

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



## **DAN SLOVENSkih ŽELEZNIC 2016**

170 let železnice v Celju  
Podelitev jubilejnih priznanj  
Koncert Gibonnija v Železniškem muzeju SZ

## **INTERVJU**

dr. Peter Verlič, direktor Prometnega instituta Ljubljana

## **AKTUALNO**

Elektrificirana proga Pragersko–Hodoš  
dr. Miro Cerar ter ministra Gašperšič in Počivalšek z vlakom med Divačo in Koprno

## **ZANIMIVOSTI**

Festival nostalgije 2016

## **INTERVJU**

Ivo Boscarol, direktor podjetja Pipistrel



GREM Z VLAKOM 

**V evropska mesta že od 9 €**



Slovenske železnice

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

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 12. 8. 2016.



1  
**Uvodnik**  
**Janez Krivec**  
Odgovorni urednik



Avtor fotografije:  
**Vid Ponikvar – Slovesnost ob 170-letnici železnice v Celju**



## Intervju

**dr. Peter Verlič, direktor Prometnega instituta Ljubljana**

2



## Aktualno

**Elektrificirana proga Pragersko–Hodoš**

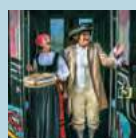
4



## Aktualno

**Predsednik vlade z ministroma z vlakom med Divača in Koprom**

6



## Zanimivosti

**Festival nostalgije 2016**

15



## Dan Slovenskih železnic 2016

16



## Železniška dediščina

**Tone Šuligoj: Oblačila smo imeli mnogokrat mokra, ali od dežja ali pa od potu**

30



## Intervju

**Ivo Boscarol, direktor podjetja Pipistrel: »Naravi smo ukradli to, česar nam ni dala – letenje – in zato je to droga, močnejša kot vsa priznanja in uspehi.«**

34

Na območju današnje Slovenije so se pred dobrimi 170 leti začele velike spremembe. To je bil čas, ko se je ob delih Franceta Prešerna, Janeza Ciglerja, Antona Martina Slomška in drugih začelo krepiti zanimanje za slovenska zgodovinska in jezikoslovna vprašanja. V Trbovljah, Zagorju in Hrastniku so začeli graditi prve premogovnike, v Ljubljani so leta 1834 dobili prvi parni stroj, začele so izhajati Kmetijske in rokodelske novice, obetal se je velik politični razvoj itn. Takrat sta bili najpomembnejši mesti v naši širši okolici še Trst in Gradec. Slovenski kraji ob progi pa so se začeli gospodarsko še bolj dejavno prebujati prav leta 1846, ko je prvi vlak pripeljal v Celje in nato pet let pozneje v Ljubljano. S tem sta se začeli močna industrializacija in modernizacija, spreminjati se je začela tudi sama družba in navade. Slovenski narod, ki si je v teh burnih letih oblikoval svojo identiteto, je bil končno tudi dobro prometno povezan z Evropo.

Železničarji se zavedamo izjemne vloge, ki jo je imel prihod prvega vlaka k nam, in zato to častljivo obletnico vsako leto tudi praznujemo. Avstrijska monarhija je sredi 19. stoletja spoznala, kako velik je pomen železnice, in je zato želela čim prej povezati Dunaj z glavnim pristaniščem monarhije, to je s Trstom. Graditev objektov, ki jih še danes občudujemo na progi, je bila izjemno zahtevna, vendar tudi hitra, z njimi pa so kraji ob železnici dobili izjemne možnosti za gospodarski razcvet. Pri svojem delu se tudi danes dobro zavedamo, da smo v sodobnem poslovnem okolju uspešni tudi zaradi trdega dela tistih, ki so gradili in ustvarjali železnice doslej. Z zavestjo in predanostjo železnice so železničarji vse od dneva, ko je pred 170 leti k nam pripeljal prvi vlak, postavljali temelje naših današnjih uspehov.

Evropska prometna politika že nekaj časa v ospredje postavlja razvoj železniške infrastrukture, in tudi na slovenskem železniškem omrežju poteka več obsežnih investicijskih projektov. Kot lahko preberete in vidite v tokratni Novi progi, smo v zadnjih mesecih pripravili številne prireditve in dogodke po vsej Sloveniji, s katerimi smo ponovno pokazali, kako močno je železnica vpeta v vse segmente slovenske družbe. Tako smo pomagali pri obnavljanju gozdov po katastrofalnem žledu, dodali pomemben kamen v mozaik slovenske turistične ponudbe v Bohinjski Bistrici, vladno ekipo peljali z vlakom po najbolj obremenjeni slovenski progi ... V začetku junija pa smo v Celju praznovali častljivo obletnico in odprli odsek novelektificirane proge med Pragerskim in Hodošem.

Vsi uspešno končani projekti in vse minule slovesnosti kažejo na dobro sodelovanje z državo. Očitno je, da so odločevalci razumeli, kako pomembno vlogo ima naše podjetje v Sloveniji, in so zato še bolj pripravljeni za dolgoročneše sodelovanje. To je nujno za razvoj Slovenije in njenega gospodarstva ter za razvoj skupine SŽ. Prečkajo nas ključni evropski transportni koridorji, in svojo izvrstno geografsko in prometno lego lahko učinkovito razvijemo le s sodelovanjem znotraj države in pravnimi poslovnimi odločitvami. Prihodnost Slovenskih železnic je dobro opisal generalni direktor Dušan Mes, ko je govor na celjski slovesnosti sklenil z besedami: »Za prihodnost Slovenskih železnic bo ključno, kako bomo investirali in kakšen bo naš razvoj. Imamo ambiciozne načrte in vem, da smo na pravi poti.«

In res je! Načrtujemo nakup novih vlakov, posodobitev obstoječih, izboljšanje informacijskih storitev, brezžični internet na vlakih, e-nakup vozovnic, vodenje integracije potniškega prometa v Sloveniji in veliko drugega. Za tovorni promet pa je v načrtih prodor na tuje trge. Da bi se še bolj razvijali, potrebujemo investicije v vagonne in vozna sredstva ter močne partnerje, ki obvladujejo mednarodne blagovne tokove.

Železničarji smo od nekdaj visoko cenili bogato železniško zgodovino v Sloveniji, in podjetja v skupini SŽ jo vse od prihoda prvega vlaka nadvse uspešno vpletamo v svoje delo. Da je to res, boste nedvomno začutili tudi ob prebiranju tokratne Nove proge.

Spoštovani bralci, želim vam prijetno branje!



NeTIRail-INFRA razvija in predstavlja tehnologije in najboljše prakse, prilagojene potrebam različnih železniških sistemov. Konzorcij sestavljajo upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki, kot tudi dobavitelji in raziskovalne organizacije.

**dr. Peter Verlič, direktor Prometnega instituta Ljubljana**

# »Smo institucija s tradicijo ter znanjem in imamo velike načrte za prihodnost!«

**Že več let uspešno vodite Prometni institut Ljubljana. Kako vi vidite njegovo vlogo v skupini Slovenske železnice?**

Prometni institut Ljubljana je nosilec razvojno-raziskovalne dejavnosti za vsa podjetja v skupini SŽ. Opravljamo še vrsto drugih nalog, vendar sta že od nekdaj raziskovanje in razvoj naši najpomembnejši vlogi. Podjetja v skupini Slovenske železnice nimajo več samostojnih služb za razvoj, temveč so te združene v Prometnem institutu. Naše poslanstvo pa je poleg omenjenega tudi, da za vse družbe v skupini spremljamo novosti na področju raziskav, se vključujemo v delovna telesa mednarodnih organizacij, prenašamo znanje, se povezujemo z drugimi institucijami itd. Prometni institut Ljubljana je močno vpet v tehnološki proces na Slovenskih železnicah, saj hočemo pomagati podjetjem v skupini SŽ in biti pri tem tudi kar se da praktični. Tu govorim o tem, da pri vsakem projektu, ki se ga lotimo, premislimo tudi, kako lahko naročnik – družba v skupini SŽ – z našo rešitvijo prihrani.

**Kako pa vašo vlogo razumejo v skupini SŽ?**

Pri železnicah so razvojne dejavnosti zelo povezane. Če razvijamo infrastrukturo, bo to vplivalo seveda tudi na potniški in tovorni promet. Vlogo instituta so v Skupini dobro sprejeli in z vsemi podjetji z gledano sodelujemo. Sodelujemo tako, da smo mi nosilci aktivnosti, na primer pri projektih NeTIRail-INFRA in Shift2Rail, pri tem pa nam podjetja v skupini pomagajo. Želimo biti sestavni del Skupine in se nismo nikoli videli drugače. Institut je tudi vedno bil pod okri-

ljem železnic, in s tem ko vsebuje tudi razvoj, je to še toliko bolj pomembno.

**Kako sodelovanje deluje v praksi?**

Institut se prijavi na razpis in nato se znotraj podjetja oblikuje skupina, ki vodi projekt. Družbe pa se vanjo vključujejo po potrebi. Pri projektu NeTIRail-INFRA na primer bomo opravljali meritve geometrije tirov, podjetja v skupini pa bodo sodelovala na različne načine, na primer tako, da bodo na določene vlake namestili merilno opremo. Ker je v projekt vedno vključenih več partnerjev, pa je po končanem projektu tudi referenca skupna, tako za Institut kot Slovenske železnice.

**Omenili ste, da se povežete tudi z drugimi institucijami, kako?**

Ko se na specializiranem trgu, na katerem delujemo podjetja, prijavljajo na evropske razpise, se morajo za projekte oblikovati mednarodni konzorciji. Prometni institut je že dovolj priznan, da nas na podlagi naših referenc vabijo v različne tovrstne organizacije. In tukaj moram pohvaliti svoje sodelavke in sodelavce, ki so bili že pred mojim prihodom zelo večji procedur pri prijavih na projekte, in so pri tem zelo uspešni. Uspešno smo sodelovali na šestih evropskih projektih do sedaj in tako načrtujemo nadaljevati še naprej.

**Omenili ste že dva projekta, pri koliko drugih ste še sodelovali?**

Sodelovali smo pri šestih evropskih projektih. Poleg tega pa smo na dveh projektih vključeni v programu Horizonta 2020, ki je največji evropski raziskoval-



dr. Peter Verlič – V inštitut sem prišel kot mlad inženir, in vesel sem da so lastniki vedno našli posluh, da je inštitut obstal.

ni in inovacijski program z več kot 80-milijardnim proračunom. Tudi zdaj, v finančni perspektivi 2016–2020, smo oddali prijave na osmih mednarodnih projektih, pri katerih sodelujemo v konzorcijih. Nenehno spremljamo vse razpise, domače in tuje. Glavni namen je, da pri razvojnih projektih Železnice dejavno sodelujemo.

**V prejšnji Novi progi smo pisali o projektu SEESARI, ki ste ga začeli prav vi. Zdaj pa dobiva veliko mednarodno veljavo.**

Res je, projekt SEESARI sem začel sam, na svojo pobudo in v sodelovanju z UIC. Zdaj se projekt razvija v omrežje povezav železnic JV Evrope.

**Kako in zakaj ste začeli?**

Ves čas smo ugotavljali, da med povezavami na območju Balkana, JV Evrope vlada praznina tako v evropskih dokumentih, kot tudi pri tem, da se železničarji ne poznamo dobro med sabo. Zato sem začel to povezovati. Tu sta mi občutno pomagala direktorica SŽ-Tovorni promet in direktor

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



Skupno podjetje Shift2Rail je javno-zasebno partnerstvo, namenjeno usklajevanju in upravljanju raziskav in inovacij Evropske unije (EU) v železniškem sektorju. Sedež ima v Bruslju, prizadeva pa si za izvajanje programa EU za raziskave in inovacije Obzorje 2020 (Horizon 2020), da bi se okrepila vodilna vloga EU na področju železniških tehnologij.

SŽ-Potniški promet. Temeljna zamisel je bila, da oblikujemo alianso, v kateri se bodo lahko povezovali ne samo železnice, temveč tudi univerze, instituti, industrija. Na tem območju je ogromno znanja in mladih ljudi, ki morajo najti priložnost na železnicah. Zamisel smo razvili pod okriljem UIC, ker je to naša stanovska organizacija. SEESARI bo tako ena izmed aktivnosti UIC-ja. Regionalni pisarni bosta pri nas in v Beogradu. Temeljni dejavnik SEESARI-ja so mreženje, razvoj in projekti. Dobre projekte moramo povezati, zanje dobiti ustrezna sredstva in jih nato tudi udejanjiti.

#### Kako pa je organiziran SEESARI?

Organizacija ima skupščino in sekretariat. UIC je pripravil strategijo, da sledi splošnemu razvoju železnic, Prometni institut pa je izdelal načrt dela na sedmih področjih, in sicer so to proge visokih hitrosti, potniški promet, razvoj regionalnih železnic, vozna sredstva, tehnični standardi, interoperabilnost in tovorni promet. Za vsako področje pripravljamo razvojne ideje. Pri delu o potniškem prometu pa se želimo razvijati tudi zato, ker je Prometni institut v konzorciju podjetij, ki se ukvarjajo z uvajanjem integriranega javnega potniškega prometa v Sloveniji.

#### To je eden izmed najpomembnejših projektov, pri katerih bodo imele Slovenske železnice ključno vlogo.

Tako je. Od domačih projektov moram omeniti uvajanje IJPP, saj smo v ta projekt vložili ogromno truda že pri njegovi pripravi in kompleksnih procesih javnega naročanja. To je eden večjih projektov, pri katerem sodelujemo v konzorciju podjetij. Projekt pa financira Ministrstvo za infrastrukturo.

#### Kaj natančno pri tem opravljate v Prometnem institutu?

Prometni institut je vsebinski nosilec. Pripravljali smo vse strokovne podlage za projekt, od predloga tarif, organizacijske po-

dobe bodočega upravljavca IJPP, do standardov dostopnosti. Ves vsebinski koncept smo pripravili v Institutu ter nato skupaj s tehnološkim ponudnikom oblikovali sistem delovanja nove enotne kartice.

#### Kakšni so roki pri projektu?

Rok za končanje projekta je konec septembra. Poleti bodo potekali pilotni projekti, med katerimi bomo testirali delovanje tehnologije. Formalno pa vodi projekt SŽ-Potniški promet in verjamem, da bomo na vseh testnih relacijah uspešni.

#### Kaj menite, da se bo spremenilo po uvedbi IJPP?

Z uvedbo integriranega javnega potniškega prometa se spreminja že sama temeljna filozofija potniškega prometa. Imam občutek, da smo do sedaj v javnem potniškem prometu malo pozabili na potnike, zdaj pa jih končno postavljamo v ospredje. Avtobus na primer ne bo peljal le, kot to ustreza prevoznikom, temveč bomo naredili ves sistem javnega prometa fleksibilen, takšen, da ga bo začelo uporabljati več potnikov. Najmanj učinkovito je, da na primer iz nekega kraja ob isti uri odpeljejo vlak, avtobus in mestni avtobus, nato pa dve uri potniki nimamo niti ene druge možnosti. Učinkovito uskladiti vozne rede pa je samo ena izmed težkih nalog. Študije in večina primerov namreč kažejo na to, da je z enotno vozovnico za vlake in avtobuse in primerno nizko ceno integracija velik uspeh.

#### Kako pa sodelujete pri projektu nakupa novih vlakov?

Poleg IJPP pa je za potnike izjemno pomembno tudi to, da na SŽ kupimo nove vlake. Pri tem projektu je Prometni institut sodeloval pri izdelavi dokumentacije, ki bo temelj za razpis in nakup vlakov.

#### Kaj je ključno za Prometni institut v 2016?

Pomembno je, da se uveljavimo na mednarodnem področju. Da postanemo prepoznavni, in

ena izmed ključnih dejavnosti pri tem je SEESARI. Ker je to projekt pod okriljem UIC, sta postala bolj prepoznavna tako Prometni institut kot tudi Slovenske železnice. Pri mednarodnih projektih pa bi omenil tudi projekt NeTIRail-INFRA, ki smo ga prijavi skupaj s SŽ-Infrastruktura. Tukaj gre predvsem za raziskave na področju novih tehnik, meritev geometrije, dinamike tira in s tem tudi načinov za racionalno načrtovanje vzdrževalnih del. To je tema, ki je izjemno pomembna za upravljavce infrastrukture in bo dobila mednarodno veljavo.

