

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



INTERVJU

mag. Milan Jelenc, direktor –
član posloводства Slovenskih železnic

AKTUALNO

Odprtje sodobnega železniškega
postajališča v Solkanu

Slovenska olimpijska reprezentanca
z olimpijskim vlakom v Koper

1000 železničarjev nad 1000 metrov

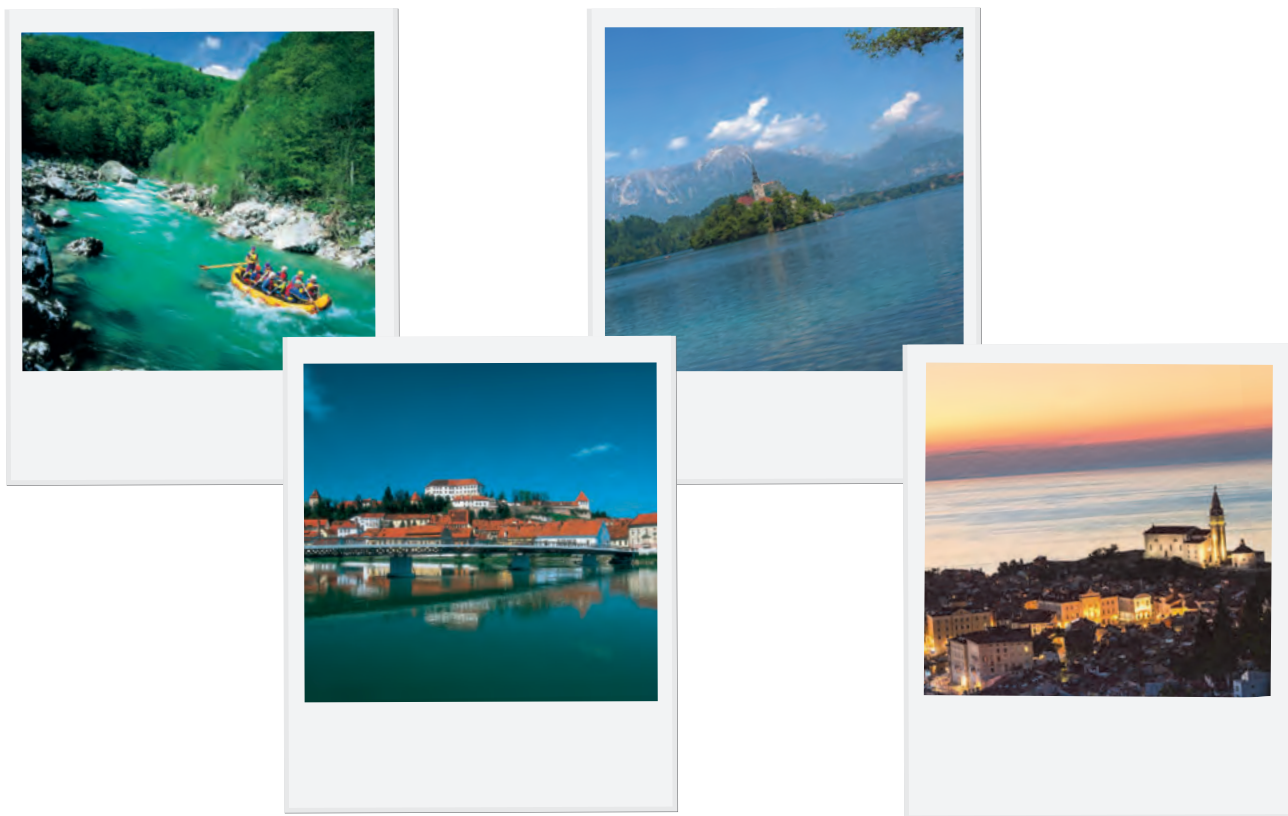
PROSTI ČAS

G1 – Ob Smaragdni reki po novi kolesarski poti

INTERVJU

Intervju z Jožefom Slokarjem, nekdanjim
direktorjem Železniškega gospodarstva Ljubljana

UGODNOSTI PRI POTOVANJU Z VLAKI PO SLOVENIJI



POTOVANJA PO SLOVENIJI, z izkaznico SP-5Z ali SP-5A

za zaposlene, z izkaznico SP-5Z

- 75 odstotkov popusta za 50 potovanj

za družinske člane zaposlenih, z izkaznico SP-5A

- 75 odstotkov popusta za 50 potovanj velja za zakonske in zunajzakonske partnerje zaposlenih, otroke in mlade do 15. leta brez omejitev, mlade do 26. leta na podlagi potrdila o šolanju.

za upokojence in njihove družinske člane, z izkaznico SP-5A

- 75 odstotkov popusta za 50 potovanj velja za upokojence, njihove zakonske in zunajzakonske partnerje

Ne spreglejte:

- SP-5A ali SP-5Z je v obliki čip kartice, ki stane 10 evrov, nato pa jo vsako leto podaljšate, kar stane prav tako 10 evrov.

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 20. 8. 2016.



Avtor fotografije:
Miško Kranjec – Slovenski olimpijci pred odhodom z vlakom v Koper



Intervju

mag. Milan Jelenc, direktor - član poslovodstva Slovenskih železnic

2



Aktualno

Nadzorni svet Slovenskih železnic je potrdil revidirano letno poročilo za leto 2015

5



Aktualno

Slovenska olimpijska reprezentanca z olimpijskim vlakom v Koper

6



Aktualno

Odprtje sodobnega železniškega postajališča v Solkanu

8



Aktualno

1000 železničarjev nad 1000 metrov

12



Prosti čas

G1 – Ob Smaragdni reki po novi kolesarski poti

18



Intervju

Intervju z Jožefom Slokarjem, nekdanjim direktorjem Železniškega gospodarstva Ljubljana

22



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Kdor se je kdaj vprašal, kaj naredi odličnega stratega in dobrega vodjo, ve, da mora začeti iskati odgovore pri tistih, ki so to raven odličnosti že dosegli. Še bolje pa pri tistih, ki ne glede na dosežene uspehe svoje sposobnosti še naprej izboljšujejo. Če je kaj skupnega pri ljudeh, ki so izjemno uspešni, ki jim drugi sledijo in jih spoštujejo, je po mojem mnenju to, da odločno postavijo cilje, se osredotočijo nanje in jih ne glede na vse prepreke postopoma dosegajo. V tokratni Novi progi smo se pogovarjali z dvema velikima gospodarstvenikoma, ki jima je med drugim skupno to, da sta velika stratega in da ju je železnica pomembno zaznamovala. O strategiji Slovenskih železnic, načrtih, prehojeni poti do uspeha in marsičem drugem smo se pogovarjali z enim od vodilnih menedžerjev Slovenskih železnic, mag. Milanom Jelencem. Prejšnjo revijo smo posvetili častitljivim obletnicam in slovesnostim, ki smo jih pripravili na začetku poletja, tokrat pa smo več prostora namenili poslu in strategiji, zato smo julijsko revijo sklenili z intervjujem z intelektualcem, nekdanjim direktorjem Železniškega gospodarstva Ljubljana Jožefom Slokarjem. Sogovornika, katerih poti sta se zanimivo prepletali, sta nam predstavila svoji vlogi pri ustvarjanju prihodnosti Slovenskih železnic in z nami delila tudi zanimiva stališča o aktualnih temah.

Ali je strategija podjetja prava oziroma ali jo podjetje lahko s svojimi viri sploh udejanji, pa najbolje pokažejo poslovni rezultati. Pred kratkim je nadzorni svet Slovenskih železnic potrdil lanske rezultate našega podjetja. Rezultati so odlični in rekordni. Dobrih 38 milijonov evrov dobička iz poslovanja kaže na veliko sposobnost Skupine, da povečuje prihodke. Še posebej povedna pa je rast čistega dobička. Lani smo ga dosegli dobrih 23,7 milijona evrov. Da je to mogoče, mora imeti podjetje dovolj moči, da vztraja v začrtani smeri, zmanjšuje stroške, se reorganizira in povečuje produktivnost. To je Slovenskim železnicam uspelo, in vsi železničarji in železničarke smo lahko na uspehe podjetja zelo ponosni. Kot že dalj časa ponavljamo, in kot spet dokazujejo rezultati, je začrtana pot Skupine SŽ prava in na njej svoje uspehe vztrajno povečujemo.

Pravo razmerje med vsem, kar v življenju počnemo, je izjemno pomembno. Zato smo tudi v tokratni reviji Slovenskih železnic velik del vsebine namenili prostemu času. Rado Smerdel nam je pripravil zanimiv predlog za izlet z vlakom na avstrijsko Koroško in hkrati raziskal ter zapisal skorajda izgubljena slovenska imena krajev in postaj na tem območju Avstrije. Tisti, ki svoje proste dni radi preživljate na kolesu, pa boste nedvomno navdušeni tudi nad reportažo strojevodje Ervina Sorča o izjemni kolesarski poti, ki vodi ob naši najlepši reki, Soči.

Spoštovani, želim vam prijetno branje!

mag. Milan Jelenc, direktor – član posloводства Slovenskih železnic

Dober vodja mora imeti vizijo, znanje in jasne cilje, nato pa mora vztrajati in trdo delati, da jih dosega

Mag. Milan Jelenc je po izobrazbi diplomirani ekonomist in magister ekonomije z več kot štiridesetimi leti izkušenj iz vodenja, upravljanja in nadziranja gospodarskih družb v sektorjih transporta in logistike. Med drugim je bil član uprave in podpredsednik podjetja Intereuropa, direktor poslovne enote podjetja BTC, nadzornik Luke Koper, Simobila, opravljal je visoke vodilne funkcije na ravni države ... Bogato poklicno kariero v slovenskem transportnem in logističnem sektorju od leta 2008 nadaljuje na Slovenskih železnicah, kjer je eden vodilnih menedžerjev. Od leta 2013 je član posloводства Slovenskih železnic odgovoren za področja transporta in logistike, mednarodnih odnosov, kakovosti in okolja ter raziskav in razvoja.

Gospod Jelenc, kakšna je bila vaša pot do enega vodilnih menedžerjev Slovenskih železnic?

Z logistiko sem bil vedno tesno povezan. Takoj po študiju na Ekonomski fakulteti sem se usmeril na področji transporta in logistike. Prakso omenjenih področij sem začel spoznavati v svoji prvi službi, v podjetju Intereuropa. Ob delu sem nadaljeval študij in se, po končanem magisteriju poslovne politike in menedžmenta na Ekonomski fakulteti, usmeril v menedžment logističnih podjetij. Po prvi službi v Intereuropi sem začel delati v podjetju BTC, kjer sem vodil veliko poslovno enoto skladiščenja in transporta. S sedemindvajsetimi leti sem postal menedžer in od takrat vso kariero delam na različnih vodilnih delovnih mestih. Imam skoraj 42 let delovne dobe, od tega sem bil štiri leta poslovni analitik, 38 let pa menedžer. Na vodilnih delovnih mestih sem začel kot direktor enote, ki je imela okrog tristo zaposlenih in upravljala sto tisoč kvadratnih metrov skladišč. Tam sem se gradil kot menedžer, razvijal vodenje, timsko delo, vzpo-

stavljaj sisteme iz menedžerske teorije. Da sem lahko teoretično znanje apliciral v praksi, je bilo izjemno koristno.

Bili pa ste tudi minister v slovenski vladi.

Ko sem odhajal iz podjetja BTC, sem prevzel najprej vodenje občinske vlade občine Ljubljana Moste - Polje, v kateri sem bil predsednik izvršnega sveta, nato pa dobil povabilo v tedanjo republiško vlado. Prevzel sem funkcijo republiškega sekretarja za promet in zveze v zadnjem mandatu pred osamosvojitvijo Slovenije.

Kateri so bili večji projekti, ki ste jih vodili?

Ker je bil to tehnični resor, je bila moja glavna vloga skrb za delovanje sistema prometa in zvez v Republiki Sloveniji ter vodenje različnih projektov. V mojem mandatu smo začeli graditi cestni predor Karavanke, pri čemer sem zastopal Slovenijo v meddržavni komisiji, uvedli smo t.i. »bencinski dinar«, začeli graditi več avtocestnih odsekov, južno ljubljansko obvoznico,



Miško Kranjec ©

odsek dolenske avtoceste proti Biču, obnovili pa smo tudi železniški soški koridor, ki ravno julija praznuje 110. obletnico odprtja.

Kakšna pa so bila tedaj vlaganja v železnice?

Raven financiranja je bila tedaj solidna. Železnice se je financiralo s prispevki gospodarstva prek interesne skupnosti za železniški in luški promet. Vse gospodarske družbe v Sloveniji so vsak mesec prispevale od svo-

jega dohodka za razvoj železnic in pristanišča Koper.

To je bil tudi čas znamenite stavke strojevodij.

Res je, in nanjo nimam nobenih grenkih spominov, kvečjemu pozitivne izkušnje. Kot tedanji minister za promet sem šel v imenu vlade na zbor strojevodij, na katerem se jih je zbralo več sto. Spomnim se, da so mi po mojem nagovoru in razlagi stališč celo zaploskali. Skupaj z ministrom za delo sem bil v pogajalski skupini vlade, in skupina je velikemu delu zahtev strojevodij ugodila. Slabih izkušenj v pogajanjih s stavkovnim odborom nisem imel. Sama politična dimenzija stavke me ni zanimala, v vladi sem bil namreč tehnični minister, odgovoren predvsem za to, da se je promet odvijal neovirano.

Kdo so vaši vzorniki in zakaj?

