

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno
Skupina Slovenske železnice
leta 2012 izboljšala poslovne rezultate

Evropska komisija predlagala
četrti železniški paket ukrepov

Aktualno
Projekt TIP

Fotoreportaža
Modra ura

Potovanje
Aconcagua, kraljica Andov – 4. del

Reportaža
Na Krniške skale

Izjemni železničarji
Strojvodja Aleš Lorber – evropski prvak v kikkoksu



**Prevozi malih pošiljk po vsej Sloveniji,
od vrat do vrat, v 24 urah!**

**Kako najceneje in najhitreje prepeljati pošiljko
vašemu prijatelju, znancu ali cenjenemu kupcu?**

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

**Pošiljko prevzamemo v katerem koli kraju v Sloveniji,
lahko tudi v sosednjih državah,
in jo po ugodni ceni pripeljemo na zeleni naslov.**

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

Slovenske železnice, d.o.o.
Sekcija za male pošiljke
Prodajna služba
Kajuhova 51
1000 Ljubljana

tel. 01/29 12 551

E-pošta: szexpress.sprejem@slo-zeleznice.si

www.szexpress.si

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, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 5. marca 2013.



Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno

Skupina Slovenske železnice leta 2012
izboljšala poslovne rezultate

2



Aktualno

Projekt TIP

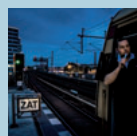
3



Aktualno

Evropska komisija predlagala
četrti železniški paket ukrepov

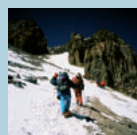
4



Fotoreportaža

Modra ura

10



Potovanje

Aconcagua, kraljica Andov – 4. del

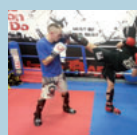
14



Reportaža

Na Krniške skale

16



Izjemni železničarji

Strojvodja Aleš Lorber – evropski
prvak v kimboksu

19



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Lepo pozdravljeni v novi izdaji Nove proge z letnico 2013.

Kot boste lahko prebrali, smo leto v podjetju začeli nadvse spodbudno. Rezultati lanskega poslovanja, s katerimi se je pred kratkim seznanil nadzorni svet, so bistveno boljši kot leto prej, kar je dobra napoved za letos. Tovorni promet na primer napoveduje zvišanje transportnih prihodkov za dobre štiri odstotke, Potniški promet pa povečanje števila prepeljanih potnikov. Oba naša operaterja imata ambiciozne načrte za letošnje leto, kar je za skupino SŽ odlična novica.

Slovenske železnice sodelujejo v več mednarodnih projektih. Tokrat nam Jože Urbanc opiše dejavnosti v projektu TIP, ki poteka v okviru sklada EU za regionalno sodelovanje Slovenije in Italije.

V nadaljevanju pišemo o novem poskusu Evropske komisije, da bi uredila in poenotila trg železniških storitev v Evropi. Komisija je namreč predlagala tako imenovani četrti železniški paket ukrepov, ki urejajo področja standardov, strukture železniških podjetij, usposobljenosti zaposlenih in prostega dostopa do železnice. Predlog je pomemben dokument, ki kaže na to, kako Evropska unija vidi železnice v Evropi in v kateri smeri jih želi razvijati. Za zdaj gre šele za predlog, ki ga mora potrditi Evropski parlament, je pa že jasno, da se nekatere vplivne mednarodne železniške organizacije z njim ne strinjajo.

Da človek doseže zastavljene cilje, je primoran razviti dobre komunikacijske lastnosti. Vsak dan namreč na različne načine komuniciramo z drugimi, in se včasih sploh ne zavemo, kakšno težo imajo naše besede. Dr. Lavrič nam predstavi vrste komunikacije, razloži, kako lahko drugi dojemajo naš način komunikacije, in poudari, da je predvsem na delovnem mestu, kjer preživimo precej časa, pomembna dobra in iskrena komunikacija.

Kdor vstaja dovolj zgodaj, ve, da se zjutraj, tik pred sončnim vzhodom, na kratko, za dobrih dvajset minut, pojavi modrikasta svetloba, ki na prav poseben način obarva pokrajino in nebo. Miško Kranjec je ta izjemni del dneva ujel v šest fotografij, ki jih je z besedilom odlično zaokrožil v fotoreportaži Modra ura.

Slovenske železnice so v več pogledih primerljive z drugimi železniškimi podjetji v Evropi in svetu, srečujemo se tudi s podobnimi izzivi kot mnogi prevozniki v potniškem prometu. S težavo, o kateri pišemo v rubriki Tujina, pa se pri nas še nismo srečali. V Indoneziji namreč že več let poskušajo na različne načine rešiti težave s potniki, ki nelegalno potujejo na strehah vlakov. Kako se poskušajo temu izogniti daleč na vzhodu, pišemo na dvajseti strani.

V vsaki letošnji reviji bomo predstavili železničarko ali železničarja, ki s svojimi prostočasnimi dejavnostmi presega povprečje in je – če lahko talent, vztrajnost, čas in motivacijo združimo v eno besedo – izjemen. Tokrat smo se pogovarjali s strojevodjo, Alešem Lorberjem, ki je izjemen športnik in aktualni evropski prvak v kimboksu.

Pozimi, ko so vremenske razmere manj primerne za kolesarjenje, je čas, ko se pripravljamo na nove spomladanske ture. Ervin Sorč je v podrobni in zelo zanimivi reportaži opisal kolesarjenje od Alp do Jadranskega morja po trasi nekdanje železnice ter podal kar nekaj odličnih predlogov in uporabnih nasvetov za kolesarske izlete. Sam pravi, da so čudovita, pomirjujoča alpska narava, prijazne vasi in urejena infrastruktura pravi magnet in jamstvo za prijetno počutje. O stokilometrski poti od Jesenic do Carnie pišemo v rubriki Prosti čas.

Šahisti, ki so na SŽ nedvomno eno izmed najbolj dejavnih društev, so leto začeli z novim šahovskim ciklom. O rekordnem januarskem obisku prvega turnirja sedmega šahovskega cikla nam piše Vlastimir Djurdjevič.

Sredina revije je tokrat pripravljena za nagradno križanko. Vabim vas, da poskusite pravilno rešiti križanko in nam na naslov uredništva ali po elektronski pošti pošljete pravilni gesli.

Spoštovani bralci, uživajte v Novi progii!

Skupina Slovenske železnice lani izboljšala poslovne rezultate

Skupina Slovenske železnice je leto 2012 končala z občutno boljšimi rezultati kot leto prej in je tako nadaljevala večletno izboljševanje poslovnih rezultatov. Za letos Skupina načrtuje pozitiven čisti poslovni izid.

Skupina Slovenske železnice je lani nadaljevala izboljševanje poslovanja, kljub še vedno zelo težavnim gospodarskim razmeram. Po ocenah je Skupina SŽ leto 2012 končala s čistim dobičkom v višini 2,4 milijona evrov. Doseženi poslovni izid je bistveno boljši od izida leta 2011 in od načrtov. Poslovni izid iz poslovanja (EBIT) je dosegel 7,3 milijona evrov, EBIT-DA pa 47,4 milijona evrov.

Leta 2012 je potekala intenzivna poslovna, kadrovska in finančna sanacija Slovenskih železnic. Njen del je bilo tudi kadrovsko prestrukturiranje. Lani se je število zaposlenih v Skupini Slovenske železnice zmanjšalo za 618. Na zadnji

dan lanskega leta je bilo v Skupini SŽ 8.179 zaposlenih. Kadrovsko prestrukturiranje se nadaljuje tudi letos.