#### Kaj pa znotraj Slovenskih železnic?

Poleg že omenjenih IJPP in nakupa novih vlakov pa je zelo pomemben projekt uvedba elektronske voznoledne knjižice. Ta projekt je stekel in če bo vse, kot mora biti, bo z novim voznim redom, decembra, strojevodja namesto da bi gledal po papirjih, imel tablico in na voljo vse ustrezne dokumente. To bo precej olajšalo delo, hkrati pa bomo s tem v Skupini prihranili. Na področju infrastrukture pa bi omenil meritve dinamike tirov, ki jih opravljamo skupaj z Madžarskimi železnicami. Sodelujemo tudi pri projektu prenove informacijskega sistema, s čimer bomo pomagali Infrastrukturi, da bo še bolj učinkovito načrtovala dela na progi.

Zelo pomembno pa je tudi spremljanje voznega reda v realnem času in njegovo prilagajanje glede na ovire v prometu, kot so zapore, izredni dogodki. Prometnemu osebju, dispečerjem želimo pri njihovem delu pomagati s sodobnimi orodji. V letalskem prometu na primer že dalj časa obstajajo orodja, ki samodejno predvidijo morebitne izredne dogodke in oblikujejo ustrezne odzive nanje. Tak sistem načrtujemo še razviti, na podlagi dobrih praks.

#### Ekipa Prometnega instituta je razmeroma majhna, projektov pa imate očitno veliko. Kako to zmorete?

V Prometnem institutu nas je 24 in ta kolektiv je zelo homogen in predan nalogam, ki jih opravljamo. To je institucija s tradicijo in znanjem, ki ima mlajši in visoko izobražen kader. Mi smo res leto 2014 končali fantastično, 1,7 milijona evrov prihodkov imamo čez 400 000 evrov dobička. To bomo sicer težko ponovili, si bomo pa vsekakor še naprej prizadevali za čim boljše rezultate. Kmalu bomo praznovali tudi 50-letnico in imamo velike načrte za prihodnost.

#### Kako motivirate svoje zaposlene?

Pri delu so zaposleni v Prometnem institutu lahko precej samostojni in svobodni. Pravim jim, vi predlagajte, kako naj posamezne projekte organiziramo in vzpostavimo na vseh ravneh. Zaposlene spodbujam in jim pravim, vi ste tisti, ki boste projekt vodili, jaz pa vas bom pri tem ustrezno podprl in zagotavljal finančno in drugo podporo, ki je v domeni direktorja. Smo zelo fleksibilno podjetje in se o težavah, ki nastanejo, lahko pogovarjamo. Samostojnost pa je hkrati tudi velika odgovornost. Takšno samostojnost nam je zaupalo tudi poslovodstvo SŽ, in je to je velika odgovornost tudi zame.

#### V Prometnem institutu ste tudi začeli svojo poklicno pot. Kako gledate na to povezavo z železnico?

To je bilo moje prvo delovno mesto. V institut sem prišel kot mlad inženir in sem vesel, da so lastniki vedno našli posluš, da je Institut obstal do danes. Glavna nit, ki ga je ohranila, je bila povezava z železnico in projekti, ki jih je institut opravljal zanj, zato tega ne smemo pozabiti.

#### Kam pa vodi prihodnja pot Prometnega instituta?

Po mojem mnenju je lahko najboljša in najbolj učinkovita pot ta, ki smo jo že začrtali, to pa je komplementarna povezava med umeščeno instituta v skupino SŽ in dejavnim širjenjem naše vloge na trgu.

# Elektrificirana proga Pragersko–Hodoš

V petek, 10. junija, so v Murski Soboti pripravili slovesnost ob končanju projekta rekonstrukcije, elektrifikacije in nadgradnje železniške proge Pragersko–Hodoš, ki je pomenil še zadnji neelektrificirani del mediteranskega koridorja in železniške osi Lyon–Trst–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budimpešta–ukrajinska meja. Naložba v višini 465,5 milijona evrov je bila z 207 milijoni evrov sofinancirana iz Evropskega kohezijskega sklada.

Predsednik vlade dr. Miro Cerar je z ministrom za infrastrukturo dr. Petrom Gašperšičem slovesno odprl novo elektrificirano progo Pragersko–Hodoš. S slovesnostjo pa so tudi zaznamovali 15. obletnico ponovne vzpostavitve železniške povezave z Madžarsko ter 170. obletnico prve vožnje vlaka na slovenskih tleh.

## Ena od prednostnih nalog

Posodobitev železniške proge na odseku Pragersko–Hodoš je bila ena od prednostnih nalog pri vzpostavitvi konkurenčne železniške povezave z vzhodno Evropo.

V sklopu celotnega projekta 109 kilometrov dolgega odseka je bila poleg elektrifikacije uresničena še vrsta drugih projektov: ureditev 78 nivojskih križanj cest in železnic, ki so pomenili prometno varnostni problem, zgraditev 40 kilometrov povezovalnih cest, udejanjitev protihrupnih ukrepov s postavitvijo ograj, izvedba pasivne zaščite na posameznih

bližnjih stanovanjskih objektih ter rekonstrukcija postaj, postajališč in odsekov prog ter še nekateri drugi.

Koristi investicije bodo imeli tako prebivalci tega območja kot gospodarstvo celotne države. Prednosti projekta so predvsem, da bodo potovalni časi vlakov krajši, prihranjen bo čas udeležencev v cestnem prometu zaradi ureditve zunajnivojskih križanj cest z železnico ter s tem znatno povečana varnost in pretočnost v cestnem prometu, višja bo zmogljivost proge, prevoz pa bo potekal do okolja bolj prijazno. Elektrificirana proga pomeni, da bo na tem območju dokončno rešen problem hrupa, ki so ga povzročale obstoječe dizelske lokomotive. Potniki bodo potovali s hitrejšimi in sodobnejšimi vlakovnimi garniturami. Poleg vseh naštetih prednosti pa bo z dograditvijo in predajo v obratovanje sistemov ETCS in GSM-R dosežena tudi interoperabilnost proge, kar bo omogočilo neovirane vožnje sodobnim električ-



Visoka državna delegacija med slovesnostjo v Murski Soboti

nim vozilom, tako SŽ kot tujih prevoznikov.

## Na železniškem omrežju v Sloveniji za več kot 900 milijonov evrov projektov

Navzoče na slovesnosti na železniški postaji v Murski Soboti je najprej nagovoril minister za infrastrukturo, dr. Peter Gašperšič, ki je ob tej priložnosti povedal, da je bilo v zadnjih petih letih v železniško infrastrukturo investiranih 900 milijonov evrov, v naslednjih letih pa načrtujemo še dobri dve milijardi evrov investicij. »To so projekti, ki prinašajo izrazite pozitivne učinke tako gospodarstvu kot prebivalcem celotne regije in tudi sosednjih držav.« Ministri-

ca za razvoj, strateške projekte in kohezijo, Alenka Smerkolj, je poudarila, da je s tem projektom Slovenija končala pomemben projekt, prebivalci pa bodo varneje in udobneje potovali.

## Vožnja prvega električnega vlaka med Pragerskim in Hodošem

Predsednik vlade dr. Miro Cerar je simbolično predal ključ strojevodji, ki je nato dizelsko lokomotivo odpeljal v garažo. Ob tem dogodku je strojevodja ganjeno povedal, da je železnicam posvetil 33 let svojega življenja in da vsaka večja sprememba zahteva čas za prilagoditev. Sledil je odhod prvega električnega vlaka na progi Pra-



S slovesnostjo smo zaznamovali tudi 170. obletnico prve vožnje vlaka na slovenskih tleh.



dr. Miro Cerar predaja ključ strojevodji Cirilu Mešku



Številni zbrani pred začetkom uradne slovesnosti



Premier dr. Miro Cerar je v svojem nagovoru med drugim dejal, da je posodobitev proge velik korak naprej in projekt za prihodnost

gersko–Hodoš, na katerem se je srečala delegacija slovenske in madžarske vlade. Ob vrnitvi na postajo Murska Sobota je bil govornik predsednik vlade, dr. Miro Cerar, ki je v svojem nagovoru dejal, da je posodobitev proge Pragersko-Hodoš korak naprej in projekt za prihodnost. Obljubil je gradnjo drugega tira v naslednjih letih. »To je zelo pomembna odločitev te vlade in tudi vseh Slovencev, ki želijo dobro naši državi,« je še dodal.

Uradna slovesnost se je z vmesnimi glasbenimi predahmi nadaljevala na soboškem gradu s pozdravom župana Mestne občine Murska Sobota, dr. Aleksandra Jevška.

Foto: Miško Kranjec



## Elektrifikacija bo koristila vsem

Investicija v rekonstruirano, elektrificirano in nadgrajeno železniško progo Pragersko–Hodoš je večletni projekt, ki je s svojimi prednostmi koristen tako za prebivalstvo kot za celotno gospodarstvo. Prednosti projekta so predvsem, da bodo potovalni časi vlakov krajši, prihranjen bo čas udeležencev v cestnem prometu zaradi ureditve zunajniivojskih križanj cest z železnico ter s tem znatno povečana varnost in pretočnost v cestnem prometu, višja bo prepustna in prevozna zmogljivost proge.

### Večje število vlakov

Med Pragerskim in Ormožem bo tako lahko vozilo več vlakov na dan, in sicer se bo njihovo število povečalo z 78 na 84, med Ormožem in Hodošem pa bo dana možnost vožnje 67 vlakov na dan namesto dosedanjih 46. Seveda pa je število voženj tovornih vlakov odvisno od potreb prevoznikov in njihovih poslovnih partnerjev. Hkrati pa se bodo skrajšali tudi prevozni časi, tako potniških kot tovornih vlakov. Pot med Pragerskim in

Hodošem bo na primer direktni vlak po novem prevozil v 63 minutah namesto v 85, lokalni potniški vlak v 83 namesto v 120, tovorni vlak pa bo za pot porabil 58 minut.

### Višje hitrosti

Na novem odseku bodo vlaki dosegali precej višje hitrosti, in sicer bo potniški vlak lahko že sedaj vozil s hitrostjo do 100 kilometrov na uro, po vključitvi GSM-R pa vlaki z nagibno tehniko na nekaterih odsekih tudi do 160 kilometrov na uro. Drugi potniški vlaki pa bodo vozili z nekoliko nižjimi hitrostmi, glede na gradbene parametre proge in opremljenost s signalnovarnostnimi napravami. Tovorni vlaki vozijo do 100 km/h, s tem da lokomotive serije 363, ki so predvidene za vožnjo težkih tovornih vlakov, lahko vozijo s hitrostjo do 75 km/h. Ta hitrost bo lahko med vožnjo na vzponih tudi nekoliko padla, do 50 kilometrov na uro, a to le za krajši čas, saj se po prevozu najvišjega dela proge, pri predoru Stanjevci, trasa proge prelomi navzdol in lokomotiva bo spet dosegla normalno hitrost.

### Urejena križanja ceste in železnice

Omenjeni projekt pa bo prinesel prednosti tudi udeležencem cestnega prometa. Urejenih je bilo sedemindvajset avtomatsko varovanih niivojskih prehodov, devetnajst zunajniivojskih prehodov – od tega dvanajst podvozov, pet nadvozov ter dva prehoda za pešce in kolesarje. Nova pridobitev je tudi 41,6 kilometra povezovalnih poti, kar bo tudi občutno povečalo varnost in hitrost cestnega prometa.

### Nižje ravni hrupa

Elektrificirana proga pomeni, da bo na tem območju dokončno rešen problem hrupa, ki so ga povzročale obstoječe dizelske lokomotive. Poleg tega so bile med Ljutomerom in Mursko Soboto nameščene protihrupne zaščite.

Poleg vseh naštetih prednosti pa bo z dograditvijo in predajo v obratovanje sistemov ETCS in GSM-R dosežena tudi interoperabilnost proge, kar bo omogočilo neovirane vožnje sodobnim električnim vozilom.

# Predsednik vlade z ministroma z vlakom med Divačo in Koprom



Foto: Jure Istenič



Strojvodja na posebni vožnji je bil Dobrivoj Subić. Foto: Jure Istenič



Vladno ekipo je sprejel generalni direktor SŽ Dušan Mes. Foto: Miško Kranjec

Konec maja smo z vlakom iz Divače do Kopra peljali visoko državno delegacijo, ki so jo sestavljali predsednik vlade **dr. Miro Cerar**, minister za gos-

podarski razvoj in tehnologijo **Zdravko Počivalšek** ter minister za infrastrukturo **Peter Gašperšič**. Generalni direktor **Dušan Mes** jih je sprejel in

pospremil na vožnji s tovornim vlakom.

Zaposleni na Slovenskih železnicah so gostom predstavili delovne procese na progi, ki je

ena od najbolj obremenjenih prog v Sloveniji, ter jim razložili kako se Slovenske železnice spoprijemajo z izzivi sodobne logistike.

Predsednik vlade, ministra in gostitelj, generalni direktor Slovenskih železnic, so iz tovornega vlaka po dobri uri vožnje izstopili na tovarni postaji Koper, kjer smo zanje pripravili ogled sodobnega centra za vodenje prometa. Tovarna postaja Koper je ena izmed najpomembnejših logističnih stičišč na slovenskem železniškem omrežju.

Gostje so bili nadvse navdušeni nad vožnjo z vlakom med Divačo in Koprom ter predstavijo, ki smo jo zanje pripravili. V dobri uri vožnje so lahko iz lokomotive vlaka, težkega 1400 ton, neposredno spremljali delo, ki ga zaposleni na Slovenskih železnicah opravljajo vsak dan, vse dni v letu.



V kabini lokomotive 541 med Divačo in Rodikom. Foto: Miško Kranjec





## Muzejsko parno lokomotivo 33-110 pripeljali v Pivko

V začetku maja je na železniško postajo v Pivki prispela muzejska parna lokomotiva 33-110. Dogodek je privabil množico ljubiteljev parnih lokomotiv ter tehnične in vojaške zgodovine nasploh, ki so tako pospremili legendarno lokomotivo na njeni zadnji vožnji. Posebno težo tej vožnji je dala sestrška lokomotiva 33-037, še vedno aktivna lokomotiva muzejskega vlaka Slovenskih železnic, ki je lokomotivo vlekla na zadnji vožnji.

Dragoceni muzejski eksponat, ki je v lasti Železniškega muzeja Slovenskih železnic, so Slovenske železnice v trajno uporabo predale Občini Pivka, Zavodu za upravljanje dediščine in turizem Pivka in Parku vojaške zgodovine.

V Park vojaške zgodovine so z železniške postaje Pivka lokomotivo prepeljali 7. maja. Zaradi izjemnih dimenzij – teža je 95 ton, dolga 23 metrov in visoka 4,4 metra – je bil



prevoz še poseben izziv, ki pa so ga zaposleni Slovenskih železnic ter podjetij CEM TIR in DVIG uspešno opravili. Mladen Bogič, ravnatelj Železniškega muzeja Slovenskih železnic, je ob tem dejal: »Lokomotiva, ki jo postavljamo v Park vojaške zgodovine, ima zelo zanimivo zgodovino. Še posebno mesto v naši zgodovini pa ima zato, ker je 11. aprila

1978 s posebno slavnostno vožnjo od Ljubljane do Postojne končala obdobje parne vleke.«

Robert Smrdelj, župan Občine Pivka, pa je velik dogodek in sodelovanje s Slovenskimi železnicami strnil takole: »Zelo vesel sem, da nam je s Slovenskimi železnicami uspelo vzpostaviti odlično sodelovanje.«

Foto: Miško Kranjec





# Odprli sodobno parkirišče za avto

V sredo, 20. aprila, so Slovenske železnice na železniški postaji v Bohinjski Bistrici odprle sodobno parkirišče za avtodome. Parkirišče upravlja podjetje SŽ-ŽIP, Železniško invalidsko podjetje. Z njegovo postavitvijo je ustvarilo tudi nova delovna mesta, ki so primerna za invalide, in še razširilo pester obseg svojih dejavnosti. Z zgraditvijo parkirišča in druge infrastrukture se je hkrati zgledno uredila tudi podoba železniške postaje v Bohinjski Bistrici.

**Direktorica SŽ-ŽIP mag. Vojka Martinčič** je ob odprtju dejala: »Navdušeni smo nad podporo in sodelovanjem lokalne skupnosti. Skupaj bomo dosegli, da bo investicija še dodatno dobro učinkovala. Parkirišče in bogata spremljajoča turistična ponudba pa sta nedvomno zmagovalna kombinacija.«

Parkirišče za avtodome na železniški postaji Bohinjska Bistrica

je velika pridobitev za bohinjski turizem, saj bo na območje Bohinja privabilo tudi več obiskovalcev z avtodomi. Novo parkirišče in splet turistične ponudbe, ki jo pripravljajo SŽ-ŽIP, SŽ-Potniški promet, Turizem Bohinj in občina Bohinj ponujata turistom in našim potnikom široko izbiro okolju prijazne mobilnosti in veliko možnosti za raziskovanje okoliških krajev. Gostje se bodo



Direktorica SŽ-ŽIP mag. Vojka Martinčič



Direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren

lahko od tod odpeljali z avtovlakom proti Novi Gorici, se odloči-

li za izlet z muzejskim vlakom v Goriška Brda ali potovali z vlaki



Foto: Miško Kranjec

## Kaj novo parkirišče za avtodome ponuja gostom?

Na ograjenem varovanem parkirišču je na voljo 22 parkirnih mest. Od tega je trinajst parkirnih mest velikih 8 krat 6 metrov, devet pa 12 krat 5,5 metra.