Danes želim biti predvsem jaz vzor mladim. Kot mlad menedžer pa so mi bili za vzor vodenja in uspešnosti direktorji številnih najuspešnejših slovenskih podjetij, s katerimi sem sodeloval, Krka, Gorenje, Revoz, Iskra in drugi. Precej pa sem se zgledoval tudi po najuspešnejših podjetjih v Zahodni Evropi. Že takrat sem imel priložnost sodelovati s švicarskimi in nemškimi logisti, ki so vodili najbolj razvita logistična podjetja.

Na Slovenskih železnicah delate od leta 2008. Ste se vedno primarno posvečali tovarnemu prometu?

Na Slovenske železnice sem prišel kot svetovalec generalnega direktorja za logistiko in že takoj sem se prvenstveno usmeril v tovarni promet. Svetovalec direktorja sem bil kratek čas, nato pa sem moral že maja 2009, ko so v tovarnem prometu nastopili določeni problemi, prevzeti vodenje Tovornega pro-

meta. Pozneje sem bil pomočnik generalnega direktorja in od leta 2013 tudi član posloводства Slovenskih železnic. Moji primarni delovni področji sta transport in logistika. Z njima pa so najbolj povezana podjetja SŽ-Tovorni promet, Fersped, SŽ-Potniški promet, SŽ-VIT in SŽ-Infrastruktura. Seveda pa so v zagotavljanje neoviranega prometa vključene vse družbe v Skupini. Iz tega izvirajo tudi ponedeljkove koordinacije direktorjev, ki jih vodim. Lahko bi jih imenovali tudi operativni kolegij direktorjev, na katerem spremljamo razmere in iščemo rešitve, da bi bile naše osnovne dejavnosti čim bolj učinkovite, poslovni rezultati pa čim boljši.

Vedno sem se zaposlil v podjetju, v katerem sem videl izziv in v katerega so me povabili. Tako sem tudi na Slovenske železnice prišel leta 2008 na povabilo tedanjega generalnega direktorja. Ena izmed mojih značilnosti je namreč, da sem izzive, ki so se mi ponujali, vedno z veseljem sprejemal.

Od koga se lahko največ naučimo v logistiki? Kdo so največji v železniškem sektorju v Evropi?

Z liberalizacijo trga železniških storitev so se v Evropi začeli procesi, v katerih so se železniški operaterji in nekatera nacionalna železniška podjetja razvili v kompleksna logistična podjetja. Najpomembnejše v Evropi lahko imenujemo »The Big Five«, to so Nemške, Francoske, Avstrijske, Poljske ter Ruske železnice. To so največji konglomerati, nič več samo železnice, temveč velike logistične korporacije. Avstrijske železnice na primer so v Avstriji pokupile večino špediterskih podjetij in jih skoncentrirale ob prevozniku v tovarnem prometu. Podobno so storile tudi

Nemške železnice s podjetjem DB Schenker in se s tem transformirale v globalnega logista. Tudi Ruske železnice so se povezale z velikim francoskim logistom.

Je to tudi cilj Slovenskih železnic?

Naš ključni cilj je, da se razvijamo tudi v širši regiji, torej v sosednjih državah in jugovzhodni Evropi. Slovenija je za naše cilje in nadaljnji razvoj postala premajhna. Povprečna razdalja, ki so jo maja letos prevozili naši tovarni vlaki, je 235 kilometrov. Na tej za železnico razmeroma kratki razdalji v primerjavi z drugimi evropskimi prevozniki dosegamo odlične poslovne rezultate. Postopoma želimo čim več tovora voziti na razdalji okrog 500 kilometrov. Dolgoročno je poleg mediteranskega koridorja pomemben tudi alpsko-zahodnobalkanski koridor, ki poteka iz Nemčije čez Avstrijo, Slovenijo, Hrvaško, Srbijo proti Grčiji in Bolgariji. Če bomo to pot dobro razvijali, bomo lahko vozili tovar tudi iz grških pristanišč na sever. S tem bomo udeleženi tudi v blagovnem toku, ki se bo zlasti iz Kitajske preko omenjenih pristanišč v prihodnjih desetih letih močno okrepil.

Nekateri menijo, da lahko kitajske investicije v grška pristanišča zmanjšajo ali ustavijo blagovni tok v Koper?

Tega se ne bojim. Menim, da se zaradi tega obseg tovara, ki ga ima pristanišče Koper zdaj, ne bo zmanjšal. Lahko se sicer upočasni rast obsega prepljanega tovora, vendar so za Koper ogromen potencial severnoevropska pristanišča, na račun katerih lahko Luka Koper povečuje sedanji obseg tovara. Za določene tovore so lahko večja nevarnost druga severnojadranska pristanišča. Vendar pa, če se bosta v Sloveniji pristani-

ška in železniška infrastruktura ustrezno razvijali, ni bojazni, da bi se obseg tovara v Koperu zmanjšal.

Kaj menite o ravni državnih investicij za razvoj železnice v Sloveniji?

Od leta 2006 do 2015 je država v javno železniško infrastrukturo vložila 1,3 milijarde evrov. V obdobju desetih let to povprečno pomeni 130 milijonov na leto, kar je absolutno premalo. Zadovoljiva je bila količina vlaganj v zadnjih petih letih. Večino od omenjene 1,3 milijarde, več kot 80 odstotkov, je namreč država v železniško infrastrukturo vložila v zadnjih petih letih. Od 2016 do 2020 pa država načrtuje vložiti dve milijardi evrov. Vprašanje pa je, kdaj se bo začel graditi drugi tir med Divačo in Koper, saj je vrednost skupnih investicij pogojena z vrednostjo drugega tira.

Govoriva torej o dveh milijardah brez drugega tira?

To bi bila prava rešitev. Povprečna dolgoročna vlaganja v modernizacijo železniške infrastrukture bi morala biti najmanj 300 milijonov evrov na leto, brez drugega tira. Z vlaganji v tej višini bi lahko rešili tudi druge vitalne težave železniške infrastrukture.

Katere težave bi morali najprej odpraviti?

Standard evropskih transportnih koridorjev so dvotirne elektrificirane proge, na katerih je mogoče voziti 160 kilometrov na uro, na teh progah morajo biti zagotovljeni osni pritiski 22,5 tone, po njih morajo voziti vlaki dolžine vsaj 600 metrov itn. Vse to mora na evropskih koridorjih zagotavljati tudi naša železniška infrastruktura, in zato so velike investicije nujne. V Sloveniji moramo zato zagotoviti ustrezne osne pritiske kategorije

D4 in v dvotirne proge, poleg odseka Divača-Koper, dograditi zdaj še enotirna odseka Ljubljana–Jesenice ter Maribor–Šentilj. Zanesljivost, varnost in ustrezno hitrost moramo zagotavljati na vsem slovenskem železniškem omrežju. Najkakovostnejše logistične storitve lahko podjetje ponuja s sodobnimi vozniimi sredstvi, sodobno tehnologijo za vodenje prometa ter seveda s kakovostno železniško infrastrukturo. Brez slednje to ni mogoče.

Ko ste začeli delo na Slovenskih železnicah, so se pojavljali prvi znaki globalne krize. Kako je to vplivalo na poslovanje SZ?

Prvi signali ekonomske in finančne krize v Evropi so se pojavili konec leta 2008. Količina prepeljanega tovora se je na Slovenskih železnicah leta 2009 zmanjšala s 19,5 milijona ton na 14,5 milijona ton, torej za 5 milijonov. Izguba je takrat znašala okrog 30 milijonov evrov, kar je bilo za poslovanje podjetja katastrofalno. Vendar nismo obupali. Dejstvo je, da je v kriznih obdobjih nujno racionalizirati stroške in si prizadevati za povečevanje obsega prevozov. Zagarjal sem stališče, da Slovenske železnice pri 15 milijonih ton prepeljanega tovora ne morejo toliko zmanjšati fiksnih stroškov ali znižati števila zaposlenih, da bi uspešno poslovale. Edina rešitev je bila, da povečamo obseg prepeljanega tovora. Takrat smo iskali poti, kako to doseči. Z okrevanjem gospodarstva v Evropi se je obseg začel postopoma povečevati, tako da smo že leta 2010 obseg prepeljanega tovora povečali na 17 milijonov ton. Lani smo dosegli že 18,6 milijona ton prepeljanega tovora, hkrati pa smo seveda zadnja štiri leta močno racionalizirali poslovanje. Pri količini prepeljanega tovora smo skoraj že na ravni rezultatov leta 2008, ko smo prepeljali 19 milijonov ton. Vedeti pa moramo tudi, da poleg tega dober milijon in pol ton tovora pri



nas vsako leto prepeljejo tudi konkurenti. Racionalizacija stroškov ter povečevanje produktivnosti in obsega prepeljanega tovora so se pokazali za prave rešitve.

So to ključni uspehi Slovenskih železnic?

Ključni uspeh je nedvomno to, da smo sledili načrtom in uspešno povečevali količino prepeljanega tovora ter hkrati uspešno racionalizirali poslovanje. Največja potrditev, da smo pravilno načrtovali in se pravilno odločali, so naši lanske rezultati, in sicer 38,5 milijona dobička iz poslovanja ter 23,7 milijona čistega dobička. Izjemno pomembna pa sta tudi finančno prestrukturiranje in razdolžitev Slovenskih železnic, tako da danes dolg znaša samo še 81 milijonov evrov, kar je trikrat manj kot leto prej. Povečevanje količine tovora, racionalizacija poslovanja in razdolževanje so procesi, ki so potekali sočasno in pripeljali do uspeha. Da se lahko pohvalimo s tako dobrimi rezultati, smo lahko zelo ponosni. Seveda pa se pri njih ne moremo ustaviti. Še naprej moramo uresničevati strateški načrt Skupine SZ.

Kaj so ključni poudarki strateškega načrta Slovenskih železnic?

V strateškem načrtu skupine Slovenske železnice smo si vizijo jasno zastavili. Postati želimo vodilni železniški prevoznik in logist v širši regiji, vstopiti na tuje trge in v Sloveniji ostaniti upravljavec infrastrukture, ki zagotavlja kakovostne storitve in varno ter zanesljivo vodi promet po njej. Razvijati se moramo tudi kot logist. Seveda, pa so za uresničevanje strategije potrebna vlaganja v vozna sredstva, tehnologijo in kadre. Vozni park moramo posodobiti tako v potniškem kot tovornem prometu.

Ali je cestni prevoz konkurenčen železniškemu?

V kopenskem transportu je cesta velika konkurenca železnici. Nizka cena nafte je dala cestnemu prevozu močan zagon v celotni Evropi. Odgovor na to bi lahko bilo realno cestninjenje in zaračunavanje eksternih stroškov. Če namreč primerjamo eksterne stroške, ki jih povzročajo prevozniki – to so emisije,

nesreče, zatrapanost, hrup itd. – ugotovimo, da bi cestni prevoz stal dvakrat več kot železniški. Negativni učinki cestnega transporta na okolje so namreč tolikokrat višji. Šele to bi bila realna slika konkurenčnosti. Zdaj o realni konkurenčnosti ne moremo govoriti, saj je za nekatere tovore cena cestnega transporta na enoto celo nižja, poleg tega pa lahko cestni prevozniki na primer tovor dostavijo do vrat naročnika.

Kako je z načrti o povezovanju Slovenskih železnic s strateškim partnerjem?

Glavni cilj Tovornega prometa je internacionalizacija poslovanja, torej vstop na tuje trge in podaljševanje prevozne poti. To je najhitreje uresničljivo s strateškim partnerjem oziroma povezovanjem s partnerjem, ki bo omogočil modernizacijo vozniih sredstev ter hitrejši razvoj na drugih trgih. Zato smo se začeli pogovarjati z Avstrijskimi železnicami, s katerimi že dolga leta dobro poslovno sodelujemo in izvajamo prevoze v kooperaciji. Svojo vlogo regionalnega prevoznika bi lahko z ustreznim poslovnim modelom uresničili skupaj z njimi. Seveda

pa drugih potencialnih partnerjev, s katerimi bi lahko uresničili skupne poslovne interese, ne odklanjamo in se tudi z njimi pogovarjamo.

Strateška povezava bi zelo dobro vplivala tudi na celotno slovensko logistiko?

Slovenske železnice so že zdaj največje logistično podjetje v Sloveniji in takšno partnerstvo bi imelo pozitivne učinke za vso slovensko logistiko. Z novim partnerjem bi se okrepili blagovni tokovi čez pristanišče Koper in druga bližnja pristanišča. To bi imelo vrsto pozitivnih učinkov, ker je železnica povezovalni dejavnik logistike. Tržni delež železnice v kopenskem transportu je okrog 20 odstotkov, delež cestnega prevoza pa še vedno 80 odstotkov. Tako ni samo v Sloveniji, temveč tudi v Zahodni Evropi, kjer se delež železnice giblje od 17 do 25 odstotkov, in to kaže na konkurenco s cesto. Brez modernizacije železniške infrastrukture in kakovostnih storitev omenjenega deleža železnica ne more povečevati. Me-

nim, da bi moral biti tržni delež železnice okrog 40 odstotkov, k čemur teži tudi evropska transportna politika.

Kakšna je po vašem mnenju širša družbeno koristna vloga železnice?

Najlažje to ponazorim praktično, in sicer na dan Slovenske železnice povprečno prepeljemo 50 tisoč ton tovora. Zato je vsak dan 3000 tovornjakov manj na cestah, na leto pa okrog 200 tisoč ton emisij CO₂ manj. V potniškem prometu pa v povprečju prepeljemo 50 tisoč potnikov na dan, kar pomeni 1000 avtobusov manj na cestah ali 25 tisoč manj osebnih vozil na cestah vsak dan.

Katere lastnosti mora imeti po vašem mnenju dober menedžer?