Obeti za leto 2013

Po predvidevanjih osnutka rebalansa poslovnega načrta za 2013 bo Skupina Slovenske železnice leto 2013 končala s pozitivnim rezultatom iz poslovanja (EBIT) v višini 16,2 milijona evrov, čisti dobiček pa bo znašal 4,3 milijona evrov.

Za leto 2013 je predvideno, da se bodo transportni prihodki tovornega prometa v primerjavi z letom prej zvišali za 4,2 odstotka. Transportni prihodki potniškega prometa bodo kljub temu, da se bo višina proračunskih sredstev zmanjšala za 2 milijona evrov, ostali na lanski ravni.

Tovorni vlaki Slovenskih železnic bodo letos predvidoma prepeljali 16,5 milijona ton to-



vora (za 1,6 odstotka več kot lani) in opravili 3631 milijonov netotonskih kilometrov (za 2,6 odstotka več od ocene za leto 2012).

Število prepeljanih potnikov bo s 16 milijoni za 4,6 odstotka večje od ocene za leto

2012, število opravljenih potniških kilometrov bo doseglo 771 milijonov (za 4,6 odstotka več kot lani).

Prvega decembra 2012 je bila v družbah v skupini SŽ uveljavljena nova notranja organiziranost, ki ji je sledil sprejem kadrovskega načrta za višje ovrednotena delovna mesta. Letos se bo nadaljevalo sprejemanje kadrovskega načrta in s tem povezana racionalizacija tudi na drugih delovnih mestih.

Zmanjšanje števila zaposlenih bo potekalo predvsem s pospešenim upokojevanjem, z vključevanjem delavcev v program reševanja presežnih delavcev in z drugimi socialno vzdržnimi oblikami reševanja morebitnega prevelikega števila zaposlenih. Konec leta 2013 bo v Skupini SŽ predvidoma 7754 zaposlenih.

Marko Tancar

Roza paša za oči na slovenskih tirih

Konec januarja je uradni krst na železniški postaji v Ljubljani doživela lokomotiva Manner. Trak roza barve, kot se za roza lepoticu spodobi, so prerezali avstrijski veleposlanik dr. Clemens Koja, direktor podjetja Manner za JV Evropo, Alexander Lipovšek, in mag. Boštjan Koren, direktor potniškega prometa pri Slovenskih železnicah.

Ob predstavitvi lokomotive so SŽ organizirale piknik na vlaku, ki so se ga poleg železničarjev udeležili tudi avstrijski veleposlanik, predsednik Smučarske zveze in nekdanji smučarski skakalec Primož Ulaga ter odlični skakalec Jernej Damjan.

Zamisel za takšno podobo lokomotive Siemens 541 je nastala na podlagi natečaja avstrijskih železnic, ki se ga je podjetje Manner udeležilo z dvema predlogoma vozil v rožnati barvi. Oba predloga, za vlak in avtobus, so zasnovali v grafičnem oddelku podjetja Manner. Po spletnem glasovanju občinstva, kjer je glasovalo več kakor trideset tisoč glasovalcev, je Manner zmagal v obeh kategorijah. Ob močni podpori oboževalcev na Facebooku so oblikovali tako Mannerjev avtobus kot tudi lokomotivo, ki bosta že kmalu vozila po Avstriji, Sloveniji in tudi Nemčiji.



Vlak Manner: Mag. Boštjan Koren, direktor PP, Primož Ulaga, predsednik Smučarske zveze in nekdanji smučarski skakalec, dr. Clemens Koja, veleposlanik Republike Avstrije v Sloveniji, Alexander Lipovšek, direktor podjetja Manner za JV Evropo, Jernej Damjan, smučarski skakalec (foto: Miško Kranjec)

Mednarodne dejavnosti Slovenskih železnic

Projekt TIP

Od začetka lanskega leta, po zagonskem sestanku, potekajo dejavnosti na projektu TIP. V začetku decembra je potekal že tudi prvi skupni sestanek vseh sodelujočih partnerjev na projektu, na katerem so bile pregledane in ocenjene dosežene dejavnosti.

Projekt TIP, Transborder Integrated Platform – čezmejna integrirana platforma, sodi med projekte, ki se sofinancirajo iz EU sklada za regionalno sodelovanje Slovenija - Italija, in sicer v okviru programa Interreg za programsko obdobje 2007–2013.

Slovenske železnice smo eden od partnerjev v projektu. Poleg SŽ so projektni partnerji iz Slovenije še: DARS, Občina Šempeter Vrtojba in Regionalna razvojna agencija Severne Primorske ter Ministrstvo za infrastrukturo in prostor. Podobna struktura je tudi na italijanski strani, od koder prihaja tudi vodilni partner projekta, podjetje SDAG.

Kaj so cilji oziroma naloge projekta?

Z vstopom Slovenije v EU in s premikom šengenske meje na vzhod naše države je veliko objektov in druge infrastrukture na območju nekdanjega mejnega prehoda Vrtojba ostalo brez prave namembnosti. To velja posebej za cestno infrastrukturo, medtem ko na območju železniške postaje Vrtojba ta problem ni tako izrazit. So pa zato druge pomanjkljivosti, ki otežujejo boljše, hitrejši in tudi cenejši prevoz tovornih vlakov iz Slovenije v Italijo. Še posebej vlakov, ki so namenjeni v terminal SDAG, ki leži neposredno ob (nekdanji) državni meji na italijanski strani. Sedanji uvoz tovornih vlakov iz Slovenije v terminal

tako poteka z železniške postaje Vrtojba mimo terminala SDAG na železniško postajo Gorica in s te postaje nazaj v terminal. Tak način je časovno potraten, zahteva veliko manipulacij z vlakovno kompozicijo, opravlja se čezmejna predaja vlakov, v procesu sodelujeta dva upravljavca infrastrukture. Končni rezultat je jasen – višja cena storitve.

Kot edina logična rešitev se zato postavlja neposredna tirna poveza od postaje Vrtojba v terminal SDAG, in prav to je ključna vsebina/naloga v okviru projekta TIP. Pri tej nalogi, ki je seveda samo ena od nalog projekta, imamo Slovenske železnice nosilno vlogo.

Že prej omenjena infrastruktura in objekti ob meji, predvsem na slovenski strani, so naslednji izziv in naloga projekta. Ta del razvija predvsem Občina Šempeter Vrtojba, ki je prve ideje že vključila tudi v popravke občinskega prostorskega načrta. Za nas je najbolj zanimiv tisti del, ki se s slovenske strani dobesedno dotika terminala SDAG na italijanski strani in ki naj bi bil tudi na slovenski strani namenjen terminalu, na katerega naj bi prav tako pripeljal železniški tir s postaje Vrtojba. Cilj je multimodalna točka, na kateri bi se tovor s cestnih vozil pretovarjal na vlak in narobe.

Z vidika prometnih tokov v širšem prostoru je lokacija perspektivna, saj sodi v širši del V. vseevropskega prometnega koridorja. Vir tovara ni samo V. koridor, temveč tudi severnojadranske luke, ki v relativno majhni geografski oddaljenosti gravitirajo na to lokacijo in do katerih je oziroma bo – posebej na italijanski strani – dobra železniška in cestna povezava.

Spodnja slika prikazuje glavne vsebine, ki naj bi se na žele-



Z leve: Branko Bjelovuk (SŽ-TP), Alida Pavšič (SŽ-TP Videm), Carlo Mistretta (SDAG), Jože Urbanc (SŽ) in Marino Fakin (SŽ-TP Videm).

zniškem delu v okviru projekta pripravile do takšne mere, da bi se v naslednjem koraku tudi udeležile. Pri tem že sedaj načrtujemo možnosti financiranja iz različnih skladov EU.