Opremljena so s priključki za elektriko, pred parkiriščem je oskrbna postaja za praznjenje odpadnih voda in fekalij ter urejen dostop do pitne vode.

Pred vhodom je recepcija, kjer lahko gostje dobijo vse informacije, hkrati pa si lahko kupijo tudi spominke in številne druge izdelke, ki so jih skrbno izdelali v invalidskih delavnicah podjetja SŽ-ŽIP.

Gostom sta na voljo dva avtomata s toplimi in hladnimi napitki.

# avtodome v Bohinjski Bistrici

do drugih zanimivih krajev po Sloveniji.

**Direktor SŽ-Potniški promet mag. Boštjan Koren** je pohvalil odlično sodelovanje z občino Bohinj in zavodom Turizem Bohinj ter dodal, da poleg avtovlaka in muzejskega vlaka, ki ju SŽ-Potniški promet že dalj časa uspešno vodi, novo parkirišče za avtodome na Bohinjskem občutno prispeva k promociji javnega potniškega prometa. »Odprtje parkirišča za avtodome je velikega pomena tudi za SŽ-Potniški promet,« je še dejal.



Z leve proti desni, Marjan Zadnik, Ilija Cvetković, mag. Vojka Martinčič, Franc Kramar, mag. Boštjan Koren, Peter Misja in Klemen Langus

## Slovenske železnice, občina Bohinj in Turizem Bohinj bodo tesneje sodelovali

SŽ-Potniški promet dejavno sodeluje z Občino Bohinj predvsem pri promociji javnega potniškega prometa in trajnostne mobilnosti. Pomembna projekta, ki ju že več let uspešno vodijo, pa sta muzejski vlak po bohinjski progi ter avtovlak, ki povezuje Gorenjsko in Primorsko. Partnerji pa bodo obstoječo turistično ponudbo še okrepili in pri njenem oblikovanju tesneje sodelovali. Slovenske železnice več let zapored pozimi pripravljajo posebne pakete vozovnic,

v katere sta všteta prevoz in smučarska vozovnica na smučišču Vogel. Sodelovanje bodo v prihodnje še razširili in pripravili posebne ponudbe za prevoze na prireditve v občini Bohinj, kot sta na primer Zeleni vikend v Bohinju, Kravji bal in številne druge.

**Župan občine Bohinj Franc Kramar** se je zahvalil direktorici SŽ-ŽIP Vojki Martinčič in vsej ekipi Slovenskih železnic, ki je pri tem sodelovala, ter dejal: »Novo parkirišče je pomembna

pridobitev za naše kraje. Verjamem, da bomo s Slovenskimi železnicami še naprej tako uspešno sodelovali.«

**Predsednik Turistične zveze Slovenije Peter Misja** je bil nad sodelovanjem in sodobnim parkiriščem navdušen. V svojem nagovoru je pohvalil sodelovanje in poudaril večplastne učinke, ki jih bo imelo za lokalno skupnost in turizem v kraju nasploh.

**Direktor Turizma Bohinj Klemen Langus** je dejal, da je parkirišče čudovito umeščeno

med izjemna spomenika Ajdovski gradec in Bohinjski predor ter pomeni veliko pridobitev za turizem v dolini Save Bohinjske.

Svoje zadovoljstvo nad infrastrukturo in ponudbo, ki je turistom, ki potujejo z avtodomi, na voljo v Bohinju, pa je izrazil tudi **član upravnega odbora Caravanning kluba Slovenije Marjan Zadnik**. Ob odprtju so se člani kluba namreč na parkirišče premierno pripeljali s svojimi avtodomi.



Župan občine Bohinj Franc Kramar



Predsednik Turistične zveze Slovenije in župan občine Podčetrtek Peter Misja



Direktor Turizma Bohinj Klemen Langus



Član upravnega odbora Caravanning kluba Slovenije Marjan Zadnik.

# V Prestranku posadili več tisoč



Slovenske železnice so v sodelovanju z Zavodom za gozdove 9. aprila v gozdu v Prestranku pri Postojni organizirale akcijo pogozdovanja v žledolomu poškodovanih gozdnih površin.

Kljub dežju se je tam zbralo približno sedemdeset prostovoljcev, ki so zasadili več tisoč sadik bukve in smreke. Delovni akciji so se pridružili tudi poslovni partnerji, ki so v ta namen prispevali del finančnih sredstev za nakup sadik. Skupaj smo tako zbrali kar 13 tisoč evrov, ki so jih Slovenske železnice donirale Zavodu za gozdove Slovenije.

**Melita Rozman Dacar**, direktorica SŽ-Tovornega prometa, je v uvodnem pozdravu izrazila hvaležnost vsem, ki so

kljub slabemu vremenu prišli v Prestranek in se pridružili akciji sajenja dreves. Poudarila je vlogo železniškega prometa kot temeljnega dejavnika trajnostnega razvoja in skrbi za naše okolje ter izrazila ponos, da so se slovenski železničarji pridružili akciji sanacije gozdov.

Vodja Zavoda za gozdove Postojna **Anton Smrekar** je pohvalil dobro voljo in trud ljudi na terenu. Pojasnil je, da akcija poteka prav v osrčju gozdov, ki jih je žled leta 2014 najbolj prizadel. Drevje s te površine je bilo treba posekati in drevesa na novo zasaditi.

Na deževno aprilsko soboto so Slovenske železnice dodale majhen, a pomemben kamenček v mozaik sanacije notranjskih gozdov, ki sta jih vremen-

ska ujma leta 2014 in lubadarji leta 2015 tako močno prizadeli. Ob koncu dneva je **Milan Jelenc**, član poslovodstva na Slovenskih železnicah, pozval po-

slovne partnerje, da tudi sami organizirajo podobne akcije in tako naredijo nekaj dobrega za slovenski gozd.



# dreves





# Slovenske železnice z Mercatorjem podpisale pogodbo o odkupu zemljišča za logistično-distribucijski center

Družbi Mercator in Slovenske železnice sta sedmega aprila podpisali pogodbo za odkup zemljišča za zgraditev novega Mercatorjevega logistično-distribucijskega centra (LDC), ki bo stal na lokaciji železniške tovarne postaje Ljubljana-Moste (BTC Letališka).

Vrednost transakcije znaša 17 milijonov evrov, vrednost celotne investicije pa je ocenjena na približno 100 milijonov evrov in je ena največjih investicij v zadnjih letih v Sloveniji.

**Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic**, je ob tem dogodku dodal: »Zelo nas veseli, da smo posel uspešno izpeljali. Ta je za Slovenske železnice zelo pomemben zaradi ambicioznih načrtov, ki jih imamo v prihodnje. Z Mercatorjem dobro sodelujemo in jim želimo še naprej veliko poslovnih uspehov.«



Podpis pogodbe o odkupu zemljišča

Mercator je bil kot najboljši ponudnik za odkup zemljišča v velikosti 114.636 m<sup>2</sup> na lokaciji železniške tovarne postaje

Ljubljana-Moste (BTC Letališka) izbran na podlagi javnega zbiranja ponudb, ki so ga razpisale Slovenske železnice v začet-

ku letošnjega leta. Omenjeno zemljišče bo Mercator namenil za zgraditev novega sodobnega logistično-distribucijskega centra.

»Potem, ko smo lani uspešno obrnili kazalnike poslovanja v pozitivno smer in prenovili maloprodajno mrežo, je zdaj med prioritetskimi koraki posodobitev naše logistike in distribucije. Današnji podpis pogodbe je pomemben strateški korak v projektu zgraditve novega logistično-distribucijskega centra, ki v Mercatorju poteka že skoraj desetletje. S tem so bili postavljeni temelji za začetek del na enem od najpomembnejših strateških razvojnih projektov v zgodovini Mercatorja,« je današnji podpis pogodbe s Slovenskimi železnicami komentiral **Toni Balažič, predsednik Mercatorjeve uprave**.



Predsednik Mercatorjeve uprave Toni Balažič, mag. Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovorni promet, in generalni direktor SŽ Dušan Mes



mag. Tomaž Kraškovic

## Mag. Tomaž Kraškovic novi član posloводства Slovenskih železnic

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 31. marca za člana posloводства Slovenskih železnic imenoval magistra Tomaža Kraškovica. Pred tem je od aprila 2013 na Slovenskih železnicah delal kot pomočnik generalnega direktorja za finance. Posloводство Slovenskih železnic zdaj sestavljajo štiri člani, Dušan Mes, Milan Jelenc, Albert Pavlič in mag. Tomaž Kraškovic.

## Odprtje razstave Koprška proga včeraj, danes, jutri



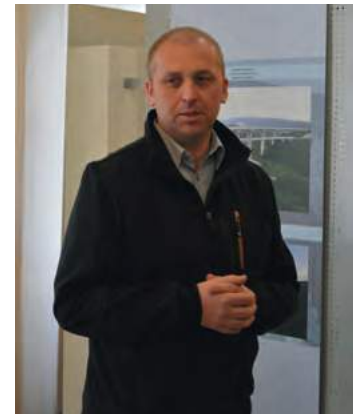
Razstavo smo odprli v avli poslovne stavbe Slovenskih železnic

V avli upravne stavbe Slovenskih železnic v Ljubljani smo 12. aprila odprli razstavo o zgodovini proge, ki povezuje Koper z notranjostjo Slovenije. Razstavo so zasnovali in pripravili v Pokrajinskem muzeju Koper v sodelovanju z drugimi strokovnjaki ter jo nato predstavili na več krajih po Sloveniji. Na več panojih je natančno opisana tehnična dediščina proge, podkrepljena z dokumenti in fotografijami najbolj odmevnih dogodkov v njeni zgodovini.

Razstavo je uradno odprl njen avtor, **Ivan Simčič** kustos Pokrajinskega muzeja Koper, ki je med drugim dejal, da je navdušen, da jo gostimo na SŽ in z njo pomagamo širiti zavedanje o pomembni vlogi, ki jo je Koprška proga igrala v zgodovini.

### Spremljevalni film

Po uradnem odprtju razstave so si obiskovalci ogledali tudi spremljevalni film, ki zgodovino proge strne v dvajset minutne izseke arhivskih posnetkov, de-



Kustos Pokrajinskega muzeja Koper in avtor razstave Ivan Simčič



Prihod prve ladje v koprsko pristanišče s posnetkov spremljajočega filma

nimo z odprtja proge, ročnega prekladanja blaga na vagone itd. Film si lahko ogledate na Youtube ali na povezavi: <https://goo.gl/na0Lo3>

Avtor je razstavlil in uporabil gradivo Pokrajinskega muzeja Koper, Luke Koper, Slovenskih železnic, SŽ-Projektivnega podjetja Ljubljana, PONTING Inženirskega biroja Maribor, Pokrajinskega arhiva Koper, dr. Josipa Orbanića, Igorja Ličena ter tudi več prispevkov in fotografij iz revije Nova proga.



# Na Festival čokolade

Med 14. in 16. aprilom so se lahko ljubitelji čokolade in drugih dobrot sladkali v Radovljici na petem **Festivalu čokolade**.

Na prireditve ob letošnjem festivalu smo prepeljali več sto potnikov z rednimi vlaki, poln pa je bil tudi muzejski vlak, ki

je na sončno nedeljo 16. aprila vozil med Ljubljano in Radovljico.

Rdeča nit radovljiškega festivala čokolade je degustacija, zato smo letos za potnike pripravili prav posebno presenečenje. Najboljše čokolade so lahko degustirali že med potjo. Poleg tega pa smo zanje na vlaku pripravili tudi poseben program, obiskala sta jih **Županova Micka** in sam **Anton Tomaž Linhart**.

Obiskovalci festivala so lahko čokolado preizkušali na kar desetih lokacijah v Radovljici. V kraju so bili postavljeni še čokoladni park, čokoladni živžav, tovarna čokolade, čokoladni trg, trg čokoladnih

sladic in mnogo drugega. Naši gostje so bili nad festivalom in vožnjo z vlakom navdušeni.



# Osrednja slovesnost ob 170. obletnici prihoda



Generalni direktor Dušan Mes in minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič pred odprtjem razstave Ko železna pride cesta



Godba Slovenskih železnic Zidani Most in dirigent Franci Lipovšek



Župan mestne občine Celje Bojan Šrot



Minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič

# prvega vlaka v Celje

Natanko 170 let je minilo, odkar je 2. junija 1846 v Celje pripeljal prvi vlak. Ob tej častitljivi obletnici smo na Slovenskih železnicah 3. junija pripravili slovesnost na Krekovem trgu v Celju. Rdeča nit pestrega programa prireditve je bila nostalgična vrnitev v čas Avstro-Ogrske, pa čeprav samo za kratek čas.

Prvo glasbeno točko je s čudovito interpretacijo slovenske himne Zdravljice odpela operna pevka Dunajske državne opere, Monika Bohinec. Zdravljico je naš največji pesnik napisal samo dve leti pred prihodom prvega vlaka v Celje. Glasbeni program so v duhu omenjenega časa nadaljevali operne pevke skupine Tosca beat ter Godba Slovenskih železnic, ki je zaigrala pesem Dunaj ostane Dunaj. Godbeniki so imeli pomembno vlogo tudi na slavnostni prvi vožnji do Celja, ko so se slavju pridružili že kar na prvem vlaku z Dunaja in z igranjem pozdravili Celjane. Posrečen pridih preteklosti so slovesnosti dodali še igralci gledališke skupine KUD Zarja Trnovlje, ki so se oblečeni v kostume sprehajali med občinstvom.

Slavnostni govorniki na prireditvi so bili minister za infrastrukturo dr. Peter Gašperšič, generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, ter župan mestne občine Celje Bojan Šrot. Minister je v svojem govoru poudaril, kako pomembno je, da je vlada Republike Slovenije v zadnjih letih prepoznala pomen železniške infrastrukture za slovensko gospodarstvo. Dušan Mes pa je spomnil na pomen napredka in razvoja, ki ga je na slovenska tla pripeljal prvi vlak. Poudaril je še, da so Slovenske železnice hrbtenica javnega potniškega prometa in konkurenčen prevoznik v tovornem prometu. Govor je sklenil z mislijo, da moramo v prihodnje poslovne rezultate z učinkovitim sodelovanjem še izboljšati tudi z razvojem železniške infrastrukture.

Foto: Miško Kranjec, Vid Pomikvar



# Podelitev jubilejnih nagrad



Jubilejne nagrade so zaposlenim podelili njihovi vodje

V Celjskem domu je sledila slovesna podelitev priznanj železničarkam in železničarjem, ki praznujejo tri desetletja dela na železnici. Letos jih je bilo rekordnih 572, in

čprav se je po mnogih letih zamenjala lokacija prireditve, ki je v preteklih letih potekala v Železniškem muzeju, je bila udeležba tudi tokrat zelo dobra. Navzoče je nagovoril



Med prejemniki jubilejnih nagrad tudi direktor SŽ-VIT Dušan Žičkar

generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes ter se jim zahvalil za dolgoletno delo in pripadnost podjetju, za pester program pa so poskrbeli Godba Slovenskih železnic,

Folklorna skupina Tine Rožanc ter Monika Bohinec. Po razdelitvi nagrad, tradicionalnih ur, je jubilate čakala še pogostitev.

Foto: Miško Kranjec



Nastop folklorne skupine Tine Rožanc na odru Celjskega doma



# Razstava Ko železna pride cesta

19

Dan Slovenskih  
železnic 2016



Osrednja prireditev na Krekovem trgu je bila sklenjena z odprtjem razstave Ko železna pride cesta, ki so jo v celjskem Pokrajinskem muzeju pripravili prav ob 170-letnici železnice v Celju



Foto: Miško Kranjec, Vid Ponikvar

## Izjemni nastopi glasbenih gostov

### 170 let železnice v Celju



Okrogli muzikanti



Folklorna skupina Tine Rožanc



Godba Slovenskih železnic Zidani Most

Da so prireditve ob 170-letnici železnice v Celju tako dobro uspele, so pomembno prispevali vsi umetniki, ki so z glasbo in plesom poudarili velik pomen častitljive obletnice. Na osrednji slovesnosti so nastopili Godba Slovenskih železnic Zidani Most, glasbena skupina Tosca Beat in operna pevkva Monika Bohinec. Na podelitvi jubilejnih nagrad so poleg omenjenih s plesom navdušili člani Folklorne skupine Tine Rožanc. Po prireditvah pa so številne obiskovalce na Krekovem trgu v Celju še več ur zabavali Okrogli muzikanti.