Dober menedžer mora dobro poznati stroko na področju,

na katerem dela. Ne verjamem tistim, ki govorijo, da so lahko direktorji katerega koli podjetja in bodo uspešni. Dober vodja mora imeti vizijo, znanje in jasne cilje, nato pa mora vztrajati in trdo delati, da jih dosega. Na vseh ravneh mora znati iskati rešitve. Prevečkrat se ljudje, namesto da bi iskali rešitve, osredotočajo le na iskanje izgovorov. To navadno zajamejo v besede »... tega se ne da«. Dober menedžer mora verjeti v uspeh in mora biti med ljudmi. Sam ni nikoli dovolj, mora znati in želeči sodelovati z ljudmi.

Kaj bi svetovali mladim, ki začinjajo svojo pot na Slovenskih železnicah?

Vedno sem izhajal iz operative, zato mladim svetujem, da temeljito spoznajo osnovne proizvodne procese in delovanje podjetja. To velja za vsakega, še posebej za tiste, ki delajo v različnih podpornih funkcijah. Pomembno se je neprestano izpopolnjevati in učiti. Sam se celo kariero učim. Učiti se, biti

vztrajan, prizadeven, predan podjetju, delati za interese podjetja in delati z ljudmi. Pravi kapital podjetja so namreč njegovi zaposleni in njihovo znanje.

Kaj najraje počnete v prostem času?

Značilnost vseh mojih služb je bilo delo od jutra do večera in veliko potovanj, zato kakšnega posebnega hobija nisem mogel razviti. V veliko veselje in kot hobi mi je bilo predavateljsko delo na fakulteti. Posvetil sem veliko energije in časa vzgajanju kadrov tudi v podjetjih, da so se lahko ljudje od mene kaj naučili. Mentorsko vlogo sem vedno rad opravljal. Zelo rad berem, ne samo strokovno literaturo, temveč tudi leposlovje. V zadnjih letih pa mi je v posebno veselje druženje z mojim vnukom. Drugo lahko zdaj malo počaka, on pa je v mojem prostem času vedno na prvem mestu.

Nadzorni svet Slovenskih železnic je potrdil revidirano letno poročilo za leto 2015

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 13. julija potrdil revidirano letno poročilo Slovenskih železnic, d. o. o., in skupine Slovenske železnice za leto 2015 ter se seznanil z rezultati poslovanja za prvih pet mesecev 2016.

Skupina Slovenske železnice je, kot zadnja leta, tudi lani izboljšala temeljne kazalnike poslovanja in leto končala z odličnimi poslovnimi rezultati. Ustvarila je več kot 580 milijonov evrov prihodkov, EBIT v višini 38,5 milijona evrov in čisti poslovni izid v višini 23,7 milijona evrov. Leta 2015 se je skupina SŽ uspešno finančno prestrukturirala. Neto finančne obveznosti so se konec leta 2015 zmanjšale na 81,5 milijona evrov, kar je trikrat manj v primerjavi z letom prej.

Od januarja do konca maja letos je skupina Slovenske železnice ustvarila 190,1 milijona evrov poslovnih prihodkov, dosegla poslovni izid 7,2 milijona evrov ter čisti poslovni izid 7,1 milijona evrov.





Slovenska olimpijska reprezentanca z olimpijskim vlakom v Koper

V petek, 22. julija, se je slovenska olimpijska reprezentanca zbrala na železniški postaji Ljubljana, od koder so se športnice in športniki, ki bodo zastopali Slovenijo na poletnih olimpijskih igrah v Rio de Janeiru, v spremstvu novinarjev in pokroviteljev, z olimpijskim vlakom odpeljali v Koper.

V mestni dvorani Bonifika si je ekipa olimpijcev ogledala prijateljsko tekmo med rokometnima reprezentancama Slovenije in Hrvaške, se nato sprehodila po Semedelski promenadi in se ob 21. uri ustavila na Titovem trgu, kjer je pred množico navijačev potekala javna predstavitev olimpijske reprezentance.

Po koncu prireditve se je reprezentanca v organizaciji Slovenskih železnic, ki smo veliki sponzor slovenske olimpijske reprezentance, odpravila nazaj proti Ljubljani.

Razstava Ko železna pride cesta

Ob prihodu športnikov na ploščad železniške postaje Ljubljana smo uradno odprli tudi



Visokih pričakovanj polna ekipa slovenskih olimpijcev.

razstavo *Ko železna pride cesta*, avtorja mag. Damirja Žeriča iz Pokrajinskega muzeja Celje.

Ob 170. obletnici prihoda železnice na Slovensko se razstava, ki bo osvetlila gradnjo Južne železnice do Celja in njen takratni pomen za urbanistični ter gospodarski razvoj mesta in regije, seli iz Celja v Ljubljano, pot pa bo predvidoma nadaljevala še na Dunaj. Železniška povezava Dunaj–Celje–Ljubljana

je pomembno pomagala tudi pri razvoju športa. Prve ekipe olimpijcev so na olimpijske igre

potovale ravno z vlakom. V Ljubljani bo razstava na ogled do oktobra 2016.



Iztok Čop, vodja olimpijske reprezentance Rio 2016, Miha Butara, pomočnik generalnega direktorja SŽ, Damir Žerič, kustos Pokrajinskega muzeja Celje, Miloš Rovšnik, pomočnik direktorja potniškega prometa SŽ.



Nasmejane olimpijke pred odhodom vlaka v Koper





Na festival Laško Pivo in cvetje se je letos z vlakom odpeljalo okrog dvajset tisoč obiskovalcev

Festival Laško Pivo in cvetje, ki je letos med 14. in 17. julijem že dvainpetdeseto leto zapored potekal v Laškem, je po podatkih organizatorjev obiskalo okrog 110 tisoč obiskovalcev iz Slovenije in tujine.

Z vlakom na Pivo in cvetje petnajst odstotkov vseh obiskovalcev



Prijetno druženje na olimpijskem vlakcu



Slovenske železnice so že tradicionalno partner festivala. Z glavne železniške postaje v Laškem, ki je v neposredni bližini mestnega središča, zagotovo vodi najhitrejša in najvarnejša pot do bogatega festivalskega dogajanja. Skupaj je letos na festival in nazaj zapeljalo 318 vlakov, od tega tudi 109 posebnih. V Laško se je z vlakom skupaj prepeljalo okrog dvajset tisoč oziroma okrog petnajst odstotkov vseh obiskovalcev festivala.

V Laško z vlakom tudi državni prvaki v rokometu

Aktualni državni in pokalni prvaki Slovenije, rokometiški ekipi Celje Pivovarna Laško, se

pred pripravami na prihodnjo sezono že tradicionalno zberejo na festivalu Pivo in cvetje. Tudi letos so se na čelu s kapetanom Luko Žvižejem v Laško podali z vlakom.

Rdeči karton

Med prireditvijo Pivo in cvetje je pod okriljem Pivovarne Laško, Sekcije za preventivo in vzgojo v cestnem prometu Laško, Policije in Slovenskih železnic potekala akcija Če pijem, grem z vlakom. Na prireditvi je bil mogoč preizkus z alkotestom. Tisti, ki jim je test pokazal previsoko vsebnost alkohola, so prejeli rdeči karton, ki so ga lahko na

prodajnem mestu Slovenskih železnic zamenjali za brezplačno vozovnico, in se tako varno

odpeljali domov. To možnost je tokrat izrabilo 150 udeležencev prireditve.



Koncerte si je ogledal tudi predsednik Republike Slovenije Borut Pahor.



Rokometiški ekipi Celje Pivovarna Laško



110 tisoč obiskovalcev je letos popilo kar 200 tisoč vrčkov piva.

Odprtje sodobnega železniškega postajališča v Solkanu

Sedmega julija smo odprli sodobno železniško postajališče v Solkanu, istega dne pa je tu že ustavil prvi vlak. Postajališče je zgradilo SŽ-Železniško gradbeno podjetje, v bližini starega.

Novo postajališče je do potnikov prijaznejše in opremljeno s sodobno razsvetljavo, z vitrino za vozni red, telefonskim stebričkom za klic v sili ter s talnim taktilnim sistemom, ki

omogoča lažji in varnejši dostop tudi slepim in slabovidnim osebam.

Za funkcionalno ovirane osebe je neposredno ob peronu postajališča zgrajeno primerno

parkirno mesto, za druge potnike pa so na voljo obstoječa parkirna mesta v neposredni bližini postajališča.



Novo postajališče je prijaznejše potnikom in opremljeno z najsodobnejšo opremo.



Do novega postajališča v Solkanu vodi urejena dostopna pot, ki je dodatno označena z usmerjevalnimi tablami



Parkirišče za funkcionalno ovirane osebe



Neposredno ob postajališču je na voljo več parkirnih mest

Začela se je gradnja izvlečnega tira

Direkcija za infrastrukturo je s konzorcijem družb Kolektor Koling, CGP in CPG podpisala pogodbo za gradnjo izvlečnega tira. Z gradnjo je konzorcij začel osmega julija. Vrednost pogodbe za gradbena dela,

ki bodo končana predvidoma v drugi polovici leta 2018, je 5,9 milijona evrov. Sanacija ozkega grla na železniški progi Koper–Divača zajema zgraditev krajšega odseka drugega tira med tovorno po-

stajo Koper in območjem elektronapajalne postaje Dekani v dolžini 1,2 kilometra. Izvlečni tir se na območju zgrajene nove elektronapajalne postaje Dekani z dodatno kretniško zvezo povezuje z obstoječim

tikom železniške proge Koper–Divača in pomeni prvi kilometer gradnje drugega železniškega tira med Divačo in Koprom.

Predstavitev knjige Listi iz dnevnika

V Stekljeni dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic je 22. junija potekala predstavitev knjige slovenskega politika in gospodarstvenika Jožefa Slokarja z naslovom *Listi iz dnevnika, Slovenci v Beogradu ob osamosvajanju Slovenije*.

Z avtorjem Jožefom Slokarjem in piscem predgovora Slavkom Preglom se je pogovarjala novinarka Darja Groznik. Predstavitev se je poleg generalnega direktorja Slovenskih železnic Dušana Mesa, člana poslovodstva mag. Milana Jelenca udeležilo tudi več drugih znanih obrazov, med drugimi tudi nekdanja ljubljanska županja Tina Tomlje, slikarja Milena Gregorčič in Jože Spacal, likovni kritik Janez Mesesnel, ter vrsta avtorjevih nek-

danjih sodelavcev, Franc Sever, Bogdan Zgonc, Milan Kurelič, Meta Leskovic, Mirjam Kastelič, Jože Kramar, Ida Cerar, Mladen Bogič, Magda Breznikar in drugi.

Ko smo Jožefa Slokarja vprašali, koga je na predstavitvi najbolj pogrešal, je srčno dejal: »Želeli bi si, da bi bil danes z mano tudi moj »kamerad« v spopadih z beograjskimi »trdorokci« v vladi in zunaj nje, žal pokojni, Živko Pregl.«

Jože Slokar, ki je bil v letih 1974–89 predsednik poslovodnega odbora Železniškega gospodarstva v Ljubljani, je bil med drugim tudi direktor gradbenega podjetja Primorje, v letih 1982–86 pa tudi neprofesionalni podpredsednik skupščine mesta Ljubljane. Leta



Jožef Slokar v Stekljeni dvorani SŽ podpisuje svojo knjigo

1989 je bil imenovan za zveznega sekretarja za promet in zveze v vladi Anteja Markovića.

Avtor v knjigi pripoveduje o svojem življenju v rodni fašistično poitalijančeni Ajdovščini, kjer doživi ustanovitev prve slovenske vlade. Iz lokalnega gradbenika in nato gradbenega inženirja je zrasel v izjemnega gospodarstvenika, ki je pozneje postal še minister zadnje zvezne vlade Socialistič-

ne federativne republike Jugoslavije. Posebno mesto v knjigi pa avtor nameni tudi železnici in stavki strojevodij. Zamisel za nastanek knjige se je avtorju, kot pravi sam, porodila že pred petimi leti. Po zaslugi pisatelja Slavka Pregla, založbe Modrijan ter ob urejenem in bogatem osebni arhivu ni bilo težko ponovno prehoditi poti in zapisati spomine, poudari avtor Jože Slokar.



Naslovnica knjige



Polna Stekljena dvorana

Darja Kocjan nova predsednica nadzornega sveta SŽ-Infrastruktura

Četrtega julija 2016 se je sestal nadzorni svet družbe SŽ-Infrastruktura. Na konstitutivni seji je bila za predsednico nadzornega sveta izvoljena mag. Darja Kocjan, za podpredsednika pa je bil imenovan Matej Čepeljnik. Poleg njiju je član nadzornega sveta še Nikola Knežević.

Ustanovni sestanek ključnih deležnikov evropskega projekta REGIO-MOB v Sloveniji

Na Slovenskih železnicah smo 31. maja gostili prvi in hkrati ustanovni sestanek Skupine ključnih deležnikov EU projekta REGIO-MOB v Sloveniji. Udeležili so se ga različni strokovnjaki s področja trajnostne mobilnosti. Ključni deležniki bodo lahko sodelovali pri oblikovanju ukrepov za spodbujanje trajnostne mobilnosti v Sloveniji ter pri oblikovanju projektov, ki bodo predvideni za financiranje z nacionalnimi in evropskimi sredstvi v operativnem programu za razvoj transporta v novi programski perspektivi po letu 2020.



Projekt REGIO-MOB

Prometni institut Ljubljana je letos aprila, kot partner mednarodnega konzorcija, začel evropski projekt »REGIO-MOB – Interregional Learning towards Sustainable Mobility in Europe: the REGIO-MOB Experience«, ki poteka v okviru programa *Interreg Europe*.