Ob vsem tem kaže omeniti, da SŽ-Tovorni promet ves čas podpira dejavnosti na projektu. Tako ob njegovem načrtovanju in pripravi, leta 2009, kot tudi v sedanji fazi izvajanja. To med drugim potrjuje tudi navzočnost njihovih predstavnikov na v začetku omenjenem prvem skupnem sestanku projektnih partnerjev.

Poleg aktivnosti, povezanih s tovornim prometom, se bodo v okviru projekta proučile tudi možnosti oziroma pripravili idejni načrti in pogoji za spremembo statusa železniške postaje Vrtojba v postajo, ki bo rabila tudi potniškemu prometu. Pri teh nalogah je posebej pomembno sodelovanje z Občino Šempeter Vrtojba, ki poskuša revitalizirati širši prostor okoli železniške postaje Vrtojba. Ta del vsebin projekta se neposredno navezuje tudi na drugi potekajoči

čezmejni projekt, projekt Adria A, ki se ukvarja s proučitvijo možnosti za vzpostavitev lahke železnice na širšem območju obeh držav. Več o tem projektu, v katerega Slovenske železnice, žal, nismo vključene, v prihodnji številki.

Kaj je bilo narejeno lani?

Če na kratko povzamem, kaj je bilo lani narejeno na projektu TIP, lahko rečem, da veliko. Prve zagonske nejasnosti in težave, ki vedno spremljajo projekte, so razrešene, pripravljene so prve idejne rešitve in na njihovi podlagi tudi prve finančne ocene. Te obsegajo tako gradbene vidike kot tudi potrebne nadgradnje signalnovarnostnih naprav. Od tu do prvih metrov novih tirnih povezav, vgrajenih kretnic in signalov, dodatnih mozaikov na postavljalni mizi in drugih potrebnih del, je še kar nekaj korakov. Vendar, vsaka pot se začne s prvim korakom, in ta je bil narejen zelo uspešno.

Jože Urbanc



Evropske železnice v prihodnje: Objavljen četrti železniški paket

Evropska komisija je 31. januarja objavila sveženj ukrepov, tako imenovani četrti železniški paket, ki ga sestavlja šest zakonodajnih predlogov na štirih področjih. Paket je zbirka načrtovanih izboljšav železniškega prometa na območju Evropske unije. Paket ureja področja standardov in avtorizacij železniških vozil, usposobljenosti zaposlenih, upravljanja železniške infrastrukture in liberalizacije domačih potniških storitev.

Četrti železniški paket je še eden izmed poskusov reformirati železniški sektor v katerem še vedno prevladujejo državne železnice, ki nadzorujejo in upravljajo infrastrukturo in prevoznike.

Predlogi Evropske komisije se osredotočajo na štiri področja:

Na ravni EU: Standardi in odobritve

Evropska železniška agencija (European Railway Agency) naj bi po predlogih Komisije postala

organ za izdajanje dovoljenj za vstop železniških vozil na trg po vsej EU in izdajanje varnostnih spričeval prevoznikom. Tako avtorizacije oziroma dovoljenja za vstop železniški vozil na trg kot tudi varnostna spričevala bodo veljala po vsej EU. Dovoljenja za železniška vozila in varnostna spričevala trenutno izdajajo posamezne države članice. S tem predlogom želi Evropska komisija zmanjšati upravne stroške železniških podjetij in olajšati vstop novih prevoznikov na trg.

Večji dostop do železnice

Komisija predlaga, naj se domači železniški potniški promet odpre ter od decembra 2019 omogoči vstop novim prevoznikom in storitvam. Podjetja bodo lahko domače storitve železniškega potniškega prometa ponujala po vsej EU, s konkurenčnimi komercialnimi storitvami ali pa s sodelovanjem na razpisih za javne storitve železniškega prometa, ki

sestavljajo več kot 90 odstotkov potovanj z železnico v EU. Nacionalni domači trgi za potniški promet ostajajo večinoma zaprti. Samo Švedska in Združeno kraljestvo sta popolnoma odprla svoje trge, medtem ko so Nemčija, Avstrija, Italija, Češka in Nizozemska svoje trge odprle le delno.

Struktura železnic v Evropi

Komisija predlaga povečanje pristojnosti upravljavcev infrastrukture, tako da bodo nadzirali vse funkcije v osrčju železniškega omrežja, kar vključuje načrtovanje naložb, vsakodnevne dejavnosti in vzdrževanje ter časovno načrtovanje. Komisija meni, da morajo biti upravljavci infrastrukture operativno in finančno neodvisni od vseh prevoznikov v železniškem prometu. Četrti železniški paket, namesto da določa, da morajo podjetja ločiti infrastrukturni del podjetja in prevoznike dovoljuje, da jih obvladuje enotna holdinška družba.

Usposobljena delovna sila

Evropska komisija navaja, da se bo železniški sektor v naslednjih desetih letih vse bolj srečeval s problemom staranja populacije zaposlenih in z učinki odpiranja trgov. V naslednjih desetih letih se bo upokojilo približno 30 odstotkov zaposlenih na železnicah v Evropi. V skladu z regulativnim okvirom EU bodo imele države članice možnost zaščititi svoje delavce tako, da bodo od novih pogodbenikov zahtevale, naj jih zaposlijo, če in ko se bodo pogodbe za javne storitve prenesle na nove pogodbenike.

Četrti železniški paket so januarja sprejeli na Evropski komisiji, v času, ko izdajamo to revijo, predloga še ni potrdil Evropski parlament.

Drugi odzivi na četrti železniški paket

CER – Skupnost evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij podpira odpiranje železniškega trga, pri strukturnih reformah se zavzema za bolj fleksibilen pristop, po katerem si države same izberejo organizacijsko strukturo.

UNIFE – Zveza evropskih železniških industrij meni, da je predlog dober način, da postanejo železnice bolj učinkovite in konkurenčne, ter dober korak k oblikovanju skupnega evropskega železniškega območja.

ETF – Evropska federacija transportnih delavcev meni, da je sveženj ukrepov neuravnotežen in izpušča socialno komponento. ETF se ne strinja z liberalizacijo potniškega prometa ter nasprotuje popolnemu ločevanju infrastrukture in operaterjev, prevoznikov.



Hvala za Sunderland snemali tudi v delavnicah SŽ-VIT

Pod taktirko režiserja in scenarista Slobodana Maksimovića je nastal nov slovenski celovečerec, v katerem so nekaj minut slave doživele tudi naše delavnice. Za snemanje filma smo namreč »posodili« tako naše prostore v Mostah kot tudi nekaj zaposlenih, ki so se pokazali kot odlični statisti.

Film z naslovom Hvala za Sunderland je ekipa ustvarjalcev začela snemati pred skoraj dvema letoma, na različnih lokacijah po Sloveniji, med drugim tudi v naših delavnicah. V filmu boste prepoznali kadre v delavnici, na hodniku in v naši jedilnici, kjer so našli motiv za delovno okolje glavnega junaka Johana.

Komična drama, v kateri igrajo velika imena slovenskega filma, Gregor Baković, Tanja Ribič, Branko Djurić – Đuro, Jernej Kuntner, Štefka

Drolc, Polde Bibič in mnogi drugi, prikazuje malega človeka, ki se mu podira svet. Vzporedna zgodba govori o muhastem dekletu, ki poskuša postati pevska zvezdnica. Njen prenaporni vsakdanjik glavnega junaka še bolj pahne na rob obupa ... Vendar življenje je kot nogomet (od tod Sunderland), rezultat se lahko obrne v zadnjem trenutku.

