

# **Novaproga**

Revija Slovenskih železnic

## **Aktualno**

**Na ljubljanski železniški postaji odprli razstavo  
Miru je konec**

**Priznanje Artemida menedžerki Meliti Rozman Dacar**

## **Reportaža**

**Najstarejši električni vlak iz časov Avsto-Ogrske**

## **Zanimivosti**

**Muzej Južne železnice Šentjur**

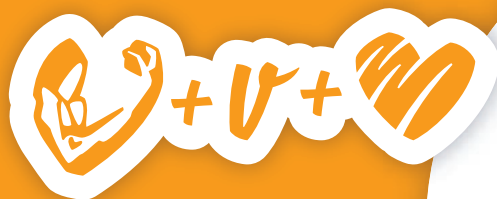
**Slovenske železnice med prvo svetovno vojno**

## **Prosti čas**

**S kolesom po dolinah čudovitih Dolomitov**



*Vzemite si čas zase in spoznajte utrip središča Vitalis!*



**SREDIŠČE  
VITALIS**  
*prostor gibanja  
in ustvarjalnosti*

*Ob plačilu vsaj  
10 polnih obiskov  
mesečno – brezplačni  
okulistični pregled!*

N Hladilniška pot 28  
1000 Ljubljana  
E info@sredisce-vitalis.si  
W www.sredisce-vitalis.si

*Prijazno in strokovno osebje s  
posluhom za potrebe in želje starejših!*

**Starejši** lahko razbremenite svojce in v prijetnem okolju ob skrbno načrtovanih dnevni aktivnostih ter zagotovljenih zdravih obrokih preživite dan. Če želite, vas zjutraj naš **prevoz** pričaka pred domačim pragom in dostavi v Vitalis, kjer od 8. zjutraj do 16. popoldan potekajo najrazličnejše **ustvarjalne aktivnosti** (od slikanja do plesa). Postregli vam bomo tri **kakovostne obroke** (malica, kosilo, malica), na zelenih površinah pred središčem Vitalis pa je **priložnost za oddih** ali delo na vrtnih gredicah. V popoldanskih urah je zagotovljen prevoz nazaj na vaš dom. Pridružite se nam v **središču Vitalis!**



*Izberite program po vaši meri:*

- ✓ **Polni**  
od 8. do 16. ure | obroki: malica, kosilo, malica telovadba + še ena dejavnost/izlet, frizersko-kozmetična storitev | varno okolje | urejanje gredice | družabne igre.
- ✓ **Do vključno s kosilom**  
od 8. do 12.30. ure | obroki: malica, kosilo | telovadba + še ena dejavnost/izlet, frizersko-kozmetična storitev | varno okolje | urejanje gredice | družabne igre.
- ✓ **Samo aktivnosti brez obrokov**  
od 8:30. do 11:30. ure | telovadba + še ena dejavnost/izlet, frizersko-kozmetična storitev.
- ✓ **Aktivnosti z obroki**  
od 8:30. do 12:30 ure | obroki: malica in kosilo | telovadba + še ena dejavnost/izlet, frizersko-kozmetična storitev.



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 prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

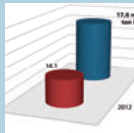
Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 30. 9. 2014.



**Uvodnik**  
**Janez Krivec**  
Odgovorni urednik



Avtor fotografije: Blaž Uršič



## Aktualno

Revidirani poslovni rezultati skupine Slovenske železnice leta 2013

2



## Aktualno

Na ljubljanski železniški postaji odprli razstavo Miru je konec

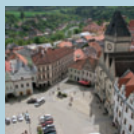
4



## Aktualno

Priznanje Artemida menedžerki Meliti Rozman Dacar

6



## Reportaža

Najstarejši električni vlak iz časov Avsto-Ogrske

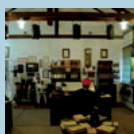
14



## Velika vojna

Slovenske železnice med prvo svetovno vojno

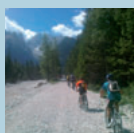
22



## Zanimivosti

Muzej Južne železnice Šentjur

24



## Prosti čas

S kolesom po dolinah čudovitih Dolomitov

28

Kot smo pravilno ugotavljali že v začetku leta, so bili laniški poslovni rezultati odlični, letošnji pa bodo, kot kaže zdaj, še boljši, in to kljub težavam, s katerimi se podjetja v skupini SŽ srečujejo že od začetka leta. Ve se namreč, da se je novo leto začelo s katastrofo, ki je uničila infrastrukturo na eni izmed najbolj obremenjenih prog v Sloveniji. Od takrat imamo SŽ občutno višje stroške dela in ogromno drugih težav, ki jih je treba vsak dan reševati, če želimo učinkovito prepeljati tovor in potnike. Poleg tega pa imajo naše ekipe na terenu še ogromno dodatnega dela s sanacijo uničenih odsekov proge, gradnjo omrežja, elektrifikacijo ... Skratka, ne glede na letni čas ali vremenske razmere, dela na železnici ne manjka.

Na slovenskem železniškem omrežju pa trenutno poteka tudi za več sto milijonov evrov drugih infrastrukturnih projektov, ki so prav tako ključnega pomena za nadaljnji razvoj slovenskega gospodarstva, logistike in železnic. Poleg elektrifikacije in nadgradnje prog na več odsekih po Sloveniji država, v sklopu projekta uvajanja ERMTS na železniško omrežje, udejanja projekt GSM-R. Projekt v zadnjem času dviguje veliko prahu. Opazili smo, da v javnosti določena ključna dejstva niso natančno pojasnjena. Nekateri zmotno mislijo, da projekt vodijo Slovenske železnice, drugi zaradi pomanjkanja kakovostnih informacij dvomijo o smiselnosti projekta, tretji pa morda v poplavi napačnih informacij preprosto obupajo nad tem, da bi se poglobili v to, za kaj pravzaprav gre. V rubriki Tehnika smo pripravili uvodni članek o projektu GSM-R, v katerem med drugim pojasnjujemo ključna dejstva o projektu, razložimo vlogo države kot lastnika infrastrukture in investitorja pri projektu ter se dotaknemo tudi tehničnih značilnosti projekta. V kratkem intervjuju smo se pogovorili tudi z vodjo projekta, Petrom Dolencem, z Ministrstva za infrastrukturo in prostor, ki nam je odgovoril na nekaj najbolj pogostih vprašanj o projektu GSM-R.

Pred sto leti se je začela 1. svetovna vojna, in tudi v Novi progi kar nekaj prostora namenjamo temam, povezanim z njo. Morda je res, da je bolje od začetkov vojn praznovati obletnice njihovih koncev, toda ta »velika vojna« je tako močno vplivala na dogajanje na slovenskem ozemlju in tudi na železnice, da si nedvomno zasluži del prostora v naši reviji. Josip Orbanic nam je pripravil pregled vpliva vojne na železnice pri nas, kar lahko preberete v posebni rubriki Velika vojna, med aktualnimi dogodki pa pišemo o odprtju razstave v edinstvenem sanitetnem vagonu, ki stoji na prvem tiru ljubljanske železniške postaje. Vagon je stična točka za več razstav, ki so jih pripravili slovenski muzeji ob obletnici začetka vojne, v njem pa bodo jeseni potekali številni zanimivi dogodki.

Spoštovani, prijetno branje!

# Revidirani poslovni rezultati skupine Slovenske železnice leta 2013

V zadnjih letih na Slovenskih železnicah poteka intenzivno poslovno in finančno prestrukturiranje, ki kaže konkretne rezultate, saj se poslovanje skupine Slovenske železnice nenehno izboljšuje.

**Višji prihodki, večji obseg dela**

Lani je skupina Slovenske železnice dosegla pozitiven poslovni izid iz poslovanja (EBIT) v višini 20 milijonov evrov; leta 2012 je znašal 8,5 milijona evrov. EBITDA je znašal 57,1 milijona evrov in se je glede na leto 2012 povečal za 9,6 odstotka.

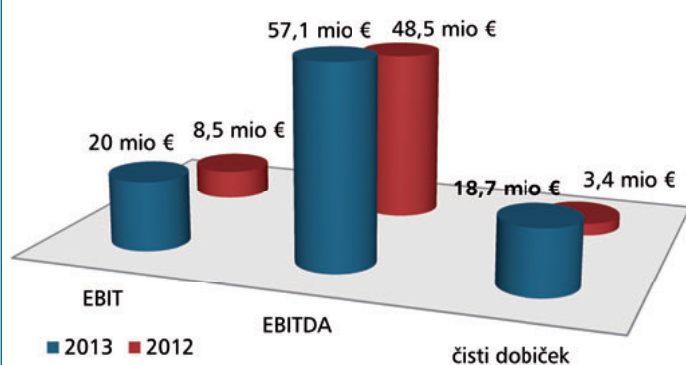
Poslovni prihodki so dosegli 504 milijone evrov in so se glede na leto 2012 povečali za 11,1 odstotka. Na absolutno rast poslovnih prihodkov skupine Slovenske železnice je najbolj vplivala rast prihodkov v družbi SŽ-Tovorni promet in v skupini SŽ-Železniško gradbeno podjetje. Poslovni od-

hodki so znašali 484 milijonov evrov. Zaradi večjega obsega dela so rasli, vendar za 1,5 odstotka počasneje kot poslovni prihodki. To je tudi posledica dogovora s socialnimi partnerji o ukrepih na področju prihodkov, izdatkov in materialnih stroškov ter na področju plač, povračil in drugih prejemkov v koncernu slovenskih železniških družb.

**Več prepeljanega blaga in potnikov**

Vse družbe v skupini Slovenske železnice so v primerjavi z letom 2012 dosegle boljše poslovne izide iz poslovanja, razen skupine SŽ-Železniško gradbeno podjetje, katere dobiček iz poslovanja je bil nekoliko pod ravnijo leta 2012. Na izboljšanje rezultata poslovanja skupine SŽ je ključno vplivalo bistveno izboljšanje rezultatov v družbah SŽ-Tovorni promet in SŽ-Potniški promet.

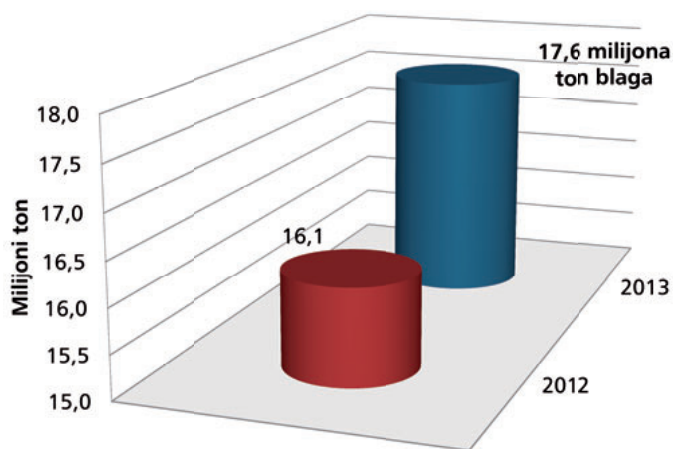
**Poslovni podatki Skupina SŽ 2013/2014**



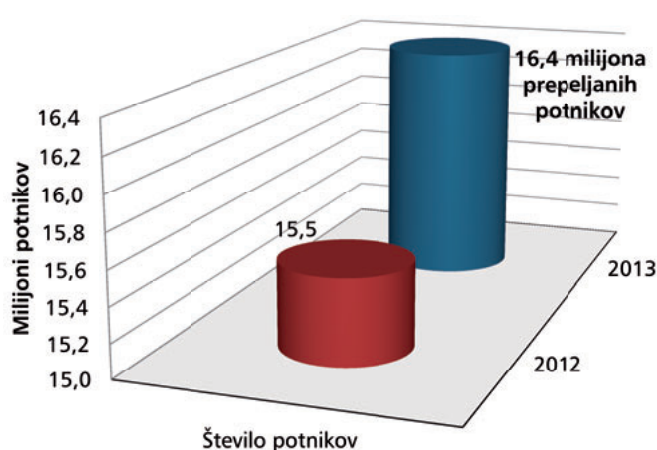
EBIT – dobiček podjetja pred davki in obrestmi in se uporablja za primerjavo uspešnosti podjetij z različnimi načini financiranja in davčnim bremenom.

EBITDA – dobiček pred davki, obrestmi in amortizacijo. Poleg različnega načina financiranja in davčnih bremen kazalec upošteva tudi različne načine amortiziranja sredstev.

**Količina prepeljanega blaga SŽ-Tovorni promet**



**Število prepeljanih potnikov SŽ-Potniški promet**



SŽ-Tovorni promet je leta 2013 z intenzivno tržno usmerjenostjo v poslovanje zunaj slovenskih meja dosegel spodbudne rezultate. V primerjavi z

letom prej je povečal transportne prihodke za 6,1 odstotka in za 11,7 odstotka glede na poslovni načrt. SŽ-Tovorni promet je dosegel pozitiven EBIT v višini



4,4 milijona evrov in čisti dobiček v višini 3,4 milijona evrov. Količina prepeljanega blaga se je v primerjavi z letom 2012 povečala za 9,1 odstotka. Tovorni vlaki Slovenskih železnic so lani prepeljali 17,6 milijona ton blaga, opravljenih pa je bilo 3,9 milijarde netotonskih kilometrov.

Transportne prihodke je lani povečal tudi **SŽ-Potniški promet**, ki je dosegel pozitiven EBIT v višini 4,4 milijona evrov ter čisti dobiček v višini 2,8 milijona evrov. Z vlaki Slovenskih železnic se je lani peljalo 16,4 milijona potnikov, kar je za dobrih 5,9 odstotka več kot leta 2012, z opravljenimi 760 mi-

lijoni potniških kilometrov pa je bil presežen tudi načrtovani obseg dela.

### 18,7 milijona evrov čistega dobička

Skupina Slovenske železnice je leto 2013 končala s čistim dobičkom 18,7 milijona evrov. Na čisti rezultat so vplivali tudi enkratni izredni vplivi iz naslova predčasne prekinitve izvedenih finančnih instrumentov ter pozitivni saldo tečajnih razlik s skupnim neto učinkom na finančni izid v višini 4,84 milijona evrov. Izboljšali so se praktično vsi temeljni kazalniki poslovanja. Pomembno je, da se je izboljšal tudi kazalnik neto finančne obveznosti/EBITDA, s 7,2 na 6,4, izboljševa-

ti pa ga bo treba še v prihodnosti. Zato je tudi leta 2014 med glavnimi cilji v skupini SŽ izvedba finančnega prestrukturiranja, to je predvsem reprogramiranje obstoječih kreditov in vzpostavitev sistemskih podlag, da se v okviru sklenjenih večletnih pogodb zagotavljajo stabilni in zadostni finančni viri za plačevanje storitev obveznih gospodarskih javnih služb.

### Pričakujemo nadaljnjo rast

Letos v skupini Slovenske železnice pričakujemo nadaljnjo rast prihodkov in obsega poslovanja, še posebej v tovornem prometu, kjer potekajo dejavnosti za krepitev tržnega položaja in povečanje mednarodne konkurenčnosti.



Foto: Blaž Uršič

## Letos načrtujemo okrog 22 milijonov evrov dobička iz poslovanja

Nadzorni svet Slovenskih železnic je konec avgusta obravnaval podatke o poslovanju Slovenskih železnic v prvih šestih mesecih leta.

Skupina Slovenske železnice je letos od januarja do junija dosegla 251,85 milijona evrov poslovnih prihodkov, kar je za 12 odstotkov več kot v istem lanskem obdobju. Doseženi je bil pozitiven EBITDA v višini

26,32 milijona evrov, kar je za 14 odstotkov več kot lani. Dobiček iz poslovanja je znašal 9 milijonov evrov, lani v istem obdobju 4,26 milijona evrov. Celotni poslovni izid je bil pozitiven in je dosegel 5,22 milijona evrov.

Poslovni rezultati bi bili lahko še veliko boljši, toda Slovenske železnice še niso prejele nadomestila stroškov, ki nastajajo zaradi vožnje dizelskih loko-

motiv po februarjem žledolomu. V prvem polletju so ti stroški znašali kar 8 milijonov evrov.

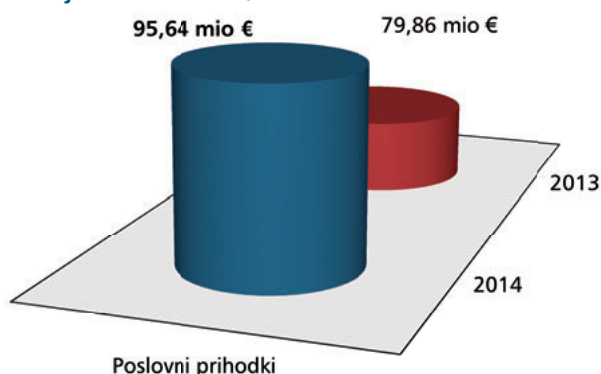


Foto: Blaž Uršič

Tovorni vlaki Slovenskih železnic so v prvi polovici leta prepeljali 9,28 milijona ton blaga – za 6,8 odstotka več od načrtov in za 13 odstotkov več kot v lanskem prvem polletju. Število potnikov je doseglo 7,68 milijona in je bilo za 6,4 odstotka manjše kot načrtovano ter za 5,8 odstotka manjše kot lani. Manjše število potnikov je predvsem posledica poškodovane proge iz Ljubljane proti Primorski, na kateri namesto vlakov še vedno vozijo avtobusi.

Skupina Slovenske železnice za letos načrtuje okrog 22 milijonov evrov dobička iz poslovanja.