Namen projekta je spodbujanje razvoja in uporabe dobrih praks trajnostne mobilnosti v Evropi. Regije, ki bodo v projektu sodelovale, si bodo delile uspešne rešitve s področja trajnostne mobilnosti in spodbujale medsebojno učenje. Projekt je sofinanciran z evropskimi viri v višini 1,14 milijona evrov iz Evropskega sklada za regionalni razvoj, in se bo končal marca 2020.

Partnerji projekta

Vodilni partner projekta je andaluzijski tehnološki institut Instituto Andaluz de Tecnología iz Španije, poleg Prometnega instituta Ljubljana pa so partnerji projekta še regional-

no združenje občin Ancis Lazio iz Italije, občina Niepolomice iz Poljske, regionalna razvojna agencija ADR SV Oltenia iz Romunije, Region of Western Macedonia iz Grčije ter South-east Scotland Transport Partnership iz Škotske.



Cilj projekta REGIO-MOB

Temeljni cilj projekta je posodobitev ukrepov za trajnostno mobilnost oziroma vključitev trajnostne mobilnosti v prometne politike držav, ki v konzorciju sodelujejo. Obstaja več vrst ukrepov, med njimi ukrepi za povečevanje uporabe javnega potniškega prevoza, na primer prevoz na klic, ukrepi za povečanje privlačnosti hoje, denimo

vzpostavljanje varnih, čistih pešpoti, ukrepi za spodbujanje vsakodnevnega kolesarjenja, na primer varne in kakovostne kolesarske poti ter kolesarnice, ter ukrepi za optimizacijo cestnega prometa, kot je na primer preiščljeno omejevanje motornega prometa v mestnem jedru ter izboljševanje dostopnosti za ljudi z omejeno mobilnostjo.

Vodenje projekta

Projekt REGIO-MOB in njegove cilje podpira Ministrstvo

za infrastrukturo RS, ki pri njem v Sloveniji sodeluje kot ključni deležnik. V sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo v Sloveniji projekt vodi strokovna ekipa Prometnega instituta Ljubljana, ki jo sestavljajo: vodja projekta dr. Mateja Matajič, namestnik vodje mag. Aleksandar Dobrijevič, strokovnjak za celostno prometno načrtovanje Klemen Gostič ter Klara Zrimc, Mateja Hočevar, mag. Blaž Jemenšek, Tadeja Ključevšek in mag. Klemen Ponikvar.



Udeleženci sestanka ključnih deležnikov evropskega projekta REGIO-MOB v Sloveniji



Prelepa novogoriška postaja se je 19. julija kopala v popoldanskem soncu

110. obletnica odprtja Bohinjske proge

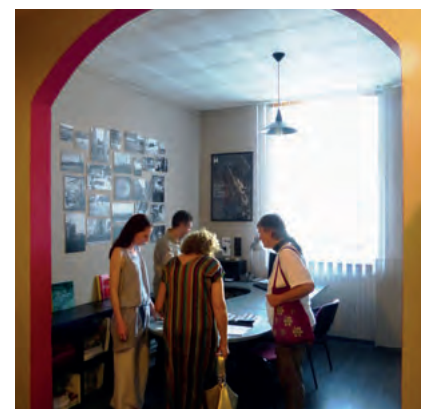
Bohinjska proga letos praznuje častljivo 110-letnico. Spomniti se moramo, da je ta druga povezava s Trstom cvetela do prve svetovne vojne, ko je na primer leta 1910 na njej vsak dan vozilo šest brzovlakov in šestnajst potniških vlakov. Bohinjska proga je sicer večino nekdanjega blišča izgubila, vendar pa je v Novi Gorici in Gorici še vedno precej spoštovalcev te »plemenite pokojnice« ali »nobile decaduta«, kot ji pravijo Italijani. Združili so svoje moči, da bi progo, ki sta jo po 1. svetovni vojni razrezali in pohabili dve državni meji, iztrgali pozabljenju ter ji vrnili upanje v prihodnost. Tako so 19. julija, natančno na 110-letnico odprtja, pred postajnim poslopjem v Novi Gorici, na Trgu Evrope, priredili neformalno slovesnost, na kateri se je zbralo okrog devdeset udeležencev.



Sončna ura, izdelana iz lokomotivskega kolesa, se je bližala osemnajsti.



Leva vrata vodijo v novo pridobitev – kulturno-informacijsko točko.



Kulturno-informacijska točka je živahno delovala.

Navzoče so nagovorili Matjaž Marušič, tajnik Društva za Bohinjsko-goriško progo, nato njegov goriški »soborec« v tej plemeniti stvari advokat Alessandro Puhali, zelo tople besede jim je namenil Matjaž Nemeč, poslanec in podpredsednik Državnega zbora Republike Slovenije, ki mu je sledil z angažirano in tehtno besedo Rodolfo Ziberna, svetnik v deželnem svetu Furlanije-Juljske krajine, spontano pa se je govornikom pridružil še Guido Germano Petarin, občinski odbornik za proračun in finance občine Gorica, ki je navzoče nagovoril v nadvse prisrčni furlanščini, prešel v zborni jezik in zelo navdušeno, čustveno in glasno čestital slavljenci.

Matjaž Marušič je pred mikrofonom povabil

še zaslužnega **Ervina Sorča**, strojevodjo in publicista, ki že ves čas deluje v prid Bohinjski progi. Čeprav se najraje drži v ozadju, se je Ervin le razgovoril in spomnil, da so v preteklem desetletju – od 100-letnice proge do danes – vendarle napredovali, da so na primer dosegli, da avtovlak skozi Bohinjski



Tudi zaslužni Ervin Sorč je bil povabljen k besedi.

predor komercialno prevažava avtomobile zdaj že iz Nove Gorice, da je bilo pred kratkim zgrajeno novo postajališče Solkan, da je zdaj mogoče v potniških vlakih prepeljati petkrat več koles kot prej in da je oživela nova kulturno-informacijska stična točka prav v častljivih prostorih stare postaje.

Govorniki so posanjarili o tem, kako bo morda nekoč spet mogoče sesti v Beljaku na vlak in se pripeljati na kavo v Novo Gorico, v staro Gorico in morda nekega dne celo v Trst ... Uradna slovesnost ob 110-letnici proge bo v Novi Gorici v začetku septembra. Najbrž pa se bo težko ponovilo tako prisrčno in spodbudno vzdušje, kot je bilo na pretekli neuradni.

Mladen Bogić



Na prireditvi se je spontano zbralo kakšnih 60 udeležencev.



Govorniki - Matjaž Marušič, Rodolfo Ziberna, Matjaž Nemeč, Guido Germano Petarin, Alessandro Puhali.



1000 železničarjev nad 1000 metrov

Zdrav način življenja, druženje z obilico dobre volje ter povezovanje in preživljanje prostega časa v neokrnjeni naravi so nadvse pomembni za naše zdravje in počutje. Tega se dobro zavedamo tudi na Slovenskih železnicah, zato smo na praznično soboto, 25. junija, uresničili dolgo načrtovani projekt 1000 železničarjev nad 1000 metri.



Sodelovanje in spoznavanje

Projekt 1000 železničarjev nad 1000 metrov je nastajal

od začetka leta, ko smo iskali možnosti, kako aktivirati in povezati različne športne in kulturne dejavnosti, v ka-



terih sodelujejo in jih podpirajo zaposleni na Slovenskih železnicah. V Slovenji je več kot trideset različnih tovrstnih klubov in društev – med njimi nekateri že prek devetdeset let – ki brez podpore železničarjev danes verjetno ne bi širili svojega poslanstva. Na dan državnosti smo povezali pohodništvo in kolesarjenje s prijetnim

druženjem ter se z izkušeni mi vodniki planinskih društev Železničar Maribor, Celje in Ljubljana odpravili na pohode in kolesarske vzpone z izhodišč, dostopnih z železnico. Pri projektu, ki so ga Slovenske železnice pripravljale skupaj z Zavarovalnico Triglav, so sodelovala različna železničarska društva.





Z vlakom do vznožja petih slovenskih tisočakov

Osvajali smo več vrhov in planinskih ciljev, ki ležijo nad tisoč metri nadmorske višine. Odpravili smo se na Mariborsko kočo (1068 m), Dom na Mirni gori (1046 m), Planinski dom na Mrzlici (1093 m), Planinsko kočo na Krimu (1107 m) in Tumovo kočo na Slavniku (1028 m). Vsakdo si je lahko izbral najbližjo planinsko kočo, kjer so ga čakali prijetna družba, enolončnica, zaslužena pijača in veliko zadovoljstvo ob doseženem cilju. Popoldne pa smo se skupaj odpravili na izhodišča in se prav tako z vlakom odpeljali domov.

Glavni namen projekta je bilo spoznavanje upokojenih železničarjev, sedaj zaposlenih in naših prihodnjih sodelavcev. Posebno pozornost smo na-



menili zdravstveni preventivi in kakovostnemu preživljanju prostega časa.

Uspešno smo prepletli dragoceno izkušnost starejše ge-

neracije železničarjev z novimi izzivi željno energijo mladostnikov. Družabnega športnega dne na vrhovih petih slovenskih tisočakov se bomo še dolgo

spominjali in v prihodnosti si želimo še veliko tovrstnih dogodkov.

Emil Kajdiž

Vabilo na Mini olimpijado 2016

Železniško športno društvo Slovenije skupaj z Olimpijskim komitejem Slovenije pripravlja Mini olimpijado 2016.

Prireditev bo v soboto, 27. avgusta, med 10. in 14. uro v Železniškem muzeju na Parmovi 35 v Ljubljani.

Za otroke od 4. do 10. leta starosti smo pripravili zabavne športne igre z vsemi potrebnimi rekviziti in vadbenimi poligoni. Ob navzočnosti animatorjev bodo lahko svoje športne vragolije predstavili svojim spremljevalcem, obiskovalcem in dobitnikom olimpijskih priznanj.

V družbi muzejskih delovnih strojev, vagonov in lokomotiv bo tudi delavnica za poslikavo obrazov, huda kopel v milnih mehurčkih in orodjarna za modeliranje z baloni.

Potrudili se bomo, da otrokom s kakšno medaljo okrog vratu, s sladoledom v roki in s širokim nasmehom pričaramo doživetje, ki ga še dolgo ne bodo pozabili.

Prijavnico za Mini olimpijado lahko dobite, če pišete na spletni naslov društva: zsd.slovenije@slo-zeleznice.si, najpozneje do 17. avgusta.

Vljudno vabljeni!

ŽŠD Slovenije





Maketa muzeja

Obisk ameriškega železniškega muzeja

Steamtown, Scranton, PA.



Big Boy 4012 – ena od 25 izdelanih velikank družbe Union Pacific. Sestra 2014 je na generalni obnovi v delavnicah v Cheyennu in naj bi čez dve leti spet vozila z lastno paro. Spodaj je lokomotiva ALCO RS3 iz leta 1950 na tirih skupne postaje, ki si jo muzej deli z železnico družbe Delaware-Lackawanna



Sredi Alegenijskega pogorja, med rekama Susquehanna in Lackawanna, leži mesto Scranton, z osemdeset tisoč prebivalci šesto največje mesto v zvezni državi Pennsylvania. To, nekoč pomembno središče rudarskih revirjev, kjer so kopali antracit, najčistejšo vrsto premoga, je nastalo leta 1856, že leta 1880 pa so v tamkajšnji tovarni lokomotiv Dickson zasvetile prve javno nameščene električne žarnice. Šest let pozneje so bile vse mestne tramvajске proge že elektrificirane, s tem pa si je Scranto prislužil ime Električno mesto.

Ni pa bila elektrificirana nobena od prog več kot ducata različnih železniških družb, ki so se križale in prepletale v mestu in njegovi okolici, saj je bilo na voljo več kot dovolj najboljšega premoga, glavnega razloga za njihov nastanek in obstoj. Ta je trajal vse do konca štiridesetih let, ko so strožji okoljski zakoni ter vdor reke Lackawanna v podzemni labirint rogov ustavili tukajšnje rudarjenje.

Kljub temu, da je konec rudarjenja pomenil tudi konec za večino prog, pa je Scranton še vedno magnet za ljubitelje železnic in njihove zgodovine. Razlog za to je Steamtown, eden večjih in boljših železniških muzejev v ZDA, ki je uvrščen tudi v register Nacionalnih zgodovinskih spomenikov. Nastal je iz zasebne zbirke tovarnarja, ljubitelja železnic in milijonarja Nelsona Blunta, ki je leta 1964 v Vermontu ustanovil fundacijo in muzej Steamtown. Leta 1984 je fundacija v upanju po boljšem obisku ter ob obljubljeni finančni pomoči mesta preselila muzej v Scranton, a se pričakovanja o dvesto tisoč in več obiskovalcih na leto niso uresničila, in dve leti pozneje je muzej bankrotiral. Ves projekt, kakor tudi zbirko samo, je pred propadom rešil Joseph McDade, kongresnik iz Scrantona, ki je prepričal kongres, da je odobril osem milijonov dolarjev subvencije, s čimer se



Del v modernem slogu obnovljene 360-stopinjske rotunde, zgrajene leta 1902 in delno porušene v tridesetih letih.

je začela preobrazba muzeja v Nacionalni zgodovinski spomenik. Leta 1995 je muzej prevzela Služba za nacionalne parke, zvezna agencija, ki ima na skrbi nacionalne parke in zgodovinske spomenike, in vložila v razne izboljšave 66 milijonov dolarjev. Med drugim so rekonstruirali glavno muzejsko stavbo, 360-stopinjsko rotundo iz leta 1902, ter prodali nekaj starih in nakupili nekaj novih eksponatov.