Operna pevkva Monika Bohinec



Glasbena skupina Tosca Beat



# Gibonni v Železniškem muzeju SŽ v Ljubljani



Častitljivih 170 let, odkar je na Slovensko pripeljal prvi vlak, smo na Slovenskih železnicah med drugim praznovali tudi s koncertom popularne dalmatinske zvezde, Gibonija. Glasbenik, zelo priljubljen tudi pri nas, že vrsto let svoje emocije pretaka v edinstvene pesmi, ki so brez izjeme vse postale glasbene uspešnice,

tako v njegovi domovini kot drugod po svetu. Ena najbolj znanih avtorskih skladb je vsekakor Cesarica, ki jo je Gibonni napisal za svojega glasbenega kolega, prav tako neutrudnega romantika, Oliverja Dragojevića. Prav s slednjim sta pred kratkim izdala prvo zgoščenko z imenom Familija, na kateri

sta združila glasbeno moč, profesionalno izkušnost ter mediteransko senzibilnost. Po izjemnem koncertu v Železniškem muzeju, kjer se je kar trlo njegovih oboževalcev, nam je Gibonni razkril, kaj najbolj obožuje pri Slovencih, kako se je počutil v muzeju med koncertom, spregovoril je tudi o snemanju video-spota na vlaku, o prigradah svojega benda, povedal, kje piše pesmi, pa tudi, kakšen vodja je. Vsekakor pa si bomo Gibonija zapomnili po njegovi preprostosti in dostopnosti, saj se je med koncertom kar nekajkrat sprehodil do občinstva, se rokoval z navdušenimi oboževalkami in jih nekaj celo povabil na oder. Večer, ki si ga bomo resnično radi zapomnili. Za vstopnice se je bilo treba nekoliko



potruditi, pa vendarle je bilo preprosto – samo simpatičen selfi je bilo treba posneti na vlaku ali postaji ter ga objaviti na Facebooku. To pa našim zvestim potnikom seveda ni povzročalo nikakršnih težav, zato se bomo v skupini SŽ z največjim veseljem potrudili, da v bližnji prihodnosti spet pripravimo kak tovrstni večer!

Foto: Miško Kranjec





»Prirediti koncert med starimi lokomotivami, ki nosijo zgodovinski pečat, je vsekakor nepozabno doživetje. Vedeli smo, da bo čarobno, zato smo iz Splita pripeljali videosnemalca, ki je med koncertom posnel veliko število kadrov. Te lahko uporabimo za videospot ali pa dokumentarni film. Redko se namreč zgodi, da ima človek možnost nastopati na tako posebnem mestu.«

## INTERVJU

### Gibonni: Na letalu sem sumljiva oseba, na vlaku pa gospod!

Zlatan Stipišić Gibonni je eden najbolj iskanih in cenjenih glasbenikov ter skladateljev na Balkanu, kantavtor, katerega priljubljenost se je že davno prelila čez meje njegove domovine. Je sila šarmanten Dalmatinec, ki se je rodil v splitski družini z močno glasbeno tradicijo. Je skrben mož in oče treh otrok. V svojih skladbah čustveno opeva medsebojno razumevanje, strpnost, ljubezen in spoštovanje. Številne od njih je v letošnjih prvih poletnih dneh zapel množici oboževalcev v romantičnem okolju Železniškega muzeja. Gibonni smo za nekaj trenutkov ujeli po koncertu in se prepričali, da ni samo izvrsten profesionalec, temveč tudi človek z velikim srcem in – kar je tudi pomembno – preprost in duhovit mož.

**Za uvod mi, prosim, povejte, kako se počutite v Sloveniji? Vemo, da v srcu nosite Dalmacijo in vso romantiko, ki biva med krasnimi otoki. Kaj pa vam je pri nas najbolj všeč, v tem majhnem podalpskem biseru? Ali pridete kdaj k nam tudi kar tako, neposlovno?**

Res je, tudi Slovenija je prekrasna država. Tu, pri vas, so mi najbolj všeč ljudje, Slovenke in Slovenci. Ljudje in njihova srčnost človeku ustvarijo sliko o določeni državi. V svoji dvajsetletni karieri sem z vašimi ljudmi stkal mnoga pristna, prava prijateljstva. Z vsemi sem na »ti«, od carinikov do receptorjev. Z gotovostjo lahko povem, da se v Sloveniji počutim kot doma.

**Videli ste dragocene parne lokomotive, ki spominjajo na čase avstro-ogrske monarhije ... kako vam je bilo nastopati v tako posebnem ambientu, kot je železniški muzej? Tudi pregledovalec vstopnic na vходу je bil oblečen v nekdanjo častno železničarsko uniformo.**

Ambient je resnično fantastičen. Prirediti koncert med starimi lokomotivami, ki nosijo zgodovinski pečat, je vsekakor nepozabno doživetje. Vedeli smo, da bo čarobno, zato smo iz Splita pripeljali videosnemalca, ki je med koncertom posnel veliko število kadrov. Te lahko uporabimo za videospot ali pa dokumentarni film. Redko se

namreč zgodi, da ima človek možnost nastopati na tako posebnem mestu.«

**Te dni praznujemo 170. obletnico prihoda prvega vlaka v Celje. Drugega junija 1846 so namreč slavnostno odprli 133 kilometrov dolgo dvotirno železniško progo od Gradca do Celja. Prihod vlaka je pomenil prelomnico za kraje na tem območju, saj so se ti začeli hitro gospodarsko razvijati. Kako menite, da železnice danes vplivajo na razvoj države?**

Prepričan sem, da železnice tudi danes prispevajo k razvoju gospodarstva. Sam se prav rad vozim z vlakom. Posebej po Nemčiji pogosto potujem z vlakom. Najprej: vlak je hiter in udoben. Ima tudi številne prednosti, ki jih, na primer, letala nimajo, in sicer da te pripelje iz središča enega mesta naravnost v središče drugega. Najpomembnejše pri vožnji z vlakom pa je dejstvo, da mi, v nasprotju s potovanji z letalom, tu ni treba sezuvati čevljev, odpenjati pasu in podobno. Kadar svojo scensko garderobo prevažam z letalom, imam s sabo vedno kakih pet kilogramov »železja«, in pri pregledih nenehno vse piska! Če povzamem, v letalo vstopam kot sumljiva oseba, v vlak pa kot veliki gospod!

**Seveda se popolnoma strinjamo z vami in upamo, da boste imeli na vožnjah z vlakom še velikokrat gosposke občutke. Za-**

**nima me še, ali ste na vlaku kdaj snemali kakšen videospot?**

Sem, seveda. To je bilo leta 1993 na železniški postaji v Splitu, za pesem Nek se dijete zove kao ja. Sprevodnik je kar nekajkrat prišel na peron in nihče od potnikov ni smel izstopiti iz vlaka, vse dokler nam ni uspel res, res dober kader. To je mogoče samo v Splitu – takšno zadrževanje potnikov v imenu umetnosti!

**Se vam zdijo potovanja z vlaki romantična?**

Kamor koli potujem s svojim bendom, je kakršna koli vožnja daleč od romantike! Zaradi naporenega tempa smo velikokrat utrujeni, in pot izrabimo za počitek. Od osmih, kolikor nas je, pa jih običajno vsaj polovica zelo glasno smrči.

**Napisali ste ogromno hitov, tako zase kot za druge. Tudi velika uspešnica Cesarica je vaša. Ne bom vas vprašala, od kod črpate navdih, zanima pa me, kje in kdaj pesmi največkrat nastajajo?**

Pesmi zmeraj pišem, ko sem povsem sam, v miru. Seveda sem jih poskušal pisati tudi v kombiju med potjo ali pa v kakšni izmed hotelskih sob, vendar nisem bil zadovoljen z njimi. Najboljše za pisanje so kakšne dalmatinske uvale, v katerih niti mobilni telefon nima signala. V teh skritih koticah Mediterana se najde pravi navdih!

**Da že vrsto let uspešno kraljete na glasbeni sceni, ste gotovo tudi odličen vodja svojega tima. Kaj je vaše vodilo? Kakšne so po vašem mnenju odlike dobrega vodje na splošno?**

Pri nas obstaja nekakšna oblika samoupravljanja. Seveda, normalno pa je, da imamo vsi svoje meje, in če bi kdo od nas v čemer koli pretiraval ali skušal biti preveč v



ospredju, bi mu celotna ekipa dala vedeti, da tako preprosto ne gre. Vsakega člana svoje ekipe skušam prepričati, da mora biti čim boljši, tako zaradi publike kot zaradi lastnega zadovoljstva, ne pa zaradi mene.

**Kako je videti vaš tipični dan, ko ne nastopate? Kako pa se najbolje sprostite po koncertu?**

Če verjamete ali ne, najbolj me sprosti koncert sam. Utruja pa me vse tisto pred njim in po njem. Na leto prepotujem od sedemdeset do osemdeset tisoč kilometrov, kar je precej naporno. Prav rad bi iznašel način, kako bi se dobesedno teleportiral na svoj koncert. Vendar pa, kot sem že dejal, ko sem na odru pred svojo drago publiko, je to zame najlepše darilo.

**Pred nekaj dnevi ste izdali novo ploščo. In to v sodelovanju s še eno hrvaško glasbeno legendo, hkrati vašim dolgoletnim prijateljem, Oliverjem Dragojevićem. Za konec tega prijetnega intervjuja nam, prosimo, povejte kaj več o vaši zadnji plošči.**

Novi album, z imenom Familija, je izšel pred nekaj dnevi. Z Oliverjem sva prijatelja in sodelavca že več kot dve desetletji. To je najin prvi skupni album - z devetimi novimi skladbami, ki sva jih prvič odpela vsak pol. Nastale so v zadnjih dveh letih, avtor besedil in glasbe pa sem jaz. Vsekakor je albumu vredno prisluhniti!

Pogovarjala se je Tina Gaber

# Pred 170 leti se je začelo zares!

## Temelji železniškega omrežja v Sloveniji

Drugega junija letos je minilo 170 let, kar nas je dosegla železnica – tega dne je bila odprta proga Gradec – Celje, etapa v gradnji južne državne železnice med Dunajem, glavnim in rezidenčnim mestom monarhije, ter 577 kilometrov oddaljenim pristaniškim Trstom. Nujnosti izboljšanja komunikacije med dvema mestoma so se zavedali vse, odkar je cesar Karel VI, oče Marije Terezije, izbral Trst za glavno pristanišče monarhije. Tudi njegova hčera je odločno pospeševala zgraditev kakovostne ceste v Trst, oba monarha pa sta živela v stoletju pred pojavom železnic in si takega napredka nista mogla niti predstavljati. Prve železniške proge s parnimi lokomotivami so v Avstriji zgradili pod vladno cesaričinega pravnika, cesarja Ferdinanda, ki je bil sprva zelo zadržan do tega novoveškega dosežka, vendar mu ni nasprotoval. Tudi proga do Celja je bila zgrajena pod njim (bodoči cesar Franc Jožef, ki ga nekateri zmotno navajajo kot častnega gosta na odprtju, je imel takrat šele 16 let in »lex rang nadvojvode). Pa tudi cesarja Ferdinanda ni bilo na odprtju, saj se je bal nemirov – bidermajersko obdobje se je iztekalo in marčna revolucija, ki je pretresla Dunaj dve leti pozneje, je že kot nevihtni oblak lebdela na obzorju. Cesar

ni dovolil državne proslave, zato je bil najvišji udeleženec po rangu le Hermenegild Francesconi, »beneški Avstrijec« (v tem času je vsa današnja severna Italija spadala pod Avstrijo), generalni direktor Avstrijskih državnih železnic. Proslavo in pogostitev v Celju je tako organizirala železniška direkcija sama.

## O gradnji

Dobrih 132 kilometrov je bila dolga ta etapa in kar nekaj naravnih ovir je bilo treba premagati: tako je bilo treba z dolgim viaduktom prečiti dolino Pesnice (danes je tu nasip) in prevrtati Počehovski predor. Progo je projektiral genialno nadarjeni inženir in arhitekt Karl Ghenga, prav tako beneški Avstrijec, ki je bil s šestnajstim leti diplomiral na univerzi v Padovi in naslednje leto doktoriral iz matematike. (Ghenga je potem projektiral in nadziral gradnjo proge vse do Trsta.)

Graditelji so napadli etapo z dveh smeri hkrati: iz Gradca in iz Celja, saj so se zavedali, da bo 660-metrski Počehovski predor, najzahtevnejši objekt na tej trasi, terjal veliko časa. Začeli so 1. septembra 1843 in dela dokončali 2. junija tri leta pozneje. Ker so uporabljali že zgrajene dele proge za transport gradbenega materiala, so naročili tudi lokomotive, in sicer iz Amerike, ker so bile angleške tovarne preobremenjene z naročili, v Avstriji

pa tega še niso znali. Časniki poročajo, da so najprej pet in nato še sedem Norrisovih lokomotiv pripeljali v Celje, kjer so jih sestavili. Prve tri so se imenovale Ocean, Grossglockner in Idria. Prišle so razstavljene z ladjami v Trst, nato pa so jih z vozovi prepeljali tja, kjer so jih potrebovali. Že 7. aprila 1846 je Ghenga z Oceanom izvedel poizkusno vožnjo od Celja do Maribora in nazaj.

Iz Gradca je prišla v naše kraje lokomotiva šele 2. maja – to je bila Haswellova Strassengel, ki je tega dne preizkusila viadukt v dolini Pesnice in zapeljala globoko v nedograjeni predor Počehova. Ta je bil dokončan 15. maja in lokomotiva Ocean iz Celja je tega dne prvič neuradno preizkusila progo Maribor–Gradec.

Nenavadno veliko težo je imela uradna preizkusna vožnja 18. maja, ko je bila proga »posvečena javnosti«. Udeležile so se je pomembne politične osebnosti: predsednik dvorne zbornice in finančni minister baron von Kübeck, štajerski deželni guverner grof von Wickenburg, gubernialni svetnik in okrožni glavar Maribora vitez Marquet in gubernialni svetnik in okrožni glavar Celja Schürerer von Waldheim. Naslednjega dne sta si baron Kübeck in grof Wickenburg ogledala tudi dela na progi od Celja do Zidanega Mosta.

Na sami otvoritveni vožnji 2. junija tako visokih osebnosti

imen na lokomotivah. Ta mešana potniški vlak, kot je bil uradno klasificiran, je sestavljalo 13 štiriosnih in en dvoosni vagon.

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

Pripomniti pa je treba, da je med Celjem in Dunajem še zijala vrzel, prek katere so morali s kočijami in vozovi. To je bil Semmering, alpski hrbet, ki ga je zmožel Karl Ghenga železniško ukrotiti šele leta 1854.