### Poslovni prihodki SŽ-Tovorni promet primerjava I.–VI. 2014/2013



### Preglednica (podatki so v milijonih evrov)

Leto	EBIT	EBITDA	Čisti dobiček
2010	7,0	31,1	18
2011	2,1	42,4	15,3
2012	8,5	48,5	3,4
2013	20,0	57,1	18,7

Za kulturni program ob odprtju razstave je poskrbela Godba Slovenskih železnic Zidani Most s solisti.



# Na ljubljanski železniški postaji odprli razstavo Miru je konec

Osemindvajsetega julija, na dan stote obletnice začetka prve svetovne vojne, je na prvem tiru železniške postaje Ljubljana potekalo odprtje razstave z naslovom *Miru je konec*.

Del razstave je postavljen v čudovito ohranjenem sanitetnem vagonu in poleg statističnih in opisnih podatkov o prvi svetovni vojni ponuja še vpogled v edinstvene osebne zgodbe vojakov. S tem, poleg natančnega opisa dogodkov izpred sto let, spoznamo še osebe s črno-belih fotografij, njihovo krhkost ter njihovo vlogo v viharnih in nepozabnih zgodovinskih dogodkih. Razstava in stična točka, kar sanitetni vagon je, je del velike koncentracije prireditev in razstav o prvi svetovni vojni, ki si jih lahko ogledamo po vsej Sloveniji.

## Novinarska konferenca

Na dan odprtja razstave je na prvem tiru ljubljanske železniške postaje potekala novinarska konferenca. Natanko pred sto leti je namreč Franc Jožef I. podpisal ukaz o napadu Avstro-Ogrske na Srbijo, s čimer se je začela prva svetovna vojna. Na novinarski konferenci, ki je

potekala v sanitetnem železniškem vagonu, postavljenem na ljubljansko postajo ob tej priložnosti, so sodelovali mag. Jože Podpečnik iz Narodnega muzeja Slovenije, mag. Marko Štepec iz Muzeja novejšje zgodovine ter mag. Janko Boštjančič iz Parka vojaške zgodovine v Pivki.

Predstavniki muzejev so predstavili številne dejavnosti,

ki jih pripravljajo ob obletnici, in bili navdušeni, da je sanitetni vagon nekakšna stična točka, ki povezuje številne razstave in prihodnje prireditve.

## Sanitetni vagon

V raznovrstni bogati zbirki Železniškega muzeja SŽ, kjer je več kakor 60 lokomotiv in 50 drugih železniških vozil, je že dolga leta tudi sanitetni vagon, ki so ga izdelali v podjetju v Simmeringu. Po besedah ravnatelja Muzeja Mladena Bogiča je to edini ohranjeni sanitetni vagon. Vagon je bil del sanitetnega vlaka, ki so ga sestavljali še ambulantni vagon, spalni vagon, vagon za osebje, vagoni s kurjavo. Sanitetni vlak je bil dejansko premična bolnišnica in je bil precej avtonomen.

## Obujen spomin ob 100. obletnici začetka 1. svetovne vojne

Na pobudo Narodnega muzeja Slovenije je nastala promocijska zloženka *Obujen spomin*, v kateri so predstavljeni projekti, ki jih ob 100. obletnici začetka prve svetovne vojne pripravljajo nekatere slovenske ustanove. Narodni muzej Slovenije je ob tem k sodelovanju povabil Železniški muzej Slovenskih železnic, Park vojaške zgodovine Pivka, Vojaški muzej Slovenske vojske in Muzej novejšje zgodovine Slovenije.

Narodni muzej Slovenije je v sklopu razstave *Miru je konec* avgusta pripravil projekcije filmov, ki sta jih posodila Muzej novejšje zgodovine Slovenije in Železniški muzej Slovenskih železnic.



Razstavo je odprl mag. Jože Podpečnik iz Narodnega muzeja Slovenije



Sanitetni vagon na prvem tiru ljubljanske železniške postaje



Ob slovesnem odprtju so se zbrali številni gostje



Notranjost sanitetnega vagona

### Naši gorski strelici

April - december 2014

**Obujen spomin**

**Take vojne si nismo predstavljali**

**Fronte so začenjajo pobjupati.**  
Rudolf Svetko in prva svetovna vojna  
13. junij - 31. december 2014

**Muzij novije zgodovine Slovenije**

**Narodni muzej Slovenije - Metkovo**

**Odpravljeni čas**

**Odpravljeni čas**

**Take vojne si nismo predstavljali**

**Muzij novije zgodovine Slovenije**

**Narodni muzej Slovenije - Metkovo**

**Odpravljeni čas**

# V dveh mesecih 2500 potnikov in 509 avtomobilov!

Z avtovožkom med Koprom in Nizozemsko in nazaj se je v letošnjih dveh mesecih, med 28. junijem in 30. avgustom, v dvajsetih vožnjah, prepeljal 2492 turistov oziroma 476 več kot v istem času lani, ko je avtovožlak začel voziti. Avtovožlak je vozil na relaciji Hertogenbosch/Den Bosch-Venlo-Jesennice-Ljubljana-Koper, in sicer je iz Hertogenboscha odpeljal ob petkih in v Koper prispel v soboto dopoldne. Letošnja novost je bila, da so lahko potniki na vlak vstopili tudi v Ljubljani, vendar le, če niso nameravali prepeljati tudi avtomobila.

potnikov z avtovožkom. Številke pa so višje tudi pri prevozu avtomobilov. Prepeljanih je bilo namreč kar 509 avtomobilov oziroma 113 več kot lani ter 238 motornih koles in 99 koles. »Postavljeni so odlični temelji za sodelovanje v prihodnjih letih, zato se že pogovarjamo o možnosti, da bi avtovožlak vozil tudi prihodnje leto, pa tudi leta 2016, kar je še posebno razveseljivo,« je povedal pomočnik direktorja Potniškega prometa Slovenskih železnic Miloš Rovšnik. Projekt avtovožlaka med Koprom in Hertogenboschem je plod



V Potniškemu prometu smo izjemno zadovoljni z letošnjim skoraj dvajsetodstotnim povečanjem števila prepeljanih

sodelovanja med agencijo Euro-Express Treincharter in družbo SŽ-Potniški promet, d. o. o.

leznic. Septembra in oktobra pa vsi muzeji sodelujejo pri pripravi predavanj, okrogle mize ter strokovnih javnih vodstev. Celoten program bo brezplačen in se bo odvijal na prvem peronu glavne železniške postaje v Ljubljani, v sanitetnem vagonu.

Zloženko, ki je izšla v slovenskem in angleškem jeziku, lahko dobite v vseh sodelujočih in drugih muzejih in kulturnih ustanovah, na turistično informativnih točkah, hotelih, hostlih in drugje po Sloveniji.

## Na železniških postajah lahko napolnite mobi račun in Urbano

SŽ-Potniški promet in podjetje Imovation iz Ljubljane sta omogočila polnjenje mobi kartic na kar osemnajstih železniških postajah po vsej Sloveniji. Svoje predplačniške mobilne račune oziroma kartice lahko odslej polnite v Celju, na Jesenicah, Kopru, Kranju, Litiji, Ljubljani, Mariboru, Murski Soboti, Novi Gorici, v Novem mestu, Postojni, na Pragerskem,

v Sevnici, Sežani, Škofji Loki, v Trbovljah, Zagorju in Zidanem Mostu. Napolnite lahko predplačniške kartice ponudnikov

storitev in operaterjev Debitel, Telekom, Tušmobil, Izimobil, Simobil ter paketa Bob. Omrežje prodajnih mest za polnjenje mobilnih predplačniških paketov bomo v prihodnje še širili. Že zdaj pa je na omenjenih 34 prodajnih mestih na 18 železniških postajah mogoče plačevati tudi z Moneto. Od 25. avgusta naprej pa lahko na 34 blagajnah po Sloveniji ku-

pitate in napolnite tudi Urbano, s katero brezgotovinsko plačujete vožnje z avtobusi LPP.



## Priznanje Artemida menedžerki Meliti Rozman Dacar



Direktorica SŽ-Tovorni promet  
Melita Rozman Dacar  
med prejemnicami priznanja

Na konferenci Odličnost Managerk 2014 na Bledu je direktorica SŽ-Tovorni promet Melita Rozman Dacar prejela priznanje Artemida. Priznanje za trajni prispevek k razvoju

ženskega menedžmenta, ki ga podeljujeta Združenje Manager in Planet GV, je letos prejelo osem dobitnic.

Kot so zapisali na spletni strani Združenja managerjev

Slovenije, je namen priznanja Artemida prepoznavati vodilne menedžerke in njihovo vlogo v ustvarjanju dodane vrednosti v podjetju ali organizaciji. Planet GV in sek-

cija managerk pri Združenju Manager priznanje Artemida podeljujeta že deseto leto zapored.

## Fersped s certifikatom CSD

Družba Fersped, d. d., je julija pridobila certifikat FSC. To pomeni, da so pripravili in uspešno uvedli sistem nadzora v trgovini z lesnimi sekanci, drvimi in hlodovino.

FSC (Forest Stewardship Council) je neodvisna, nevladna, neprofitna organizacija, ki podpira okoljsko primerno, socialno koristno in gospodarsko izvedljivo gospodarjenje s

svetovnimi gozdovi. Vizija FSC je gospodarjenje s svetovnimi gozdovi ob upoštevanju vseh vrst potreb sedanjih generacij, a brez ogrožanja prihodnjih generacij. Organizacijo FSC podpirajo okoljevarstvene organizacije, kot sta WWF in Greenpeace, in številne druge nevladne organizacije.

Fersped je certifikat pridobil kot trgovec. Z njim zagotavlja

informacijsko sledljivost poti blaga od kupca do končnega uporabnika. Fersped blago kupuje pri preverjenih, certificiranih proizvajalcih oziroma prodajalcih. Materiali z oznako FSC 100 % izhajajo iz FSC certificiranih gozdov in skozi prodajno verigo niso bili mešani z drugimi materiali. Pridobljeni certifikat velja tudi za končne izdelke z oznako FSC Mix, kar

pomeni, da gre za mešanico FSC vhodnih materialov.

S pridobljenim certifikatom Fersped prispeva k zaščiti gozdov, večji okoljski ozaveženosti podjetij in kupcev in povečuje dostopnost do novih trgov. Certifikat FSC pa pomeni tudi novo dodano vrednost in večji ugled ter mednarodno prepoznavnost podjetja.



# SŽ obiskal evropski koordinator za Baltsko-jadranski transportni koridor

Julija je bil na Slovenskih železnicah na poslovnem obisku Kurt Bodewig, evropski koordinator za Baltsko-jadranski transportni koridor. V Ljubljani so ga s Slovenskih železnic sprejeli direktor – član posloводства Milan Jelenc, namestnik direktorja SŽ-Infrastruktura Matjaž Kranjc ter Vida Bolha in Miran Pirnar iz Prometnega inštituta.

Predstavniki skupine SŽ so podrobno predstavili Slovenske železnice, ključne podatke o poslovanju ter investicije, ki zdaj potekajo na železniški infrastrukturi, in prihodnje načrte skupine. Milan Jelenc je med drugim poudaril, da si SŽ prizadevajo povečati pomembnost odseka proge, ki vodi iz Avstrije prek Jesenic in Ljubljane na Hrvaško. Odsek med Jesenicami in Ljubljano bi moral



Delegacija se je sestala s predstavniki SŽ v Ljubljani



Kurt Bodewig: Kurt Bodewig je nemški politik in nekdanji nemški zvezni minister za transport in infrastrukturo. Zdaj je evropski koordinator za Baltsko-jadranski koridor.

biti del TEN-T koridorjev, zato so investicije na tem delu železniškega omrežja nujne in tudi zaželene. Z izboljšavami in večjim zavedanjem o pomembnosti tega odseka se bo povečala tudi količina tovora, je še dejal Milan Jelenc in dodal, da so druge evropske železnice pripravljene povečati količino tovora na tem odseku, če se izboljša kakovost infrastrukture in s tem storitev, ki jih SŽ ponujajo.

Mag. Matjaž Vrčko, ki je spremljal evropskega koordinatorja na obisku, je zbranim predstavil poglede Ministrstva za infrastrukturo in prostor in povedal, da je osnutek načrta nacionalnega programa, ki so ga izdelali na Ministrstvu, precej skladen z investicijskim načrtom, ki smo ga pred kratkim pripravili na SŽ.

## Ključni poudarki sestanka z evropskim koordinatorjem

Evropa si prizadeva tovor prestaviti s cest na železnico, je povedal Kurt Bodewig in zagotovil, da bo podatke o investicijskih načrtih in pričakovanih Slovenskih železnic o Baltsko-jadranskem koridorju prenesel na Evropsko komisijo. Poudaril je še, da je za zdaj treba izboljšave udejanjati znotraj

obstoječe evropske zakonodaje. Po besedah koordinatorja za Baltsko-jadranski koridor je bil sestanek zelo produktiven, saj so se s predstavniki SŽ lahko podrobno pogovorili o ključnih informacijah, ki jih za odločanje potrebujejo na mednarodnih koordinacijah. Pozval pa je tudi k prihodnjim pogovorom o vlogi Baltsko-jadranskega koridorja, ki bodo potekali do njegove vzpostavitve prihodnje leto.

## Baltsko-jadranski koridor

Baltsko-jadranski koridor je transportni koridor, ki bo povezoval Baltik z Jadranom. Na koridorju so predvidene visoko zmogljive železniške proge, načrtovane za hitrosti do 160 kilometrov na uro. Začetek koridorja je v pristaniščih v Helsinkih in Talinu, v Varšavi se mu pridruži krak iz Gdanska, in poteka prek Dunaja, Celovca, Benetk do Ravene v Italiji.



Čudovito morje

# Letovanje na Cresu in Lošinj

Ko si v Sloveniji zaželimo morja, so ena izmed prvih možnosti – poleg naše obale seveda – najbližji kvarnerski otoki. Po nekajurnem potovanju smo lahko že na kakšnem izmed jadranskih otokov, na katerih lahko, kot pravijo številni turisti in tudi domačini, morje uživamo povsem drugače.



Jutranje sonce v naselju Stara Gavza

Slovenske železnice imamo počitniške enote na več lokacijah na Hrvaškem, med drugim tudi na Cresu in Lošinj. Z Novo progo smo se na začetku poletne sezone odpravili na ogled tamkajšnjih počitniških enot. V nekaj dneh smo obiskali enote na Cresu – v Stari Gavzi – ter na Lošinj – v kampih Lopari in Bušanje v Nerezinah.

## Stara Gavza na Cresu

Malo preden se z avtom s severa Cresa pripeljemo do mesta Cres, nas tabla usmeri proti severozahodu, k naselju Stara Gavza. Podjetje SŽ-ŽIP tam upravlja 18 stanovanj in 45 počitniških hiš. Počitniške enote stojijo v prijetnem, popolnoma obnovljenem naselju, z veliko drevoja in zelenja tik ob njih. Prve hiše in apartmaji so le dobrih deset metrov oddaljeni od morske obale. Levo in desno od majhne marine pa so čudovita mesta za poležavanje na plaži. V prijetni senci sredi mirnega naselja stoji tudi gostinski lokal. Naselje je zgrajeno na pobočju in po njem vse pomembnejše točke v naselju povezujejo široke stopnice in asfaltirane ceste.

Tik ob morju vodi tlakovana pot prav do središča mesta Cres. Pot je nadvse primerna za sprehode in športne aktivnosti. Lahkoten sprehod, mimo bližnjega kampa, trgovnice in lokalov ob plaži, do mesta Cres traja dobrih dvajset minut. V

bližini naselja Stara Gavza se lahko preizkusite v potapljanju in jadraniu, v naselju pa so tudi igrišča za tenis in druga športna infrastruktura.

Okolica in zunanost počitniških enot sta v naselju skrbno urejena. Zelo presenečeni pa smo bili tudi nad čistočo in redom v počitniških enotah. Vse površine, tla, odeje, okna ... skratka vse je bilo brezhibno urejeno in pospravljeno. V takšnih apartmajih se gostje kmalu počutijo kot doma.

Vse enote so opremljene s klimatskimi napravami, in iz velike večine hiš in garsonjer, ki se razprostirajo po pobočju nad morjem, je čudovit pogled na zaliv in istrski polotok v daljavi, za katerim zahaja sonce.

## S Cresa na Lošinj, v kamp Lopari

Otoka Cres in Lošinj sta povezana s kratkim mostom, ki ga vsak dan ob točno določenih urah dvignejo, kar je prav poseben dogodek. Kmalu za tem, ko prispemo na Lošinj, se pripeljemo do kampa Lopari. Lani je bil izbran za najboljši kamp v kategoriji manjših kampov v Kvarnerju. Kamp je že na prvi pogled izjemno sodobno urejen in v njem ponujajo veliko različnih dejavnosti. Poleg jadrana na deski, ki je v nerezinskem zalivu zaradi ugodnega vetra še posebej priljubljeno, se lahko v kampu sprostite tudi na balinišču in



Sprehajalna pot poteka vse od Stare Gavze do mesta Cres ob morju



Otoška igrala v senci ob morju v naselju Bušanje



Eden izmed izjemnih manjših zalivov blizu Nerezin



Zelenje tik ob apartmajih v Loparih

igrišču za nogomet, rokomet in košarko ...

V kampu so urejene sprehajalne poti, v bližini pa se nahaja tudi planina Osorščica (588 m), ki je zelo primerna za ljubitelje hoje.