V muzejski zbirki je nekaj zanimivih parnih in dizelskih lokomotiv, od katerih je zagotovo najprivlačnejša ena od največjih in najmočnejših parnih lokomotiv na svetu, 570 ton težka členkasta lokomotiva Big Boy 4012 železniške družbe Union Pacific. Druga velika privlačnost muzeja pa je, da je muzej živa delavnica, v kateri popravljajo in/ali renovirajo parne lokomotive iz drugih muzejev in zbirk ter si obiskovalci lahko tako rekoč iz prve vrste ogledajo, kakšna je notranost razdrte lokomotive, hkrati pa tudi stroje in dela, potrebna za njeno obnovo. Tako so v času mojega obiska obnavljali parno lokomotivo 1361 iz slovite serije K4 nekdanje pensilvanijske železniške družbe.

Tretja, dodatna privlačnost muzeja je, da si deli odprti razstveni prostor z delujočo železnico Delaware-Lackawanna, ki je sama tudi nekoliko »muzejska«, saj je skrčeni ostanek nekdanje velike železniške družbe. V njenem voznem parku so zgolj lokomotive podjetja ALCO, nekoč velikega proizvajalca in močnega konkurenta General Motorsu, ki pa je propadel leta 1969. Te lokomotive, ki se po starosti lahko merijo z našima kenedijema, so med ljubitelji železnic zelo popularne in so tudi eden od magnetov za številni obisk Scrantona.

Pogledi v muzejske delavnice in razstavne prostore v rotundi



Kolesna dvojica lokomotive K4 na struženju.



Notranost poštnega vagona iz začetka 20. stoletja.



Reportaža
Rado Smerdel

Z vlakom po dolini Drave

Izletniki, kolesarji in romarji se z vlakom zapeljemo na slikovito popotovanje po Pustriški in Dravski dolini od izvira Drave na Južnem Tirolskem do Maribora. Gorniki in smučarji pa se odpravimo na Goldeck (2142 m), Thurmtaler (2404 m) in Helm (2433 m).

Dravska in Pustriška dolina

Reka Drava (italijansko Draava, nemško Drau) izvira na Južnem Tirolskem v Italiji in teče proti vzhodu skozi Avstrijo in Slovenijo. Ime Drava je slovenskega izvora in pomeni drveča oziroma deroča reka. Dolina od Maribora do vzhodnotirolskega mesta Ločina (Lienz) se imenuje Dravska dolina. Zahodno od Ločine do izvira Drave

in naprej do južnotirolskega kraja Pustrica (Rio di Pusteria/Mühlbach) se razprostira Pustriška dolina (Val Pusteria/Pustertal). Tudi imeni Pustrica in Pustriška dolina sta slovenskega izvora ter pomenita pušto in nerodovitno zemljo. V šestem stoletju našega štetja je namreč slovenska kneževina Karantanija, ki je nastala na ozemlju nekdanje rimske province Norik, obsegala celotni Pustriško in Dravsko dolino. Po mnenju zagovornikov avtohtonega izvora Slovencev (kar dokazujejo najnovejše genetske raziskave) je bila Karantanija naslednica kraljestva Norik, ki se je v 1. stoletju prostovoljno priključilo Rimskemu cesarstvu kot avtonomna provinca. Leta 788 je Karantanija pripadla

Frankovskemu cesarstvu, 828 pa je izgubila še notranjo samostojnost. Po izumrtju Celjskih in Goriških grofov je bilo slovensko prebivalstvo Tirolske in severne Koroške med 16. in 19. stoletjem ponemčeno. Na avtohtono slovensko poselitev teh krajev še zdaj spominjajo tipični slovenski kozolci, na katere so domačini zelo ponosni. Kozolce predstavljajo na spletni strani <http://www.harpfe.com/>. Danes pod uradno dvojezično (nemško-slovensko) območje spada samo še dolina Drave med Beljakom in državno mejo pri Pliberku.

Dravska železnica

Leta 1871 dokončana, 311 kilometrov dolga Dravska želez-

nica je povezala mesto Maribor ob Južni železnici s trgov Intiha na koncu Pustriške železnice.

Dravska kolesarska in Jakobova romarska pot

358,5 kilometra dolga kolesarska pot z oznako R1 se prične na železniški postaji Dobje v Pustriški dolini in konča pri postaji Maribor-Studenci. Celotno razdaljo s kolesom prevozimo v naslednjih sedmih dnevnihih etapah: 1. Dobje/Dobbiaco–Ločina/Lienz: 48,55 km (3:10 h); 2. Ločina–Soteska/Greifenburg: 40,9 km (5:10 h); 3. Soteska–Špilje/Spittal: 38,1 km (2:40 h); 4. Špilje–Beljak/Villach: 39,4 km (2:56 h); 5. Beljak–Borovlje/Ferlach: 51,5 km (3:56 h); 6. Borovlje–Labot/Lavamünd:



Kriva Vrba ob Vrbskem jezeru



Grad Porcia v Špiljah ob Dravi



Vagon SŽ v Beljaku



Železniška postaja Dole v Dravski dolini



Mestna hiša (Liebburg) v Ločini

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za potnike in kolesarje navajamo slovenska imena potniških postaj ob Dravski železnici od Pliberka do izvira Drave. Z eno zvezdico (*) so označene postaje ob Vrbskem jezeru (Wörthersee), z dvema zvezdicama (**) pa postaje v bližini žičnic na Goldeck, Thurntaler in Helm: 1. Pliberk (Bleiburg), 2. Šmihel nad Pliberkom (St. Michael ob Bleiburg), 3. Metlova (Mittlern), 4. Velikovec-Sinča vas (Völkermarkt-Kühnsdorf), 5. Tinje-Kamen (Tainach-Stein), 6. Grabštanj (Grafenstein), 7. Celovec-Žrelec (Klagenfurt Ebenthal), 8. Celovec gl.ž.p. (Klagenfurt Hbf), 9. Celovec-prekop Lend (Klagenfurt Lend), 10. Celovec-zahod (Klagenfurt West), 11. Kriva Vrba* (Krumpendorf), 12. Pričiče* (Pritschitz), 13. Poreče* (Pörschach), 14. Došenče* (Töschling), 15. Vrba* (Velden), 16. Lipa-Rožek (Lind-Rosegg), 17. Podravlje (Föderlach), 18. Beljak-Jezernica (Villach Seebach), 19. Beljak gl.ž.p. (Villach Hbf), 20. Potoče (Puch b. Villach), 21. Bilšak (Weißenstein-Kellerberg), 22. Špaterjan-Bistrica (Paternion-Feistritz), 23. Špaterjan-trg (Paternion Markt), 24. Perja vas (Ferndorf), 25. Dvorec Rothenthurn (Rothenthurn), 26. Špilje-Miljsko jezero** (Spittal-Millstätter See), 27. Dolgovše (Lendorf), 28. Most na Beli-Saški grad (Möllbrücke-Sachsenburg), 29. Saški grad-trg (Sachsenburg Markt), 30. Klopje-Lipa (Kleblach-Lind), 31. Kamen (Steinfeld), 32. Soteska-Belo jezero (Greifenburg-Weißensee), 33. Gora (Berg), 34. Dole (Dellach), 35. Rženo (Irschen), 36. Zg. Dravograd (Oberdrauburg), 37. ? (Nikolsdorf), 38. Dolice (Dölsach), 39. Ločina-Pokec (Lienz Peggetz), 40. Ločina (Lienz), 41. Dolina (Thal), 42. Na Dobravi (Mittewald), 43. ? (Abfaltersbach), 44. ? (Tassenbach), 45. Siligan** (Sillian), 46. ? (Weitlanbrunn), 47. Vršič** (Versciaco-Elmo/Vierschach-Helm), 48. Intiha (San Candido/Innichen), {izvir Drave} in 49. Dobje (Dobbiaco/Toblach).

66,9 km (5:43 h) in 7. Labot-Maribor: 73,2 km (6:00 h). V poletni sezoni lahko do izbrane izhodiščne železniške postaje z vlakom prepeljemo tudi kolesa.

S spletne strani <http://www.drauradweg.com/> si prekopiramo natančne kolesarske karte z opisi zanimivosti po posameznih etapah poti. Jakobova

romarska pot (<http://www.camino-europe.eu/eu/at/>) pa je označena z rumeno školjko na modri podlagi. Pogosto je speljana kar po trasi R1 in nas

pripelje iz Maribora do romarskega središča Intiha (San Candido/Innichen) v Pustriški dolini. *Želim vam nepozabno turo!*



Vlak na Pustriški progi med Intiho in Dobjem



Grad Bruck v Ločini



Trg sv. Mihaela v Intihi



G1 – Ob Smaragdni reki po novi kolesarski poti

Končno! lahko radostno vzkliknemo vsi navdušenci rekreacije, ljubitelji narave predvsem pa kolesarstva. Pred nedavnim je bila v uporabo tudi uradno predana težko pričakovana in nadvse zaželena kolesarska steza Plave–Solkan. Gre sicer »le« za 9,3 kilometra dolg, a izvedbeno zelo zahteven odsek od predvidene glavne kolesarske povezave na relaciji Predel–Nova Gorica–Miren. Celotna kolesarska pot pa je zastavljena še mnogo širše in bo ob dokončanju vseh odsekov segala od avstrijskega Celovca čez Predel ter ob Soči vse do meje pri Solkanu, ter se navezala na delno že obstoječo kolesarsko stezo Alpe–Adria do italijanskega Gradeža ob morju.



»Bom naredil stezice, čjer so včasih bile ...«

Se glasi znana koroška narodna pesem. In tako je tudi naša sodobna kolesarska steza nastala na nekdanji večinoma opuščeni trasi stare dovozne poti, ki so jo nad desnim bregom Soče pred več kot 110 leti zgradili za potrebe gradnje Bohinjske železnice. Beseda bo tekla o približno deset kilometrov dolgem odseku neobljudenega, skoraj divjega predela spodnje Soške doline. Milijone let ga je reka vztrajno dolbla ob vznožju v I. svetovni vojni zloglasne Prižnice s koto smrti 383, Kuka, Zagomile, naprej Sabotina in Svete Gore – Skalnice ter si utirala pot proti morju.

Narava je izbrala svojo pot. Človek pa je v preteklem stoletju dolini mukotrno »ukradel« še

prostor za Bohinjsko železnico na desnem, ter cesto na levem bregu Soče. S tem početjem se narava nikoli ni povsem sprijaznila. Tu in tam še vedno protestira in se upira s plazovi in proženjem kamenja, ki preti tako cesti kot železnici. Prav padci kamenja na stezo so povzročili, da je bila kolesarska steza uradno zaprta, čeravno je bila popolnoma dograjena že lanske pomlad. Gradbinci so morali dodatno namestiti zaščitne mreže in utrditi obstoječe, tako da je varnost sedaj še izboljšana.

Stara železniška dovozna pot se je skozi stoletno preteklost večinoma zarasla, pa tudi kamenje s strmih pobočij Sabotina jo je ponekod zasulo ter poškodovalo zaščitne zidove. Prevozna in vzdrževana je bila le na odseku med »briškim« cest-

nim mostom čez Sočo v Solkanu, HE Solkan in delom proge, kjer se nad železnico nahajajo nameščene naprave za opozarjanje in javljanje plazov – NOJP.

posodobitvam in razširitvam ta cesta velja za zelo nevarno. Še tolikanj bolj za kolesarje, ki smo s svojo naravi neškodljivo navzočnostjo do nedavnega veljali



Od tu naprej je po trasi nekdanje dovozne poti vodila le še dobro uhojena steza, ki so jo uporabljali pohodniki, planinci, ribiči in lovci. Tu in tam je bilo s proge ali steze še mogoče opaziti dokaj dobro ohranjen varovalni zid, ki se je vil vzdolž stare poti.

Smaragdna reka je vse do zgraditve HE Solkan v 80. letih preteklega stoletja glasno žuborela v kanjonu globoko spodaj pod cesto in železnico. Čeravno je bil včasih pogled na divjo reko prav veličasten in strašljiv, je tudi današnja podoba jezerske doline še vedno dovolj atraktivna in privlačna za vse ljubitelje narave.

Idejni zametki

Stara, večinoma zapuščena železniška pot pa ni in ni dala miru ljudem, ki so v njej vizionarsko videli odlično priložnost za izvedbo zelo atraktivne kolesarske steze. Kdor se je kdaj koli že vozil z avtom po spodnji Soški dolini, namreč ve, da kljub

za »najbolj ogroženo vrsto« živih bitij na cesti med Plavami in Solkanom ...

Spomladi 1998 so predstavniki KS Solkan ter občin Kanal, N. Gorica ter turističnega društva Korada iz Deskel in Anhovega oblikovali skupno pobudo za ureditev kolesarske poti Plave–Nova Gorica, ki bi postala sestavni del relacije Predel–Bovec–Nova Gorica ter jo predstavili vsem zainteresiranim, še posebej pa Direkciji za ceste RS ter Slovenskim železnicam. Ta pot pa je sedaj že vključena v BIMOBIS – meddržavni kolesarski projekt mobilnosti med Italijo in Slovenijo.