## Pomen Južne železnice

Sama proga do Celja seveda ne bi imela večjega pomena, če ne bi bila vpeta v širši kontekst, v železniško omrežje, ki je danes v naši zavesti kot Južna železnica. Eno leto po dograditvi proge do Trsta je bila namreč Južna državna železnica privatizirana, ker je država zašla v hudo finančno stisko in si ni znala drugače pomagati. Ustanovljena je bila družba z mednarodnim kapitalom, s sedežem v Parizu, ki je imela poleg proge Dunaj – Trst v lasti tudi vse železnice v (takrat avstrijski!) severni Italiji. Njeno ime se je sčasoma izkristaliziralo v Družba Južne železnice oziroma Južna železnica. To ime smemo pogojno uporabljati vse od njenega nastanka leta 1858. Družba se je vedla kot monopolo-



Postaja Celje ob odprtju 2. junija 1846 – ilustracija Sepp Tezak, Graz



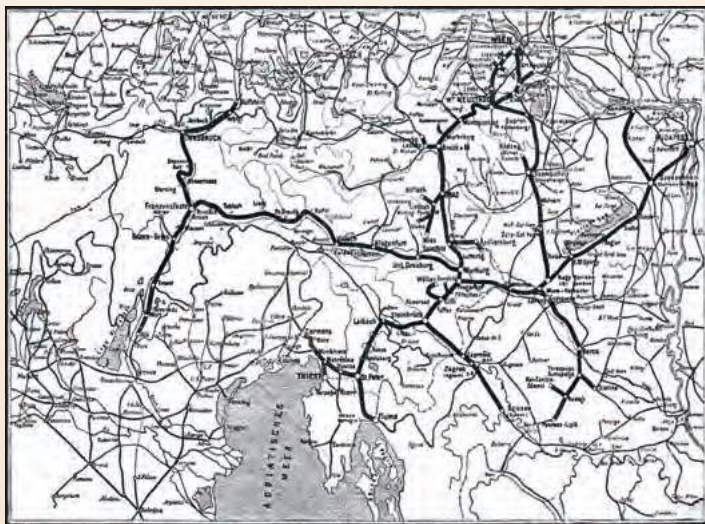
Lokomotivi Drau in Aussee otvoritvenega vlaka 2. junija v Celju – ilustracija Sepp Tezak, Graz

torej ni bilo. Slavnostni vlak sta iz Gradca pripeljali Haswellovi lokomotivi Drau in Aussee, slednja namesto lokomotive Strassengel, ki je odpovedala. Zanimivo je, da več poročevalcev napačno navaja, da je vozila Strassengel. Tako je bilo napovedano in očitno niso preverili

list in je želela obvladovati čim več ozemlja. Takole se je razvijala (mnogokrat z nakupom že začetih prog, ki pa so zašle v finančne težave):

1860/61 Pragersko–Budimpešta  
1862 Zidani Most–Zagreb–Sisak  
(1865 še Zagreb–Karlovac)





Omrežje Južne železnice na njenem vrhuncu

1863 Maribor–Celovec  
1864 Celovec–Beljak  
1871 Beljak–Tirolska  
(vozišče Franzensfeste,  
danes Fortezza v Italiji)

Pred tem je kupila in dokončala severnotirolsko ter južnotirolsko železnico in ju povezala prek Fortezze. Tako je imela (poleg še nekaj prog na Ogrskem) kar dve zvezi sever–jug, namreč Dunaj–Maribor–Trst in Kufstein (meja z Nemčijo)–Innsbruck–Brenner–Fortezza–Ala–(Verona; Lombardija je bila takrat za Avstrijo že izgubljena in meja je potekala pri nepomembnem mestecu Ala, kakšnih petdeset kilometrov severno od Verone). Ob tem je imela v svoji lasti tudi prečno zvezo Budimpešta–Pragersko–Maribor–Celovec–For-

tezza. Videla je, da je Maribor sredi njenega omrežja, zato je tam leta 1863 ustanovila svojo glavno delavnico, ki je sčasoma tako napredovala, da sicer ni izdelovala novih lokomotiv, pač pa vse pomembne dele zanje, tudi nadomestne kotle. (Naša najstarejša muzejska lokomotiva v zbirki, številka 718 Južne železnice, izdelana leta 1861, je v Mariboru dobila leta 1898 nadomestni kotel, izdelan pod tovarniško številko 147.) Za primerjavo: na svojem vrhuncu je Južna železnica imela 3133 kilometrov prog, medtem ko jih imajo danes Slovenske železnice 1228.

Kaj nam je torej pomenila Južna železnica, ki se je tako zelo razširila v globino ozemlja? Na kratko: prinesla je življenje.

Sicer je bila glavna smer zgrajena predvsem z namenom, da poveže prestolnico z najvažnejšim pristaniščem monarhije, vendar je neizogibno prinesla s seboj gospodarski razcvet v vse kraje, ki se jih je dotaknila. Gotovo je treba šteti za srečo, če se nahajaš ravno na poteku prvorazredne dvotirne proge, kar je železnica Dunaj–Trst vsekakor bila. To je bilo očitno tudi sodobnikom, saj so otvoritveni vlak odseka Celje–Ljubljana 16. septembra 1849 sprejeli ne le topovski streli in splošno rajanje na ljubljanski postaji, temveč tudi zelo zgovorni napisi na zidu Terpinčeve papirnice v Vevčah: KUPČIJA – OBERTNOST – KMETIJSTVO. Ljudje so duha časa pravilno razumeli!

Pogled na zemljevid Slovenije je zgovoren: vidimo, da najvažnejše proge slej ko prej izvirajo iz Južne železnice. Če primerjamo progovne kilometre, vidimo, da je bilo od 1430 kilometrov prog, ki so bile pri nas kdaj koli v javnem prometu, kar 678 kilometrov v lasti ali obratovanju Južne železnice, torej dobrih 47 odstotkov. Če primerjamo današnje stanje, se izkaže, da od 1228 kilometrov prog celih 646 kilometrov, torej 53 odstotkov, izvira iz Južne železnice. Karel Ghega, duševni oče osnovne proge Južne železnice na Slovenskem (in graditelj proge prek Semmeringa), je vedel, kako se gradi železnice!

Seveda je železnica tudi spodbudno vplivala na prebujajočo se industrijo, naj spomnimo zgolj na železarno v Štorah, pa na premogovnike v Hrastniku, Trbovljah in Zagorju, ki so šele z železnico lahko zaživeli.

### Pogled naprej

Slovenija posrečeno leži na križišču mednarodnih prometnih smeri. Dva najpomembnejših vseevropskih koridorjev se križata tu: peti koridor, ki naj železnice in ceste Iberskega polotoka preko južne Francije, severne Italije, Slovenije in Ma-

džarske poveže z Ukrajino, in deseti, ki prometno ožilje Srednje Evrope prek Slovenije, Hrvaške in Srbije vodi proti Turčiji. Oba sta pomembna za Evropo, ki ju tudi podpira in sofinancira. Pogled na zemljevid pove, da se oba večinoma držita trase nekdanje Južne železnice.

Peti koridor sledi Južni železnici že od vstopa na italijanski meji pa vse do Ormoža, kjer jo zapusti in se za zadnjih 72 kilometrov usmeri proti severu, ko v Hodošu doseže Madžarsko.

Deseti (železniški) koridor od Jesenic do Ljubljane poteka 71 kilometrov po nekdanji Rudolfovi železnici, potem pa nadaljnjih 115 kilometrov po Južni železnici vse do hrvaške meje pri Dobovi, njegova druga veja pa spet poteka po Južni železnici od Zidanega Mosta do Šentilja.

Nehote moramo občudovati daljnovidnost graditeljev Južne železnice: po dobrem stoletju in pol je trasa, ki so jo izbrali, še vedno glavni železniški nosilec v prometnem sistemu Slovenije, ni je mogoče odmisli. Sistem stoji in pade z njo! Tudi morebitne bodoče hitre proge po zgledu francoskega TGV bodo, kot vse kaže, večidel sledile Južni železnici.

Kaj nam torej dandanes Južna železnica, slavna in hkrati razvpita, pomeni? Kako nam govori? Zanimivo je, da v Avstriji o »svoji«  
Südbahn in celo v Italiji o Ferrovie Meridionale gojijo močne nostalgичne občutke. Morda njeno karizmo najbolje ponazarjajo naslednji verzi, ki jih je avtor tega zapisa našel v knjigi o bušidu, samurajskem zakoniku. Tako bušido kot Južna železnica sta že davno minila, pa sta vendar omniprezentna, skrivnostno vsepovsod navzoča:

*Popotnik vdihne vonj sladak –  
ne ve, kam usmeril bi korak,  
postane, sprejme razglav  
opojni zračni blagoslov.*

Besedilo in prevod:  
Mladen Bogić



# Središče Vitalis razvija nove programe

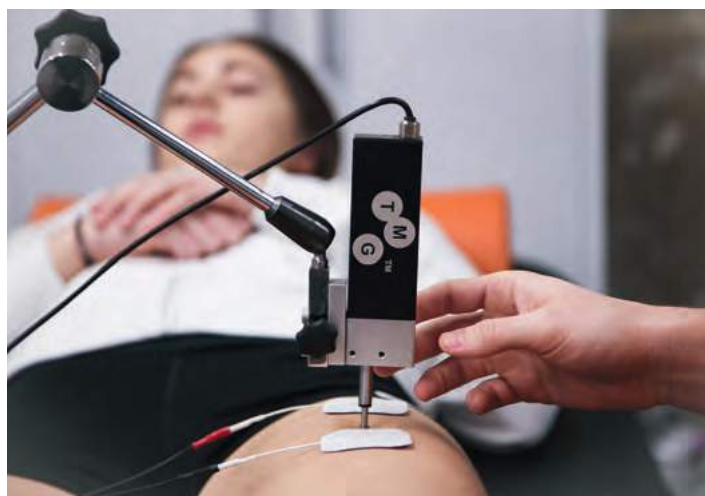
**Ali imate občasno bolečine v križu? Ste zaskrbljeni, ali se vam bo ob vadbi razbolelo koleno? Raje ne greste s kolegi na odbojko, da se vam ne bi ponovila poškodba tetive? Vemo, da je dejaven življenjski slog zdrav in da pozitivno vpliva tako na naše telo kot na psihične sposobnosti. Pa vendar se včasih za vadbo ne upamo odločiti.**

Vsaka športna dejavnost zahteva premislek in načrt. Ugotoviti je treba, v kakšni kondiciji je naše telo, in si postaviti realne cilje. Žal se pogosto zgodi, da je načrt treninga preveč ambiciozen in vadba slabo načrtovana, kar lahko hitro vodi do neljubih poškodb ali do ponovitve starih. Vendar poškodbe mišic ne smejo biti izgovor za nedejaven življenjski slog.

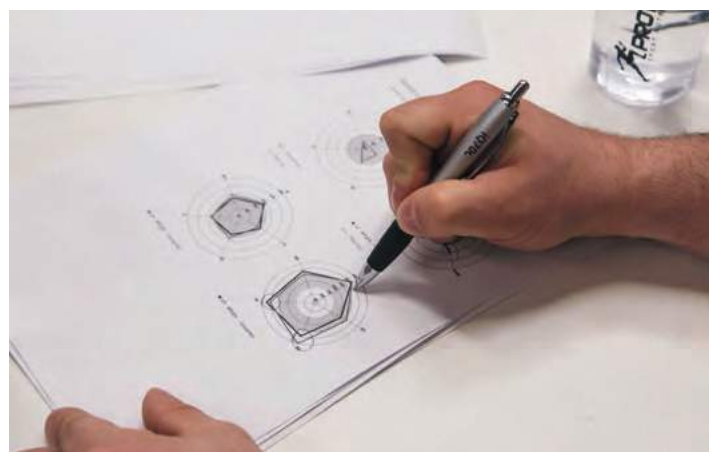
Slabo oskrbovane in zdravljene starejše poškodbe je zdaj zelo preprosto odkriti. Nova tehnologija celo omogoča, da ob ustrezno strokovno načrtovani vadbi verjetnost poškodb bistveno zmanjšamo. Vse to vključuje TMG-metoda, ki je od spomladi na voljo v Središču Vitalis.

## Kaj je TMG diagnostika in kako poteka?

TMG je znanstveno potrjena merilna metoda, ki omogoča natančno analizo delovanja mišic. Prepozna različne lastnosti mišic in njihov potencial. TMG zelo jasno prepozna tudi, v kak-



šni kondiciji so trenutno vaše mišice in ali so razvite enakomerno. Na podlagi teh podatkov se strokovnjaki v Središču Vitalis odločijo, kakšen je za vas primeren trening. Tako boste lahko dosegali najboljše rezultate in hkrati zmanjšali možnost poškodb!



TMG zagotavlja informacije o krčenju mišic na zelo hiter, zanesljiv in uporabnikom prijazen način. Izmeri podatke o sestavi mišic, njihovem delovanju, pretrujenosti določenih mišic in poškodbah.

Proces merjenja je povsem neboleč in hiter. Senzor za premik postavimo na kožo nad mišico, ki je umetno spodbujena s šibkim električnim pulzom. Senzor izmeri odziv mišic na električne dražljaje in izpisuje rezultate na monitorju že med potekom meritve.

## Preverite delovanje svojih mišic in prilagodite vadbo!

Analiza mišic z metodo TMG je primerna tako za profesionalne športnike kot za rekreativce, ki si želijo boljših športnih rezultatov. Zelo uporabna je za zrelejšo populacijo, saj z njo izmerimo tudi simetrijo med mišicami. Simetrija mišic v praksi pomeni, da so mišice razvite sorazmerno in lahko delujejo usklajeno. Le tako si lahko dajejo potrebno oporo med fizično dejavnostjo, kar je prvi pogoj za varen in uspešen trening. Simetrija in usklajenost

**S TMG-diagnostiko lahko prepoznamo in odpravimo stare poškodbe mišic in pripravimo načrt za vadbo, ki je prilagojena vsakemu posamezniku. Obenem zmanjšamo verjetnost poškodb in povečamo učinkovitost vaših treningov.**



mišic pomenita manj tveganja in več možnosti za dobro počutje. Razmerje med mišicami je pomembnejše kot sama kakovost mišic, zato brez diagnostike TMG težko optimiziramo trening.

#### Odpravite stare in ponavljajoče se poškodbe

Ponavljajoče se poškodbe in bolečine, ki ne prenehajo, imajo pogosto vzrok v slabo saniranih starih poškodbah. Z uporabo TMG-diagnostike je mogoče takšne poškodbe prepoznati in pripraviti tudi ustrezen načrt za njihovo omilitev. TMG-diagnostika nam namreč omogoča natančen vpogled v delovanje poškodovane mišice, kar je prvi pogoj za nadaljnje ukrepe.

#### Središče Vitalis nove programe razvija tudi za vas

Obiščite Središče Vitalis, prostor gibanja in ustvarjalnosti. Poleg širokega nabora vodenih vadb za vsa starostna obdobja in programov za preventivo zdaj lahko dobite tudi odličen nasvet za to, kako prilagoditi vadbo vašim sposobnostim in ciljem. **Bodite vitalni s pomočjo ekipe Vitalisa!**

**Več o Središču Vitalis najdete na spletni strani [www.sredisce-vitalis.si](http://www.sredisce-vitalis.si).**

#### Pridite na strokovni posvet

V Središču Vitalis je strokovno osebje na voljo prav za vas,



»Vrsto let je moj najljubši hobi igranje košarke. Ker pa je povezano z večjim tveganjem za poškodbe, sem se odločil svojo telesno pripravljenost dvigniti na višji nivo in s tem zmanjšati možnost poškodb. Naročil sem se na TMG meritve mišic in na podlagi analize smo sestavili načrt intenzivne vadbe, s katerim se je moja telesna pripravljenost bistveno izboljšala, obenem pa lažje in učinkoviteje sodelujem v košarkarski igri. Tudi poškodbam se še vedno zelo uspešno izogibam. Trkam na les.«

Aleš Zadavec, pomočnik direktorice SŽ-ŽIP, 42 let



»Želel sem si preteči maraton. Moji kolegi, ki so prav tako srednjih let, so se pri treningu srečevali s pogostimi poškodbami. Zato sem se vadbe lotil sistematično in zelo načrtno. S TMG-diagnostiko je bil moj trening skrbno načrtovan, in tako sem okreplil prav tiste mišice, ki so bile bolj "zaspane". In maraton je bil mala malica zame.«

Silvo, 47 let

zaposlene v skupini Slovenske železnice. Vabljeni, da se naročite na TMG-diagnostiko in z dejavnim življenjskim slogom učinkovito izrabljate prosti čas

ter brez težav premagujete izzive sodobnega, hitrega življenjskega ritma. **Dobro počutje je vaša pravica!**

T: 01 200 95 50 • M: 031 620 107  
E-pošta: [info@sredisce-vitalis.si](mailto:info@sredisce-vitalis.si)

# Usposabljanje železničarskih zaup

Na Slovenskih železnica smo začeli projekt usposabljanja prostovoljcev – železničarskih zaupnikov, ki bodo svojim sodelavcem – tovarišem zagotavljali psihološko podporo ob nesrečah.

Vse nesreče so stresne za izvršilne železniške delavce. Reakcije nanje pa so lahko različne. Nekateri jih prenesejo lažje, drugi nekoliko težje. Lahko pa rečemo, da nihče ni popolnoma imun, vsakega se nekoliko »dotakne«.

Namen prostovoljcev, železničarskih zaupnikov, pa je, da v zaupnem odnosu, med empatičnim poslušanjem, pomagajo sodelavcu do čustvene razbremenitve. Prav bi bilo, da stresa delavec ne bi nosil domov.

## Začetek projekta

Konec januarja smo objavili razpis, s katerim smo zaposlene povabili k sodelovanju za usposabljanje za prostovoljca – železničarskega zaupnika. Na presenečenje se je odzvalo lepo število delavcev, in sicer natančno petdeset, iz vseh delov Slovenije. Iz osebnih razgovorov



Foto: Blaž Uršič

z vsakim kandidatom je bilo zaznati veliko pripravljenosti sodelovati v skupini in pomagati sodelavcem v duševni stiski ob izrednem dogodku. Mnogi imajo tudi nekatere osebne iz-

kušnje, ali že sodelujejo kot prostovoljci v raznih organizacijah in društvih.