Tisti, ki si želijo raziskovati bogato kulturno in zgodovinsko dediščino v bližnjih krajih Osor in Nerezine, ob njih in pobočjih Osorščice, bodo nad bogato izbiro zelo navdušeni. Kamp in okolica ponujata gostom raziskovanje zgodovine in številne dejavnosti v naravi. V kampu Lopari lahko gostje Slovenskih železnic izbirajo med letovanjem v dveh hišah in dveh garsonjerah.

odbojko, dobrih deset metrov od morja igrišče za odbojko na mivki, igrišča za tenis ... nedaleč stran pa lahko igramo tudi mini golf. Vse počitniške enote v Nerezinah so urejene, svetle in zelo prijetne za bivanje.

#### Prijave in informacije:

Na telefonski številki 01/29 123 95 se lahko vsak delovnik med 8. in 13. uro pozanimате o zasedenosti počitniških enot oziroma se prijavite za letovanje v njih.

#### Počitniško naselje Bučanje v Nerezinah

V neposredni bližini kampa Lopari je kraj Nerezine. V kraju je avtokamp, v katerem imamo Slovenske železnice devet hiš, štiri garsonjere in eno stanovanje. Vse počitniške enote stojijo v hladni senci, ob njih pa lahko na varnem parkiramo avto. Od počitniških enot je le nekaj metrov do čudovitih zalivov, do katerih pridemo skozi borov gozd. V počitniškem naselju Bučanje je v senci ogromno igral in možnosti za številne dejavnosti. Naselje je eno izmed najbolje urejenih na Lošinju.

V naselju Bučanje je odlično poskrbljeno za športnike. Sredi borovega gozda je igrišče za košarko, blizu njega igrišče za

Počitniške enote, ki smo si jih ogledali, so odlično urejene in stojijo v naseljih, ki so čista in mirna. Pohvaliti pa je treba tudi tiste, ki so bili v apartmajih pred nami, oziroma tiste, ki so počitniške enote očistili in pospravili. Gostje, ki smo jih srečali, so dopustovanje na prvih kvarnerskih otokih priporočali tudi zunaj najvišje turistične sezone. Cres in Lošinj sta namreč lahko od maja do začetka oktobra prav poletno vroča. To pa je po letošnjem, bolj kislem poletju dobrodošla informacija. Ob koncu lahko napišem le še, da bodo tisti, ki letujejo na Cresu in Lošinju, dopustovali v zares odličnih počitniških enotah. Klima, čudoviti razgledi, hladna senca, čisto morje ..., resnično čudovito.



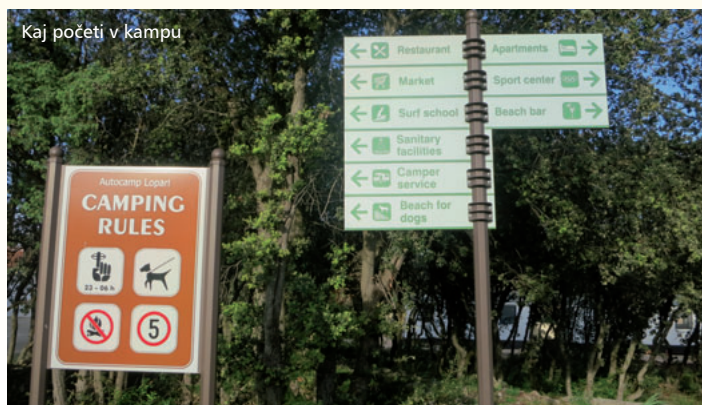
Nova notranja oprema v počitniških enotah v kampu Lopari



Velika soba v eni izmed počitniških hiš v Stari Gavzi



Stopnice povezujejo celotno naselje s čudovitim morskim zalivom



Kaj početi v kampu

# Uspešno vodenje in reševanje konfliktov

Pod tem naslovom je junija potekalo devet šesturnih delavnic, za delovodje in obratovodje SŽ-VIT-a v Mariboru, Dobovi, Ljubljani, Divači in na Ptujju, ki se jih je udeležilo blizu sto vodij. Pred tem so februarja v mariborski enoti SŽ-VIT potekali pogovori o načinih reševanja konfliktov, kjer so udeleženci izrazili željo po nadaljevanju izobraževanja za širši krog zaposlenih.

## Vodenje in njegovi izzivi

Delavnico na temo vodenja in reševanja konfliktov smo začeli s premislekom o tem, kaj navzočim pomeni vodenje ter s kakšnimi izzivi in težavami se srečujejo pri vodenju. Večina udeležencev je menila, da je vodenje usmerjanje, koordiniranje dela, razdeljevanje nalog in spremljanje njihove realizacije. Za nekatere je vodenje zastavljanje skupnih ciljev in prizadevanje za doseganje načrtov, katerih končni cilj je uspešnost podjetja.

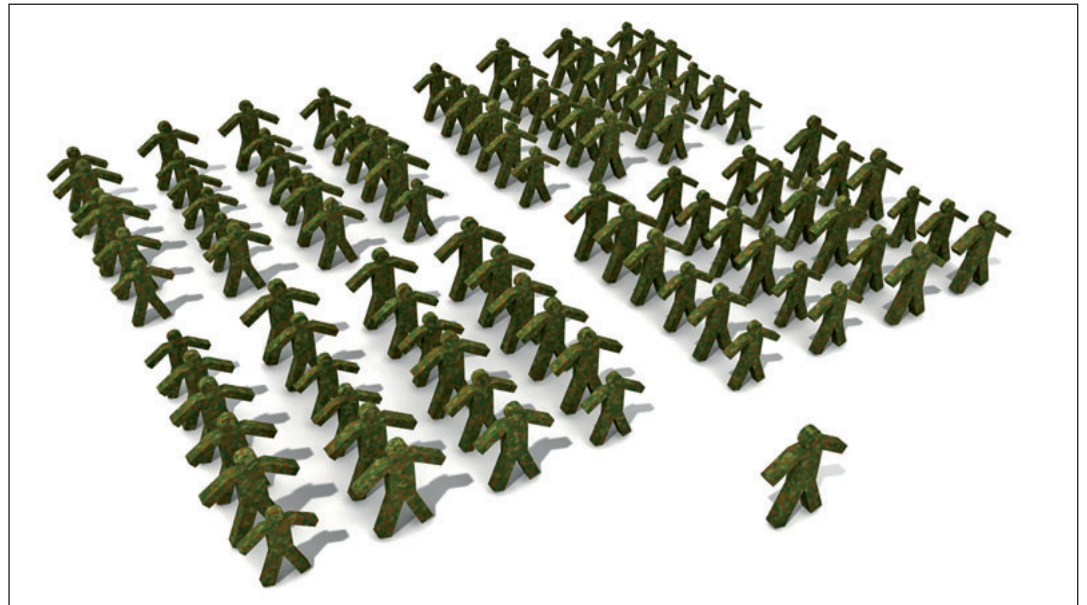
Udeleženci delavnice so se strinjali z ugotovitvijo, da vodenje zahteva dobro poznavanje ljudi, s tem pa tudi dobro poznavanje samega sebe. Vodje se pogosto znajdejo v situaciji, ki od njih zahteva funkcionalni odziv in ukrepanje, kar pa včasih presega njihovo področje dela in spada mogoče že na področje dela socialnega delavca.

Večinoma za vlogo vodje niso bili posebej usposobljeni, so povedali udeleženci izobraževanja, zato so se nemalokrat znašli v situacijah, ki jim sprva niso bili kos. Po izmenjavi izkušenj, ki so jih imeli udeleženci z vodenjem, smo ugotovili, da mora dober vodja delati na sebi, da lahko vodi in usmerja druge.

Pri vodenju je pomemben ODNOS, kjer je poudarek na ustreznem ravnanju z ljudmi. Kakšno naj bi to ravnanje bilo, pa nam nakazuje angleški pregovor, ki pravi: *Ne delaj drugim tistega, česar ne maraš, da bi drugi tebi*. Vodenje torej od nas zahteva premislek, kar potrjuje

ga pričakujejo podrejeni pa tudi nadrejeni. Med te lastnosti spadajo premišljenost, ki je povezana z življenjskimi in delovnimi izkušnjami; zrelost, ki s sabo prinaša razumnost in preudarnost; skromnost in ponižnost, da s pozicije moči podrejenih ne ponižujemo. Od vodje se

kot takrat, ko smo bili majhni. Tudi vedenjski odzivi so zelo podobni. Konfliktne situacije v nas prebudijo občutja, ki nas »silijo« v odzive, kakršnih smo navajeni. Žal pa so lahko pogosto ti odzivi disfunkcionalni, se pravi, niso ustrezni glede na vlogo, ki jo imamo kot vodje (lahko



tudi latinski pregovor: *Kar koli delaš, delaj preudarno in misli na konec*.

Vloga vodje je torej drugačna od vloge podrejenih delavcev. Delavec namreč ne more delati kar koli, zato njegovo delo usmerja vodja v skladu s cilji in nalogami podjetja oziroma delodajalca. Uspehi in rezultati podjetja so odvisni od dobrih vodij, ki znajo motivirati zaposlene, pa tudi od podrejenih delavcev, ki svoje delo opravljajo vestno in odgovorno.

## Lastnosti dobrega vodje

V nadaljevanju delavnice smo poudarili nekatere lastnosti dobrega vodje, ki jih od nje

pričakuje umirjenost; pravičnost in sposobnost jasnega in hitrega odločanja; poštenost in spoštovanje soljudi.

Vsakdo je lahko razmišljal o tem, kakšen vodja je sam, predvsem pa, kako lahko svoje vodenje še izboljša. Delo na sebi nam je pri tem v pomoč, saj povečuje razvoj čustvene in socialne inteligence, ki omogoča stik s samim sabo, s svojimi občutki, odzivi, ki jih v nas prebujajo različne situacije in odnosi z drugimi. Čustva, ki jih v medsebojnih odnosih doživljamo ob drugih, se povezujejo s čustvi, ki smo jih doživljali kot otroci v primarni družini, in lahko ugotovimo, da doživljamo v medsebojnih odnosih podobna čustva

tudi na vlogo starša v domači družini). Disfunkcionalni odzivi so pogosto predmet konflikta tudi na delovnem mestu, ki ga največkrat ne znamo razrešiti ali celo drugim nalagamo odgovornost za naše slabo počutje. Dober vodja se izkaže v kritični situaciji, s svojim funkcionalnim vedenjem in ustreznim reševanjem situacije.

## Motiviranje zaposlenih

Na delavnici smo se ukvarjali tudi z izzivom motiviranja delavcev. **Priznanje in pohvala sta »najcenejši« metode motiviranja** in praktično skoraj edini način za spodbujanje motivacije, ki ga imajo vodje na voljo.

# iktov na delovnem mestu

Vodje so povedali, da teh dveh metod motivacije ne uporabljajo dovolj pogosto, menijo, da zato, ker tudi sami za svoje delo niso bili velikokrat pohvaljeni.

Človek sicer dela za plačilo. Z denarjem uresničuje in zadovoljuje, poleg preživetja, tudi svoje druge potrebe in želje. S pohvalami res ne more v trgovino po osnovna živila, vendar se s pohvalo zadovoljujejo človekove psihične potrebe. Pohvala je povratna informacija zaposlenemu, kako so nadrejeni zadovoljni z njegovim delom in ali je to v skladu z njihovimi zahtevami in pričakovanji. Če človek ne dobi povratne informacije o svojem početju, je lahko zmeden in negotov. Pri pohvali gre v prvi vrsti za **odnos**, in na tem področju smo vsi ljudje naravno zelo občutljivi.

Dobro opravljeno delo je stvar odgovornosti posameznika, njegove **notranje motivacije** in izhaja iz njegove potrebe po samouresničitvi, samopotrjevanju, kreativnosti, inovativ-

nosti. Pri tem gre v veliki meri za osebne interese in izzive delovnega mesta.

K **zunanji motivaciji** pa bi lahko šteli poleg plače še denarne nagrade (na kar vodje praviloma nimajo velikega vpliva), pohvale in razne ugodnosti. Na motivacijo vplivajo tudi pisne pohvale, pohvale nadrejenim, objave na oglasni deski, v internem glasilu. Prav tako vplivajo tudi imenovanja in izbori, kot so: delavec meseca, delavec leta, inovator leta, s čimer delodajalec spodbuja potenciale in kreativnost pri večini zaposlenih. Ne gre pozabiti, da je največji potencial podjetja v glavah zaposlenih!

*Največji potencial podjetja je v glavah zaposlenih.*

Zunanji motivaciji strokovnjaki pripisujejo kratkoročne učinke, saj imajo naši notranji interesi, potrebe in njihovo zadovoljevanje precej večjo moč

in kreativnost pri delu. Delo je ne nazadnje vrednota, ki daje človeku občutek lastne vrednosti. Perzijski pregovor celo pravi: *Boljše je zastoj delati kot sploh ne delati.* To pa ne pomeni, da se podpira izkoriščanje delavcev, kar danes žal pogosto doživlja marsikdo, ki je zaposlen.

## Komunikacija med vodjo in zaposlenimi

Dejali smo, da je ena od pomembnih lastnosti dobrega vodje tudi premišljenost, ki je sestavni del modrosti. Poljski pregovor pravi: *Ni največja modrost modro govoriti, marveč vedeti, kdaj govoriti.* K odnosu in motivaciji spada tudi komunikacija. Neverbalna komunikacija je zelo pomembna in pogosto odločilna. Z besedami, kot vemo, povemo, oziroma drugim sporočimo le sedem odstotkov vsega. S tonom glasu izrazimo 38 odstotkov sporočila, ostali del sporočila pa nosi telesna govorica. Dobro je, da se tega pri komunikaciji zavedamo. Pogosto se namreč sklicujemo na to, kar smo povedali z besedami, ne dajemo pa poudarka psihološkemu sporočilu, ki je zajeto v neverbalni komunikaciji, in je lahko zato drugačno od tega, kar smo povedali z besedami.

## Konflikti na delovnem mestu

Po definiciji je konflikt nasprotovanje različnih mnenj, potreb, interesov, ravnanja. Konflikte običajno pripisujemo posledicam slabe komunikacije ali šumom v komunikaciji in so največkrat povezani z doživljanjem neprijetnih občutkov, stisko in nemočjo. Zaradi tega se nekateri konfliktom izogibamo in jih zanikamo ali potlačimo. S tem pa se seveda ne reši veliko. V takšnih primerih se konflikti

največkrat povečujejo in ponavljajo. Dobre strani konfliktov pa so, da prinašajo spremembe, zahtevajo rešitve, spodbujajo osebnostno rast, poglobljajo odnose in omogočajo višjo raven kulture v delovnem okolju.

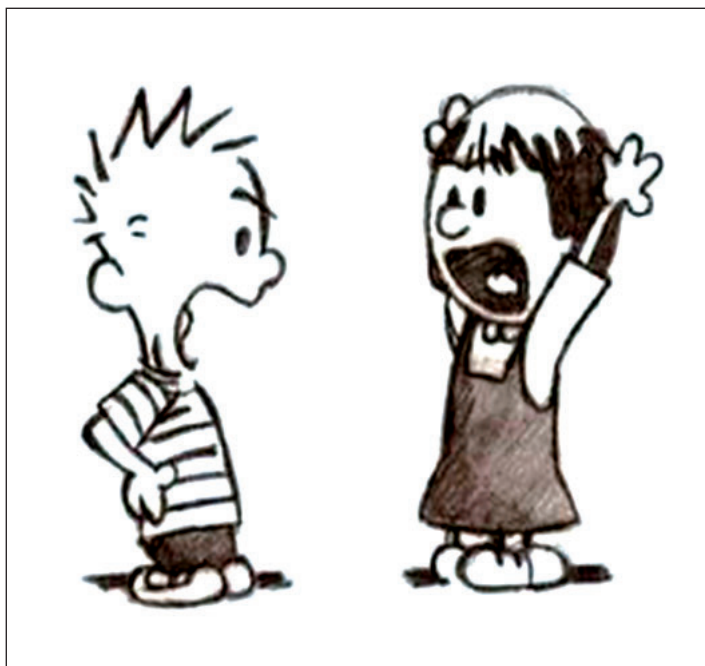
Konflikti so nujen, sestavni del našega življenja, zato je pomembno, da se jih naučimo konstruktivno reševati. Kajti, kakor pravi ruski pregovor: *Kadar med tovariši ni soglasja, jim gre delo slabo od rok.*

Za dobrega vodjo je torej pomembno, da ima visok prag tolerantnosti do konfliktov in nizek prag prepoznavnosti, z drugimi besedami, da jih hitro prepozna. Le tako bo v konfliktnih situacijah iskal skupne cilje in boljše rešitve. Delo na sebi zahteva torej od vodje razvijanje sposobnosti za prepoznavanje in razreševanje konfliktov, pridobivanje novih informacij, prevzemanje odgovornosti, zamejevanje konflikta in vzpostavljanje pravil za ravnanje s konflikti.

## Predlogi in pripombe udeležencev

Večina udeležencev delavnice je bila s svojimi predlogi, izkušnjami in mnenji zelo dejavna. Velika večina tudi se je pozitivno odzvala in zelo dobro ocenila potek delavnice, kar je bilo čutiti tudi v samem vzdušju in njihovem sodelovanju. Dobra petina udeležencev je predlagala ponovitev podobnih izobraževanj, šestina udeležencev pa je predlagala, da se tovrstne delavnice pripravijo tudi za njihove nadrejene.

Povratna informacija izvajalcu delavnice o zadovoljstvu je pomembno sporočilo, dejavno sodelovanje pa dodana vrednost za vse. Hvala vsem za vaše sodelovanje!