Poleg vodovoda še servisna in kolesarska pot

Ko so gradili vodovod do Goriških Brd, so na trasi nekdanje dovozne železniške poti s posebnim rezalnim strojem v »živo skal« izdoblili kar dva metra globok in dobrega pol metra širok jarek, v katerega so nato položili vodovod. Ko so jarek zasuli

in za silo poravnali teren, so se na poti že pojavili prvi najbolj zagnani kolesarji in rekreativci. Z »gorci« so na trasi kaj kmalu utrli dobro vidno sled. Kljub prepovedim in celo zapornicam gradbincem ni uspelo zaježiti navdušenja nad nastajajočo potjo. Tedaj so svoje interese združili tudi neposredni vzdrževalci in uporabniki poti – podjetja; Vodovodi in kanalizacija, Soške elektrarne ter seveda Slovenske železnice. Ob tem je več kot na mestu omeniti, da so Slovenske železnice bile in so še vedno izjemno pomemben partner tega vsestransko dobrodošlega projekta. Strokovnjaki za infrastrukturne objekte z novogoriške enote za Bohinjsko proggo so skrbno pregledali vse projekte in podali številne uspešne tehnične rešitve posameznih kočljivih detajlov, ki so jih projektanti in izvajalci dosledno upoštevali. Kolesarska steza namreč poteka v neposredni bližini železniške proge (ponekod se ji približa celo samo na osem metrov) in uporablja tudi kar nekaj progovnih objektov. Zato pa so bila potrebna številna soglasja, detajlni ogledi terenskih situacij, natančno načrtovanje v skladu s predpisi ter predlaganimi rešitvami, pa tudi osebne zagnanosti in zgledne motiviranosti posameznikov. Na podlagi navedb zunanjih partnerjev in izvajalcev je bilo sodelovanje z novogoriško službo za infrastrukturo SŽ na vzorni ravni!

Na kolo in ob reki navzdol!

Na kolo se bomo zavihteli v Kanalu, slikovito lepem mestecu ob Soči. Z železniške postaje bomo sicer krenili proti glavni cesti, a takoj na križišču zavili levo skozi železniški nadvoz ter zopet levo navkreber proti Gorenji vasi. Klanec je sicer nekoliko strm, a kratek. Ozka vaška asfaltirana pot nas naprej vodi ob cementarni Anhovo. Pogled na velik kompleks cementarne estetsko sicer ni privlačen, a vseeno zanimiv. Impresionira predvsem dolga rotacijska peč z mogočnimi cevni sateliti, v

kateri se »peče« cement.

Sledimo cesti ter mimo ž. p. Anhovo zavijemo pod proggo. Pot nadaljujemo mimo mosta za Deskle, ki se razprostirajo na levem bregu Soče. Skozi razložno in prijazno naselje Ložice se peljemo mimo HE Plave II. Ogromna, iz betonskih elementov sestavljena cev, ki kot nekakšen spomenik stoji tik ob cesti, ponazarja dejansko podobo in presek skoraj šest kilometrov dolgega dovodnega predora s premerom sedem metrov, po katerem je do hidroelektrarne Plave II speljana voda iz jeza v Ajbi. Nekaj minutk postanka bo dovolj, da si preberemo osnovne podatke in si ustvarimo predstavo o tem tehničnem podzemnem podvigu.

Po lokalni cesti mimo stare HE Plave I dosežemo kraj Plave. Naj preverjeno namignem, da znajo v prijaznem gostišču, okrepčevalnici **Pri mostu** v Plavah na več, hišno popolnoma izvernih kulinaricah načinov pripraviti izvrstne domače postrvi! Gojijo jih v lastnem najsodobnejšem ribniku, gojišču, zgrajenem po najstrožjih evropskih standardih, ki ga oskrbuje bistra, neoporečna potočna voda.

Po odličnem okrepčilu v prijazni gostilni kaj kmalu zavijemo pod železniško proggo po cesti za Goriška Brda. Cesta se sedaj kar precej vzpne. A brez strahu, saj bomo po nekaj odločnejših zavrtljajih gonilke dosegli odcep z blagodejnim spustom. Pod nami se na levi strani prikaže slikovita vasica Prilesje, ki se blago pne nad Sočo. Le-ta se iz reke čedalje bolj spreminja v veliko podolgovato jezero. Le streljaj naprej se pripeljemo do razcepa cest. Če nadaljujemo pot naravnost, ne bomo zgrešili, a vseeno priporočam blagi zavoj na desno. Naj pojasnim! Če zavijemo desno, se po dobrih sto metrih najdemo pred pokopališčem ... Nič kaj privlačno – boste nemara dejali ... A za ograjo se nahaja pravi arhitekturno zgodovinski biserček spodnjega Posočja. Vredno si je ogledati cerkvico sv. Ahaca in se naužiti miru ter spokojnosti, ki

veje s te energetske in duhovno bogate točke, na kateri je cerkvica zgrajena. Ta več kot poltisočletja star sakralni spomenik je znan po poslikavah, saj freske datirajo v drugo polovico 15. stoletja. Svetišče se vzpenja nad Sočo in železniško proggo, ki v blagem zavoju ponikne v predor Vrhulj.

Onstran reke na levi strani uzremo hrib Prižnica z zloglasno koto 383, ki je znana iz neizprosno krvavih bojev na Soški fronti. Samo na tem smrtonosnem hribu naj bi po zgodovinskih podatkih umrlo kar štirideset tisoč vojakov z obeh vojskujočih strani. Na tem področju se je bojeval in bil hudo ranjen tudi znani pisatelj Ernest Hemingway, ki je v knjigi Zbogom orožje opisoval ravno te kraje.

Vrnimo se na razcep, zavijmo ostro desno in se spustimo po poti strmo navzdol, kjer nas sprejme hladen zrak širokega železniškega nadvoza. Kot da bi projektanti in graditelji železnice že za časa Avstro-Ogrske predvideli, da bo ravno skozenj bila speljana tudi naša kolesarska pot, ki se prav tu šele zares začne!

Bele prekinjene črte na črnem asfaltu nas kar srkajo vase. Masivna lesena varovalna ograja šviga mimo kolesarjev, ki veselo pritiskajo na pedale in so kot avtomobili na novi avtocesti. Pot je naprej speljana po razložnem terenu, ki pa se med skoraj navpičnimi stenami in Sočo čedalje bolj in bolj oži. Strmo pobočje je zaščiten z zaščitnimi lovilnimi mrežami, ki preprečujejo, da bi se skale in kamenje prožilo neposredno na kolesarsko stezo.



Nasip Bohinjske proge je desno nad nami, gladina Soče pa levo ob nas. Sprva pritajeno, potem pa čedalje bolj glasno



G1 – steza, kot se šika!

Oooo, tu pa je kaj videti! Že po nekaj sto prekolesarjenih metrih nam postane jasno, da je ta nova prometnica odlično zasnovana in zgrajena. Sveže asfaltirana steza čez arhitekturno lepo oblikovan mostič lahko preskoči potok Sopot.

se za nami zasliši šum in ropot vlaka, ki švigne v predor Vrhulj ter ponikne v podzemlje. Za časa Soške fronte so v kamnitih obokanih nišah na začetku tega predora imeli prostore poljske bolnišnice, ki je ranjenecem in osebju ponujala varno zatočišče pred italijanskimi granatami. Ker je kolesarska steza

Osebna izkaznica kolesarske poti G1

- **investitor:** RS Ministrstvo za infrastrukturo in prostor; DRSI
- **financiranje:** 85 % EU sklad za regionalni razvoj; 15 % občini MO N. Gorica in Kanal
- **uradna oznaka:** G-1; oz: D-2 920100
- **celotna relacija bodoče kolesarske povezave:** Celovec (A)–Pre-del-Bovec–Kobarid–Tolmin–Most na Soči–Kanal–Solkan–Nova Gorica–Gradež (I)
- **dolžina novega odseka Plave–Solkan:** 9,3 km
- **skupna širina poti:** 3,5 m (vozna pasova: 2 × 1,25 m; makadamske bankine: 2 × 0,5 m)
- **predvideno odprtje:** junij 2015;

odloženo na februar 2016

- **namen:** kolesarska steza ter servisno vzdrževalna pot za podjetja: Slovenske železnice, d. d.; Vodovodi in kanalizacija Nova Gorica, d. d. Soške elektrarne Nova Gorica
- **Ocenjena vrednost investicije:** 4,9 mio evrov

opredeljena tudi kot sprehajalna pot, previdnost in pozornost do pešcev ne bo odveč. Sprehajalci z obeh strani meje namreč že sedaj res množično obiskujejo to novo pridobitev.

Estetska dopolnitev naravnega okolja

Kolesarska steza se zaradi uporabe naravnih gradbenih materialov lepo vklaplja v okolje. V daljavi pa sedaj že zagledamo železniški galeriji, ki sta zaradi svoje edinstvene arhitekture in polkrožnih lin na levi strani proge res nekaj prav posebnega. Čeravno imata galeriji navidezno vse značilnosti predora, pa sta v svojem bistvu vendarle podpora in zaščitna objekta. Zares mogočni oporni zidovi so zgrajeni iz kamna. Zidovje je utemeljeno na trdnih skalah globoko spodaj proti strugi Soče. Kolesarska steza bi se pri galerijah le preveč približala gladini reke in se tako znašla v poplavnemu nivoju reke. Stezo so zato »dvignili« in jo speljali preko mogočnega kamnitega podpornega zidu. Vodovodne cevi pa so lično »skrite« pod masivnimi lesenimi vzdolžnimi letvami.

Smo tik pod galerijami, kjer se je vredno ustaviti. Pogled s spodnje strani je naravnost impresiven! Zazrimo se v masivno zidovje, ki se nad reko in kolesarsko stezo pne visoko proti nebu! Nad mogočnostjo objektov lahko samo osupnemo! Prav letos poleti naša Bohinjska proga praznuje 110-letnico obstoja. Molč je še toliko bolj zgovoren, če pomislimo, da je celotna proga z vsemi narav-

nost že kar umetniško izdelani objekti bila zgrajena v vsega petih letih ... Da! Prav ste prebrali – v petih letih! In to dobesedno – na roke!



Kompromisne rešitve zahtevnih detajlov

Pod galerijama kolesarsko stezo prekine kamnita struga. Krmilo se malce zatrese in sproži vprašanje, čemu je ta gradbeni detajl pomemben? Ko se nad Sabotinom razbesni nevihta, z gorovja v dolino priderejo ogromne količine vode. Ena od strug tako rekoč stalnih hudo-urnikov si je pot utrla kar čez galerijo. Voda se kot slap razlije proti Soči. Sedaj pa struga preči tudi kolesarsko stezo. Ker pa s seboj prinaša tudi kamenje, bi to gotovo poškodovalo asfaltno prevleko, zato je struga izvedena v kamnu. Ko smo že pri nevsječnostih ... Vzdrževanje steze bo zahtevalo tudi redno strojno »pometanje« vozišča, kajti erozija kamna in peska bo spričo izdatnih padavin in strmih kamnitih pobočij nedvomno precejšnja.



Galeriji sta za nami, mi pa že kmalu za tem naletimo na enega »najdelikatnejših« detajlov kolesarske steze – kamniti železniški propust, ki potek steze preusmeri in »dvigne« nad raven železniške proge. Obstoječi kamniti »predorček«, ki je bil v bistvu vodni propust, zaradi preozkega prehodnega profila ni izpolnjeval niti najosnovnejših zahtev, da bi skozenj lahko bila speljana kolesarska steza. Zato je ta odsek na vsega dobrih sedemdesetih metrih spremenjen v pešpot. Strm, s kamni lično obokan propust so temeljito očistili in na novo tlakovali, v zgornjem, izhodnem delu pa zgradili obsežno trinivojsko stopnišče z bočnimi klančinami, ki omogočajo ročno potiskanje koles.

Kratek, a pomemben del kolesarske transverzale med A, SLO in I

Iz ozkega propusta sedaj razširimo obzorje na celoto kolesarske povezave, ki se bo v prihodnosti raztezala vse od Avstrijske Koroške in ob Soči navzdol do morja v italijanskem Gradežu. Zelo jo dopolnjuje in postopoma gradi prav ta novi, sicer relativno kratek, a nadvse

pomemben odsek. Kot že rečeno, bo ob dograditvi in navezavi na priključke v Avstriji in Italiji nastala kolesarska povezava, ki bo v dolžino merila prek dvesto kilometrov. Seveda to ne bo izključno samo kolesarska pot, temveč bo potekala tudi po že obstoječih lokalnih cestah, speljanih skozi čudovite pejsaže zahodne Slovenije. Tudi na naši novi stezi so v obliki razširitev vozne površine že izvedena počivališča. Urejena so na posebej razglednih točkah, saj ima Soška dolina kaj ponuditi! Počivališča so opremljena z ličnimi lesenimi klopami in mizami, kjer si trudni kolesarji ob čudovitih razgledih lahko privoščijo zasluženi odhdi.



Idealne možnosti za vsestranski razcvet turizma

Nesporno dejstvo je, da se je kolesarski turizem v zadnjem desetletju izjemno razširil in še vedno pridobiva nove in nove ljubitelje mednarodnega turnega in domačega rekreativnega kolesarjenja. Tu so še rekreativci – tekači, pohodniki, planinci. Te oblike preživljanja prostega časa prinašajo tudi nove možnosti za razvoj in dopolnitev vsebinsko kakovostnega turizma.

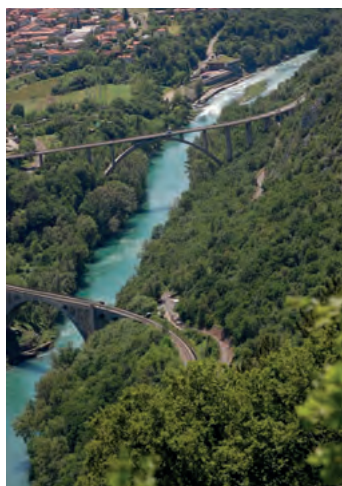
Območja, skozi katera bo, oziroma že zdaj poteka kolesarska pot, so namreč vsestransko zelo zanimiva in perspektivna. Poleg naravnih lepot in raznolikosti ter možnosti, ki jih ponuja celotna dolina reke Soče, širše



pa tudi Baška grapa, bližnja Goriška Brda, Nova in Stara Gorica ter Vipavska dolina, v katero bo tudi segel krak kolesarske poti, kaže omeniti še pomnike prve svetovne vojne. Tu pa je še naša Bohinjska proga, ki je z objekti že sama po sebi prvovrsten aktiven spomenik, ki mu daleč naokoli ni para! V primerjavi s tujino, ko nam marsikje razkazujejo in kot prvovrstno atrakcijo »prodajajo« le kamenje, imamo mi bistveno bogatejših iztočnic več kot dovolj ...