## Podpora vodstva in socialnih partnerjev

Pomembno je, da za projektom stoji delodajalec in socialni partnerji, ki se zavedajo zakonske podlage delovanja zaupnikov in pomena tovrstne pomoči svojim zaposlenim.

Življenjske zgodbe in izkušnje nekaterih posameznikov so dovolj zgovorne, da potrjujejo potrebo po tovrstni pomoči delavcem, ki na delovnem mestu doživijo nesrečo. Nekateri si po skrajno travmatični izkušnji, če se jim ne zagotovi ustrezna strokovna pomoč, ne opomorejo več in ne morejo več opravljati dela izvršilnega železniškega delavca. Drugi lahko ostanejo za vedno travmatizirani, bodisi da ne verjamejo, da jim lahko

kdo pomaga, bodisi da preprosto nimajo poguma prositi za pomoč.

## Omejitve projekta

Največja ovira, ki jo vidimo pri projektu, bo premagati miselnost številnih posameznikov, da je z njimi nekaj narobe, če doživijo duševno stisko, če jih prizadene smrt sočloveka ali huda poškodba. Občutek ranjenosti in prizadetosti je nekaj popolnoma normalnega in človeškega. Stresni odziv je povsem normalen odziv na nenormalno situacijo ali dogodek. Zato sprejeti pomoč ali jo poiskati, ko smo v stiski, je izraz človekovega poguma, ne pa njegove šibkosti in nemoči.

## Temeljna načela delovanja

Pri delu železničarskih zaupnikov bodo vodilo temeljna

### Izkušnje avstrijskih kolegov

Po informacije o izkušnjah in poteku tovrstne pomoči smo se obrnili tudi na kolege pri Avstrijskih železnicah, kjer imajo tovrstno pomoč že osemnajst let. Z nami so delili svoje dosedanje izkušnje, še zlasti so nam opisali težave, s katerimi so se srečevali na začetku. Zanimiv je podatek, da so imeli prvo leto delovanja le 34 razgovorov, lani pa kar 900! Takšno povečanje iskanja pomoči pripisujejo spremembi miselnosti delavcev, da poiskati pomoč ni sramota!

Avstrijski kolegi imajo štirinajst timov, v vsakem je približno šest do sedem zaupnikov. Skupno imajo 134 usposobljenih prostovoljcev železničarskih zaupnikov, ki so iz vseh družb. Poudarili so, da je pomembno, da ti zaupniki niso vodje, temveč delavci iz operative, ali z drugimi besedami iz vrst sodelavcev na isti ravni.

# nikov



načela: kolegialnosti, kar pomeni vzpostavljanje zaupnega odnosa do sodelavca in zagotavljanje spoštovanja človekove osebnosti; prostovoljnosti, kar pomeni, da je delo železničar-

skega zaupnika prostovoljno, in ne temelji na želji po plačilu. Poudarek je na prostovoljstvu! Nadaljnje načelo je hitra pomoč, kar pomeni, da pomoč zagotovimo v najkrajšem času;

zaupnosti, kar pomeni, da spoštujemo zasebnost in ohranimo zaupnost posameznikove pripovedi, in nepristranskoosti, kar pomeni, da ne delamo razlik med sodelavci glede na njihovo narodno, versko ali politično pripadnost. To so vodila, ki so povezana s pomembnimi vrednotami (solidarnosti, spoštovanja in sodelovanja) in veščinami (empatičnega poslušanja, kritičnega razmišljanja in mirnega reševanja konfliktov), ki jih je treba razviti oziroma utrditi.

Da bo delo dovolj profesionalno in strokovno, smo pripravili tudi **Pravilnik in Navodilo o psihosocialni in psihološki pomoči ter psihološki podpori delavcem Slovenskih železnic.**

## Zamisel za delovanje

Ob nesrečah ter samomorih bi bil železničarski zaupnik po-

klican na kraj dogodka. Poklican pa bi bil tisti, ki je najbližji kraju dogodka. Drugače pa bi bili železničarski zaupniki na voljo za sprejem telefonskega klica in zaupni pogovor, predvsem za svoje kolege.

Prav je, da lahko človek, ki je v duševni stiski, izrazi svoja čustva, da pove, kako je doživel nesrečo, kaj ga je najbolj prizadelo, zaznamovalo, da da čustvom prosto pot in jih ne zadržuje v sebi. Prav je, da ne silimo v človeka, da mora govoriti o sebi, temveč mu pustimo, da pove le toliko, kot sam želi. Pomembno je, da smo v stiski s človekom, četudi smo tiho in ne govorimo. To je včasih še težje, kakor najti prave besede in govoriti.

Ker **Nesreča nikoli ne počiva**, kot pravi pregovor, je prav, da smo na nesreče kolikor se da resno pripravljene, da zna-

*Sprejeti pomoč ali jo poiskati, ko smo v stiski, je izraz človekovega poguma, ne pa njegove šibkosti in nemoči.*

*dr. Zdravko Lavrič*

## Nekatere zgodbe so zelo zgovorne

Sodelavec mi je pripovedoval svojo zgodbo, kako se je na začetku svoje delovne kariere strojevodje pri svojem delu srečeval s starejšimi kolegi, ki so se pretvarjali, kako se jih izredni dogodki ne dotaknejo, kako močni, da so. Ko se je njemu zgodila prva nesreča, je bil pretresen, doživljal je nočne more, slabo je spal, vsiljevale so se mu slike nesreče. Začel se je spraševati, ali je z njim kaj narobe ipd. Šele pozneje je spoznal, da so kolegi lagali, se pretvarjali in niso pošteno govorili o svojih izkušnjah, doživljanjih in stiskah. Če bi bili iskreni, bi mu bilo to v tistih trenutkih v pomoč. Drugi sodelavec je zaupal svojo izkušnjo, da kadar je psihično preobremenjen ali »na tleh«, takrat so te podobe izrednih dogodkov še posebej močne, prihajajo mu pred oči in ga še dodatno obremenjujejo.

mo trezno in učinkovito odreagirati in v takšnih situacijah kritično razmišljati. Vsega se ne da predvideti. Vsaka situacija je drugačna, pa vendar obstajajo nekatere zakonitosti, pravila, podobnosti, da se v dani situaciji lažje odločimo in odreagiramo. Naj bo tudi to usposabljanje prostovoljcev – železničarskih zaupnikov korak naprej, zlasti pri spremenjanju miselnosti, da poiskati pomoč ni znak šibkosti in slabosti, temveč nasprotno, znak poguma in zrelosti! Upamo, da bodo železničarski zaupniki pozitivno sprejeti tudi pri svojih sodelavcih.

## Reportaža

Rado Smerdel



# Z vlakom v koroško Krko

S povratno vozovnico Regio AS do Celovca se odpravimo na priljubljeno romanje Slovencev na grob karantansko-slovenske kneginje sv. Eme v Krko (Gurk) na avstrijskem Koroškem. V poletni sezoni lahko na vlak naložimo tudi kolesa ter se zapeljemo z muzejsko Krško železnico.

### Krka na Koroškem

Koroška reka Krka (nemško Gurk) je dolga 157 kilometrov. Izvira v Krških Alpah ter se izliva v Dravo pri Grabštanju (Grafenstein). Trg Krka s 1273 prebivalci je sedež Krške doline.

Slednja se konča pri naselju Medvode (Zwischenwässern) ob sotočju rek Krka in Motnica (Metnitz), na severnem robu Grobniškega polja (Krappfeld). Karantansko-slovenska kneginja, sv. Ema (nemško Hemma) Krška je živela med leti 973 in 1045. Izhajala je iz vplivne rodbine grofov Breže-Seliških. Med njena številna posestva je spadala tudi dolina Krke. Po tragični smrti moža in dveh sinov je v Krki zgradila mogočno baziliko in samostan benediktin, v katerega je tudi vstopila ter v njem umrla. Pokopana je v kripti stotih stebrov pod cerkvijo. Kmalu po Emini smrti so samostan ukinili, samostanska

cerkev pa je postala stolnica novoustanovljene Krške škofije. Od 12. stoletja do 1783 so imeli Krški škofje svoj sedež na bližnjem gradu Strassburg na Cestni Gori, nato v dvorcu Pöckstein v Medvodah, končno pa so se 1786 preselili v Celovec. Na grob sv. Eme že od srednjega veka romajo številni Slovenci. Svetnico prosijo za pomoč pri očesnih boleznih. Ko je leta 1988 Emin grob obiskal papež Janez Pavel II., se je tam zbralo več kot 20.000 slovenskih romarjev. V 15. stoletju se je govorilo slovensko vse do izvira Krke, danes pa samo še do Mostiča (Brückl), severovzhodno od Celovca.

### Krška železnica

28,8 kilometrov dolga Krška železnica je bila odprta 9. oktobra 1898. Povezala je dolino Krke z železniško postajo Stari Dvor (Althofen) ob Rudolfovi železnici in s tem z mestom Beljak. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev je bila proga ozkotirna s profilom 760 milimetrov. Po drugi svetovni vojni je železniški promet pričel upadati. 1968 se je iztiril vlak, zato so potniški promet ukinili. Leta 1972 so dokončno opustili tudi tovorni promet. Progo so odstranili, razen 3,2 kilometra dolgega odseka od Starega Dvora do dvorca Pöckstein v Medvodah.

Končna postaja Mala Glodnica



Bife v muzejskem vagonu





Vhod v grad Strassburg



Razgledišče Albertsberg na Starem Dvoru



Bazilika in samostan v Krki

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost za izletnike in ljubitelje železnic, navajamo slovenska imena postaj ob Krški železnici. Z zvezdico (\*) so označene postaje, kjer ustavlja muzejski vlak: 1. Stari Dvor (\*Treibach-Althofen), 2. Visoki les (\*Hohenholz), 3. Dvorec Pöckstein-Medvode (\*Pöckstein-Zwischenwässern), 4. ? (Hacklwirt), 5. ? (Drahtzug), 6. Gunderska vas (Gundersdorf), 7. Mele (Mellach), 8. Cestna Gora (Strassburg), 9. Krka (Gurk), 10. ? (Draschelbach), 11. Preseka (Prosegger), 12. Svinica (Zweinitz), 13. Prečpolje (Weitensfeld), 14. Stari trg (Altenmarkt) in 15. Mala Glodnica (Klein Glödnitz). Spisek slovenskih imen postaj od Celovca do Starega Dvora je bil objavljen v reviji Nova proga za maj-junij 2013 na strani 20.

Na tej relaciji od 1974 ljubitelji železnic prevažajo muzejski vlaki. Letos bodo vozili ob nedeljah in praznikih od 3. julija do 18. septembra, 7. avgusta 2016 pa bo Festival parnih vlakov. Vozne rede poiščimo na spletni strani <http://www.gurkthalbahn.at/>.

### Z vlakom iz Celovca

Iz Slovenije se do Celovca pripeljemo z vlakom s povratno ali krožno vozovnico Regio AS, nato pa potovanje podaljšamo do Starega Dvora (Treibach-Althofen) za 10 postaj. Odvisno od vrste vlaka traja vožnja od 30 do 42 minut. Od postaje se povzpemo na razgledišče Albertsberg, ki stoji na hribu pri cerkvi sv. Tomaža Becketa na Starem dvoru (dober kilometer hoje), od tam pa gremo po Emini romarski poti (štiri kilometre) do končne postaje muzejske železnice pri dvorcu Pöckstein v Medvodah. Na iz-

hodišče se vrnemo z muzejskim vlakom ali pa po cesti z bližnjico po Kohlstrasse (pet kilometrov). Od dvorca Pöckstein do Krke se pohodniki napotijo po Emini poti, kolesarji pa po Krški kolesarski poti R5B, ki je ocenjena kot lahka in odlična. Razdalja znaša 13,4 kilometra. Od Starega Dvora do Krke se lahko zapeljemo tudi z avtobusom (30

minut vožnje). Na poti v Krko obiščemo Narodopisni muzej na gradu **Strassburg** na Cestni Gori, kjer povprašamo po perspektu v slovenščini. Najlepši pogled na grad je od cerkve sv. Marjete (St. Margaretha), iz bližnjih Ledin (Lieding). V Krki obiščemo grob sv. Eme v kripti stotih stebrov pod baziliko. Na koncu poti se ustavimo še pri

Eminem romarskem vodnjaku, v stari kapeli na notranji strani samostanskega zidu, vzhodno od bazilike. Tam si umijemo oči in se napijemo vode. Dostop je prost.

*Želim vam prijeten izlet!*



Stara kapela z Eminim romarskim vodnjakom



Emin romarski vodnjak

## Železniška dediščina

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

**Tone Šuligoj:**

# Oblačila smo imeli mnogokrat mokra, ali od dežja ali pa od potu

S Tonetom Šuligojem smo se pogovarjali v njegovem domu v naselju Vila v Zidanem Mostu. Hišo, v kateri živi z ženo Zofko, sta postavila in se vanjo preselila pred skoraj petdesetimi leti. Čeprav ima gospod Tone že skoraj devetdeset let, jih kaže precej manj. Je zelo urejen možakar z gladkimi in sijočimi lici ter živahnimi očmi.

»Kdaj ste začeli delati na železnici?«

Svojo poklicno pot je začel kot zidar, prvega februarja 1949 pa ga je pot zanesla na železnico. Natančni datum se mu je vtisnil v spomin za vse večne čase, ker ga je moral ponoviti ob vsakem zagovoru, ki ga je imel v vseh delovnih letih pri nadrejenih. V štiriintridesetih letih, ki jih je preživel kot železničar, je delal kot premikač, kretnik in zavirač, pozneje pa kot vlakovodja in strojevodja in marsikdaj se je na tirih zgodil tudi kakšen izredni dogodek. Teh se je vseh letih nabralo kar nekaj. Kadar se je vlak iztiril, ali pa je na postaji prišlo do nalezne, se je vedno znova pogovor z neposrednim nadrejenim začel z vprašanjem: »Kdaj ste začeli delati na železnici?«

Najprej je delal na premiku na tovorni postaji Zidani Most, kjer so ranžirali nabiralne vlake. Odpenjal ali zapenjal je vagonne ter jih postavil v vlakovne kompozicije. To delo, kot pravi, ni bilo pretežavno, saj je bilo locirano na isti postaji. Opravljal ga je kot vajenec. Po osmih mesecih prakse in šolanja je opravil izpit za zavirača, premikača in kretnika v enem. »To je pomenilo, da si šel na vožnjo z nabiralnim vlakom.« Tega poklica se je bojda branil skoraj vsak mlad

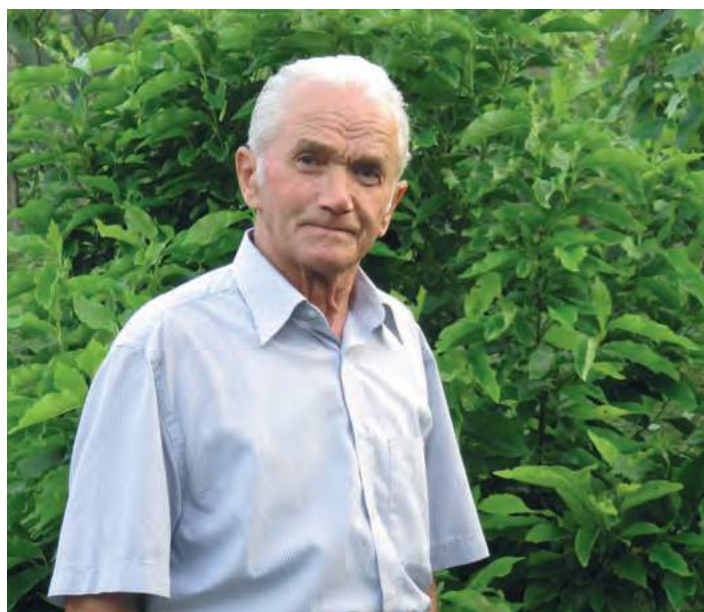
premikač, in bil je kar vesel, da še ni opravil prej omenjenega izpita. To delo je bilo namreč zelo zahtevno. Pravi še, da je včasih prišel domov šele po treh dneh nepretrganega dela, nato pa doma ni bilo časa za počitek. Takrat natančno določenega časa, predvidenega prav za počitek, niso imeli. Ker je živel blizu železniške postaje, je bil zelo priročen, in kadar so potrebovali ljudi, so ga prišil iskat, četudi se še ni odpočil od prejšnje vožnje.