# Z vlakom v Monošter

S povratno vozovnico Re-gio AS iz Maribora do Gradca – ki stane 19 evrov za odrasle in 9,50 evra za otroke - se lahko odpravimo na zanimiv izlet v središče Slovenskega Porabja. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa.

## Spodnja Panonija

Reka Raba (nemško Raab, madžarsko Rába) izvira jugovzhodno od kraja Most na Muri (Brück an der Mur) na avstrijskem Štajerskem in se izliva v Donavo pri mestu Raba ali Gjur (Győr) na Madžarskem. Dolga je 283 kilometrov. Ime Raba je slovenskega izvora. Po eni izmed možnih razlag naj bi dobila ime kot mejna (robna ali rabna) reka med rimskima provinca Norik in Panonija. Po razpadu rimskega imperija so na ozemlju nekdanjih rimskih provinc nastale slovenske kneževine, med njimi tudi Spodnja Panonija. Med letoma 840 in 876 sta Spodnji Panoniji vla-

dala slovenska kneza Pribina in njegov sin Kocelj. V času Kocelja je bila to zadnja samostojna slovenska država. Obsegala je ozemlje v trikotniku med rekami Raba, Donava in Drava. Sedež kneževine je bil Blatenski kostel ali Blatnograd (današnji Zalavár) blizu zahodne obale Blatnega jezera. Na dvoru kneza Kocelja sta nekaj časa prebivala brata sv. Ciril in Metod, misijonarja, ki sta širila krščansko vero v domačem jeziku. Leta 870 je bil Metod imenovan za nadškofa Panonije in Moravske. V 10. stoletju so v Panonsko nižino vdrli Ogrji (Madžari), nomadsko ljudstvo ugrofinskega izvora. Nemški kralj Oton I. jih je v bitki pri Augsburgu leta 955 premagal in s tem zaustavil njihov prodor na zahod. Potem so se Madžari naselili v Panonski nižini, se pokristjanili in leta 1000 pod kraljem Štefanom I. ustanovili kraljevino Ogrsko. Na slovenskem ozemlju je postala reka Mura državna meja med frankovsko Veliko vojvodino Karantanijo in kraljevino Ogrsko.

Po koncu prve svetovne vojne je bila med antantnimi silami in Madžarsko 4. junija 1920 podpisana Trianonska mirovna pogodba, ki je Gradiščansko (Burgenland) dodelila Avstriji, Prekmurje pa Kraljevini SHS in s tem Sloveniji.

## Slovensko Porabje

Zaradi tisočletne germanizacije in madžarizacije avtohtonega prebivalstva se je obseg slovenskega narodnostnega ozemlja na severovzhodu zelo zmanjšal. Ime Slovensko Pora-



Vlak pri železniški postaji Studenica-Blatnica

bje označuje pokrajino v porečju Rabe med mestom Vrba (Feldbach) na avstrijskem Štajerskem, Ženavci (Jennersdorf) na Gradiščanskem in vasjo Žormot (Rábagyarmat) na Ma-



Slovensko Porabje na dopolnjeni Turistični karti SŽ



Železniška postaja Ženavci



Železniška čuvajnica v Ženavcih



Terezijanski mejnik v Ženavcih

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček pri potovanju z vlakom navajamo še znana slovenska imena potniških železniških postaj od Gradca do Monoštra: 1. Gradec–Sv. Janez Bosco (Graz Don Bosco), 2. Gradec–Vzhodna ž. p. (Graz Ostbahnhof-Messe), 3. Gradec–Liebenau Murpark, 4. ? (Raaba), 5. ? (Hart b.Graz), 6. Lazniški vrh (Laßnitzhöhe), 7. Lazniška dolina (Laßnitzthal), 8. ? (Gleisdorf), 9. Šmarjeta ob Rabi (Takern-St.Margarethen), 10. Studenica-Blatnica (Studenzen-Fladnitz), 11. ? (Rohr), 12. ? (Gniebing), 13. Vrbna (Feldbach), 14. ? (Lödersdorf), 15. Borinje (Fehring), 16. Dvorec Hohenbrugg (Hohenbrugg), 17. Ženavci (Jennersdorf), 18. Modinci (Mogersdorf) in 19. Monošter (Szentgotthárd).

džarskem, kjer se je do razpada Avstro-Ogrske monarhije še govorilo slovensko. Slovenci so živeli tudi severno od Rabe, v dolini reke Labnice (Lafnitz/Lapincs) in na Stražnem ozemlju (Őrség), severovzhodno od Hodoša. Gospodarsko in kulturno središče Slovenskega Porabja je mesto Monošter (Szentgotthárd), ki leži ob sotočju Rabe in Labnice v madžarski Železni Županiji. Mesto ima 8880 prebivalcev, med njimi približno 650 Slovencev. V Monoštru sta generalni konzulat Republike Slovenije ter Slovenski kulturni in informativni center, kjer ima sedež Zveza Slovencev na Madžarskem: <http://si.zveza.hu/>. Slovensko ime kraja izvira iz latinske besede za cistercianski samostan sv. Gotarda, ki ga je v Monoštru 1183 ustanovil madžarski kralj Béla III. Slovenci so na Madžarskem uradno priznana narodna manjšina. Tam jih živi približno 5000, od tega v Železni Županiji 2250. Porabski Slovenci so strnjeno naseljeni v sedmih vaseh v tri-

kotniku, ki ga tvorijo slovensko-madžarska in avstrijsko-madžarska državna meja ter mesto Monošter. Nekaj slovensko govorečih prebivalcev živi tudi ob Rabi na avstrijskem Gradiščanskem. Porabsko narečje je najsevernejše narečje prekmurščine.

### Zahodna Madžarska železnica

Leta 1873 dokončana 250 kilometrov dolga železniška proga večidel sledi toku reke Rabe ter povezuje Gradec (Graz) in Južno železnico z madžarskimi mesti Monošter, Kermendin (Körmend), Sobotišče ali Sombotel (Szombathely) in Raba (Győr). Proga pomeni zanimivo alternativo za potovanje z vlakom iz Slovenije v Budimpešto. Njen odsek med Gradcem in madžarsko mejo se imenuje Vzhodna Štajerska železnica. Po osamosvojitvi Slovenije se je pojavila zamisel o neposredni železniški povezavi Murske Sobotice in Monoštra čez Slovensko



Baročna cistercijska cerkev v Monoštru

Porabje, a je pozneje prevladala sedanja trasa prek Hodoša in naprej ob reki Zali.

### Z vlakom iz Maribora

Izletniki, pohodniki in kolesarji se iz Maribora do Gradca pripeljejo z vlakom s povratno vozovnico Regio AS, nato pa potovanje podaljšajo do Monoštra. Vožnja iz Gradca traja do-

bro uro in pol. Kolesarji lahko izstopijo že na železniški postaji Gleisdorf in nadaljujejo potovanje po Porabski kolesarski poti Raabtalradweg R11. Razdalja do Ženavcev znaša 61,6 kilometra, pot pa je ocenjena kot odlična. Pohodniki se iz Monoštra napotijo do tri kilometre oddaljene Slovenske vesi (Rábatótfalu), ki je najstarejše slovensko naselje na Madžarskem. Kolesarji se lahko vrnejo v Slovenijo po trideset kilometrov dolgi asfaltirani cesti skozi Slovensko ves, Dolnji (Alsószölnök) in Gornji Senik (Felsőszölnök) ter čez mejni prehod Martinje do železniške postaje Gornji Petrovci na Goričkem. Na spletni strani <http://www.szentgotthard.hu/kulf/slo/> najdemo zemljevide ter opise zanimivosti Monoštra in Slovenskega Porabja. Pokrajina je del trideželnega parka Goričko–Raba (Raab)–Stražno ozemlje (Őrség) in je znana po svojih naravnih lepotah in starostnosti.

*Želim vam prijeten izlet!*



Glavni trg v Borinju



Cistercijski samostan v Monoštru



# Najstarejši električni vlak iz časov Avsto-Ogrske

Zgodovinsko jedro Tabora je res vredno obiska.

Dobrih devetdeset kilometrov južno od Prage sem naletel na Tabor, še eno izmed mnogih čeških mest s presenetljivo lepo ohranjenim starim mestnim središčem. Renesančne in baročne hiše obkrožajo s kamni tlakovan Žižkov trg, imenovan po enem izmed pomembnih protestantskih viteзов, ki so stopili v bran umorjenega reformatorja Jana

Husa. Več o Husitih lahko izveste v bližnjem muzeju. Trg je najlepše občudovati z letnega vrta katere izmed številnih kavarn, v katerih so cene za naše razmere kar ugodne. Za razgled s ptičje perspektive se je bilo res vredno povzpeti na bližnji cerkveni zvonik, v katerem vas čaka dobrih dvesto stopnic in simbolična vstopnina. Pravo na-

sprotje pa se ponuja skoraj sto metrov nižje, kjer je podzemlje prepredeno z več kilometrov dolgimi rovi. Te so izkopal že v srednjem veku, sprva kot zatočišče pred pogostimi požari in tudi pred napadi sovražnikov, pozneje pa so prišli prav tudi brezdomcem.

V Tabor se je zanimivo pripeljati z vlakom. Še posebno z

električno lokomotivo, ki ga povezuje z mestom Bechyne. Zamisel za slikovito progo ob reki Lužnica se je porodila konec 19. stoletja. Zanj se je ogrel češki izumitelj František Křižík, ki si je že nekaj časa prizadeval za uporabo elektrike v transportnem prometu. Elektrificirano progo so dokončali v letu dni, in 1. junija 1903 je po njej zapeljal vlak. Prvi na električni pogon v takratni avstro-ogrski monarhiji. Progo so leta 1928 z zgraditvijo mostu približali mestnemu središču Bechyne, tako da je danes dolga 24 kilometrov. Takšna se je ohranila vse do današnjih dni, ko po njej večkrat na dan še vedno vozijo kratki električni vlaki, znani pod imenom Elinka. Dvakrat na leto vozi tudi muzejski električni vlak. Kratka vožnja ponuja slikovite razglede, zato si jo je vredno omisliti. Za progo so značilne nekatere unikatne rešitve, saj je bila to prva elektrificirana proga v tem delu Evrope, pozneje pa so se uveljavili drugačni standardi.

## Tudi vezi s Slovenijo

Tabor, mesto velikosti naše Škofje Loke, s katero je, mimogrede, tudi pobrateno, k sreči ni posebno turistično oblegan.



Železniška postaja v Taboru.





Elinka že dolgo vztraja na istih poteh.



Poslikani smetnjaki poživljajo Tabor.

Tudi zato je zelo prijeten vsaj za enodnevno potepanje po kamnitih ulicah, na katerih so mi popestrili dan tudi slikovito pobarvani smetnjaki. In še nepričakovano - muzej čokolade. V njem hranijo tudi ovitek stare gorenjkine čokolade, odprto pa imajo še delavnico, v kateri iz pip dobesedno teče čokolada! Čokoladne praline so odlične,



Železniška postaja omogoča povezave do vseh predelov Češke.

in če vas zanese pot na ta konec Češke, jih morate poskusiti. Prenočišč je na voljo kar nekaj. Sam sem ga mimogrede našel v zasebni hiši Staromestsky penzion. Ponaša se z izvrstno lokacijo, le nekaj metrov stran od mestnega trga. Stara hiša je zgledno obnovljena, gostitelji pa prodajajo tudi zanimivo knjigo lokalnega pisatelja Václava Kaplickyja, ki se je proslavil z zgodbami, postavljenimi v zadnjega pol tisočletja. Tudi nekaj filmov je bilo posnetih po njih. Mladinski fantovski roman Bandita, Patara a spol (1969), je opremljen s fotografijami iz pred stoletja, ko se je zgodba dogajala. Fotografije so prispevali v studiu najbolj znane krajevne fotografkinje – Marie Šechtlove (1928-2008), katere potomci imajo v mestu še danes fotografski studio.

Stari rek pravi

## Kar se Janezek nauči ...



Jordan



Borovnica

Rakek



... to Janez, oziroma Jordan, moj vnuk in pri dvanajstih letih zagret ljubitelj železnic, zna. Začelo se je pri njegovih petih, šestih letih, ko je po zaslugi staršev postal lastnik največje zbirke Tomažkov in njegovih prijateljev, ter nadaljevalo nekaj let pozneje z modeli lokomotiv in vagonov v velikosti HO, z obiski velike jeseniške makete in še posebej s prijateljskim odnosom Milana Hribarja, ki mu je omogočil, da je kljub svoji mladosti lahko polnopravno sodeloval v vožnjah vlakov po maketi.

Sedaj pa je nastopil čas za novo poglavje – prava železnica in železniška fotografija. Nekega vročega julijskega dneva, enega redkih v tem skisanem poletju, sem ga povprašal, ali bi namesto igranja Minecrafta rajši šel z mano slikat vlake. Navdušeno je prikimal in nato še enkrat, ko sem ga vprašal, ali bi tudi on fotografiral, in ne samo stal ob meni.

V roke sem mu dal svoj stari, a še vedno dober Canon, skupaj z nekaj osnovnimi napotki, kako se ga drži in uporablja, nato pa sva se odpeljala na njegov prvi fotosafari.

Najprej sva se ustavila v Brezovici in takoj imela srečo - v daljavi, nekje pri Viču, se je v migetajoči soparici pokazal vlak. Edini napotek, ki sem ga dal Jordanu, je bilo le mesto, nekaj metrov naprej od signala, kjer naj bi se nahajal vlak, ko bi moral sprožiti zaklop. Ko je minuto pozneje vlak pridrvel, mi je klik zaklopa povedal, da je Jordan ujel pravi trenutek.

Naslednja postaja je bila Borovnica ter menjava lokomotiv. Tu



je Jordan ob prečkanju tirov v mojem spremstvu dobil še kup napotkov o varnosti in obnašanju na postajnem območju. Tudi v tem primeru velja na začetku omenjeni rek in noben napotek ni odveč.

Odkar je žled spremenil obratovalni režim na tem delu nekdanje Južne železnice, je dogajanje na borovniški postaji tako živahno, da bi lahko ostala tu do konca dneva. Vseeno sva se odločila, da nadaljujeva najin safari ob progi in popestriva »ulov«. Verd, Logatec, Planina in Rakek ter nekaj vmesnih lokacij ob progi so bile najine naslednje postaje. Imela sva srečo, kajti ta dan je bil promet zelo živahen in nikjer nisva čakala dolgo, da je mimo pripeljal vlak. Le proti koncu dneva, nekje med Logatcem in Planino,

tudi po polurnem čakanju, vlaka nisva dočkala. Ko je še nato ogromen oblak zakril zahajajoče sonce, sva sklenila, da za ta dan slikanje končava.

Čprav sem med slikanjem nekajkrat pokukal na digitalni zaslon Jordanovega aparata, naju je oba nadvse mučila radovednost, kako uspešen je bil Jordan na svojem prvem fotografskem izletu. Ko sva slike prenesla na računalnik in jih pogledala na zaslonu, sem bil navdušen in njegove slike bi brez zadržka podpisal kot svoje. Seveda tega ne bom naredil, sem se pa odločil, da za nagrado in spodbudo namesto svojih tokrat ponudim njegove slike, nato pa nadaljujem z njegovim »šolanjem«, ker to, kar se Jordan nauči, to Jordan zna.

Rakek



Logatec

Preserje



Borovnica



# GSM-R na slovenskem železniškem omrežju

Odpiranje nacionalnih trgov mednarodni konkreciji, v tovornem in potniškem železniškem prometu, je velik korak k vzpostavitvi integriranega evropskega železniškega območja in pravemu notranjemu trgu železniških storitev v Evropi. Nastajanje transevropskega transportnega omrežja (TEN-T) temelji na medsebojni povezanosti in interoperabilnosti državnih transportnih sistemov, pri čemer je železnica ključnega pomena. Za vzpostavljanje integriranega evropskega železniškega območja je nujna interoperabilnost, ali drugače povedano tehnična skladnost na področjih infrastrukture, železniških vozil, signalizacije in drugih železniških sistemov. Projekt, s katerim se bodo poenotili signalizacija, nadzor hitrosti in vodenje prometa nasploh na evropskih železnicah, se imenuje ERTMS (European Rail Traffic Management System), del tega projekta pa je tudi vzpostavitev sistema GSM-R. Za vzpostavljanje ERTMS so državam na voljo milijoni evrov, ki jih za vzpostavitev interoperabilnosti namenja Evropa.

Republika Slovenija, natančneje Ministrstvo za infrastrukturo in prostor RS, v okviru projekta »Uvedba digitalnega radijskega sistema (GSM-R) na slovenskem železniškem omrežju« na vseh slovenskih javnih železniških progah vzpostavlja sistem GSM-R.

## Kaj je GSM-R?

GSM-R je angleška kratica za **Global System for Mobile Communications – Railway**, globalni mobilni radijski komunikacijski sistem za železnice. GSM-R je mednarodni standard

brezžičnih komunikacij, namenjen za brezžično komunikacijo v železniškem prometu.

Sistem je bil razvit na podlagi javnega GSM sistema in je prilagojen za železniške potrebe. Postopoma je dobil status splošno veljavnega standarda, od leta 1997 pa njegovo uvedbo narekujejo tudi evropske direktive. Slovenija se v projekt gradnje sistema GSM-R vključuje v skladu z evropskimi regulativami za zagotavljanje interoperabilnosti na mednarodnih progah in je na transportnem koridorju D med Valencio in Budimpešto (Valencia–Lyon–Torino–Ljubljana–Budimpešta) vključena med 30 TEN-T prioritetnih projektov.