Film je na lanskem 15. festivalu slovenskega filma dobil kar štiri vse – za najboljši celovečerni film, za najboljšo glavno moško vlogo in za najboljšo stransko moško vlogo ter vesno za najboljšo montažo.

Hvala za Sunderland si lahko od začetka februarja ogledate na velikem platnu slovenskih kinematografov.

SŽ-Vleka in tehnika



Odganjali zimo na Slovenskih železnicah

Kurenti, ena izmed najbolj prepoznavnih slovenskih etnoloških mask, so ob pustnem začetku meseca obiskali prostore Slovenskih železnic na Kolodvorski ulici v Ljubljani. Več kot dvajset korantov iz Destrnika in Spodnje Korene, s pisanimi trakovi in opasanimi težkimi zvonci, se je srečalo z vodilnimi železničarji in popestrilo ponedeljkovo dopoldne ter z glasnim zvonjenjem odganjalo zle duhove in zimo. Kurenti so s poskakovanjem in zvonjenjem železničarjem zaželeli dobro in uspešno leto. Včasih je veljalo, da so lahko kurenti le samski fantje, danes pa, kakor lahko vidimo s fotografij, kurentovo masko nosijo tudi dekleta.

(foto Miško Kranjec)

Sporočila v komunikaciji

Pred nekaj dnevi sem prebral zgodbo z naslovom **Majhna razlika**, z naslednjo vsebino: »Sebičen bogataš je obiskal učenjaka. Učenjak je stopil z njim do okna in ga vprašal: »Koga vidiš na cesti?« »Ljudi,« je odgovoril sebičnež. Nato ga je odpeljal pred ogledalo. »Koga pa vidiš sedaj?« je vprašal modrijan. »Samega sebe!« Tedaj je spregovoril učenjak: »Vidiš, okno je iz stekla in ogledalo je iz stekla. To, v čemer se ogledalo od stekla razlikuje, je samo tanka srebrna ploskev na njegovi zadnji strani. Vendar nas to veliko nauči: že majheno srebra zadostuje, da ne vidim več drugih, ampak samo še samega sebe!«

Kratka, a zelo poučna zgodba. Ob tej zgodbi se razmišljanje ne ustavlja le ob srebru in denarju. Če razmišljamo globlje, nemalokrat ugotovimo, da v medsebojnih odnosih lahko ena sama beseda, ki jo nekdo izreče, zamegli jasnost vida, doživljanja realnosti in resničnost drugega človeka. Dovolj je torej sporočilo, ki ga posredujemo skozi neverbalno komunikacijo, in to že zadostuje posamezniku, da ni več zmožen videti drugega v njegovi pristnosti, iskrenosti, to, kar v resnici je, ampak vidi le sebe kot žrtev in tistega, ki ga je drugi po krivici prizadel in ponižal.

Besede zdravijo ali ranijo

Ljudje smo občutljivi na besede, dejanja in vedenje drugih do nas. Občutljivi smo torej na to, kako se drugi z nami pogovarjajo, na kakšen način nam sporočajo, da smo nekaj naredili slabo ali ne dovolj dobro ipd. Če so izrečene besede spoštljive, čuteče, če je v njih zaznati dobronamernost, pa čeprav so po drugi strani boleče, jih lažje sprejmemo, se ob njih morda zamislimo in celo kaj spremenimo. To pomeni, da so dosegle

svoj namen. Francoski pregovor pravi: »Lepa beseda lepo mesto najde.« Zlasti besede, ki so izrečene zviška ali s pozicije moči, so besede, ki lahko močno zabolijo in človeka prizadenejo. Nemški pregovor namreč pravi, da »besede režejo močnejše kot meč«. Zato je pomembno, kako jih izgovarjamo, v kakšnem tonu, s kakšno telesno držo.

Tri vrste komunikacij

Transakcijska analiza (TA), katere začetnik je **Erik Bern**, opredeljuje komunikacijo iz treh tako imenovanih »ego stanj«, ali z drugimi besedami iz treh različnih čustvenih stanj. Človek govori zviška, kadar je na primer v vlogi starša, kadar ima formalno moč (vodja ali nadrejeni) ali pa kadar se »postavlja« nad drugega človeka in ima sebe za boljšega od svojega sogovornika, iz katerega koli razloga. Takšno komunikacijo po-

gosto narekujejo tudi naučeni vzorci vedenja, ki smo jih prejeli in ponotranjili prek vzgoje in socializacije od svojih staršev, vrstnikov, okolja in jih pozneje prenašamo na svoje otroke. Po TA je to ego stanje *Roditelja/Starša*. Po drugi strani lahko posameznik spremeni takšen način komunikacije, če le to ozavesti in prepozna, da ni najboljše. Druga vrsta komunikacije poteka iz ego stanja *Deteta/Otroka*. Ta vrsta komunikacije je močno čustveno obarvana. Ta del naše osebnosti nas obvladuje, kadar smo na primer jezni, besni, pod stresom ali pa kadar smo zaljubljeni. Torej takrat, kadar nekaj čustveno intenzivno doživljamo. V tovrstni komunikaciji nismo najbolj »prizemljeni«, zato lahko naše besede drugega močno ranijo, prizadenejo, užalijo. Kadar se v tem stanju pogovarjamo s sodelavci, s partnerjem/partnerko, takrat ne moremo

doseči pravega namena ali cilja našega pogovora. Takrat se strasti samo še razplamtijo. In kakor pravi italijanski pregovor: »Ena beseda potiska drugo«. Takrat lahko privre na dan vrsta zamer, potlačene jeze in nepredelane travme, ki jih v afektu ne nadzorujemo, temveč nas one obvladujejo. To pa je lahko v medsebojnih odnosih zelo rušilno.

Komunikacija, s katero želimo drugemu res nekaj sporočiti, da se ga naše sporočilo dotakne na pozitiven način, poteka iz ego stanja *Odraslega*. To je stanje, v katerem smo umirjeni, smo v stiku s samim seboj, čustveno neobremenjeni, empatični in znamo prisluhniti tudi drugemu, njegovim potrebam, željam in težavam. Takšna komunikacija običajno pripelje do skupnih ciljev in rešitev. Tovrstna komunikacija ni sama po sebi umevna. To je večina, ki se je moramo najprej naučiti.





Če takšne komunikacije nismo osvojili, lahko v medsebojnih odnosih naletimo na nerazumevanje, konflikte in zavrnitev. Pogosto v takšnih primerih za konflikt krivimo in obtožujemo samo druge, ne znamo pa se zazreti vase in prepoznati ter prevzeti svojega dela odgovornosti v nastali situaciji. Včasih rečemo, da je prišlo do »šuma« v komunikaciji. Šum je tista zamegljenost, ki se pojavi prek besed, kar posledično onemogoči jasno razumevanje realnega problema in nas lahko čustveno prevzame in potegne v začarani krog samopomilovanja in obtoževanja drugih. In če se ne znamo iz tega začaranega kroga dvigniti in izstopiti, postanemo žrtev ali ujetniki svojih lastnih napačnih prepričanj in vedenja.

Nekateri to stanje poimenujejo preobčutljivost, smiljenje samemu sebi, žrtev ipd. Pri vsem tem pa posameznik, ki to doživlja, sam najbolj trpi. Tak človek na delovnem mestu odaja negativno energijo. Ljudje

se ga izogibajo in posledično se sam nekako izolira od drugih. Počuti se nerazumljenega, nesprejetega, osamljenega. To pa so spet občutja, ki so dobro znana, saj jih je posameznik doživljal že kot otrok v primarni družini. Po drugi strani so to znaki, da ima človek težave, da se mora spremeniti in se naučiti drugačnih vzorcev vedenja, mišljenja in čustvovanja. To sicer ni preprosto, ni pa nemogoče! Za to je potreben določen čas, čas za proces spreminjanja. Tudi za peko kruha si je treba vzeti čas, ne moremo ga na primer speči v petih minutah. Prvi korak k spremembam je spoznanje, da imamo težave in da jih želimo pričeti reševati.

