v državi – primanjkuje denarja. Zveza se je odločila za naložbo – finančno in materialno pomagati vsem klubom v državi. Če bodo klubi dobro stali, bo to koristno tudi za reprezentanco. Kakovostnih igralcev nam ne manjka, tudi mladi se vpisujejo v šole. Vendar pa jih več kot toliko ne moremo sprejeti, saj imamo na voljo le sedem dvoran.

Pogovarjala se je Mateja Živoder

Zanimivosti

Nekaj potepuških psov v Moskvi se je naučilo uporabljati vlake podzemne železnice. Psi se tako redno vozijo z vlaki iz predmestij v mesto. V mestu si čez dan poiščejo hrano, ob večerih pa se z vlaki vračajo nazaj v predmestje. To zanimivo in zelo pametno početje potepuških štirinožcev – v Moskvi naj bi jih bilo skoraj 35 tisoč – je proučeval dr. Andrej Pojarkov, ki jih opisuje takole: »V Moskvi je veliko vseh vrst potepuških psov ... vendar pa v mestu ni neumnih psov.« Enega od zanimivih posnetkov moskovskih potepuških psov na vlakih si lahko pogledate na <https://goo.gl/EI03zu>.



Počitek na sedežu



Umirjeno potovanje ob nogah drugih potnikov



Zemljevid zelo kompleksnih linij podzemne železnice v Moskvi

Trenutni hitrostni rekord med hitrimi vlaki je postavil japonski vlak Maglev, ki je peljal s hitrostjo 603 kilometre na uro. Vlak je za tem zaviral več kot 16 kilometrov, preden se je lahko ustavil. Strokovnjaki napovedujejo, da naj bi do leta 2020 najhitrejši vlaki dosegali hitrosti že do 800 kilometrov na uro.



Lepe zimske dni sta za razvajanje na Voglu izrabili tudi naši uporabniki facebook strani Grem z vlakom, ki sta na zid pripeli svojo fotografijo. Vabljeni vsi uporabniki k soustvarjanju naše strani!



Pohvale

13. januar

Spoštovana ekipa SŽ!

Zahvaljujem sem vam za sodelovanje, razumevanje in podporo v zahtevni situaciji, ki se je zgodila letos v pripravi in izvedbi 10. jubilejnega vlaka prijateljstva v Beograd.

Pot je z nekaj manjšimi posebnostmi minila v pravem prijateljskem in družabnem duhu, kot ga lahko ponudi samo doživetje skupinskega potovanja z vlakom. Verjamem, da bo 2016 prijaznejše do potovanj z vlakom in vseh naših idej in sanj.

Hvala celotni ekipi SŽ za podporo.

Na skupna doživetja!

Dominik

19. januar

Vse pohvale, da ste z novim voznim redom uvedli dva nova vlaka na relaciji Litija-Ljubljana. Gre za vlaka št. 2236 z odhodom iz Litije ob 8.11 in 2227 z odhodom iz Ljubljane ob 16.05. Oba vlaka sta bila več kot potrebna, saj npr. zjutraj vlaka iz Litije proti Ljubljani med 7.30 in 8.30 sploh ni bilo, pa še vlaka ob 7.30 in ob 8.30 sta zelo polna že ob prihodu v Litijo, kjer vstopi ogromno potnikov. Škoda sicer, da vlak 2236 ne bo vozil v času šolskih počitnic. Vlaka 2236 ob 8.11 se bodo potniki morali šele navaditi, saj ga ob tej uri pač že dolgo časa ni bilo, in bo vse bolj zaseden, kar se že pozna v primerjavi s prvim tednom, ko je bil uveden. Še enkrat torej pohvala za res odlično spremembo v voznem redu!

Marko

5. februar

Pozdravljeni!

Pohvalila bi strojevodjo vlaka LPV 2702, ki odpelje s postaje Brezovica ob 7.59.

Na postajo sem prišla dokaj pozno in ko sem pritekla do vlaka, je vlak že speljal s postaje. A strojevodja je vlak ustavil in lahko sem vstopila in bila še pravočasno v službi.

Iskrena hvala. Polepšali ste mi dan.

Lep dan želim.

Marianne

12. februar

Pozdravljeni, danes, 12. 2., ob približno 8. uri sva s sestro urejala vlogo za subvencionirano mesečno vozovnico na glavni postaji v Ljubljani. Gospe, ki nama je na okencu pomagala (ne poznam imena, ima pa svetle kratke lase) in njeni sodelavki (ima prav tako svetle kratke lase in nosi očala) se zelo lepo zahvaljujem za prijaznost, dobro voljo in pozitiven odnos.

Prosim predajte mojo pohvalo naprej in jim zaželite vse dobro še naprej.

Lep pozdrav, Aljoša

14. februar

Pozdravljeni! Danes sem na vlakom pozabila torbico, v kateri sta bila denarnica in mobilni telefon. Takoj, ko sem ugotovila, da ju pogrešam, sem stekla na železniško postajo (ura je bila 22:15), kjer sem našla dva varnostnika in nekaj delavcev, ki so mi pomagali pri iskanju. Na koncu je vodja strojevodij uredil, da sem torbico s celotno vsebino prejela. Prinesel jo je strojevodja vlaka, s katerim sem prispela v Ljubljano. Rada bi pohvalila poštenost in pripravljenost predvsem strojevodje mojega vlaka, hkrati pa tudi drugih delavcev na Železniški postaji v Ljubljani. Lep pozdrav.

GREMZVLAKOM

www.slo-zeleznice.si



V EVROPSKA MESTA!

Ljubljana →

- Reka 9 €
- Zagreb 9 €
- Dunaj 29 €
- Zürich 29 €
- Beograd 25 €

- München 29 €
- Budimpešta 19 €
- Frankfurt 49 €
- Praga 39 €

Število nizkocenovnih vozovnic je omejeno.