## Zakaj GSM-R pri nas?

Na Ministrstvu za infrastrukturo in prostor pojasnjujejo, da uvajanje digitalnega radijskega sistema (GSM-R) na slovenskem železniškem omrežju pomeni uskladitev s pravnim redom Evropske unije. Pri projektu gre torej za neposredno udeležitev direktiv Evropske unije s področja interoperabilnosti govornega sistema za komunikacijo med vlaki. V Evropi številne institucije in železniška podjetja že dalj časa opozarjajo na to, da je nujno zagotoviti boljše povezljivost evropskih železniških omrežij, s čimer se bodo bistveno skrajšali prevozniki časi, zamude in stroški ter povečala varnost prometa. Ključni namen je zgraditi neovirano železniško omrežje med evropskimi državami.

## Kaj bodo gradili?

Po projektni dokumentaciji pomeni uvajanje GSM-R sistema gradnjo baznih oddajno-sprejemnih postaj (GSM-R BTS postaj) in antenskih stolpov. BTS

postaje je treba nato povezati s telekomunikacijskim omrežjem, po optičnih vodnikih vzdolž železniške proge, in z električnim omrežjem. Sistem bo najprej vzpostavljen na glavnih, pozneje pa tudi na regionalnih železniških progah.

## Kakšna je obstoječa telekomunikacijska oprema na slovenskih železnicah?

Slovenske železnice imamo svoj telekomunikacijski (TK) sistem, s katerim varno in učinkovito vodimo železniški promet in skrbimo za nemoteno delovanje podjetij v skupini.

Telekomunikacijsko opremo na slovenskih železnicah sestavlja več sistemov, ki so namenjeni za različne povezave in potrebe. Na glavnih progah so nameščeni digitalni TK sistemi in analogni radijski sistem radiodispečerskih zvez (RDZ), na regionalnih progah večinoma le analogni radijski in TK sistemi. Analogni radijski sistem RDZ ni interoperabilen sistem. Trenutno je 80 odstotkov glavnih železniških prog opremljenih z radiodispečerskimi zvezami (RDZ), ki omogočajo komunikacijo med strojevodjem in dispečerjem. Telekomunikacijsko omrežje upravljamo iz enega nadzornega centra v Ljubljani, kar omogoča boljši pregled nad omrežjem in hitrejšo odpravljanje napak.

## ERTMS, ETCS in GSM-R

V Evropi se že dobrih dvajset let razvija omrežje železniških koridorjev, ki bo neposredno omogočalo izvajanje temeljnih vodil Evropske unije – prostega pretoka blaga in ljudi. Značilnost evropskih železnic pa je, da se infrastruktura v evropskih državah med seboj tehnično

precej razlikuje. Na področju komunikacij so na primer državne železnice evropskih držav uporabljale nekompatibilne sisteme za prenos informacij, kar je povzročalo velike omejitve pri pretoku blaga. Za reševanje teh omejitev je bil razvit evropski sistem za upravljanje železniškega prometa ERTMS (European Rail Traffic Management System), ki je sestavljen iz Evropskega sistema vodenja vlakov ETCS (European Train Control System) in iz GSM-R.

## Uporaba GSM-R

GSM-R omogoča uporabno novih storitev in aplikacij za mobilne komunikacije v več področjih, pri:

- oddajanju LLPA (Long Line Public Address) obvestil vzdolž linije,
- nadzoru in varnosti v železniškem prometu (ETCS in ERTMS),
- komunikaciji med strojevodjo in nadzornim centrom,
- komunikaciji osebja na vlaku,
- pošiljanju informacij za ETCS,
- komunikaciji med železniškimi postajami in centri.

Sistem se v osnovi uporablja za prenos podatkov med vlaki in železniškimi nadzornimi centri na drugi in tretji ravni ETCS. Ko vlak prečka evrobalizo (baliza je elektronski oddajnik, ki je nameščen med tiri, ki je del sistema avtomatske zaščite vlakov), odda informacijo o svoji lokaciji in hitrosti. Iz nadzornega centra se nato vrne informacija s potrditvijo ali zavrnitvijo nadaljevanja vožnje in največjo dovoljeno hitrostjo. Sistem GSM je torej tisti, ki omogoča, da informacije potujejo med vlakom in nadzornim centrom.

Poleg osnovne uporabe pa je z GSM-R, podobno kot z drugimi napravami GSM, mogoče prenašati podatke in zvok oziroma govor na različne načine (PtP Call, VGCS, VBS, REC ...).

### Kako je s projektom GSM-R v tujini?

GSM R sistem v Evropi za zdaj uporabljajo v Nemčiji, Franciji, Italiji, Norveški, Švedski in na Nizozemskem. Sistem pa še vzpostavljajo v Avstriji, Belgiji, Bolgariji, Češki, Grčiji, Finski, Litvi, Slovaški, Španiji, Švici in Veliki Britaniji.

### Kako je z GSM-R v tujini

Ob koncu prejšnjega stoletja so imele vse državne železnice v Evropi svoje – z drugimi nekompatibilne – analogne sisteme za komunikacijo na železnici. GSM-R standard je prinesel velik skok v prihodnost in tehnično skladnost med železnicami. V Evropi so države na različnih stopnjah uvajanja GSM-R. V nadaljevanju je nekaj temeljnih

podatkov o razširjenosti GSM-R v Evropi.

V Italiji je 16 700 kilometrov železniških prog in od tega jih je 11 200 opremljenih z GSM-R. Gradnjo so končali pred dva letoma. V Avstriji so projekt dokončali letos in z GSM-R je opremljenih 3260 od približno 3500 kilometrov vseh železniških prog. Na Madžarskem potekajo gradbena dela na približno 950 kilometrih prog od 5000 kilometrov vseh prog. Podatke za več drugih držav pa si lahko preberete v tabeli.

### Kaj bo Slovenija z udeležitvijo projekta pridobila?

Izvedba projekta je ključnega pomena za slovensko gospodarstvo. Nadgradnja prog in tehnična usklajenost sistemov z drugimi evropskimi državami je namreč nujna, če želimo ohraniti povezovalno geostrateško lego v osrčju Evrope.

### Kaj se lahko zgodi, če bi Slovenija pri izvedbi projekta zamujala oziroma ga ne izpeljala?

Strokovnjaki, ki se dejavno ukvarjajo s projektom, opozarjajo na hude gospodarsko politične posledice za Slovenijo, če s projektom pri nas zamudimo ali ga celo ne izpeljemo. Ne samo, da bi morala država vračati denar, pridobljen iz evropskih sredstev, to bi bilo izjemno škodljivo za slovenske izvajalce pri projektu, za Slovenske železnice ter za celotno slovensko

gospodarstvo in logistiko. Če interoperabilnosti namreč ne vzpostavimo, se dejansko lahko zgodi to – na kar številni že dalj časa opozarjajo –, da nas mednarodni tovorni in potniški tokovi popolnoma obidejo.

*Več o projektu, tehničnih in drugih podrobnostih v naslednji reviji.*

### GSM-R v Evropi

Država	Skupna dolžina prog (km)	Opremljeno z GSM-R sistemom (km)	Konec gradnje
Slovenija	1229	1229 še v gradnji	2015
Italija	16700	11200	2012
Avstrija	3500	3260	2014
Madžarska	5000	0	
Danska	3102	3102	2013
Francija	16000	6250/8800 še v gradnji	2015
Nemčija	29300	28600	2014
Belgija	3000	3000	2010
Velika Britanija	15100	15100	2014
Švica	3565	2321	2012
Švedska	11000	11000	2008
Norveška	4077	3800	2007
Finska	5825	5096	2009
Nizozemska	3110	3110	2006

## Pogovor s Petrom Dolencem z Ministrstva za Infrastrukturo in prostor, ki vodi projekt Uvedba digitalnega radijskega sistema (GSM-R) na slovenskem železniškem omrežju

Za Novo progo smo se pogovorili z vodjo projekta uvajanja GSM-R na slovensko železniško omrežje. Odgovoril nam je na nekaj ključnih vprašanj, ki se pojavljajo o projektu.

**Gospod Dolenc, v javnosti se pojavljajo nekatere nejasnosti glede projekta GSM-R. Ali lahko za bralce Nove proge razložite, za kaj pri projektu gre? Kdo je investitor, kdo so izvajalci pri projektu.**

Investitor projekta je Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. Projekt se je izvajal v dveh fazah. V letih 2009 do 2012 so se s pogodbo »Svetovanje, priprava tehničnih in strokov-

nih podlag ter razpisne dokumentacije za projekt Uvedba digitalnega radijskega sistema (GSM-R) na slovenskem železniškem omrežju« izdelale vse potrebne tehnične in strokovne podlage za nadaljnjo gradnjo sistema. Pogodbo so podpisali takratno Ministrstvo za promet, Direkcija RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo, Slovenske železnice in Systra SA France. Izdelana je bila investicijska dokumentacija, del projektne dokumentacije, okoljska dokumentacija, pridobljen sklep o sofinanciranju projekta ter razpisna dokumentacija za izbiro izvajalca gradnje. V sklopu 1. faze je bil izbran tudi izvajalec. Za izvedbo projekta v skladu s pripravljeni-

mi podlagami 1. faze je bila julija 2013 sklenjena pogodba za izvedbo s konzorcijem Iskratel iz Kranja in GH Holdingom iz Ljubljane.

### Od kdaj poteka projekt in v kateri fazi je trenutno?

Idejno načrtovanje projekta seže že daleč nazaj, celo v konec 90-ih let. Leta 2003 je bila izdelana študija izvedljivosti, ki je obravnavala tudi projekt GSM-R, med letoma 2009 in 2012 je bila izdelana vsa potrebna dokumentacija do izvedbenih načrtov. V naslednji fazi, fazi gradnje, se izdelujejo izvedbeni načrti ter gradnja na terenu, kar se je pričelo ob koncu leta 2013.

### Kakšna je vloga skupine Slovenske železnice pri tem projektu?

Podjetje SŽ-Infrastruktura, d. o. o., opravlja vlogo nadzora nad investicijskimi deli, zaradi zagotavljanja varnosti železniškega prometa, v skladu z Zakonom o varnosti v železniškem prometu.

### Kako je s sredstvi za projekt?

Projekt je financiran s sredstvi proračuna RS in s sredstvi kohezijskih skladov EU. Iz slednjih gre za sofinanciranje do višine 85 odstotkov upravičenih sredstev, kar pomeni slabih sto milijonov evrov.

*Gospod Dolenc, najlepša hvala!*



# Prišla je železna cesta

## 3. del

### Savinjsko-mislinjska proga

Leto 1891 pomeni začetek proge ob Savinji in Paki; tega leta so zgradili progo od Celja do Velenja in s tem omogočili neposredni prevoz velenjskega premoga. Osem let pozneje (leta 1899) so velenjsko progo podaljšali še po dolini Mislinje in tako povezali Celje z Dravogradom. Tako se je savinjsko-paško-mislinjska proga navezala na progo Maribor–Celovec in Dravograd–Volšperk (Wolfsberg).

Žal je tudi mislinjska proga doživela svoj neslavni konec: leta 1968 so promet od Otiškega Vrha (kilometer od Dravograda proti Slovenj Gradcu) do Velenja ukinili, progo pa – ob hudem, celo fizičnem protestiranju tamkajšnjih prebivalcev – razdrli.

Sicer se je ob stoletnici odprtja mislinjske proge (leta 1999) porodila želja po vnovični zgraditvi proge (Dravograd–Otiški Vrh–Slovenj Gradec–Velenje (nekateri deli infrastrukture še obstajajo, čeprav v skoraj neuporabnem stanju). Progo Celje–Velenje–Škale so zgradile Štajerske deželne železnice (Steiermärkische Landesbahnen StmLB); proga Velenje–Dravograd pa je bila lastništvo Delniške družbe proge Velenje–Dravograd in Wolfsberg–Zeltweg.

### Povezava Ljubljane s Karlovcem, tiri do Vrhnike

Leta 1893 je Delniška družba Dolenjskih železnic (Unterkrain-

er Bahnen) predala v promet železniško progo Ljubljana–Grosuplje–Kočevje; leto pozneje so dogradili odsek Grosuplje–Novo mesto–Straža. Avstrijske državne železnice so leta 1914 zgradile belokranjsko progo od Novega mesta do Metlike in Bubnjarcev. Na drugi strani Kolpe pa je leta 1913 delniška družba Prva jugozahodna krajiška vicinalna železnica (Elso delnyugati hatarorvideki h.e. vasut), zgradila progo Karlovec–Bubnjarci. Tako je bila sklenjena celotna, 153 kilometrov dolga proga od Ljubljane do Karlovca.

Od magistralne Južne železnice so leta 1899 zgradili lokalno železniško progo Brezovica–Vrhnika. Proga je bila last Delniške družbe lokalne železnice Ljubljana–Vrhnika. Progo so leta 1966 opustili in jo razdrli. Vrhniško progo so kanili graditi dalje skozi Idrijo do Mosta na Soči.

### Porečanka-Parenzana-Parenzaner

Zlasti za Tržačane, Koprčane in prebivalce zaledja ter za zahodne Istrane je bilo pomembno leto 1902. Tega leta so dogradili 123 kilometrov dolgo ozkotirno progo od Trsta do Poreča, imenovano Porečanka, Istrijanka, Parenzana oziroma po nemško Parenzaner; progo pa so v šali imenovali tudi »pijanka«, ker so z vlakom vozili odlično in zelo cenjeno istrsko vino v notranjost monarhije. Njen prvi del – od Trsta do Buj – so odprli 1. aprila



Gornji Dolič. Železniški viadukt pri Gornjem Doliču na mislinjski progi. Sredi leta 1944 so ga porušili partizani.

1902, odsek od Buj do Poreča pa 15. decembra istega leta.

Škoda, da so progo leta 1935 razdrli – ne glede na dejstvo, da je vseskozi izkazovala hudo izgubo. Če bi ta proga obstajala še dandanes, bi bila – ob ladjah, ki prevažajo turiste od Portoroža in okoli Pirana do Strunjana, Izole, Kopra in Ankarana – prvovrstna turistična atrakcija, saj bi

turisti, zlasti ljubitelji nostalgичne parne železnice, ozkotirne pa še posebno, uživali na vožnji ob slovenskem morju.

Vlak pa je bil hudo počasen: od Trsta do Portoroža je vozil kar dve uri, celotno pot do Poreča pa je premagal šele v dobrih sedmih urah.

Porečanko so kanili zgraditi do Kanfanarja, s čimer bi imeli



Muzejska lokomotiva Koper: Muzejska ozkotirna lokomotiva na koprski železniški postaji. Med Trstom in Porečem je vlekla vlake od leta 1902 do 1935.



Izola: Nekdanji ozkotirni vlak istrske železnice v Izoli. Železniška postaja v Izoli stoji še sedaj.

ljude možnost potovati z železnico od Trsta pa vse do Pulja (čepprav s prestopom na normalnotirno progo); vendar odseka od Poreča do Kanfanarja niso zgradili nikoli.

Na Istrsko državno železnico Divača–Pulj se je leta 1887 navezal 19,6 kilometra dolg odsek od Hrpelj-Kozine do Trsta Sv. Andrej (danes Trst Marsovo Polje oziroma Trieste Campo Marzio), a so promet na njej ukinili leta 1959 in progo na slovenskem delu razdrli. In prav tako so na istrsko magistralo Divača–Pulj leta 1951 navezali industrijsko progo od Lupoglava do Raše in Štalij, da so lahko z vlakom predvsem vozili premog iz Raše do Štalij, od tam pa so ga naprej transportirali z ladjami.

### Transalpina – konkurenca Južni železnici

Posebnost je bilo leto 1906. Ker je družba Južna železnica

postavljala za nekatere prevoze nesprejemljive tarifne pogoje (to je bil tudi eden od razlogov, da so zgradili že omenjeni odcep od Hrpelj-Kozine do Trsta), so leta 1906 dogradili vzporedno povezavo osrednjega dela monarhije s Trstom: nastala je tako imenovana Transalpina – II. železniška zveza s Trstom. Proga je bila last državnih železnic.

Istega leta so dogradili 7976 metrov dolg karavanški predor in z njim povezali osrednje avstro-ogrske železnice prek koroške Podrožce z Jesenicami.

Karel Rustja, piše v svojem delu Proga predorov (Tiri in čas, št. 2/1990), da je svojevrstna zanimivost, koliko variant je bilo izdelanih za traso bohinjsko-soško-kraške proge. Še natančneje opisujeta variante Transalpine avstrijska železniška zgodovinarja Dietmar Rauter in Herwig Rainer v svojem delu Prometna pot odpira Alpe (1998). Poleg dejanske (sedanje) je obstajalo

še šest možnosti – naj naštejem le tri zanimivejše:

- Trbiž-9300 metrov dolg predor pod Mangartom–Log pod Mangartom–Bovec–predor pri Trnovem–Kanal ob Soči–Opčine–Trst;
- Bistrica v Rožu–predor pod Karavankami–Koroška Bela–Bled Jezero–Kanal ob Soči–Opčine–Trst;
- morda najzanimivejša pa je bila različica Svetna vas na Koroškem–Borovlje–predor pod Karavankami–Kranj–Škofja Loka–Žiri–Hotedršica–Razdrto–Trnovski gozd–Divača–Trst.