Drugi ljudje so naše ogledalo

Pogosto se premalo zavedamo, da se lahko spreminjamo samo v odnosu z drugimi ljudmi. Predvsem se lahko spreminjamo ob ljudeh, ki nam postavljajo realno ogledalo. Ogledalo so besede bližnjih, domačih,

sodelavcev, ko nam ti povedo ali kako drugače sporočijo, kako nas vidijo, kako nas doživljajo. To pa običajno ni prijetno slišati, ker imamo nemalokrat o sebi zelo dobro mnenje in tudi sicer radi poudarjamo svoje pozitivne lastnosti in prednosti naše osebnosti, na katere smo ponosni. Pogosto smo prepričani, da nas imajo drugi radi in da nas sprejemajo predvsem zaradi pozitivnih plati naše osebnosti. Ker si želimo, da bi bili sprejeti, cenjeni, spoštovani, te plati svoje osebnosti radi še bolj poudarjamo. Svoje temne plati pa nekako zanikamo, potlačimo. Vendar lahko človek v polnosti zaživi samo takrat, ko si prizna tudi ta manj prijetni del svoje osebnosti. Ob tem občuti tudi olajšanje, saj se mu ni treba »pretvarjati« in lahko pride do izraza on sam. Takrat je lahko pristen in iskren, takšen, kakršen v resnici je. Ob tem ga ne prizadene tudi kritika in se zna z njo soočiti. Posameznik z dobro samopodobo bo lažje sprejel kritiko drugega. Kritika

je priložnost za spremembo. In tega bi moral biti človek vesel, saj lažje prepozna tisto, kar lahko sam pri sebi izboljša, spremeni in postaja bolj »človeški«. Človek s slabo samopodobo pa se bo počutil ogroženega. Postane lahko celo agresiven in maščevalen, ali pa nam celo grozi.

Dobra komunikacija na delovnem mestu

Zlasti na delovnem mestu je pomembna dobra, iskrena komunikacija, s katero lahko razrešujemo konflikte, ohranjamo dobre medsebojne odnose, prijetno vzdušje v delovnem okolju. Vsi čutimo, da so pristni in iskreni medsebojni odnosi težavni, da zahtevajo veliko potrpežljivosti, empatije, vztrajnosti, pa tudi spretnosti. V teh kriznih časih, ko nam primanjkuje časa za pogovor, za izmenjavo mnenj, pa je to še toliko bolj pomembno. Koliko časa in energije posvetimo komunikaciji, je odvisno od naših vrednot, koliko nam pomeni dober odnos, konstruktivno reševanje konfliktov, ne nazadnje je to odvisno tudi od naših naučenih vzorcev, da si upamo povedati svoje mnenje in vztrajati takrat, ko je za to vredno in potrebno, ali pa se včasih umakniti in počakati, da se »vrela juha« malo ohladi. Kajti tudi vrela juha pogosto orosi okno, skozi katerega gledamo našega sogovornika.

Za boljše medsebojne odnose tako na delovnem mestu, kakor doma v družini je veliko priložnosti in odgovornosti na nas samih in veliko manj na drugih. Kajti spremembe so odvisne in mogoče samo pri nas samih, če se tega zavedamo in se zanje odločimo. Te pa je težje doseči pri drugih, od katerih jih običajno v napačnih prepričanjih pogosto pričakujemo in jih od njih tudi »zahtevamo«.

Slovenija ob progi

Naša najstarejša proga, od Šentilja do Zidanega Mosta

Po tirih smo prevozili že skoraj celotno Slovenijo, in čas je, da si ogledamo znamenitosti ob naši najstarejši progi, to je progi med Šentiljem, Celjem in Zidanim Mostom. Prvi vlak je iz Gradca v Celje pripeljal drugega junija 1846. To je bilo le dvajset let po tem, ko je septembra 1825 v Veliki Britaniji, na progi med Stocktonom in Darlingtonom, potnike prvič na svetu peljala parna lokomotiva. Izdelal jo je George Stephenson.

Ko so projektirali traso Južne železnice po Sloveniji, so se med Gradcem in Celjem odločili o dveh možnostih poteka proge, prva možnost je bila čez Ptuj in druga čez Maribor. Čeprav je bil Ptuj takrat enako ali celo bolj razvito mesto od Maribora, so se odločili za krajšo in manj zahtevno traso.

Ko so gradili progo do Celja, še ni bila določena trasa za nadaljevanje proge proti Ljubljani. Možnosti je bilo tudi tukaj več. Dve trasi sta potekali po Zgornji Savinjski dolini, ena čez Vrnsko proti Trojanam in od tu do Domžal, kjer je včasih vodila rimska

cesta, in druga skozi Tuhinjsko dolino do Kamnika. Tretja možnost je bila pot ob Savinji navzdol in ob Savi. Čeprav so imeli kraji v Zgornji Savinjski dolini več prebivalcev in so bili bolj razviti, trasa pa bi bila krajša in gradbeno manj zahtevna, je vseeno prevladala pot mimo bogatih rudnikov v okolici Trbovelj, Hrastrnika in Zagorja. Prvi vlak iz Celja proti Zidanem Mostu, kraju, ki je takrat imel le nekaj hiš, je odpeljal leta 1849.

Železnica je Mariboru, Celju, Zidanemu Mostu in drugim krajem ob njej prinesla velik napredek. Maribor je imel leta 1846 le okrog štiri tisoč prebivalcev, pet let pozneje pa jih je bilo že čez sedem tisoč, leta 1869 pa že slabih trinajst tisoč. Celje je imelo leta 1850 1677 prebivalcev, leta 1869 pa skoraj trikrat več. V Zidanem Mostu so pretovarjali tovor na ladje, ki so plule po Savi navzdol proti Zagrebu.

Celotna proga Južne železnice je bila dvotirna, jugoslovanske oblasti pa so zaradi manjšega prometa in potrebe po tirnicah na drugih trasah v državi, kmalu po drugi svetov-

ni vojni demontirale en tir med Mariborom in Šentiljem. Proga med Zidanim Mostom in Šentiljem je bila elektrificirana med letoma 1968 in 1977.

Od državne meje do Maribora je sedemnajst kilometrov. Proga med hribi vodi skozi dva predora iz doline Mure v Dravsko dolino. Takoj za državno mejo, pred železniško postajo Šentilj, je prvi predor na progi v Sloveniji. Nad njim tečeta državna cesta in avtocesta. Pri Pesnici proga prečka dolino po nasipu in kratkem mostu. Tu so leta 1846 odprli Pesniški viadukt, med Dunajem in Trstom takrat najdaljši viadukt. Dolg je bil 649 metrov, stal pa je na 66 stebrih. Po dobrih desetih letih obratovanja so ugotovili, da viadukt ne premore prometne obremenitve in so ga zasuli ter naredili nasip, po katerem teče železniška proga še danes.