**Od kretničarja do vlakovodje**

Ko je delal na nabiralnem vlak, ga je pot večinoma vodila proti Zagrebu in Ljubljani. Vožnja je trajala po deset, dvanajst ur v eno smer, včasih celo več. Na končni postaji v Zagrebu je bila bivalnica, kjer so si malo odpočili, se pogreli, včasih pa celo skuhalo obrok, se najedli in posušili oblačila ter zaspali. Žena mu je po navadi doma napol pripravila kakšno obaro, makaronovo meso ali pa golaž, ki si ga je na cilju do konca skuhal. Kadar so imeli na končni postaji dovolj časa, so si na tržnici kupili hrano ter si jo skuhalo v bivalnici. Če jim je za to ostalo dovolj časa. Včasih so namreč igrali karte in se je zgodilo, da so jih klicali nazaj na vožnjo, še preden so legli k počitku.

Nabiralni vlak, s katerim so potovali, je bil vlak, sestavljen iz vagonov, naloženih z različnim tovorom, ki so ga pobirali in priklopljali na lokomotivo po postajah ter prepeljali vse do končne postaje v Zagrebu. Delo je bilo fizično zahtevno. Sploh v slabem vremenu. »Oblačila smo imeli mnogokrat mokra, ali od dežja ali pa od potu.«

Na istem vlak, ki je delal ne samo kot premikač, temveč



Tone Šuligoj

**Kako je delal vlakovodja**

Kot vlakovodja na parnem vlak, ki je imel naslednjo ekipo: strojevodja in kurjač sta bila na začetnem stroju, v službenem vagonu je bil vlakovodja, trije zavirači pa so bili na vagonih. Vlakovodja je bil tisti, ki je določil, na katerih vagonih bodo zavirači, ki so ročno zavirali v malce dvignjenih uticah v vagonu. Kompozicija je imela navadno tri zavirače, sklepni zavirač je bil na zadnjem vagonu. Slednjim je dajal zvočne signale strojevodja: en pisk je označeval zmerno zaviranje, dva močno, trije piski pa so pomenili zaviranje zaradi izrednih okoliščin. Ker so bile te lokomotive že precej dotrajane, so bili nekateri vagoni včasih celo brez stekla na oknih in so si jih zadelali s kartoni, da ne bi bilo prehladno. Pozimi to ni kaj prida pomagalo. Zato se je ekipa, kadar je le mogla, vsaj za kratek čas pogrela pri kurjaču. Večino časa je njegovo delo potekalo zunaj in kadar je bilo slabo vreme, ko je moral kot vlakovodja popisovati vagonne v mapo z vozovnim izkazom ali »teretnico«, kot so ji rekli, je nosil okrog vratu svetilko, pod pazduho ročaj dežnika, v drugi roki pa mapo, v kateri je popisoval vozovni izkaz. Kot se je pošalil, bi v takih okoliščinah skoraj potreboval dodatno roko. Včasih je v hudem nalu žena Zofka stekla na postajo v Zidanem Mostu, da mu je pustila dežnik pri prometniku. Takrat je podšef odkimaval z glavo in komentiral, le kateri vlakovodja utegne uporabljati dežnik med svojim delom. Ona pa je hudomušno odvrnila, da njen. Kot pravi gospod Tone, pa ga je mokrota in vlaga nista tako motila pri delu, kot ga je mraz. Kadar je bilo prehladno, se mu je zanohtalo, in že prej ga je skrbelo, kako mu bo uspelo popisati vse vagonne, ker ni mogel premikati prstov.



tudi kot zavirač. Tu je moral delati vsaj sedem let, če je želel napredovati na delovno mesto sprevodnika na potniškem vlaku. In tako je tudi bilo. Po sedmih letih je lahko opravljal izpit in postal sprevodnik. To delo je bilo veliko lažje, kot pravi Tone. Po treh letih kot sprevodnik je lahko napredoval na delovno mesto vlakovodja. Ker se je odločil za to, se je moral najprej vrniti na delo na tovorni vlak. Vlakovodja je pri delu na nabiralnem vlaku vodil premik. Proces je na kratko potekal tako, da je vlakovodja popisoval vagone in strojevodjo z izpolnjenim obrazcem seznanil s podatki o številu osi, postaj, izračunal, kolikšni sta teža posameznega vagona in dolžina celotne kompozicije, in še bi lahko naštevali. Kot vlakovodja je delal petindvajset let.

Delal je tako na parnih, kot na dizelskih lokomotivah. V tridesetih letih so namreč Jugoslovanske državne železnice iz Nemčije kot del vojne odškodnine dobile 110 parnih lokomotiv. Te so na jugoslovanskih železnicah vozile vse do 11. aprila leta 1978, ko je parna lokomotiva serije 33–110 na zadnji, posebni vožnji po slovenskih tirih peljala iz Ljubljane v Postojno. Gospod Tone je šel v pokoj štiri leta za tem.

### Na kidriča za 17 ur in 17 minut

ruga pomembna destinacija nabiralnega vlaka je bilo Kidričevo in vlak so po njej tudi poimenovali *kidrič*. Prevzem *kidriča*, ki je vozil premog, so opravili že ob drugi uri zjutraj v Zidanem Mostu. Ta kompozicija je bila ob prihodu na končno postajo polno natovorjena, in zelo pomembno je bilo, da niso naložili preveč tovora, saj bi se lahko zgodilo – in se včasih tudi je – da lokomotiva ni bila dovolj močna za vožnjo navkreber. Vlak je imel namreč kar 150 osi. V Kidričevem so nato pobirali prazne vagone in jih na poti nazaj puščali na vmesnih postajah, vožnjo pa so nato nadaljevali proti Ljubljani. Tam so

### Kokoši in prašiči

Kokoši naj bi se po Tonetovem pripovedovanju v določenih obdobjih vozile na potniških vlakih skoraj tako pogosto kot ljudje. Seveda to ni bilo dovoljeno in je bil Tone kot sprevodnik glede tega ustrezno strog. Ljudi, ki so jih zalotili, da tihotapijo pernate sopotnice, so napatili s kokošmi vred v službeni vagon. Kokoši so na končni postaji prenesli v skladišče, tako da so morali njihovi lastniki, preden so jih dobili nazaj, še plačati voznino zanje. Se je pa tudi zgodilo, da se je kakšen sprevodnik pustil podkupiti z jajci in jim za kokoši ni bilo treba plačati kazni. Dvakrat pa se je zgodilo celo, da je nek gospod v pleteni potovalni torbi, ki so ji šaljivo rekli »rajze kurba«, tovoril živega prašiča.

dobili tovor apna in premoga.

Ta izmena je trajala – če vlak ni imel zamude – točno 17 ur in 17 minut. Kadar je bil vlak popolnoma natovorjen, so na tirnice ročno metali pesek, da je bil oprijem boljši. V teh primerih je strojevodja pesek hranil v posebnem zaboju. »Včasih, ko nam ga je zmanjkalo – tega mi sicer nihče ne bo verjel – sem pesek celo sam ob vlaku z dlanmi pobiral s tal in ga metal na tire. Iskre so letele povsod okrog, ampak pomembno je bilo to, da je vlak lahko speljal.«

### Drsaljšče na zasneženem vlaku in ženketanje praznih kangel za mleko

Kot sprevodnik je začel delati leta 1957. Na začetku so potniške vlake vozile večinoma parne lokomotive. Ker je v tistem času primanjkovalo potniških vagonov, so jih mnogokrat nadomestili s tovarnimi. Razsvetljava je bila na plin in strop je včasih puščal. Hrup lokomotive je bil včasih že kar oglušujoč. Sicer pa se je z vlakom tudi v tistih časih vozilo veliko ljudi. Ena kompozicija je bila po navadi sestavljena iz šestih polnih vagonov. Vrata na vagonih je bilo treba zapirati ročno in ljudje pri tem, kot pravi gospod Tone, niso bili prav vestni. Tako se je pozimi primerilo, da ljudje niso zapirali vrat, in sneg je na veliko veselje šolarjev in še na večje nezadovoljstvo odraslih nanese v vagon. Otroci so tako imeli pred poukom še uro športne vzgoje, saj so se drsali in zganjali norčije. Gospod Tone še danes ne razume, kako

se nihče ni ob tem poškodoval. Kot že rečeno, so bili vlaki zelo polni, in vlak, ki je začel voziti v Zidanem Mostu, je bil do Brežic že poln. Potem pa so v Dobovi vstopile se mlekarice s kanglami z mlekom, ki so ga prodajale na tržnici v Zagrebu. Nekaj postaj prej je bil vlak že tako natrpan, da so ljudje stali že kar na stopnicah. Na poti nazaj pa so prihajale s praznimi kanglami, ki so držale od pet do deset litrov in te kangle ter lokomotiva so ustvarile strašen ropot, se spominja Tone.

### Z vlakom v Planico na smučarske skoke

Na vprašanje, kateri so njegovi najljubši spomini na službo, odgovori, naniza nekaj drobcev, kot je službena vožnja s posebnim vlakom do železniške postaje v Ratečah, kjer se je v letnih čevljih skupaj z drugimi potniki odpravil v Planico gledat smučarske skoke. V lepem spominu ima tudi Zagreb, sploh kadar so imeli dovolj časa, da so se med vožnjama lahko odpravili na tržnico na pečene ribe in deci ali dva rdečega vina. Prijetno je bilo tudi kartanje s sodelavci. Lepe čase je preživljal z ženo in sinom edincem tudi potem, ko so leta 1967 dokončali hišo in so si lahko končno privoščili dopust v železniških počitniških hišicah na morju. Najlepše je bilo bojda v Rovinju, »saj je imel tam človek kaj početi«. Še ena lepa plat dela je bila plača, ki je bila precej dobra. Prvega v mesecu so dobili osnovno plačo, petnajstega

pa še plačilo za kilometrino. Vlakovodja in strojevodja sta imela namreč posebno vozno knjižico, v kateri sta imela navedene prevožene kilometre. Ta je večinoma znašal prav toliko kot osnovna plača, saj jih je prevozil res veliko. Nekateri pa so dobili tudi nekakšne denarne nagrade. Tone pravi, da so ga vsake toliko časa poklicali v računovodstvo, kjer ga je čakal denar, pa sploh ni vedel, zakaj. Pa tudi ni spraševal.

### Skoraj vsak dan na Kopitnik

Gospod Tone pravi, da je v pokoju že skoraj toliko časa, kot ga je preživel v službi. Te, kot pravi, prav nič ni pogrešal. Najbolj všeč mu je bilo to, da mu ni bilo treba na delo v slabem vremenu in mrazu in je lahko poležal v topli postelji, medtem ko je poslušal avtomobile ljudi, ki so se zgodaj zjutraj odpravljali na delo.

Čas v pokoju si je zapolnil s hobiji, ki jih med službo in gradnjo hiše ni utegnil imeti. Bolj dejavno se je začel ukvarjati s pohodništvom in balinanjem. Do pred nekaj leti se je Tone skoraj vsak dan odpravil na bližnji hrib Kopitnik, veliko časa pa je namenil tudi vrtnarjenju. Še vedno je zelo dejaven in hodi na balinanje, gre na sprehode, tudi do 45-minutne, pravi. Poleg veliko edinstvenih spominov in prijateljev pa je Tone od službenih stvari ohranil uro, ki jo je dobil kot jubilejno nagrado po tridesetih letih dela. Uro je uporabljal ves čas in v vseh teh letih mu je močno prirasla k srcu. Na žalost se mu je pred kratkim pokvarila in urarju mu je zaradi starega mehanizma ni uspelo popraviti.

Gospod Tone je zelo prijeten sogovornik in ob koncu najinega srečanja mi je se posebej naročil, da naj pozdravim vse njegove železničarje.

Pogovarjala se je  
Eva Federnsberg Kerenčič

# Ko brezžično postane oprijemljivo

Sistem železniške radijske komunikacije GSM-R (Global System for Mobile Communications-Railways) je uveljavljeni standard železniških komunikacij, ki je podrobno opredeljen s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost ter EIRENE funkcijami in sistemskimi specifikacijami.

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

## GSM-R v Sloveniji

Uvajanje sistema za brezžično komunikacijo v železniškem prometu GSM-R se je začelo leta 2013, po podpisu pogodbe z izvajalskim konzorcijem. Po izdelavi izvedbene dokumenta-

cije so se začela dela na vseh glavnih in regionalnih progah. Med deli bo skupaj zgrajenih in postavljenih 1200 kilometrov optičnih in energetskih kabelskih povezav, 246 baznih postaj, 110 repetitorjev, 3 geografsko redundančne lokacije z jedrno opremo za GSM-R in dispečerski sistem. Slednjega sestavlja 215 dispečerskih terminalov, okrog 1500 ročnih radijskih naprav ter 50 naprav za opremo drezin.

Sistem GSM-R bo povezan tudi z GSM-R omrežji sosednjih železniških uprav Italije, Avstrije in Madžarske. Z radijskim signalom pa bodo pokriti tudi vsi predori na železniškem omrežju v Sloveniji.

## Potek del in meritve

Gradnja baznih in repetitorskih postaj, polaganje optičnih in energetskih vodnikov ter postavljanje kabelskih tras so v končni fazi. Bazne postaje



na progah Pragersko–Ormož in Ormož–Središče neovirano delujejo, na teh odsekih prog pa so bile konec marca opravljene tudi meritve radijskega signala. Ta na obeh odsekih dosega vse zahtevane kriterije. V začetku aprila je bila uspešno opravljena povezava s sistemom GSM-R v Italiji in opravljeni prvi klici po sistemu.

## Sistem je oblikovan za končne uporabnike

Sistem je tehnično oblikovan tako, da je visoko razpoložljiv,

zanesljiv, enostaven za vzdrževanje, primarno pa je oblikovan za tiste, ki ga bodo uporabljali na terenu. S signalom bodo opremljene vse proge, kar bo izboljšalo komunikacijo pri vodenju prometa na primer ob delih na progi. Novi sistem za komunikacijo bo izboljšal delovne razmere in omogočal nove funkcionalnosti. S signalom bodo pokriti tudi predori, zato bo bistveno boljša komunikacija tudi v njih, kar je izjemno pomembno predvsem pri morebitnih izrednih dogodkih na progi.

## 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.

## 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 države 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.



# Festival nostalgije 2016



Parada nostalgije



Prihod v Špijle in vezanje avstrijske zastave

V muzeju Južne železnice v Mürrzuschlagu so pripravili tradicionalno srečanje dizelskih motornih vlakov. Na srečanje so vlake pripeljali z Dunaja, iz Gradca, Celovca, Lindaua in Ljubljane. Železniški muzej Slovenskih železnic je predstavil legendarni Zeleni vlak.

Muzej Južne železnice je tudi letos pripravil nostalgično srečanje, ki so ga imenovali Nostalgie Fest 2016. Tokrat so nanj pripeljali dizelske motorne vlake. Na zelo zanimivem in odlično obiskanem druženju ljubiteljev železnic so si obiskovalci lahko ogledali precej izjemnih vlakov in lokomotiv. Blestela sta vlak MBS ET 10.104 iz ProBahn Voralberg ter električni vlak 4042.01, ki so ga pripeljali iz Celovca. Dunaj sta zastopala

električna lokomotiva 1042 in 1110 ter legendarni »Der Blaue Blitz« 5145, Avstrijsko Štajersko pa je predstavljal vlak VT10.02. Slovenijo in Železniški muzej Slovenskih železnic je zastopal dizelmotornik serije 711.

Iz Slovenije se je z zelencem pripeljalo 41 potnikov, ki so si ogledali Muzej južnih železnic in razstavljene vlake in lokomotive. Lepo sončno vreme je prispevalo k veselemu razpoloženju in dobri zabavi.

Organizatorji so podrobno predstavili vse razstavljene vlake in tudi slovenski vlak serije 711 je pritegnil veliko obiskovalcev in gledalcev. Mnogi udeleženci niso verjeli, da 711 kljub 46 letom še danes odlično opravlja svojo nalogo. Udobna vožnja, vrhunska klimatska naprava, hitrost 120 kilometrov na uro



Skupina potnikov Nostalgie Fest 2016



Veliko zanimanje za garnituro 711



Slavnostni prihod 711 na postajo Murzzuschlag

so pripomogli, da je zanimiva družina na vlaku med 610-kilometrsko potjo lahko obujala spomine ter dogodke in zanimivosti, povezane z zelencem. Ob tem je zanimivo, da so se vožnje udeležili številni mladi potniki, kar je še posebej razveseljivo.

Za prijetno potovanje in nostalgično razpoloženje pa je

poskrbelo tudi osebje Slovenskih železnic s strojevodjema Jožetom Jazbecem, Jožetom Baumkirherjem na čelu ter strokovnim sodelavcem Slavkom Kužnikom in sprevodnico Aleksandro Elezovič.