Na bohinjsko-soško-kraški progi stoji (od Jesenic do Sežane) skupno kar 34 predorov. Najdaljši je Bohinjski (6327 metrov), najhujši pa je bil – ko so vlake še vlekle parne lokomotive – 937 metrov dolgi predor Bukovo: pri vožnji vkreber (od Mosta na Soči, prej Sv. Lucija, proti Podbrdu) so morali pred daljše tovrne vlake pripreči še drugo, včasih dopreči še tretjo lokomotivo (priprega = dodatna lokomotiva spredaj, doprega = dodatna lokomotiva zadaj), in zaradi neznosne zadimljenosti predorov so si morali strojevodje in kurjači nadeti na obraze plinske maske ali si vsaj zaščititi nosove in usta z mokrimi krpami.

Bohinjsko-soško-kraška proga je na svoji 129 kilometrov dolgi poti (od Jesenic do Sežane) premostila naslednje reke: trikrat Savo Bohinjko, enajstkrat Bačo in dvakrat Sočo, po enkrat

pa Savo Dolinko in Idrijco. In poleg Bohinjskega ter drugih predorov in mostov so pomembnejši objekti še most čez Savo Dolinko na Jesenicah, most čez Idrijco pri Mostu na Soči, zlasti pa most čez Sočo pri Solkanu, ki je s svojim lokom, 85 metrov, najdaljši kamniti železniški lok na svetu. Bohinjska proga pa ni tekla prek Sežane (kot teče od leta 1948), marveč od Krepelj prek Repentaborja skozi 456 metrov dolg predor Dol (na slovenski strani) ter skozi 600 metrov dolg predor Repentabor (sedaj Monrupino – na italijanski strani) neposredno na Opčine; od Opčin pa ima najkrajšo zvezo s Trstom Sv. Andrej (danes, kot sem že omenil, Trst Marsovo Polje).

Bohinjsko-soško-kraška proga še dandanes velja za najatraktivnejšo slovensko železniško progo. Zaradi izjemnih lepot ob Savi Bohinjki in še bolj ob smaragdni, zeleno-modri Soči občasno prirejajo Slovenske železnice – poleg rednih potniških vlakov, ki vozijo po njej – tudi izlete s posebnimi vlaki – pretežno z muzejskimi in zelenimi. Slovenske železnice prirejajo z njimi izlete po tako imenovanem Velikem slovenskem železniškem krogu (Maribor/Ljubljana–Jesenice–Bohinjska Bistrica–Most na Soči–Kanal–Nova Gorica–Sežana–Ljubljana/Maribor; nekateri turistični vlaki vozijo po delu Velikega kroga, nekateri po celotni poti).

Nedavno pa so po soški progi vozili tovrni vlaki, imenovani oprtni ali maršrutni, iz Kopra v Avstrijo. Slovenske železnice so prav zaradi teh vlakov imenovali bohinjsko progo Soški koridor. Nedavno pa so tovrne vlake preusmerili z bohinjske proge na magistralno (prek Postojne in Ljubljane), s čimer so se železnice ognile vsaj enkratni menjavi lokomotiv; koprsko-postojnska proga je namreč elektrificirana, bohinjska pa ne; razdalja prek Postojne in Ljubljane ni posebno velika.

(nadaljevanje prihodnjič)



Muzejski vlak Solkan: Železniški most čez Sočo pri Solkanu. S 85 metrov dolgim lokom čez reko je bil to železniški most z najdaljšim kamnitim lokom na svetu.

# Slovenske železnice med prvo svetovno vojno

Prva svetovna vojna, katere 100. obletnice začetka se spominjamo letos, je končala plodno obdobje železnic, ki ga pri nas radi imenujemo »francjožefovska železnica«. Železniške proge pri nas so namreč začeli graditi že med Avstro-Ogrsko. Stota obletnica začetka »velike vojne«, kot so jo takrat imenovali, je priložnost, da se spomnimo vloge železnice v tej vojni in zlasti, kako se je to preneslo na tedanji in prihodnji razvoj v naših krajih.

## Železnica pred prvo svetovno vojno

Ključne železniške povezave na območju Slovenije je tedaj obvladovala družba Južne železnice (Südbahngesellschaft – SB). Pod njeno upravo so bile proge: Dunaj–Trst, Pivka–Reka, Zidani Most–Sisak, Pragersko–Budimpešta, Maribor–Beljak in še nekatere. Druge proge je obvladovala državna železnica (kkStB – k.k. Staatsbahnen), nekaj prog pa tudi druge železniške družbe.

Družba SB je imela monopolni položaj in je ovirala razvoj in promet na drugih železnicah. Država je to omilila z gradnjo soške proge Jesenice–Trst, leta 1906, vendar ta proga ni zaživel v pomenu, kakršnega so ji želeli dati. Še več, proga se je v 1. svetovni vojni znašla v središču soške fronte, po vojni pa se je stanje spremenilo in večina prog je padla pod italijansko upravo.

## Sarajevski atentat

Zadnja iskra, ki je zagnetila ogenj v napetih svetovnih odnosih med imperialnimi silami,



Dvorni žalni vlak v Ljubljani (Slovenski ilustrovani tednik, št. 28, 9. 7. 1914)

je bil atentat na prestolonaslednika Franca Ferdinanda in njegovo soprogo Sofijo, 28. junija 1914 v Sarajevu. Po mesecu dni je Avstro-Ogrska napovedala vojno Srbiji. Sledila je svetovna vojna in združevanje tedanjih imperialističnih sil in njihovih zaveznikov.

Prestolonaslednik se je z vlakom zadnjikrat peljal prav čez Slovenijo. Z Dunaja v Trst je potoval v vagonu s salonom, nazaj pa so ga peljali z žalnim dvornim vlakom. Žalni vlak se je ustavil na več postajah v Sloveniji in ljudje so v čast prestolonasledniku na postajah in ob progi priredili spominske slovesnosti. Največja slovesnost je potekala v Ljubljani.

## Med vojno

Vojna je trajala od julija 1914 do novembra 1918.

Kot je znano, je bil zahodni del Slovenije, ki meji z Italijo, prizorišče krvave soške fronte. Slovensko ozemlje je bilo torej v neposrednem operativnem bojnem območju med avstro-ogrsko in italijansko vojsko. Logistika in oskrba bojišč in fronte

mo na soško fronto. Železniške postaje so bile bodisi na novo zgrajene bodisi razširjene, da so lahko sprejele povečano število vlakov. Od postaj so gradili tako imenovane poljske železnice (Feldbahn) za neposredno povezavo do fronte.

Znane poljske železnice pri nas so bile Logatec–Idrija (63 km), Dutovlje–Kostanjevica (22 km), Kreplje–Gorjansko (13 km) in druge. Za pogon lokomotiv poljskih železnic so uporabljali elektriko, akumu-



Vlak z vojaki in ranjenci na postaji Ljubljana 1914 (Ilustrirani glasnik)

je tedaj temeljila predvsem na železnici.

Vojaški transporti so med prvo svetovno vojno preplavili naše kraje. Po železnici so prevažali vojaštvo in bojno opre-

latorje in bencin. Pomembno vlogo pa so imele tudi žičnice. Pri logistiki na mikro ravni so imele največji pomen ceste, vozovi, živali in vojaki sami. Prva svetovna vojna je tudi obdobje,



Vojaški transport na postaji Hudajužna





Odhod 17. pehotnega polka iz Ljubljane



Vojaška poljska železnica na Krasu

ko se je vojaška logistika začela in je zajemala večinoma samo raven oskrbe vojaških enot.

Poleg oskrbe fronte z vojaški, živalmi, orožjem, strelivom in opremo je morala železnica zagotavljati še vsaj dve drugi pomembni nalogi. Prevoz evakuiranih prebivalcev z ogrože-

nih območij in prevoz ranjenec. Pri tem je bila Ljubljana pomembno stičišče, saj je bilo v prestolnici ustanovljenih kar 26 bolnišnic. Na železniški postaji je bil urejen center za sprejem ranjenec, ki so jih nato z vozovi peljali do bolnišnic. Ranjence so prevažali tudi z nekaj avtomobili in tramvajem.

### Posledice prve svetovne vojne

Posledice 1. svetovne vojne so bile zelo hude, zlasti na območju bojev ob Soči. Ker je Avstro-Ogrska izgubila vojno, je iz nje nastalo več držav. Slovensko ozemlje se je znašlo v dveh državah. Večji del v novi državi Jugoslaviji, zahodni del pa v Italiji (Primorska, Istra, otoki). To je imelo hude posledice tudi za železnico. Ne razrešeno je ostalo na primer vprašanje zasebne družbe Južnih železnic, meja med Jugoslavijo in Italijo pa je zelo ovirala promet.

Trst je sodil pod Italijo, in je izgubil pomen, kakršnega je imel v Avstro-Ogrski. Večina

prometa se je preusmerila drugam. Slovenija je imela po vojni izhod na morje le čez Reko, s katero ni bilo neposredne povezave. Ker so bila prej središča železnice v Gradcu, Trstu in Beljaku, so morali v Ljubljani organizirati novo direkcijo, ki je dejansko zaživela šele leta 1924, ko so začeli veljati dogovori mirovne konference.

Vprašanje družbe Južne železnice pa je precej obremenjevalo novo državo in je bilo dokončno rešeno šele leta 1968, ko je potekla 110-letna koncesijska pogodba in je Jugoslavija izplačala svoje obveznosti tej družbi.

Josip Orbančić



Zemljevid železniškega omrežja 1900–1918 (Mladen Bogić)

## Vojaške ozkotirnice

Po sklepu antante so Italijani leta 1915 dobili pravico zasesti zahodni del slovenskega ozemlja. Državna meja je tekla celo čez Jalovec, Triglav, Porezen, Blegoš in Snežnik. (To je bila »nagrada« antante Italiji, da se je odpovedala dotedanji zvezi z Avstro-Ogrsko in monarhiji napovedala vojno.) Da bi lahko oskrbovali svoje čete na Soški fronti, so leta 1918 dogradili ozkotirno železnico od Čedadada do Kobarida. Ukinili so jo leta

1932. Na tej progi naj bi nekoč divjala tako huda burja, da se je vlak prevrnil. Kobariška ozkotirnica pa ni bila edina vojaška oskrbovalnica med prvo svetovno vojno.

Leta 1915 so zgradili ozkotirno progo od Bohinjske Bistrice do Zlatoroga; sprva so vlake vleкли konji, od leta 1917 pa električne lokomotive. Od Zlatoroga so vojaške tovore z žičnico prek Komne transportirali na Krn.

Avstrijska vojska je leta 1916 zgradila 63 kilometrov dolgo železnico s konjsko vprego od Dolenjega Logatca čez Godešič do Poncale (planote na severni strani Trnovskega gozda), od koder so vojaški material z žičnico vozili v Baško grapo.

Iz Dutovelj so Italijani do fronte na Kostanjevici leta 1915 zgradili tako imenovano bencinsko progo za oskrbovanje svojih čet. Leta 1916 pa

je bilo za oskrbovanje vojske zgrajenih še nekaj ozkotirnih prog. V dneh pred 12. soško ofenzivo in med njo (od 24. do 26. oktobra 1917), imenovano tudi Čudež pri Kobaridu, je samo iz Ljubljane do Bohinjske Bistrice in Trbiža vsak dan vozilo 120 vlakov na fronto vojake, orožje in strelivo in v nasprotni smeri ranjene.

Milan Cilenšek



# Muzej Južne železnice Šentjur

Dobrih deset minut iz Celja z vlakom, na železniški postaji v Šentjurju stoji poleg postajne stavbe čudovit železniški muzej. Muzej Južne železnice v Šentjurju - kraj se je nekoč imenoval Sv. Jurij ob Južni železnici – po besedah Mihaela Bučarja, idejnega očeta in vodje muzeja, hrani predmete iz bogate slovenske in predvsem štajerske železniške zgodovine. Slednjo, železniško zgodovino Štajerske, namreč vodja muzeja večkrat omenja, saj je pomembno, pravi, da ne pozabimo, da je prvi vlak na Slovensko pripeljal prav čez Štajersko, iz Maribora. V Šentjur je namreč železnica prišla dobra tri leta prej kot v Ljubljano, še rad poudari vodja muzeja. Muzej Južne železnice v Šentjurju je odprt že od leta 2000. Tu imajo železniški navdušenci resnično kaj videti. Muzej v Šentjurju hrani predmete iz železniške zgodovine, ki so tesno povezani z nastajanjem in gradnjo slovenskih železnic, ter ogromno predmetov iz železničarskega vsakdana. Ne samo, da si lahko v muzeju ogledate signalnovarnostne naprave, ki so videti, kot bi jih ravnokar izdelali, v muzeju je urejena tudi ogromna zbirka gradiva, fotografij in dokumentov.

## Skrbnik zbirke in vodja muzeja

Mihael Bučar je domačin, železničar, ki je bogate železniške izkušnje pridobil tudi z delom na železniški postaji v Šentjurju. Prav na postaji, ob kateri stoji muzej, je kar 24 let – vse do upokojitve – delal kot šef postaje. Povedal je, da njegova velika strast do železnice izhaja že iz zgodnjih otroških let, ko je prvič obiskal prostore nekoč železniške postaje Štore.

»Že takrat sem vedel, da bom železničar,« je Mihael dodal ob tem. Z zbiranjem predmetov, ki jih zdaj hrani v muzeju, je začel že kmalu po prihodu na železnico. Nekatere predmete je med drugim rešil tudi pred zanesljivim uniče-



Mihael Bučar in Jožica Kristan Filič

njem. Kot vodja muzeja pa skrbi tudi za ohranjanje tehnične dediščine v Občini Šentjur in z velikim navdušenjem vodi obiskovalce po muzeju ter skrbi za vsa vzdrževalna in obnovitvena dela. V muzej prihaja vsak dan in v pogovoru z njim je čutili veliko navezanost na železniško zgodovino in spoštovanje do nje, saj o njej razlaga z obilo navdušenja.

Za svoje delo je bil Mihael Bučar večkrat nagrajen, med drugim z najvišjim priznanjem Občine Šentjur, Ipavčevo plaket, najvišjim priznanjem Mesta Šentjur, kipcem sv. Jurija, in posebnim priznanem Slovenskih železnic, ki mu ga je izročil takratni generalni direktor mag. Igor Zajec. Priznanja je prejemal tudi še v časih nekdanje skupne države in Jugoslovanskih železnic, ko so mu vodilni naklonili medaljo dela.

## Jožica Kristan Filič – namestnica vodje muzeja

V Šentjurju in bližnji okolici je veliko železniških navdušencev. Tesno ob strani vodji muzeja stoji Jožica Kristan Filič, doma iz Šentjurja, ki se dobro zaveda,

po končanih obiskih Mihael in Jožica pogovorita o skupini, ki jih je obiskala, in nenehno poskušata najti način, kako bi obiske v muzeju še dodatno izboljšala.

## Muzejska in postajna zgradba

Obiskovalci lahko v muzeju natančno izvedo, kako se je razvijala železnica na Štajerskem, kako so tedaj živeli železničarji in kaj so potrebovali pri svojem delu. Muzej Južne železnice v Šentjurju je bil odprt leta 2000, v obnovljeni kretniški postavljalnici št. 2. Odprla sta ga takratni minister za promet Anton Bergauer in župan mesta Šentjur Jurij Malovrh. Osrednji prostori muzeja pa so bili urejeni nekoliko pozneje, leta 2006, v transportnem skladišču, ki so ga čudovito preuredili za nov namen. Že takoj po odprtju leta 2000 pa so bili urejeni muzejski eksponati na prostem, ki jih lahko občudujemo še danes. V bližini železniške postaje stojijo

da je z učinkovitim vodenjem muzeja ogromno dela in je pomoč vedno dobrodošla. Jožica je zaposlena na Slovenskih železnicah in so ji železniške teme blizu tako službeno kot tudi v prostem času. Tudi sama je velika navdušenka nad železniško zgodovino in se zaveda pomembnosti in teže dela, ki ga v muzeju opravljata z Mihaelom. Vodenje in razlaganje detajlov iz bogate železniške zgodovine opravlja z velikim ponosom in navdušenjem, kar izvira tudi iz ogromne količine znanja o zgodovini železnice na Štajerskem. Bolj intenzivno je začela z muzejem sodelovati leta 2012, na povabilo vodje muzeja Mihaela Bučarja. Kot rada pove, so obiskovalci tisti, ki dajo tistemu, ki dela v muzejski dejavnosti, še dodatni zagon. Način dela v muzeju v Šentjurju je namreč tak, da se





signalne in progovne naprave, progovni vozički in parna lokomotiva, napajalnik za vodo za parne lokomotive. Leta 2011 so nad lokomotivo postavili novo strojno lopo, da je bolj zaščiten pred vremenskimi vplivi.

Muzej Južne železnice Šentjur je postavljen v obnovljeni železniški zgradbi, ki izvira iz časov, ko je po progi Gradec-Celje pripeljal prvi vlak. Šentjur je dobil železniško postajo že na začetku železniške poti v Sloveniji, ko so gradili glavno progo med Gradcem in Celjem. Na postaji so železničarji pričeli z delom takoj ob odprtju celotnega odseka, v prvem delu leta 1846. Zgradba je tudi spomeniško zaščiten.

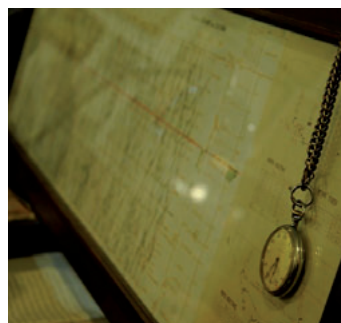
Muzej vseskozi tesno sodeluje z lokalno skupnostjo, Muzejem novejšje zgodovine Celje, Zgodovinskim arhivom mesta Celje in Maribor, tehničnim osebjem Slovenskih železnic, Službo za gradbeno dejavnost Celje in Službo za EE in SVTK Celje ter s številnimi drugimi organizacijami in društvi v občini Šentjur in zunaj nje.