Drugi predor na progi je v predmestju Maribora, med Košaki in Počehovo. Dolg je 462 metrov. Gradbeno najbolj zahteven objekt na progi od postaje Maribor proti Celju je bil Dravski most. Sprva je bil lesen,

od leta 1866, ko je bil dokončno zgrajen, pa lahko občudujemo jekleno konstrukcijo s tremi loki, ki stoji še danes. Most je jugoslovanska vojska leta 1941, pri umiku pred Nemci, zrušila, nemške enote pa so ga v nekaj mesecih spet usposobile za promet. Zavezniki so ga v drugi svetovni vojni večkrat poskusili uničiti, vendar so ga le poškodovali. Danes velja čezenj poseben režim vožnje, hitrost je omejena na 40 kilometrov na uro, v istem času lahko čezenj zapelje le en vlak, prepovedano je zaviranje, vse zaradi zmanjševanja obremenitev in vibracij.

Za mostom se odcepi koroška proga proti Dravogradu, mi pa nadaljujemo čez Dravsko polje, po najhitrejšem železniškem odseku v Sloveniji, kjer je dovoljena hitrost 160 kilometrov na uro za vlake z nagibno tehniko. Na desni vidimo Mariborsko Pohorje, na levi za postajališčem Hoče pa jezero in eno od mariborskih poletnih »rivier«. Takoj za jezerom je začetek pristajalne steze mariborskega letališča.

Pred Pragerskim, mestom, ki je večidel nastalo prav zaradi

Železniška postaja Pragersko

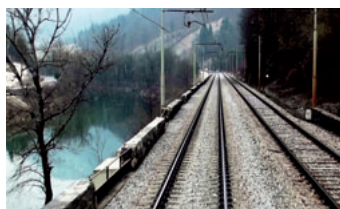


Železniška postaja Poljčane





Dravski most v Mariboru



Proga in Savinja med Zidanim Mostom in Rimskimi Toplicami



Zimska delta pri Pragerskem



Odcep proge Celje–Velenje

železnice, vlak upočasni vožnjo. Na levo pred postajo se odcepi tir, ki omogoča vožnjo neposredno iz Maribora proti Ptujju in Murski Soboti, vendar se potniški vlaki večinoma odpeljejo do postaje in tam spremenijo smer vožnje. Za Pragerskim se peljemo proti hribom, po katerih teče razvodnica med Dravo in Savo. Pri vasi Črešnjevce je istoimenski predor dolg 82 metrov, kmalu za njim prispemo na današnjo postajo Slovenska Bistrica, ki se je v preteklosti imenovala Črešnjevce. Od postaje do središča Slovenske Bistrice so leta 1908 zgradili štiri kilometre dolgo lokalno progo, ki je obratovala vse do leta 1966. V voznem redu iz leta 1953 lahko najdemo podatke, da je takrat na tej progi peljalo šest parov mešanih vlakov, vožnja je trajala trinajst minut, vlak pa se je vmes ustavljal še na dveh postajališčih.

Naprej proti Poljčanam se peljemo mimo vasi Križni vrh, kjer so na začetku zgradili 186 metrov dolg predor, v sedemdesetih letih pa so ga zaradi elektrifikacije zrušili in naredili usek. Zaradi močnih bočnih pritiskov

je tudi ta usek postal nevaren, zato so ga leta 2006 obnovili. To je bil prvi dokončani projekt, ki je bil financiran z nepovratnimi sredstvi EU.

V Poljčanah srečamo še eno zapuščeno progo. Gre za eno izmed ozkotirnih železnic v Sloveniji, proga med Poljčanami, Slovenskimi Konjicami in Zrečami. (Zelo znana ozkotirna proga je bila znamenita Parenzana, proga med Trstom, Koprom in Porečem). Prvi vlak je odpeljal iz Poljčan proti Slovenskim Konjicam 12. decembra 1892, proga pa je bila podaljšana do Zreč po prvi svetovni vojni, leta 1921.

Iz Poljčan je lep pogled na Boč, najvzhodnejšo goro v Karavankah. Za sprehod do planskega doma na 658 metrih nadmorske višine boste porabili eno uro, do vrha, malo pod tisoč metri, pa še 45 minut. Pot je označena, lahka in zelo slikovita.

Naprej se po poti nekaj časa peljemo ob reki Dravinji, potem pa skozi predor Lipoglav prideemo v dolino Voglajne, ki se pri Celju zliva v Savinjo. Tukaj je zelo zanimiva postaja Grobelno, saj sta na eni strani tira glavne proge

Šentilj-Zdani Most, na drugi pa tir lokalne proge proti Rogatcu in Imenemu. V Šentjurju si lahko ogledamo zanimiv Muzej Južne železnice, ki stoji tik ob postaji. Za ogled se je treba najaviti; telefonsko številko dobite v spletu ali uredništvu Nove proge.

Kraji ob progi postajajo čedalje večji in industrializirani. Pred Celjem je na levi velik kompleks Železarne Štore. Pred uvozom na postajo Celje se na glavno priključi lokalna proga iz Velenja. Mesto Celjskih grofov ponuja nešteto zanimivosti in tu se je zagotovo treba ustaviti. Sprehod do mogočnega Celjskega gradu traja dobre pol ure, in ko boste premagali 166 metrov višinske razlike, boste navdušeni nad pogledom z grajske vzpetine.

Proga od Celja naprej sledi dolini Savinje. Spodnji dolini Savinje bi lahko rekli tudi dolina termalnih vrečev. Najprej se pripeljemo do Laškega, kjer stoji termalno zdravišče med progo in Savinjo. Malce naprej stoji grad Laško, v katerem je odlična restavracija. Nekaj kilometrov naprej ob pogledu skozi desno okno vagona zagledamo

Rimske toplice, ki so prav tako znane po vrelih termalne vode in postajajo čedalje bolj priljubljene. Ko zapustimo postajo, se naše potovanje bliža koncu. Čez nekaj minut prispemo v Zidani Most, eno izmed najpomembnejših železniških križišč v Sloveniji, kjer se priključi proga Zagreb–Ljubljana.

Naj ob koncu napišem še nekaj o načrtih in pričakovanih za najstarejšo slovensko progo. V Izhodiščih za resolucijo o nacionalnem programu razvoja javne železniške infrastrukture, ki jih je slovenska vlada zapisala oktobra 2011, piše, da se morata do leta 2024 dokončati že začeta sanacija nasipa čez dolino Pesnice in povečanje osne obremenitve na kategorijo D (22,5 tone) od Zidanega Mosta do Šentilja oziroma državne meje z Avstrijo. Nadgradnja postaj in signalnovarnostnih naprav ter ureditev daljinskega vodenja prometa bi morala biti končana do leta 2017. Po letu 2020 pa je predvidena nadgradnja odseka Celje–Pragersko za hitrosti do 160 kilometrov na uro ter gradnja drugega tira Maribor–Šentilj.

Pesniški viadukt

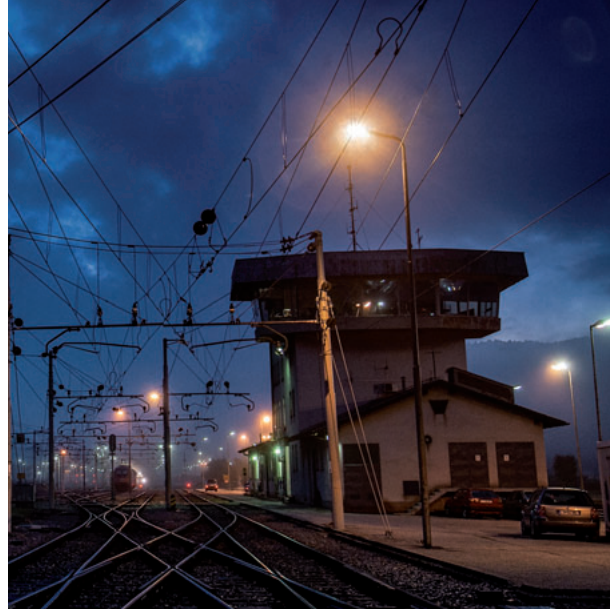
Čez Pesniško dolino so zgradili 649 metrov dolg in 21 metrov visok viadukt, ki je bil takrat največji objekt Južne železnice. Viadukt so se odločili zgraditi zaradi zamočvirjenosti tal v dolini. Graditi so ga začeli leta 1844, in sicer pod nadzorom inženirja Carla von Ghege, za gradnjo pa naj bi porabili več kakor 2,8 milijona opek. Lokomotiva je čezenj prvič zapeljala drugega maja, uradno pa je bil odprt drugega junija 1846.