Mitko Ivanovski

## Ivo Boscarol, direktor podjetja Pipistrel

# »Naravi smo ukradli to, česar nam ni dala – letenje – in zato je to droga, močnejša kot vsa priznanja in uspehi.«

### Kakšen je vaš dan, kdaj se zbudite in kako ga začnete?

Spim bolj malo, včasih tudi samo štiri ure na noč. Ponoči se velikokrat pogovarjam po Skypu z zastopniki iz Avstralije, Amerike, Nove Zelandije ... ki imajo takrat delovne ure. Dneve živim tako intenzivno, da ponoči nimam časa sanjati. Vse, kar delam čez dan, so tako ali tako moje sanje. Zjutraj najprej spijem kavico, nato grem čez celotno proizvodno halo, se pogovorim z vodji oddelkov, malo uskladiamo dnevne plane ... Potem pa me že čaka moj urnik, sestanki, pogovori s kupci in z našimi zastopniki.

### Mnogim, ki si želijo uspjeti v svetu podjetništva, ste vzornik. Imate tudi vi svojega vzornika?

Nimam vzornika. Imam ljudi – prijatelje, sodelavce – ki jih globoko spoštujem in cenim, ampak nikogar si ne postavljam za vzor. Mi pa zelo ugaja, če na kakšnem forumu ali v medijih preberem, da sem jaz vzor komu drugemu!

**V svojem življenju ste počeli že marsikaj. Bili ste fotograf, imeli ste svojo tiskarno, bili ste menedžer glasbenih skupin, delali ste na radiu, lotili ste se politike. Na koncu vam je uspelo nekaj, kar večini ne uspe. Svoj hobi ste spremenili v posel. Bi kaj spremenili, če bi lahko vse začeli od začetka?**

Vedno sem vse počel zelo na široko. Tudi letalstvo gotovo ni zadnja stvar, ki jo počnem. Če pa bi lahko kaj spremenil, bi šel

že takoj na začetku na električne pogone za letala.

### Kolikokrat so vam v življenju zaprli vrata pred nosom in kako ste takrat ravnali?

Velikokrat. Tudi zaklenili so jih, ne samo zaprli, ampak hvala bogu imam trdo glavo, ki gre tudi skozi zid, ne samo skozi zaprta vrata!

### Čemu pripisujete svoj uspeh? Katere vaše strokovne in osebnostne kompetence bi poudarili?

Če nekje vidim izziv, grem v tistem do konca in hočem biti tam najboljši. Ko sem se ukvarjal z umetniško fotografijo, sem imel razstave po vsem svetu. Ko sem v Jugoslavijo prvič pripeljal priponke, se mi je Tomaž Domicelj čudil: »Kaj boš s tem, saj tega tukaj sploh nihče ne pozna?« Sem rekel: »Jih bomo pa naučili.« In dejansko je potem minilo naslednjih deset let, ko ni bilo niti ene same prireditve, na kateri ne bi imeli svojega „bedža“. Moji največji vrline sta vsekakor vztrajnost in prepričanje vase. Najpomembnejša stvar je verjeti vase! Zaupati vase in vztrajati pri svojih ciljih, tudi ko te vsi drugi prepričujejo, da ti ne bo uspelo. Prva in največja ovira na poti k uspehu je v naših glavah. Tudi, če se je situacija zdela nemogoča, nisem nikoli popustil in sem šel z glavo skozi zid, tudi ko so mi že vsi govorili, da sem znorel – in na koncu mi je uspelo.

### Po čem merite uspeh? Kaj bi označili kot vašo največjo zmago?

Kot enega največjih podjetniških uspehov vidim to, da me je v sedemindvajsetih letih, kolikor obstaja Pipistrel, zapustilo samo šest mojih zaposlenih. Konkretno danes pa se lahko pohvalim z uspehom, da sem na svoj šestdeseti rojstni dan delavcem izplačal že 360. redno plačo v roku in da plača v vseh letih ni nikdar zamujala!

### S čim dosegate zadovoljstvo svojih zaposlenih? Kako jih motivirate? Kakšna kultura vlada v vašem podjetju?

Dandanes dobrih zaposlenih, zlasti mladih, ne moreš več kupiti samo z denarjem. Denar je pomemben za normalen standard, vendar mladi hočejo več, hočejo izzive, hočejo soustvarjati svojo prihodnost in prihodnost podjetja. Svoje energije nočejo metati stran, in to pomeni, da hočejo videti rezultate svojega dela.

Večina mojih zaposlenih je mladih, imajo družine, zato hočem, da se ob pol štirih vrnejo domov in pozabijo na službo ter da naslednji dan pridejo sproščeni in spočiti. Največja vrednost Pipistrela je znanje ljudi. Nimamo ekstremno visokih plač, so pa redne in običajno jih je več kot dvanajst na leto. Mladih ljudi ne prepričate le s plačo, temveč tudi z možnostjo, da s ponosom povedo, kje so v službi in kaj je rezultat njihovega dela! Hočejo z veseljem opravljati svoje delo. In način vodenja podjetja mora seveda odražati to filozofijo in omogočati te razmere.

Vzgajan sem bil v duhu, da človek sam ne sme biti nikdar na prvem mestu, ampak skupnost, soljudje okoli njega. To počnem



Občutek, ko se odlepiš od tal in začutiš tretjo dimenzijo, je vsakokrat znova enkrat in neponovljiv. Foto: Mediaspeed

sedaj tudi s svojim kolektivom, vsi imajo take delovne razmere, kot jih imam sam, na koncu vsakega leta dobiček delim med zaposlene, itd.

### Kako zagotavljate inovativno okolje v vašem podjetju? Po kakšnem ključu v svoj krog sprejemate nove sodelavce?

Kadre vzgajamo sami in morda se to sliši čudno, ampak naš projektni menedžment vključuje zelo veliko mero in veliko elementov improvizacije. Morda smo prav zato tako uspešni. Klasičnega projektnega menedžmenta, kot ga najdemo v učbenikih, pri nas ne boste našli.

Imamo sistem idej meseca. Vsako stvar, ki jo zaposleni opazi, želi spremeniti ali izboljšati, lahko napiše na list in odda kot predlog za »idejo meseca«. Te ideje so s katerega koli področja. Ena ideja je nujna za vse zaposlene, od vsakega študenta na praksi do direktorja razvojnega inštituta. Vsako nadaljnjo idejo plačamo po deset evrov. Teoretično v Pipistrelu sploh ni problem imeti deset tisoč evrov plače, samo tisoč idej moraš od-

dati vsak mesec. Najboljša ideja meseca je še dodatno denarno nagrajena.

### Katere večšine so tiste, ki bi jih moral uspešen vodja stalno razvijati, z namenom, da ostane v poslovni kondiciji?

Predvsem samodisciplina in veliko, veliko odrekovanja ter garanja. Delo na dolgi rok, zaupanje vase in v kolektiv, spoštovanje sodelavcev, kupcev in dobaviteljev – pa tudi konkurentov, a brez strahu do njih in brez obremenjevanja s tem, ali je kdo boljši ali večji.

### Kakšen občutek vas danes preveva, ko pomislite na trenutek, ko ste prvič poleteli v nebo?

Občutek, ko se odlepiš od tal in začutiš tretjo dimenzijo, je vsakokrat znova enkrat in neponovljiv, pa naj bo to prvič ali pa danes, po 30.000 poletih. Naravi smo ukradli to, kar nam ni dala – letenje – in zato je to droga, močnejša kot vsa priznanja in uspehi.

### Kakšna je vaša vloga pri nastajanju letal?

Za vsako novo stvar, ki jo hoče človek narediti – pa naj bo to malo drugačen sendvič kot včeraj ali pa prvo hibridno letalo na svetu – potrebuje najprej idejo. Znan sem po tem, da imam vedno nore ideje in da sem nekoliko vizionarja – precej natančno lahko predvidim, v katero smer bo šel trg čez nekaj let. Moja vloga pri dizajnu letala je zadnje čase omejena na koncept. Jaz svojim razvojnikom povem: »To in to se bo čez deset let prodajalo, vi pa naredite!« Imam to intuicijo, v življenju nisem nobene stvari izumil ali naredil, ne da bi zanj videl možnosti prodaje, da bi lahko od tega tudi živel. Zato je moja vloga, da dam svojim razvojnim inženirjem smernice, kaj naj razvijajo in kaj naj raziskujejo.

### Kako vidite promet prihodnosti?

Moja vizija in hkrati največji izziv sodobnega časa je mobilnost v velikih mestih, ki se zdaj dušijo v prometu. Poglavitno vprašanje je, kako priti v čim krajšem možnem času od doma do svojega delovnega mesta. V tem trenutku javni prevoz ni fokusiran na posameznika, kar je napačno. Avtobus pelje petdeset ljudi, podzemna železnica tudi do dva tisoč ljudi na točko, na katero ni nihče izmed njih namenjen, od tam si morajo organizirati pot naprej – peš, s taksijem ali prestopati med več progami. To seveda vzame ogromno nepotrebne časa.

Ideja je, da bi iz svoje dnevne sobe v drugem nadstropju bloka v predmestju vstopili v letalno napravo, ki bi vas prepeljala do vašega cilja – do vrtca, šole, v službo v 35. nadstropju stolpnice v središču mesta ali pa na nogometno igrišče. Nekje v predmestju boste letalnik sprogramirali - začetek in konec poti morata biti znana, vmes pa bo sistem sam izračunal in določil najbolj optimalno pot. Letalnik, še najbolj podoben nekakšni kapsuli, bi prišel zjutraj k vašemu oknu. Okno bo seveda prilagojeno varnemu vstopu in izstopu. Svojega otroka, na primer, boste dali v kapsulo, nastavili končno destinacijo, kapsula pa ga bo odpeljala do vhoda v vrtec. Ne bo vam treba z otrokom čakati dvigala, se spustiti dol, po dežju iti do avtobusne postaje, vstopiti, se peljati skupaj s štiridesetimi ljudmi, prestopiti in se peljati naprej s podzemno, se spet povzpeti po stopnicah in iti po dežju do vrtca, tam pustiti otroka, spet nazaj na podzemno in v gneči do svojega delovnega mesta v stolpnici v središču mesta. Zdaj porabijo ljudje v velikih mestih za razdaljo petih kilometrov uro ali dve. Z letalnikom pa boste za isto pot porabili nekaj minut. Prednost takega sistema, ki ima sicer še veliko vprašajev, je v tem, da uporabniki ne bodo rabili nikakršnega znanja o letenju, da bo letalnik popolnoma samostojen in da bo programiran po vaših željah. Ne bo vam treba niti kupiti svojega letalni-

ka, ampak to bo javni prevoz; popolnoma avtomatiziran, podobno kot so že sedaj vlaki brez voznika na nekaterih mednarodnih letališčih. Seveda popolnoma električen, da bo učinkovit in ne bo onesnaževal okolja. To je prihodnost mobilnosti.

Tehnologija za tovrstno vozilo že obstaja, problem je legalizacija, problem bi bilo spremeniti

jo atrakcija sama po sebi. Mediji pišejo o njih, zato ne potrebujejo dodatnega marketinga. In to pomeni, da lahko denar za marketing raje vlagamo v R&R. Bodočim podjetnikom pa bi povedal: Ovire so samo v glavah! Cilje si je treba zastaviti previsoko in potem vložiti vso energijo, trud, delo in inovativnost v to, da jih dejansko tudi dosežete.



Največji problem na začetku podjetniške poti, ki ga sploh lahko imate, je »Tega se ne da«. Foto: Mediaspeed

miselnost ljudi, še največji problem pa bo dobiti investitorje in župane velikih mest, ki bi v to zagrizli. Ker to pomeni popolno reorganizacijo mesta.

### Med krizo, ko so povsod začeli zategovati pasove, ste vi še intenzivneje vlagali v R&R. Ob tem ste rezali v proračun, ki ga namenjate marketingu. Glede na to, da še nikoli niste imeli izgube in da iz leta v leto ustvarjate boljše rezultate, očitno nekaj delate prav. Kakšen bi bil vaš nasvet slovenskim menedžerjem?

Vloga direktorja podjetja ni poskrbeti, da podjetje danes funkcionira. Moja vloga je danes poskrbeti, da bo podjetje funkcioniralo jutri! In tako vsak dan. Pomembno je to, da je vodilni v podjetju dovolj vizionarja, da ve, kaj se bo prodajalo jutri, in to lahko razvije. Moje vodilo je izdelati tako dober, napreden, tako inovativen produkt, da se medijem zdi zanimivo pisati o njem. Naša letala so tako nenavadna, tako zmogljiva, razvita deset let pred svetovnimi trendi, da poberejo vse mogoče nagrade in postane-

Če se nekaj odločite, potem to lahko storite. Največji problem na začetku podjetniške poti, ki ga sploh lahko imate, je »Tega se ne da«.

### Kje vidite glavne izzive slovenskega politično gospodarskega in še posebno podjetniškega okolja? Na kaj bi se po vašem mnenju morala osredotočiti slovenska vlada, da bi najbolj inovativnim podjetjem, ki ustvarjajo dodano vrednost, ustvarila razmere, da bi si ta želela čim več proizvajati in razvijati v Sloveniji?

Največ bi vlada za ta podjetja naredila, če se z njimi sploh ne bi ukvarjala! Dovolj bi bilo že to, da bi razumela tisto temeljno logiko: da morajo vrečo najprej napolniti in jo šele potem lahko tudi praznijo ali njeno vsebino delijo naprej. To vedo tudi tisti kmetje z »najbolj debelim krompirjem«. In samo želim si lahko, da bi po petindvajsetih letih samostojne Slovenije nekoč v prihodnosti dočkal čas, ko bo najpomembnejši minister v vladi postal tisti za gospodarstvo, ne pa za socialo.

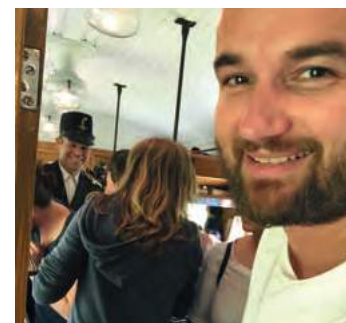


# Izjemno uspešno Eno žlahtno doživetje z muzejskim vlakom

V nedeljo, 29. maja, so Slovenske železnice, občina Goriška Brda in ustvarjalci Ene žlahtne štorije na Planet TV, ob koncu tretje sezone izjemno priljubljene TV serije, pripravili vožnjo z muzejskim vlakom med Jesenicami in Kanalom.

Muzejski vlak je goste popeljal v minule čase in jim odstrl vso slikovitost in edinstvenost Bohinjske proge. Za posebno vzdušje na vlakcu so poskrbeli igralci Ene žlahtne štorije, zato na potovanju ni manjkalo smeha.

V Goriških Brdih, ki so bila končna postaja našega potovanja,



so si gostje ogledali najbolj zanimive lokacije snemanja Ene žlahtne štorije – cerkev, gostilno in trgovino ter pokopališče. Glavno prizorišče družjenja pa je bila Vila Vipolže, kjer so poleg pogostitve pripravili tudi zabavni program z igralci serije.

Ana Dolinar, Medea Novak, Alenka Kozolc, Urška Vučak, Ranko Babič, Kristijan Guček, Primož Forte, Matjaž Javšnik, Franko Korošec, Janez Starina, Stane Tomazin in Milan Vodopivec so v Vili stopili na oder in v družbi glavnih snovalcev serije razkrili, da se Ene žlahtna štorija na male zaslone vrača jeseni.

Slovenske železnice so pri projektu sodelovale od samega začetka in ustvarjalcem serije dale pobudo za to izjemno po-

tovanje. Skupaj s partnerji smo uresničili, da lahko gostje Eno žlahtno štorijo, ob kateri neizmerno uživajo pred TV zasloni, med kratkim potovanjem doživijo tudi sami. Povpraševanje po vozovnicah je bilo izjemno veliko, saj so bile vse razprodane že v predprodaji, v le nekaj dneh.

Gostje so bili nad vožnjo muzejskega vlaka in prireditvami, ki so jih organizatorji ob tem pripravili, vidno navdušeni.



# Z MUZEJSKIM VLAKOM PO DEŽELI CELJSKI



[www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si)



## CELJE-PODČETRTEK

**VSAKO SOBOTO  
do 24. septembra**

Vlak ustavlja tudi na postajah Šentjur, Grobelno, Šmarje pri Jelšah in Imeno.

### Cena

Celje–Podčetrtek

enosmerna vozovnica: 10,44 €

### Popusti

- povratna potovanja: 30 %
- s SŽ-družinsko kartico ugodnosti: 40 % odrasli, otroci do 12. leta brezplačno
- skupine nad 6 oseb: 30 %

Z vozovnico za vlak lahko kupite do 50 % cenejše vstopnice za Terme Olimia.