Med razmišljanjem in tkanjem idej nas je kolesarska pot že pripeljala do nekdanjega postajališča Šentmaver. Železniški poslopji nekdanje »kazenske« postaje pod Sabotinom že več desetletij žalostno propadata. Morda pa bosta nekoč zaživele v obliki muzeja? V eni hiši bi lahko bila stalna razstava o prvi svetovni vojni s poudarkom na Soški fronti, v drugi pa bi lahko domoval muzej, posvečen gradnji soškega odseka Bohinjske železnice. Ne pozabimo, da se tu nahaja svetovno znan Solkanski most – kamniti velikan z najdaljšim lokom na



svetu! Spričo pomembnosti in zanimivosti razstav bi bil obisk nedvomno zagotovljen. Morda pa nekoč vendarle bo!...

Kolesa se veselo vrtijo naprej. Ovinki oziroma zavoji so blagi. Izvedeni so s polmerom, večjim od 20 m, zato omogočajo hitrosti tudi nad 30 km/h. Na kolesarski trasi je sicer nekaj strmejših vzponov in spustov z do 18 % naklonom. Nikar naj vam ne naženejo strahu v noge, saj so sorazmerno kratki. Četudi bomo morali »razjahati« in strmino premagati peš, ne bo čisto nič narobe! Vzpnejo se še na enega izmed zadnjih vrhunccev nove steze. Pred nami se odpre razkošna panorama na dva lepota, ki se z drznima lokoma razpenjata čez Sočo. Naš železniški kamniti Solkanski most, ter cestni »Briški« betonski most, pod katerim je speljana kolesarska steza. Razgledišče na veduto Solkanskega mosta bo omogočilo res veličasten razgled na most z najdaljšim kamnitim lokom na svetu!



Pod stebri cestnega betonskega velikana se pripeljemo na konec odseka nove kolesarske steze. Tu se že nahaja označeni odcep za nadaljevanje poti proti Italiji.

Zaradi zemeljskega usada, katerega sanacija bo precej draga in zahtevna, so se nadaljevalna dela za zdaj ustavila.

Zares strm, a kratek vzpon nas pripelje do priključka na Osimsko cesto proti Goriškim Brdom in Solkanu, kjer se ta naša nadvse posrečena kolesarska zgodba za zdaj tudi konča. Razgledni spust proti Solkanu je res prava panoramska atrakcija. Odtod pa dobrodošli še v Gorico na dobro, slastno pico!

Vloga Slovenskih železnic

Nova kolesarska steza bo gotovo izdatno pospešila želje in potrebe kolesarjev tudi po prevozu z vlaki. Pri tem pa se zastavlja resno vprašanje, ali bomo ta potencialni vir dodatnega zaslužka znali izkoristiti v svoj prid, ali pa bomo zopet vili roke, češ – spet ti kolesarji! Kam pa naj jih damo?! Kolesarji so s svojimi rogovilastimi kolesi sicer res nekoliko nadležni. Prav tako pa tudi drži, da so tudi bistveno bolj »donosni«! Jih bomo torej zavračali?



Pred nami je poletna sezona in potnikov ter kolesarjev je na vlakih že sedaj iz dneva v dan več. Da je podoba in vsakdanje dogajanje na Bohinjki še bolj pestro, so tu še pogoste zapore prometa zaradi gradnje omrežja GSM-R. Posledično so na vmesnih postajah organizirani avtobusni prevozi. Če k temu poleg vsakdanjih pot-

nikov dodamo še kolesarje in skupine turistov, začne podoba privzemati čedalje bolj kaotični pridih ...

Da bi morebitne težave kar najbolj omilili, smo v povezavi z občinami Tolmin, Bohinj in Nova Gorica, ki jih zastopa Operativna iniciativa 110 let Bohinjske proge, ter s sodelovanjem Potniškega prometa SŽ sklenili dogovor, da bo v poletni sezoni na Bohinjski progi obratovalo pet dizelmotornih garnitur 813 (Fiat), ki bodo imele več prostora za prevoz koles, in sicer trideset. Poleg tega

bomo tudi v letošnji sezoni nekaj najbolj obremenjenih vlakov podaljšali.

Pa srečno ob Smaragdni reki – s kolesom ali vlakom!

Zakaj pa ne z obojim?!

Besedilo in fotografije:
Ervin Sorč

Jožef Slokar: Diploma je moj predračun, knjiga pa obračun

Tako je v natančnem gradbeniškem slogu na vprašanje, kako se počuti po izdaji svoje knjige *Listi iz dnevnika*, odgovoril Jožef Slokar, gradbeni inženir, gospodarstvenik in politik ter nekdanji predsednik poslovnega odbora Železniškega gospodarstva Ljubljana.

V spomin se nam je vtisnil s prizadevanji proti centralizaciji Jugoslovanskih železnic in s svojimi tržno poslovnimi transportnimi prijemi, s katerimi je povečeval vlogo železnice na domačem in evropskem transportnem trgu.

V veliko veselje mi je, da se lahko pogovarjam z vami in se sprehajam po kotičkih vaše in naše zgodovine. Začniva na začetku. Slavko Pregl vas v predgovoru vaše knjige *Listi iz dnevnika* označi za »mulčka, rojenega v fašistično poitalijančeni Ajdovščini«. Kako se spominjate svoje mladosti in tridesetih ter štiridesetih let prejnjega stoletja?

Takratno obdobje moje mladosti je potekalo v občutenju, da sem drugorazredni človeček pod novo oklicanim rimskim imperatorjem – fašizmom in pozneje nacizmom – vključen v vsakodnevni boj za preživetje, z delom na krpi zemlje. Partizane in osvoboditev po koncu druge svetovne vojne smo doživljali kot olajšanje v spoznanju, da nismo več drugorazredni ljudje, »ščavi«, sužnji, kot so nas imenovali.

Kako ste doživljali potujčevanje Slovencev?

Predvsem kot ponižanje in občutenje naše drugorazrednosti ob prepovedi uporabe maternega jezika povsod, razen doma in v cerkvi, pa tudi kot duševno, še posebej pa telesno bolečino, ob fizičnem kaznovanju v šoli, če te prepovedi nismo upoštevali.

V knjigi opisujete, kako ste kot marljiv mladenič svojemu očetu pomagali pri gradbenih delih in leta pozneje postali prvi doma izšolani gradbeni tehnik iz Ajdovščine ter diplomirani inženir gradbeništva. Napisali ste, da

je bil to najsrečnejši dan v vašem življenju.

Diploma je bila krona naporom in odrekanju. Šolanje je bilo sicer zagotovljeno, toda, predvsem v začetnem povojnem obdobju, je primanjkovalo hrane, učne razmere so bile slabe, saj so odražale vsesplošno povojno pomanjkanja vsega, kar je bilo potrebno za normalno življenje.

Bili ste zaposleni v Primorju, med drugim ste bili v šestdesetih letih tudi direktor tega podjetja. Kako se spominjate tistih časov?

Gradbeništvo je bilo ena od panog gospodarstva, ki si je morala svoj obstanek in razvoj zagotoviti v tekmovanju na gradbenem trgu. Za uspešen obstanek so bili merodajni kakovost opravljenih del, spoštovanje pogodbenih rokov, urejene finance in dobri medsebojni odnosi. Poseben izziv in zadoščenje je bilo delati v domačem okolju z domačini, uspešno, v njihovo korist.

Iz gradbeništva vas je pot peljala na železnico. Postali ste direktor Železniškega gospodarstva Ljubljana. Kaj je bilo odločilno, da ste spremenili karierno pot?

Vsake poti je enkrat konec, in če jo uspešno prehodiš, se kmalu ozreš po novi, vesel izziva in možnosti, da spet kaj koristnega storiš.

Vsaka pot se enkrat konča, in če jo uspešno prehodiš, se kmalu ozreš po novi.



V knjigi zelo doživeto opisujete različne dogodke, dodajate imena, pogovore, izjave, tudi povezave z Luko Koper, omenjate drugi tir – kot kaže, je to zimzelena tema. Kakšna je zgodovina železniške povezave z Luko Koper?

Začetki Luke Koper so opredeljeni s pomolom za južno sadje in podobne artikle. Odločenost Slovenije, da si odpre in utrdi okno v svet, je temeljila na smelih načrtih o zgraditvi pristanišča in njegovem razvoju. Takratni direktor Luke Danilo Petrinja in direktor Železniškega gospodarstva Ciril Mravlja sta bila glavni gonilni sili te zamisli. Prvi pogoj za doseg tega cilja je bila terna povezava pristanišča z železniškim omrežjem Slovenije in s tem Evrope. Prva velika ovira je bila, na pritisk Hrvaške in Luke Reka, prepoved Beograda, da se zgradi proga

Divača–Koper. Petrinja in Mravlja sta dosegla, da se je ta proga zgradila kot industrijski tir, za kar pristanek Zagreba in Beograda ni bil potreben.

Pa naslednji koraki?

Naslednji korak je bila zgraditev luške infrastrukture. Izkoristili smo takratno zakonodajo in ustanovili Samoupravno skupnost za železniški in luški promet. Ta je namesto države in ministrstev od tedaj skrbel za financiranje železniške in luške infrastrukture. V njenem okviru je bil z vsakim podjetjem v Sloveniji sklenjen dogovor – sporazum, po katerem se je podjetje obvezalo, da bo iz dohodka po bilanci, za vsako leto prispevalo 0,5 odstotka za luško in 2,4 odstotka za železniško infrastrukturo. To obvezo so izpolnjevala desetletje in več. Iz teh sredstev je

bila zgrajena luška infrastruktura ter obnovljeni progi Jesenice–Ljubljana in Jesenice–Sežana.

Temu sledi nesporno dejstvo in zaključek, da je edini pravi lastnik luške infrastrukture slovensko gospodarstvo, in ne država, luški kolektiv, občine ali celo neki lobiji. Edino pravično bi bilo, da luško infrastrukturo v neki obliki upravlja ali jo nadzoruje slovensko gospodarstvo.

In ker sva že ravno pri »vročih temah«, še vaš komentar na drugi tir?

Menim, da bi se morali najprej odločiti, ali bo Koper v prihodnje univerzitetno in turistično mesto ali pristaniško mesto. Strateški odločitvi, da bo pristaniško mesto, sledi odločitev o zgraditvi drugega tira (ali celo še tretjega tira) in rezervacija celotne obale od Kopra do Izole za luško dejavnost. Menim, da taka odločitev nujno zahteva zelo dolgoročne opredelitve. Izkopni material iz predora Markovec bi se ob pravočasni strateški odločitvi vlade in obalnih občin za eno od teh variant s pridom izkoristil v ta namen. Avstrija je gradila dvotirno progo Dunaj–Trst, ko zanjo ni bilo še nobenega tovora. Če pa se sprejme odločitev za ohranitev turističnega značaja Kopra, potem je treba luko postopoma spreminjati v butično pristanišče (avtomobili, kontejnerji ...), obalo med Koprom in Izolo pa spremeniti v najsodobnejšo riviero s hotelsko verigo na hribovskih nad njo.

Kaj menite o nedavnih težavah v Luki Koper?

Menim, da vse poosamosvojitveno obdobje Slovenija ni zmogla izpostaviti državnikov z dolgoročno vizijo, temveč le politike, ki jim pogled seže le do naslednjih volitev. Ključna težava je v samem sistemu, saj politik ali poslanec ni odgovoren volivcem, temveč svojemu nadrejenemu. Odstavi ga lahko ta, volivec pa ne.

Tu je treba iskati izvirni greh vseh zapletov, kriz in »gasilskega« delovanja oblasti, tako tudi zapletov in resnih težav v Luki Koper. Slovenija mora na svoj vrh postaviti državnike, ne pa politikov.

Kako se je koprsko pristanišče razvijalo ob tem, da je v nekdanji skupni državi nedaleč stran kraljevalo še pristanišče Reka?

Prej sem omenil, kako je Zagreb hotel preprečiti zgraditev tirne povezave Luke Koper z zaledjem. Druga zavora Kopru je bil sistem obveznega dogovarjanja na JŽ, kjer je ŽTP Zagreb s pravico veta krojil obseg substrata, ki naj bi ga iz vsakega pristanišča prepeljale vsaka od obeh železnic za avstrijskega partnerja.

Poleg tega pa so avstrijskemu partnerju zaračunali enotno ceno za prevoz v obe smeri, ne glede na dejanske stroške prevoza.

Da bi ta jugoslovanski »bazar« preprečili, sva se s tedanjim direktorjem Luke Koper Rudijem Dujcem in najinimi komercialisti dogovorila, da pripravimo posebni samostojni ponudbeni projekt avstrijskemu partnerju. Ta je vseboval obnovo proge Jesenice–Sežana in zgraditev ustreznih pomolov luke v infrastruktturnem delu in posebno ponudbo avstrijskemu partnerju v prevoznem delu. Ta je vsem tovornim vlakom, tudi na avstrijskem delu, dodelil vozno redno številko vlaka (kot jo imajo vsi potniški vlaki). Tako je bila dana garancija partnerju, da bo vlak prispejal v točno določenem terminu na vsipne jaške. Ponudba in sklenjena pogodba je razbremenila partnerja potrebe, da ima ogromne zaloge substrata na deponiji, ker smo mu jamčili, da bo prejel surovino na vsipne jaške točno takrat, ko jo bo zahteval. Ta ponudba je omogočila, da je naročnik preusmeril milijon in več ton substrata iz Hamburga in severnoevropskih luk v Koper. Prepri na Jugoslovanskih železnicah so se tako končali, in Luka Koper se je lahko bolj dejavno usmerila k drugemu tovoru, na primer avtomobilom in kontejnerjem.