Tehnični podatki o progi Zidani Most–Šentilj

| | | |
|-----------------------------|---|-----------------------|
| Skupna dolžina | Zidani Most–Šentilj–državna meja | 108,2 km |
| Število tirov | Zidani Most–Maribor | Dvotirna |
| | Maribor–Šentilj | Enotirna |
| SV naprave | Zidani Most–Šentjur | APB |
| | Šentjur–Šentilj | MO |
| Osna obremenitev | Zidani Most–Celje, Ponikve–Pragersko, Maribor Tezno–Šentilj | 20 t - kategorija C |
| | Celje–Ponikve, Pragersko–Maribor Tezno | 22,5 t – kategorija D |
| Prepustna moč in izkoristek | Zidani Most–Maribor | 185 vlakov/dan (63 %) |
| | Maribor–Šentilj | 62 vlakov/dan (63 %) |
| Progovne hitrosti | 65 km/h– 5 km/h | 79 km |
| | 90 km/h–120 km/h | 29 km |
| Opombe: | Lahki in nagibni vlaki na določenih odsekih vozijo hitreje. Omejitve na postajah Celje, Slovenska Bistrica in Pragersko je 50 km/h, v Zidanem Mostu in Mariboru pa 35 km/h. | |

Ko se dan rojeva in ko umira

Modra ura ...



Ljubljanska potniška postaja v januarskem večeru. IC311 na desni čaka na svoj skorajšnji odhod proti Zagrebu ob 17:15, deset minut pozneje pa mu bo sledil v Maribor namenjeni IC502 Pohorje.

Rahlo zamujeni RG 632 iz Dobove se v porajajočem jutru prebija skozi snežno ploho proti Ljubljani.



... je oznaka za tisti kratek del dneva tik pred sončnim vzhodom in tik po tem, ko je sončna kroglja potonila za obzorjem. To je obdobje, ko nebo zažari v globoki, žametni modrini, svetlobe pa je še vedno dovolj, da lahko razločimo podrobnosti. V bistvu je označevanje modra ura, ki izhaja iz francoščine – l'heure bleue, zavajajoče, saj to obdobje traja le kakih 20 do 30 minut in od fotografa zahteva dobro predpripravo, kje in kaj bo slikal. Slikati kar koli, samo da izkoristimo svetlobo tega dela dneva, večidel ne prinese uspeha.

In zakaj sploh slikati v času modre ure? Gre za svetlobo, ki je nekaj posebnega. Fotografija, kot ime samo pove, je zapisovanje s svetlobo in kadar je ta posebna, so tudi nastale slike nekaj posebnega. Verjetno smo že vsi potovali, z avtom ali vlakom, v trenutku, ko je jutranje nebo postalo modro in so se iz teme izluščile podrobnosti pokrajine, in verjetno se tudi vsi spominjamo teh posebnih razpoloženskih občutkov ob rojevanju novega dneva. Poleg posebne kvalitete svetlobe, kontrasta med hladno modrino in toploto luči na sceni, skrivnostnosti, ki veje iz temin slike, je spomin na te trenutke in podoživetje takratnih občutkov tisto, kar slike, posnete v modri uri, naredi še posebej privlačne.

Fotografiranje v času modre ure ni enostavno. Poleg že



Eden od številnih jutranjih hitrih IC vlakov drvi mimo postaje Alexanderplatz proti berlinski glavni postaji

Levo zgoraj: Postavljalnica zaloške tovarne postaje v deževnem oktobrskem jutru

omenjene predpriprave, ki jo zahteva kratko, le nekaj minut trajajoče obdobje, zahteva tudi relativno dobro opremo. Čeprav lahko slikamo tudi na film, je digitalni fotoaparati s takojšnjo informacijo, kako uspel je naš posnetek, ter z veliko večjo svetlobno občutljivostjo, kot jo ima film, velika prednost. A tudi ta ima svoje meje in če ni ravno izjemno visoka, kot pri najdražjih in najnovejših fotoaparatih, je dober stativ neizogiben pripomoček.

Tudi izbira motivov ni pretirano široka. Pejsaži mest in pokrajine, z objekti ki se začrtujejo nad obzorjem, po možnosti z vsaj nekaj lučmi v sceni, so najprimernejši. Če je v kadru še vodna površina, v kateri se odsevajo nebo in te luči, še toliko bolje. Razen kadar želimo v sliko vkomponirati svetlobne črte, premikajoči se objekti niso primerni zaradi dolgih osvetlitvenih časov, ki jih zahteva prešibka svetloba.

Iz povedanega bi lahko dejali, da železniški motivi niso najbolj primerni, pa vendar – ravno v tej »neprimernosti« je tudi izziv za železniško fotografijo, ki naj bi bila drugačna od običajne. Vem, da so med bralci Nove proge še nekateri, ki jih slikanje v času modre ure fasciniira in izziva tako kot mene, upam pa, da bodo spremljajoče slike spodbuda še komu, da se nam pridruži.



Križanje dveh vlakov berlinske primestne železnice tik pred postajo Jannowitzbrücke. V ozadju se dviguje znameniti berlinski Fernsehturm - 368 metrov visoki TV stolp z restavracijo, zgrajen še za časa NDR.

»Einsteigen bitte! Zurrückbleiben!« je rutina, ki jo strojevodje "S-Bahna" v Berlinu ponavljajo na vsaki postaji. Ta posnetek je nastal lanskega septembra okoli pol šestih na postaji Jannowitzbrücke