### Ura v pisarni muzeja

V pisarni muzeja visi ob oknu, ki gleda na železniške tirne, posebna kovinska okrogla

ura z rimskimi številkami. Zaradi obilice zanimivih predmetov, ki so skrbno postavljeni v pisarni, jo skoraj lahko spregledaš. Ura pa ima zelo zanimivo zgodbo. Visela je v hodniku stare mariborske postaje med 2. svetovno vojno.

Ko so zavezniška letala bombardirala Maribor, je železničar



z meljskega hriba, sprevodnik na tamkajšnji postaji - ko je slišal alarm in brnenje letal - stekel na postajo po svoje službene pripomočke, spotoma snel z zidu tudi to uro in jo odnesel domov.

Nekaj minut za tem je bila mariborska postaja skoraj popolnoma porušena. Potomci železničarja so uro prinesli v šentjurski muzej.

### Postavitev muzejske zbirke

Osrednji muzejski prostor je razdeljen na več delov. V delu muzeja ob postajni zgradbi sta z edinstvenimi predmeti, kot pred dobrimi sto leti, popolnoma opremljena prometni in brzojavni urad. V brzojavnem uradu si lahko obiskovalci ogledajo, kako so železničarji komunicirali in kakšne naprave so pri tem uporabljali. Tam so nameščeni stari telefonski aparati, centrala in poleg čudovitih eksponatov še popolnoma delujoča Morsejeva brzojava. Vse je podprto s slikami osebja, ki je nekdaj to službo tudi opravljalo, ter tudi s številnimi predpisi, telefonskimi dnevniki ... V prometnem uradu, v katerega vstopimo iz brzojavnega, je za prometniško mizo postavljena lutka prometnika v železničarski uniformi iz let kmalu po 2.

svetovni vojni. Ko smo se to dopoldne srečali z gostiteljema, Jožico in Mihaelom, sta nas tudi onadva pričakala v prav takih, skrbno urejenih uniformah. V prometnem uradu je poleg vsega prometnega prikazana tudi transportno komercialna služba, ki je bila na vmesnih postajah vedno v rokah službojočega vlakovnega odpravnika (potniška in blagovna blagajna). Utrinke iz železniškega življenja pa lahko spoznamo tudi v naslednjem prostoru muzeja, kjer je skrbno urejenih, okvirjenih in pod steklom, prek dva tisoč fotografij. Med drugim so fotografirane številne generacije železniških prometnih, strojevodskih šol skozi čas (Be-

ter sodelovanja s Turistično informacijskim centrom občine in drugih destinacij se na leto v muzeju zvrsti več tisoč obiskovalcev. V sklopu muzeja prirejajo tudi druge prireditve, kajti v spodnjih prostorih pod muzejem delujeta tudi dve odlični društvi – Vinogradniško društvo Šentjur in Društvo Večno mladi – cestni starodobniki – kolesarji, motoristi in avtomobilisti. Povezati vse to, je bila želja skrbnika muzeja, ki se je tudi uresničila. Muzej privablja široko paleto gostov, kar Mihael Bučar in Jožica Kristan Filič rada predstavita s svojo knjigo vtisov obiskovalcev, ki je shranjena v pisarni muzeja.



ograd, Subotica, Pulj, Kastav, Maribor ...), prav vse železniške postaje štajerskih železnic, kurilnica in železniške delavnice Maribor, vse vrste parnih lokomotiv s strojnimi osebji in še mnogo drugih znamenitosti, kot npr. železniške godbe, športne sekcije, zaprisege železničarjev skozi čas, ročno napisani življenjepisi ...

### Obiskovalci

Število gostov, domačih in tujih, iz leta v leto narašča. Čedalje več je tudi otrok osnovnih in drugih šol, ki se na veliko veselje Mihaela pripeljejo z vlakom. Zaradi čudovitih eksponatov in tudi dobrega vodenja

### Epilog

Muzej in njegova zbirka sta zelo pomembna dela ohranjanja kulturne in tehnične dediščine v teh krajih. Svojo edinstvenost muzej kaže tudi z zgodovinsko železniško zbirko, ki je zanimivo štajerskega pridiha. Železnica je resnično pomembno zaznamovala razvoj in ponekod popolnoma spremenila utrip krajev. Tako se je zgodilo tudi v Šentjuru, in to vsaj dvakrat, prvokrat leta 1846 in naslednjič leta 2000 z odprtjem zares čudovitega muzeja ob železniški postaji.

Foto: Sebastijan Černek



## Na festival Nostalgija z reaganom

Ljubitelji lokomotiv smo se osmega junija udeležili festivala Nostalgija v avstrijskem Semmeringu. Letos namreč tamkajšnji Muzej južne železnice praznuje desetletnico. Hkrati je preteklo že 160 let, odkar so odprli eno izmed najzahtevnejših gorskih

prog na svetu, progo čez Semmering. Avstrijske železnice so to častljivo letnico praznovala s parado lokomotiv. Pred dvema letoma smo se podobne parade udeležili s kenedijem (661 032), tokrat pa smo tja odpotovali s reaganom (664 103). Na paradi

so bile predstavljene parne, dizelske in električne lokomotive. Vsekakor je največ zanimanja ljubiteljev požel naš reagan in madžarski Nohab. Vse lokomotive so bile najprej razstavljene na muzejskih tirih, predstavili pa so jih tako, da je vsaka loko-

motiva zapeljala na okretnico, kjer so jo opisali in večkrat zavrtili. Vsem, ki se slovesnosti niste udeležili, pa jo predstavljamo v nekaj fotografijah.

Besedilo in fotografije:  
Josip Orbanić



Vlak je odpeljal iz Maribora.



Obnovljena postaja Gradec



Reagan na okretnici



Strojno osebje



Parne, dizelske in električne lokomotive na paradi



Madžarski Nohab

# Mednarodno srečanje planincev železničarjev na Vogarju



Med 21. in 22. junijem je planinsko društvo Železničar Ljubljana v Kosijevem domu na Vogarju organiziralo mednarodno srečanje planincev železničarjev. Letos se lahko pohvalimo z rekordnim številom udeležencev. V Triglavski narodni park smo privabili 85 planincev iz PDŽ Gospić, PDŽ Zagreb, PSKŽ Srbije in prvič tudi iz planinskega društva Lokomotiva iz Budimpešte.

Prvi dan so se udeleženci povzpeli na planino Vogar, visoko 1054 metrov, preostanek dneva pa so namenili druženju in družabnim igram. Največji navdušenci nad gorami so dolg junijski dan izrabili za sprehod do razgledne točke, kjer so bili nagrajeni z enkratnim razgledom na Bohinjsko jezero in okoliške vršace.

Nedelja je bila namenjena pohodu, ki so ga vodili naši izkušeni vodniki. Goste so vodili na Planino jezero, Viševnik, Pršivec čez planino Hebet in mimogrede še na ogled slapu Suha. Vreme nam je bilo ta dva dneva naklonjeno, zato so bili razgledi z gora resnično čudoviti.

Utrujeni, a zadovoljni so se nam gostje zahvalili za organizacijo srečanja. Navdušeni nad tem, da so lahko spoznali prelep košček sveta, so nam zatrdili, da se zagotovo vrnejo.

Dare Oblak, PD Železničar



# S kolesom po dolinah čudovitih Dolomitov

E1 – Lunga via delle Dolomiti (Dolga pot čez Dolomite) – je zagotovo ena najlepših kolesarskih poti v Alpah. Med drugim tudi zato, ker je nezahtevna in na relativno kratki relaciji (70 km) med Dobbiacom (Toblach na Južnem Tirolskem) – Cortino d'Ampezzo in Calalzo di Cadore brez pretiranih telesnih naporov ponuja vrhano mero naravnih lepot in rekreativnih užitkov.

Seveda tudi tokrat ne bo šlo brez železnice! Kolesarska steza je namreč speljana po opuščeni trasi nekdanje ozkotirne proge čez Dolomite. Če je koga morda vznemiril podatek – 70 km – naj ga pomirim, da se na koncu poti, sicer res prijetno utrujen, skoraj vsakdo vpraša: »Ali je tega kolesarskega veselja res že konec?«



## Dolga pot ... do dolge poti

Reportaža, ki je pred vami, z novo idejo ponuja odlično kolesarsko atrakcijo. Pa zajahajmo naše dvokolesne konjiče!

Čaka nas časovno naporen, a obenem zelo zanimiv, atraktiven, čeravno ne pretirano zahteven kolesarski podvig – kolesarjenje pod najbolj mar-

kantnimi vrhovi mogočnih Dolomitov – imenovan tudi Lunga via delle Dolomiti.

A glej ga šmenta, ko pa je do te res čudovite poti tako dolga ... železniška pot! Najprej iz Gorice do Jesenic, nato z regionalnim vlakom ÖBB skozi Karavanški predor v Avstrijo do Beljaka in nato naprej mimo Špitala ter Lienza vse do končne postaje Innichen oziroma San Candido na italijanski strani.

Za nami bo okrog sedem ur vožnje in postankov ... Zato vam tokrat izjemoma priporočam, da se na pot raje podate z avtom ali kombijem/minibusom, če se boste ture lotili skupinsko. Po avto, ki ga pustite na izhodiščni točki, se namreč iz katerega koli kraja na trasi kolesarske poti vrnete s posebnimi avtobusi, ki v sezoni večkrat na dan vozijo prav za potrebe prevoza kolesarjev. Še bolje pa je,

kolega Aleks in upokojeni prometnik Zdravko, se je v ranem jutru na pot podala z vlakom ter po sedmih urah »sita cijazenja« dosegla obmejno postajo Innichen – San Candido. Že prvi vtis, ki ga ponudi ta kraj, daje slutiti, da smo prispeli v turistično visoko razvito pokrajino Južne Tirolske, ki sicer že leži v Italiji. Številne turistične table in kažipoti nakazujejo, da je poskrbljeno za vse, ki jim kateri koli izmed načinov rekreacije v prelepi gorski naravi pomeni sprostitiv. Kronski športi pa so vendarle kolesarjenje, tek na smučeh in pohodništvo. Innichen – San Candido je tudi začetna postaja odlično zasnovane R1 – Dravske kolesarske poti, ki se z dolžino prek 380 kilometrov razteza vse do Maribora. Več kot omembe vredna pa je tudi kolesarska pot po Pustriški dolini, kjer se po sanjsko odlično urejenih stezah lahko pripeljemo mimo smučišč pod Kronplatzom, Brunicom in Brixnom, vse do Brennerja na severu ali Bolzana/Bozna in Gardskega jezera na jugu. Iz lastnih izkušenj lahko zatrdim, da so to fantastične kolesarske trase, a o tem morda kdaj drugič. Kraj je obenem tudi razvodnica vodá, ki se odtekajoče proti vzhodu izlivajo v Črno morje, odtekajoče proti zahodu pa v Sredozemsko oz. Jadransko morje. Nas pa je pot po Pustriški dolini (Pustertal) vodila do bližnjega Tobblacha-Dobbiaca, ki leži na nadmorski višini 1.210 m. Od tu smo zavili »v odklon«, ki nas je usmeril v dolino med vršace mogočnih Dolomitov – na kolesarsko stezo E1.

## Proga za vojaške potrebe

V »odklon«? Je mar res spet nekaj zadišalo po železnici? Bo

držalo! Tudi ta čudovita kolesarska pot je speljana po trasi opuščene ozkotirne železnice skozi Dolomite. Nekaj stavkov o železniški preteklosti te razgledne proge gotovo ne bo odveč, čeprav njena preteklost spet – žal – korenini v 1. svetovni vojni, od začetka katere prav letos mineva natanko sto let. Ob tem mi ne zamerite zelo osebne pripombe, ampak ... Ali je res treba nekaj zgraditi najprej zato, da se bo uničevalo, pobijalo, zavojevalo ... ne pa za Človeka in prvenstveno njegove koristi ter predvsem povezovanja, ne pa razdvajanja in sovraštva med narodi? Kljub vsemu tehnološkemu napredku se civilizacijsko žal nismo kaj prida razvili. Tudi ta proga je torej nastala kot plod vojaških zahtev, čeprav so civilni idejni načrti zanjo segli v drugo polovico 19. stoletja. Načrt za ozkotirnico je bil potrjen sicer že leta 1905, a dejansko izvedbo so narekovala šele potrebe oskrbovanja italijanskih in avstro-ogrskih frontnih linij. Tako so ozkotirno progo iz Callaza di Cadore do Cortine d'Ampezzo začeli graditi vojnege leta 1916 izključno za oskrbo italijanskih vojaških enot. Na nadaljnjo gradnjo proge je vplival famozni avstro-ogrski preboj pri Kobaridu, ki je frontno linijo pomaknil globoko v italijansko notranjost. Gradnjo proge do Tobblacha/Dobbiaca so nadaljevali Avstrijci in jo seveda izkoristili za svoje potrebe. Proga je po koncu prve svetovne vojne nekaj let samevala.

## E viva – Lunga via delle Dolomiti!

Poleti 1921 so italijanske oblasti železnico z medtirno razdaljo 950 milimetrov ponovno usposobile za promet.

da voznik, ki sicer ne bo kolesaril, vozilo pripelje na končno točko.

## Postaja Innichen – San Candido

Naša skupina novogoriških strojevodij – kolesarskih zanesenjakov, ki sta se nam tokrat pridružila še naš zvesti divaški

Vleko so opravljali z avstro-ogrskimi parnimi lokomotivami, ki so Italiji ostale kot vojni plen. Naslednjo razvojno stopnjo je proga doživela leta 1929, ko so jo elektrificirali in posodobili. Promet, zlasti potniški, je razcvet doživel leta 1957, ko so se v Cortini d'Ampezzo odvijale zimske olimpijske igre. Na dan se je z vlaki prepeljalo tudi do 7000 potnikov, a ko so Cortino zapustili še poslednji tekmovalci in turisti, je to pomenilo postopni, a dokončni zaton Dolomitske železnice. Zime z vse prej kot prizanesljivimi količinami snega so povzročale velike težave in terjale dodatne vzdrževalne stroške. A tudi huda nesreča, ki se je zaradi iztirjenja ter prevrnitve vagona pripetila leta 1961 in terjala dve žrtvi, 27 potnikov pa je bilo ranjenih, je pripomogla k temu, da so še istega leta med Dobbiacom in Cortino vlake nadomestili avtobusi. Maja 1964 pa je iz Cortine proti Calalzu odpeljal še zadnji tramvaju na las podoben modro-beli elektromotorni vlakec.



Mnogi še danes obžalujejo, da so dolomitsko progo ukinili, saj bi danes lahko ponovno pomenila pomemben del turistične ponudbe. Se ob tem morda spomnite kakšnega podobnega nesmiselnega početja pri nas (Planiška proga)? Železniške naprave so odstranili. V spomin na progo so ostali le še predori in mostovi ter postajna poslopja, ki so tudi danes večinoma skrbno negovana. Kmalu po zaprtju so v zimskih mesecih na trasi proge začeli urejati smučarske tekaške proge. Sneg navozijo in steptajo tudi v predorih, ki so seveda razsvetljeni. V smučini

so tekači kot kakšni vagončki na tirih in veselje je spričo sanjske narave popolno. V poletnih mesecih pa vlake zamenjajo kar kolesarji. Železnica je še vedno zelo živa tudi v zavesti lokalnega prebivalstva. Lastniki ali najemniki nekdanjih postajališč med seboj kar tekmujejo, katera hišica bo imela lepše urejeno okolico. Pravcata paša za oči! Na temo železnice imajo v nekaterih hišah razstavljene tudi zasebne zbirke. Vse to seveda izdatno pripomore k polnjenju turističnega lončka, če že ne kar lonca ... Iz te zgodbe bi se tudi mi lahko kaj naučili – pa nikar tega, kako proge ukinjati! Pač pa, kako naše – (žal!) – ukinjene trase vendarle spremeniti v privlačne in donosne turistične atrakcije. In tako Dolomitska proga nekako še vedno živi tudi danes – »E viva! Lunga via delle Dolomiti!«.

### Mimo jezer in mogočnih vrhov

Kaj kmalu, ko se trasa odcepi od Dobbiaca, nas trdno zglajena peščena pot pelje mimo jezera Lago di Dobbiaco. V sezoni in ob koncih tedna je sprehajalcev ob jezeru veliko, zato pozornost pri vožnji ne bo odveč. Pa tudi kakšna krava se odloči, da bo pašo preizkusila onkraj kolesarske steze. Prav debelo nas pogleda, nam pa se občudujoč pogled ustavi – ne na kravjih rogovih – pač pa vrhovih Tre cime, ki se levo nad dolino bohotijo v nebo.



»Fotostop« pred maketo gora, na kateri so nazorno predstavljeni najatraktivnejši plezalni pristopi, je skoraj obvezen. Odlično razpoloženi smo pozirali pred mogočno naravno kuliso, nato pa pot nadaljevali kar po suhi strugi široke hudo urne reke. Ob tem naj navedem zelo pomemben podatek, da je za to turo primerneje vzeti »gorca« ali trekinga, morda tudi navadno mestno kolo. Če je kdo izmed bralcev zagrizen »specialkar«, pa se lahko pelje po bližnji, bolj ali manj vzporedni državni cesti, a bo žal prikrajšan za marsikatero lepo naravno doživetje.