Bili ste tudi podžupan Ljubljane, ko je prestolnica županovala političarka in poslanka v skupščini SFRJ Tina Tomlje?

Moj pristanek, da sem »podžupanovale«, sicer kot neprofesionalec, v Ljubljani, je temeljil predvsem na želji in možnosti, da v štiriletnem mandatu odločilno vplivam in pomagam umestiti v prostor, urbani-

zirati in sprejeti zazidalni načrt za novo železniško in avtobusno postajo. Tik pred tem je bil na javnem natečaju izbran projekt arhitekta Marka Mušiča. Arhitektni in drugi lobiji so v Ljubljani tako močni, da nam brez moje vloge in štiriletnega podžupanovanja ne bi uspelo uspešno sprejeti vseh ustreznih aktov in zazidalnega načrta. Na tej podlagi smo po fazah pridobivali gradbena dovoljenja in začeli izvajati celotni projekt potniške postaje: prenovljena je bila sprejemna dvorana, na novo urejena dvorana odprave potnikov in sanitarije. Toda to še vedno ni zadoščalo, da ne bi isti lobiji, po mojem odhodu z železnice, projekt »raztrgali« in dosegli, da so več kot desetletje izdelovali novega, ki pa je dandanes spet na tem, da »usahne«.

Preden ste odšli z železnice, je potekala zelo odmevna stavka strojevodij, ki so takrat tudi ustanovili svoj sindikat.

Tisto obdobje je bilo nabito z negativno energijo. Razmere v državi so bile katastrofalne, z enormno inflacijo, ki je ob zakonu o zamrznitvi plač razvrednotila življenjski standard vseh zaposlenih v državi. Nezadovoljstvo med ljudmi in seveda tudi med železničarji je nezadržno naraščalo. Strojvodje so se odločili, da s samostojno akcijo izboljšajo svoj gmotni položaj in izboljšajo in uredijo svoje delovne razmere. Med tem je bila odpravljena zamrznitev plač in gmotne razmere so se začele urejati, vendar se je stavka nadaljevala, ker je imela svoj zagon tudi v drugih ciljih, na primer pri odstopu zvezne vlade.

Takrat je bil z Novo revijo in majsko deklaracijo izdelan politično-programski koncept postopne osamosvojitve Slovenije. Sinergija nadaljevanja stavke in oblikovanje koncepta postopne osamosvojitve se je po mojem mnenju pokazala ravno v stavki. Pokazalo se je namreč, da je mogoče po tej poti, v konfrontaciji z morebitnim agresorjem na Slovenijo, le v nekaj dneh ohromiti gospodarsko in družbeno življenje v Sloveniji.

Edini razlog, zaradi česar se takratno vodstvo železnice ni moglo in smelo poistovetiti s stavkajočimi, je

bila zakonska obveza – kazensko in gmotno sankcionirana –, da podjetje kljub stavki zagotovi z zakonom predpisani obseg železniškega prometa. Omenjene sankcije bi lahko takrat uporabili tudi proti osebam, ki obvez ne bi izpolnile.

Po mojem odhodu z železnice je država, v kateri naj bi v prihodnje delovala železnica, s »štafetno« menjavo direktorjev, z izjemo Jurija Pirša in Marjana Rekarja, povzročila katastrofalni padec prevoznih aktivnosti in zaradi tega kadrovskih (sicer mehkih) odpuščanj. Šele s prihodom sedanjega direktorja je nastopila streznitev in renesansa železnice, kar me zelo veseli. Želim, da bi sedanjemu vodstvu uspelo ta spodbudni trend nadaljevati v dobrobit Slovenije, železničark in železničarjev.

Z železnice ste odšli v zadnjo jugoslovansko vlado. Povabil vas je takratni mandatar Ante Marković. Opišite nam, prosimo, takratne razmere ter vašo vlogo in delovanje v njih.

Nasledili smo Mikuličevo vlado, s katastrofalno inflacijo in »usiha-jočim« gospodarstvom. Pritegnil me je Markovičev program, ki je predvideval konvertibilnost dinarja, svobodo političnega organiziranja, enakopravnost vseh lastnin, zajezi- tev inflacije, svobodo podjetniškega organiziranja itd. Začetki in prvi uspehi so bili zelo spodbudni. Večji del tega programa se je intenzivno realiziral.

Tudi na prometnem področju smo dosegli lepe uspehe. Z »ben- cinskim dinarjem« smo si zagotovili soudeležbo pri najemanju tujih kreditov za gradnjo avtocest

V Sloveniji so zato takrat odprli pet novih gradbišč avtocest. Za železnico smo sprostiti cene prevoznih storitev in pripravljali enak koncept financiranja železniške infrastrukture. Razbili smo monopol Jata in omogočili Adrii, da je iz čarterskega postala tudi mednarodni linijski prevoznik in ji odprli šest mednarodnih linij.

Je bil kdo, ki mu vaši uspehi niso bili všeč?

Uspehi niso bili všeč vsem. Na- veza politikov okrog Blagoja Adžiča

in Slobodana Miloševića je začela s protiofenzivo. Z »jogurt revolucijami« so ukinili suverenost Vojvodine in Kosova, kar pa jim je spodletelo v Sloveniji, vdrlji v monetarni sistem in si prisvojili znatna sredstva, uvedli embargo na trgovanje s Slovenijo in jo na koncu hoteli podjarmiti in okupirati. Porazu zvezne vlade je botrovalo njeno pešanje moči in je na koncu ostala sama, na peronu odhajajočega vlaka, imenovanega »tretja Jugoslavija«. Z gotovostjo lahko trdim, da so člani slovenske ekipe v zvezni vladi individualno sprejemali ukrepe, ki so bili v korist Sloveniji in Jugoslaviji, odločno branili interese Slovenije in se odločno zoperstavljali ukrepom, ki so ali bi lahko škodili Sloveniji. Vse to je po-

tekalo ob tesni in skrajno tajni, malodane dnevni povezavi s predstavniki slovenskih oblasti. Naša vrnitev v Slovenijo je bila dovoljena šele s posebnim sklepom predsedstva Slovenije.

Zakaj menite, da je bil razvoj železniške infrastrukture v preteklosti zapostavljen, če jo primerjamo z avtocestno infrastrukturo?

Menim, da železnica v tem obdobju ni imela ustreznega vodstva

So SŽ zamujeno že nadoknadile?

Z novim vodstvom ste na zelo dobri poti.

Čemu pripisujete tako uspešno poslovanje Slovenskih železnic v zadnjih letih?

Predvsem konceptu tržno usmerjene politike in sposobnemu vodstvu železnice.

Se vozite kdaj z vlakom?

Z vlakom se vozim čedalje bolj pogosto, in sicer z vnukinjami. Kmalu pa sem bom tudi s pravnukinjo, ko bo nekoliko zrasla.

Vaša knjiga je izšla ravno ob petindvajsetletnici osamosvojitve Slovenije. Ste to načrtovali? Kako to, da ste se odločili napisati knjigo?

Moj namen je bil iztrgati poza bi pomembne dogodke in osebe, ki so iz beograjskega vročega kotla delovale in prispevale svoj skromni delež k samostojnosti Slovenije ter si prizadevale, da Slovenija ni doživela tako katastrofalnih rušilnih posledic in imela tako množičnih žrtev kot v drugih republikah. Z veseljem sem se pridružil založbi Modrijan, ki se je namenila na primeren način počastiti 25. obletnico osamosvojitve in samostojnosti Slovenije prav z mojo knjigo.

Pogovarjala se je Tina Gaber

Šentiljski osnovnošolci praznovali 170. obletnico prihoda vlaka v njihov kraj

170. obletnico prihoda prvega vlaka v Šentilj in Slovenijo so se s prireditvijo odločili praznovati tudi na osnovni šoli Rudolfa Maistra v Šentilju. Tako pomembnemu zgodovinskemu dogodku so otroci iz vrtca in učenci posvetili veliko raznovrstnih likovnih del in modelarskih izdelkov, ki so jih pod mentorstvom vzgojiteljic in učiteljev ustvarjali že od maja. Izdelki so bili razstavljeni v prostorih obeh vrtcev in šol v Šentilju. S skupnimi močmi so



zaznamovali obletnico, ki je za Šentilj, Maribor in vso Slovenijo izjemno pomembna.

Posebna vožnja z vlakom

Osnovnošolce in druge otroke so ob tej priložnosti presenčili s posebno vožnjo z vlakcem Jurčkom po Šentilju. Za otroke so pripravili posebne spominske



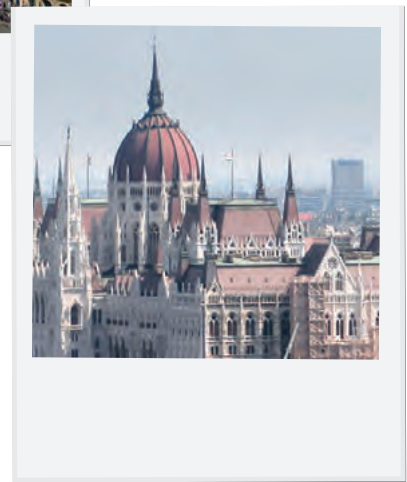
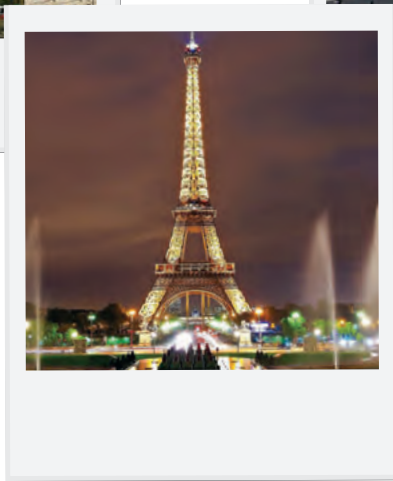
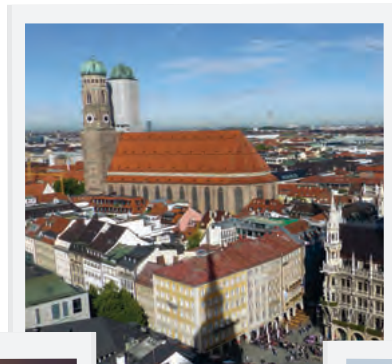
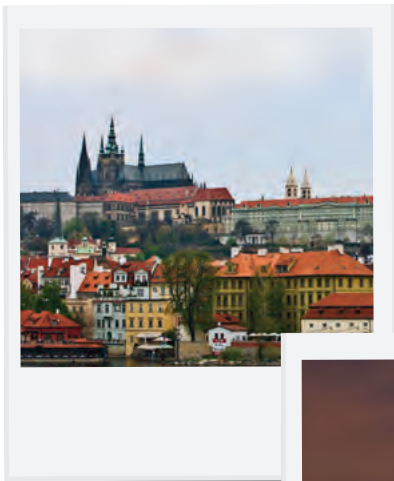
vozovnice, ki jih bodo vedno spominjale na ta dan. Ravnateljica osnovne šole Rudolfa Maistra Šentilj, profesorica Jelka Weldt je ob tem povedala: »Zgodovina nas uči, da je povezovanje in sodelovanje med narodi izjemno pomembno. Še posebej pa to velja za tiste narode, ki si delijo mejo, zato je vlak Jurček simbolično peljal nas, Slovence, tudi čez mejo v Avstrijo, od tam pa v znak mednarodnega prijateljstva v Slovenijo pripeljal naše prijatelje iz Avstrije.«

Prijetno praznovanje častitljive obletnice so v Šentilju prepletli z bogatim spremljevalnim

programom, ki so ga pripravili otroci pod mentorstvom svojih vzgojiteljic in učiteljic. Ravnateljica osnovne šole je bila navdušena nad sodelovanjem Železniškega muzeja Slovenskih železnic ter Mitjo Vaupotičem, ki je na praznični dan v osnovni šoli postavil tudi delujočo miniaturno železniško maketo. Ob koncu prijetnega in nadvse poučnega dneva se je ravnateljica Jelka Weldt vsem sodelujočim zahvalila, še posebej pa pohvalila otroke, njihovo željo po ustvarjanju ter veliko navdušenje, s katerim so soustvarjali praznovanje ob tako pomembni obletnici.



UGODNOSTI PRI POTOVANJU Z VLAKI PO EVROPI



POTOVANJA PO EVROPI, z izkaznico FIP

za zaposlene

- brezplačno potovanje po izbranih državah enkrat na leto
- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število potovanj po izbranih državah

za družinske člane zaposlenih

- brezplačno potovanje po izbranih državah enkrat na leto
- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število potovanj po izbranih državah
- mlade do 25. leta na podlagi potrdila o šolanju

za upokoјence in njihove družinske člane

- brezplačno potovanje po izbranih državah enkrat na leto
- 50 do 75 odstotkov popusta za neomejeno število potovanj po izbranih državah
- mlade do 25. leta na podlagi potrdila o šolanju

Ne spreglejte:


- Kartico FIP podaljšate vsako leto, kar stane 10 evrov. Za posamezno potovanje lahko naročite do sedem kuponov, za sedem držav. Cena posameznega bloka kuponov je 10 evrov.



NAVIJAM
ZATE!
#riovmeni
#riovnas



1000
železničarjev nad
1000_m

A silhouette of a hiker with a backpack is standing on a mountain peak against a sunset sky.