Trasa je speljana tudi skozi gozdove iglavcev in se ves čas skoraj neopazno vzpenja. Porušenemu mostu se izognemo po bližnji »obvoznici«, ki se strmo spusti in zopet kratko strmo vzdigne na staro traso proge. Kot bi mignil, je za nami petnajst kilometrov poti, čeprav na

nekaterih odsekih proga doseže vzpon tudi do 35 %. Naenkrat zagledamo prelaz Cimbanch, ki je s 1530 metri nad morjem tudi najvišja višinska točka trase. Kaj? Ali smo že na vrhu? Kar ne moremo verjeti, da je poleg petnajstih dolžinskih kilometrov za nami premaganih tudi nekaj čez tristo višinskih metrov. Klepet, smeh in čudovita narava so pripomogli, da je sleherni trud pozabljen. Kaj pozabljen – še zaznati ga ni bilo!

Prijazno gostišče vabi s ponudbo slastnih njokov ali »pašte«, prelite s slastnim divjačinskim golažem ... Mnjam! Toda mi smo se odločili, da se »podpremo« v Cortini. Zopet zajahamo naše konje in skozi gozd oddrvimo naprej. Kot iz pravljice o Janku in Metki se v daljavi sredi gozda s strmima stolpčastima strehama pojavi postajališče Ospitale. Gostoljubno (tudi v dobesednem prevodu imena) – ni kaj! No, pogled od blizu pove, da je arhitekturno idilo zapuščene postajice, ki je zgrajena »sredi ničesar«, že doobna načel čas, a je še vedno dovolj privlačna, da se ob njej slikamo.

### »Gas« proti Cortini d'Ampezzo

Pred nami je skoraj osemsto »višincev« spusta. Komaj dobro zapustimo gostoljubno postajico, že nas sprejme hlad predora zanimivega hruškastega preseka. Iz visokega stropa svetijo žarnice in solidno osvetlujejo vozišče.



Zopet v predor, pa na most in spet v predor. Sledi jeklena palična konstrukcija mostu Felizon, ki se drzno vzpenja kar 40 metrov nad istoimensko reko.

Globoko spodaj se zelena voda šumeče prebija skozi ozek kanjon. Sledi predor, nato še nekaj vijug mimo betonskih galerij, ki so nekoč progo varovale pred uničujočimi plazovi. Makadam je dober, zglajen in ne pretirano »šodrast«, hitrost solidna ... Čudovita panorama mogočnih gora nas za nekaj minut kar priklene nase ... Ustavimo se in občudujemo pogled na Marmolado, Monte Pelmo, Civetto.

Nakar idilo prekine in »švisss...« mimo nas zdrvi kolesarka v tesno oprijetem dresu. Ampak hitrost, s katero se je to zgodilo... Oooo, pa saj ne more biti res, da bi nas »b..a« takole prehitela!?!? Še preden smo dobro dojel, kaj se je pravzaprav zgodilo, je bila vsaj dvesto

metrov mimo nas. Zajahamo in gas za njo! Pa nam je deklina dala popra! Kadilo se je za nami, še bolj pa za njo! Verjeli ali ne, ampak vozila je res profesionalno dobro! Gonila je tako divje in tehnično dovršeno – pa tudi estetiki ni bilo kaj očitati ..., da smo jo šele nekaj sto metrov pred Cortino komaj komaj ugnali v kozji rog. Če bi pri tisti hitrosti padel »v objem« kakšni smreki ob poti, bi bil poljubček gotovo smrtonosen ...

Po vratolomnem divjanju smo v »predmestju« Cortine vzorno upočasnili hitrost in kot kakšen ponosen EC počasi »uvozili na prvi tir« nekdanje železniške postaje Cortina d'Ampezzo.

Postajnega poslopja zaradi značilne arhitekture ni mogoče zgrešiti, v njem pa danes domujejo trgovine in restavracije ter turistične pisarne. Obsežen prostor, kjer so nekdanji tiri, je preurejen v avtobusno postajo.



Slastna italijanska »pašta«, zalita s pivom, se je več kot prilegla. Bili smo na polovici lahkotne, a zelo zanimive in doživljajev polne kolesarske ture.

#### Sodobna kolesarska steza v tesen korak s turizmom

Okrepčani smo pot nadaljevali proti Calalzu di Cadore. Od tu naprej je kolesarska steza

ponudbo. Če naj ostanem zgolj pri opisu kolesarske poti, lahko mirno rečem, da predstavlja »jagodo« na vrhu panoramskeo-turistične torte. Tudi za varnost je odlično poskrbljeno. Kolesarska steza je ves čas ločena od cestnega prometa. Vsi mostovi so zaščiteni z ograjami. Nekateri najbolj izpostavljeni in ostrimi deli ob poti so odeti v zaščitno peno (kot npr. na smučičih), predori so suhi in dobro osvetljeni.



večinoma asfaltirana in vzorno urejena.

Tudi objekti na nekdanji progi in ob njej so bolj dovršeni in ohranjeni. Kako pomemben segment turizma predstavljajo kolesarji, je razvidno z domala vsakega detajla ob slikoviti poti. Vse je urejeno, čisto, prijazno in vabljivo.

Nekdanja železnica se krajinsko odlično staplja v celostno podobo doline. Gotovo pa je celosten tudi turistični pristop, ki zaokroža celetoletno turistično

ščih), predori so suhi in dobro osvetljeni.

Narava razsipa z vabljivimi pogledi na mogočne vršace, zasanjane gorske pašnike in gozdove, ki se jim kolesar vseeno lahko lažje posveti, če le nekoliko upočasnimo tempo. Le tu in tam kakšnega od sprehajalcev narava tako prevzame, da vsa steza postane »njegova«. Lahkotno kolesarjenje ne pomeni le rekreacije, pač pa tudi sprostitve duha in zlitje z neokrnjeno naravo.





Ostro koničasta streha nekdanje postaje San Vito di Cadore je skoraj bolj podobna kakšni kitajski pagodi. Pred lično urejeno postajico se nahaja info-tabla z nekaj zanimivimi fotografijami in zgodovinskimi podatki o nekdanji železnici.

Pravzaprav je krajevnim imenom tudi vseh naslednjih postaj Borca, Vodo, Venas, Valle, Tai in končni postaji Calalzo dodan

»gumi defekt«, tako da se nam je na koncu že presneto mudilo in na postajo v Calalzu smo vsi močno upehani pridrveli minuto pred odhodom vlaka ..., ki pa ga ni bilo! Zaradi del na progi je bil organiziran nadomestni avtobus. In res je pred železniško postajo pripravljen na odhod čakal velik bus »triaksar« ... Poln potnikov in prtljage – nas pa šest kolesarjev! Ko nas je šo-



»di Cadore«, zgodovinsko ime, po katerem je poimenovana tudi obsežna dolina.

#### V bitki! Bitki s časom ...

V sklepnem delu članka seveda ne bo govora o kakšni bitki iz prve svetovne vojne, ki je tudi te kraje krvavo zaznamovala. Dan je kar prehitro mineval in ob 16.30 bi že morali biti na vlaku, ki bi odpeljal iz Calalza proti Bellunu ter naprej Trevisu in Gorici. Vmes smo imeli še

fer zagledal, je pričel viti roke izza volana: »Ma ragazzi!!! Non va! E gia tutto pieno!« (Ne bo šlo fantje! Je že vse polno!). Pojasnil sem mu, da o tej neljubi spremembi nismo bili obveščeni in da imamo iz Belluna vezo za naprej. Naši zaprepadeni in zaskrbljeni pogledi so bili očitno dovolj, da se nas je usmilil in odprl prtljažna vrata mogočnega »bunkerja« v avtobusu. Sledilo pa je novo neprijetno presenečenje. V prtljažniku je bilo že vse polno kovčkov, nahrbtnikov in

potovalk ... Zmajeval je z glavo in vzdihoval, mi pa smo se hipoma lotili demontaže obročev s koles. Potniki so z zanimanjem opazovali, kako se bo zgodba končala. Nam pa (žal!) še na kraj pameti ni prišlo, da bi naredil par fotografij. »Samo še naš Dolfe je manjkal, ‚klel‘ bi na vse pretege, da bi nas šofer še v avtobus ne vzel!« sem ob misli na našo goriško »kolesarsko maskoto« navrgel našim fantom in tako skušal razbliniti napeto ozračje. No, pa smo kot dobro

janske pršutarne San Daniele ter na vlaku priredili pravcato pojedino. Pa tudi žejen ni ostal nihče, za kar smo poskrbeli z ustreznimi količinami piva. Nekoliko utrujeni, a več kot dobre volje smo s šalami in obujanjem spominov krepko skrajšali dolgočasno vožnjo po ravninskih progah Veneta ter Furlanije Julijske krajine.

Z neljubo, a srečno končano avtobusno prigodo, ki pa je konec koncev popestrila celotno dogajanje, se je sklenila sicer



uigrana ekipa Festine k sreči le nekako »stlačili« v prtljažnik vsa razdrta kolesa ter se povzpeli v avtobus. Pošteno nam je odleglo, ko so vrata naredila »psst« in se tesno zaprla za nami ... V nasprotnem primeru bi morali odkolesariti še dodatnih 40 km. To sicer ne bi bil prehud zalogaj, toda v Gorico bi prišli, ko bi bila ura že čez polnoč.

V Bellunu smo si v trgovini nabavili sveže pečeni kruh ter odličan pršut iz priznane itali-

odlična kolesarska avantura. Zato pa vam tokrat izjemoma svetujem, da se nanjo raje odpeljete z avtomobilom. Tako ne boste ujetniki časa in ura ne bo tiktakala kot peklenski stroj, ter vam kratila časa za užitek na kolesarjenju po Dolomitih. Pa srečno!

*Če želite dodatne informacije, lahko avtorju pišete na e-naslov: [erwin.sorc@siol.net](mailto:erwin.sorc@siol.net)*



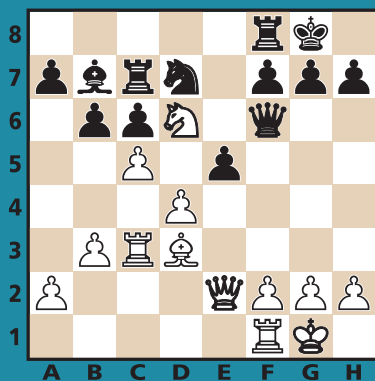
### ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

#### Primer 47

Črni upa, da bo z osvajanjem središčnega prostora na šahovnici aktiviral slabo postavitev svojih figur na daminem krilu, vendar na potezi je beli, ki neubranljivo izvede odločilni napad.

#### Sz. Toth : Szigeti (Budimpešta, 1946)



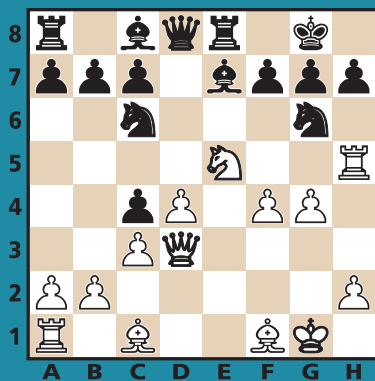
#### Rešitev:

1. Lxh7+ Kxh7 2. Th3+ Kg8 3. Dh5 Dh6 4. Sf5 Dxd5 5. Se7+ Kh7 6. Txh5#

#### Primer 48

Nič hudega sluteči črni je z jemanjem skakača dxc4 razmišljal samo, kako bo z lahkoto izkoristil materialno prednost v končnici. Toda le kako se je uštel, mu je beli nakazal že s prvo potezo nadaljevanja partije.

#### Fox : Bauer (Washington, 1901)



#### Rešitev:

1. Dxc6 hxc6 2. Lxc4+ Kf8 (2...Kh8 3. Sxc6#) 3. Sxc6+ hxc6 4. Th8#; 1...h6 2. Dxf7+ Kh8 (2...Kh7 3. Txh6+ Kxh6 4. Dg6#) 3. Txh6+ gxc6 4. Sg6#; 1...Lf6 2. Dxf7+ Kh8 3. Sg6#; 1...Sxe5 2. Dxc7+ Kf8 3. Dh8# 2. Sxc6 fxc6 3. Lxc4+ Kf8 4. Th8#

## Nadaljevanje cikla Slovenskih železnic po poletnem premoru

Po poletnem premoru – če lahko tako imenujemo deževno obdobje za nami – se je s sedmim turnirjem nadaljeval največji šahovski cikel v Sloveniji. Tradicionalno je na septembrskem turnirju v primerjavi z drugimi turnirji cikla najmanj udeležencev. Tudi letos je bilo tako. Na prvo septembrsko soboto jih je prišlo

56, kar je za več kot dvajset manj, kot je letni povprečni obisk. Med udeleženci pa so bili prav vsi trije vodilni v skupnem seštevku, kot tudi oba najbolje uvrščena železničarja. Svoje druge zmage na četrtem letošnjem nastopu se je veselil mednarodni mojster Igor Jelen. V prvih osmih kolih je zmagal, nato pa - ko si je že zagotovil

prvo mesto - v zadnjem kolu remiziral. Lep nastop je uspel železničarju Nenadu Djekanoviču, ki je s 5,5 osvojene točke zasedel 16. mesto. S tem se je v skupnem seštevku čisto približal vodilnemu železničarju Nusretu Sivčeviću, ki je tokrat s 4,5 točke zasedel 28. mesto. Naslednji turnir bo 4. oktobra. Več o ciklu lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com).



Železničarja Nusret Sivčević (prvi levo) in Nenad Djekanović (drugi levo)

#### Vrstni red 7. turnirja:

1. Igor Jelen, 8,5 točke, 2. Dušan Zorko, 7 točk, 3. Blaž Kosmač, 4. Luka Šolmajer, 5. Zlatko Jeraj, 6. Jože Skok, 6,5 točke, 7. Dušan Čepon, 8. Evald Ule, 9. Zuhdija Suljanovič, 10. Marjan Butala, vsi 6 točk.

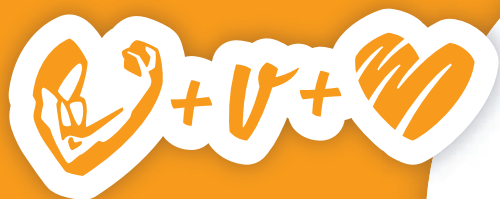
#### Skupni vrstni red:

1. Dušan Zorko, 630 točk, 2. Evald Ule, 569, 3. Dušan Čepon, 566, 4. Luka Šolmajer, 453, 5. Marjan Oberč, 446, 6. Dezider Ivanec, 444, 7. Zuhdija Suljanovič, 440, 8. Zlatko Jeraj, 437, 9. Boris Skok, 435, 10. Petar Djurič, 426 točk

## Sudoku

		3	8	2				
		6		1	9	5	7	
		8					6	
	5	2				8	3	
	9					4		
	7	4	5	8		2		
				3	2	6		

9							4	7
8					6	1		
	5		3	2				
	2		8		9	7		
		4				8		
		1	2		3		5	
				8	7			9
			8	1				2
6	7							1



**SREDIŠČE  
VITALIS**  
*prostor gibanja  
in ustvarjalnosti*

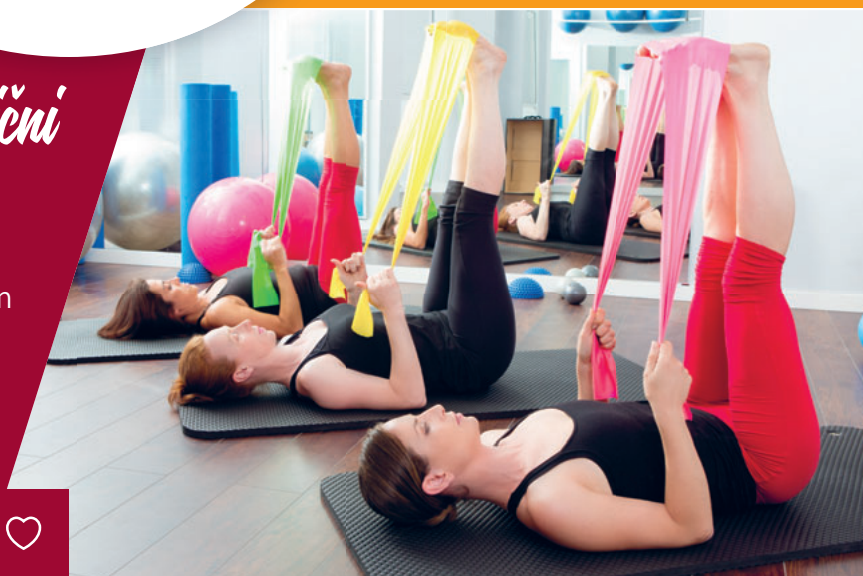
*Vzemite si čas  
zase in spoznajte  
utrip središča  
Vitalis!*

N Hladilniška pot 28  
1000 Ljubljana  
E info@sredisce-vitalis.si  
W www.sredisce-vitalis.si

*Motivacijska ekipa trenerjev, odlični  
pogoji za vadbo, zajamčen uspeh!*

**Pomagamo** vam izbrati športni program, ob katerem boste uživali in obenem na učinkovit način krepili svoje telo. **Svetujemo**, kako izoblikovati in ohraniti zdrav življenjski slog. **Spremljamo** vaš napredek in se veselimo z vami.

Pridružite se nam v **središču Vitalis!**



*Izberite svojo obliko vadbe:*

- ✓ CrossVital
- ✓ Boot camp
- ✓ Trx
- ✓ Pilates
- ✓ Joga
- ✓ Senior
- ✓ Nosečke
- ✓ Individualna vadba z osebnim trenerjem



Odhod 17. pehotnega polka z ljubljanske železniške postaje leta 1914