NAGRADNA KRİZANKA



| SESTRAVL B. K. | RDEČE KATRANSKO BARVILO ZA TEKSTIL | VSEVEDEN GLOVEK (EKSPR.) | OBROK, DELEŽ ODPLAČILA POSOJILA | IZRAELSKI POLITIK (CHAIM) | GOSTIJA, SVATOVANJE, PIROVANJE (KNJIŽ.) | ANTON JANŠA (SLOVENSKI ČEBELAR) | NOVA PROGA | GOJITELJ PSOV | DEL KOPNEGA, OBDAN Z VODO | PRIVRŽENEC VERIZMA |
|--|--|--------------------------------|--|---|--|--|--|--|---|---|
| PO VELIKOSTI SESTI KONTINENT | E | | | | | | PRIPOVEDKA (KNJIŽ., REDKO) | | | |
| KOSTNICA | O | | | | | | NATAKAR, STREZAJ NA LADJI CVETLICA NA POLJU | | | |
| ČEŠKA ZNAMKA TRAKTORJEV | Z | | | | | PRAPREBIVAL. NOVE ZELANDIJE SOVJETSKI MARŠAL (GEORGIJ K.) | | | | |
| RUSKI CAR (GROZNI) (1533-1584) | I | | | | CURKI DELCEV ELEKTRONOV IN IONOVI ROBERT IVANČIČ | | | | | |
| NINA EKART | N | | DEL STATEV, RAVNAČICA | RUKANJE ČAS GONJENJA JELENOV AZIJSKA DRŽAVA | | | KDOR PRODAJA ALI RAZVAŽA LED (NEKDAJ) | ZDRAVILIŠČE V BELGIJI PREBIVALCI ATKE | | |
| KRATKOTRAJAN PRIJEM, NEŽEN STIK TELES VOJAKI, RAZPOREJENI NA LADJO, LETALO IPD. | | | | | | | GROBO OBDELANA DESKA ZA PLOT DAN PRED NEDELJO | | | |
| KRMIJNA RASTLINA | | | | | PRIPADNIK OSETOV EGIPČANSKI BOG SONCA, ŽIVLJENJA | | | | | ZLAHNI PLIN, BREZ BARVE, VONJA IN OKUSA (NE) KAVBOJSKA VRV Z ZANKO |
| SPONA, OKOV | | | | | | | | | | |
| TEK V NARAVI, TEK ČEZ DRN IN STRN (ŠPORT.) | PODELITEV IMENA, KRŠČANSKI ZAKRAMENT | UVODNI DEL ARIJE | SEŃENJE (KNJIŽ., REDKO) | J. AMERIŠKI PLES KUBANSKEGA IZVORA | ZVESTA DOMAČA ŽIVAL | ESTONEC RIMSKI CESAR LUIGI AVRELIJ (LAT. VERUS) | PORTUGALSKI NOGOMETAS, VRATAR (VITOR) TALNA PLAST | | | |
| PRIPRAVA ZA RISANJE | | | | | REKA V SRBIJI, LEVI PRITOK MORAVICE DENARNA ENOTA V LITVI | MESTO V ČRNI GORI RUDAR (POGOVORNO) | | | ZAPRTO KRAŠKO DVORIŠČE (NAR.) ŠOLSKA OCENA | SVIŽEN IZDELEK OBRAT ZA PRIDELAVO BAKRA |
| ZELO TRDA ZLITINA IZ KOBALTA, KROMA IN VOLFRAMA | | | | | | GORA NAD KOBARIDOM (2244 M) ZAKOVICA | POJAV NA VODI | SLOVENSKA PEVKA (BARUČA) UMOR OČETA (KNJIŽ.) | | KOST V NARTU, PODGLEZNU, SKOČNICA (ANAT.) SKALNAT OREBN V STENI (ALP.) |
| VRSTA SAMOPOMOČI | | | | | | REKA V ANGLIJI KORALNI OTOK | | TV ZASLON | | |
| NOVA PROGA | RJAVENJE SLOVENSKA TV VODITELJICA (REMS) | | | | OLIVIA ESTEBAN | INDIJANSKO PLEME V ZDA ČEVELJ Z JERMEI | | GLAVNO PRISTANIŠČE ALBANIJE KRAJ PRI ILIRSKI BISTRICI | | |
| OSEBNI ZAIMEK | | | | VZDEVEK SLOVENSKEGA BALONARJA SLAVKA SORNA | CENT, UTEŽNA ENOTA, 100 KG KAR JE NARITO | MESTO V FRANCOŠKI POKRAJINI ARTOIS ZAŠČITNI PREMAZ | | | ALOJZ ZUPAN FINŽGARJEVA DEKLA | |
| BLIŽNJI VZHOD, ORIENT, JUTROVO | | | | | | ZEMELJSKI TEČAJ | PRIPADNIK TATAROV PASMA PSOV | | | KOPASTA VIŠAVA |
| POGLAVAR (STAR.) | | | | | | UTRDBA V TEKSAŠKEM MESTU SAN ANTONIO DESNJI PRITOK RONE | | AMERIŠKA PEVKA (BLYTH) GRŠKA BOGINJA NESREČE | | ŠPANSKI KOLESAR (LUIŠ) |
| ANTON AŠKERC | | | INDONEZJSKI DEL NOVE GVINEJE | I | R | I | A | N | | DUHOVNIŠKI POMOČNIK, STREŽNIK DIAKONA ŽELJKO KOZINC |
| MANAKI: film. snemalec TONSTINA: samopomoč CEKAS: zlitina za žice RITORNELA: del arije TALNINA: talna plast POLZA: del voza | TELICA ALI MLADA KRAVA (NAR., LUBJK.) | | | | | OSTENJE V SLOVENIJI, NAD SLAPOM SAVICA V BOHINJU ANA ROKAVC | | | PRAMEN SVETLOBE | |
| | KDOR SE UKVARJA Z VINARSTVOM, ENOLOG | | | | | | MANIŠA, V STRUGI TEKOČA VODA | | | NERAZLOČNO NAPISANA ČRKA, ČAČKA |
| | | | | | | | DAN V TEBNU | | | |

Aconcagua, kraljica Andov – 4. del

Načrt vzpona

Po tej novici smo se takoj zbrali in skovali načrt vzpona v naslednjih dneh. Načrt je bil naslednji. Že prihodnji dan naj bi opravili aklimatizacijsko turo, ne da bi nosili opremo s sabo, do prvega višinskega tabora, Nida de Condores – Kondorjevega gnezda (5560 m), in nazaj. Dan pozneje pa naj bi se z vso opremo ponovno vzpeli do Nida de Condores, postavili šotore, prespali in zgodaj zjutraj okrog druge ure naslednjega dne krenili neposredno na vrh. Načrt je bil soglasno sprejet.

Proti večeru se je tabor popolnoma spremenil, spominjal pa je na fatamorgano. Ob sončnem zahodu so se namreč razgrnili še zadnji oblaki, ki so zakrivali zahodni greben Aconcague proti vrhu, in veličastna zahodna stena gore se je povsem obarvala v zlatorumeno barvo zahajajočega sonca. Videti je bilo, kot da bi se zlati žarki zlili s skalovjem stene in jo prebarvali z mehкими barvami, ki so se, bolj ko je sonce zaha-

jalo, iz zlatorumene spreminjale v rdečerumeno. Po vsem taboru je zašumelo in se svetlikalo od fotografskih bliskavic. Vsakdo od nas je v tistem trenutku želel ujeti v objektiv kamere čim več prizorov veličastne podobe gorske narave, ki se nam je odkrila. Poznejši dnevi so nam bili, kar je zadevalo vreme, pisani na kožo. Vremenoslovci na meteorološki postaji so nam zatrjevali, da lahko pričakujemo nekaj najlepših dni, kar jih je bilo v sezoni.

Pred aklimatizacijsko turo in vzponom smo obiskali še zdravnika in opravili pregled in kontrolo kisika v krvi. Pri vseh je bilo vse v najlepšem redu.

Vzpon

Pričakanje vzpona nas je vznemirjalo. Meni je že misel na osvojitve vrha Aconcague v čudovitem vremenu pričarala nasmešek na usta. Začelo se bo zares. Teren pod našimi stopali se je rahlo ugrezal, zaradi naše teže in zaradi velikih težkih nahrbtnikov, ki smo jih tovorili s sabo do Kondorjevega gnezda,

prvega višinskega tabora, od koder naj bi sredi noči krenili na težko pričakovani vrh. Proti večeru smo že veselo postavljali šotore, razbijali in talili led za pripravo napitkov in hrane, ki nam bo dala potrebnih moči za vzpon. Vsakdo si je želel pripraviti čim več tekočine in hrane za s sabo, kajti vstati in kreniti je bilo treba zelo zgodaj. Vse sem si dobro pripravil, pa tudi apetit in želodec sta mi omogočila, da sem se dobro najedel, kar je zelo pomembno za moč in energijo. Sončni zahod nam je ponovno pričaral tistih nekaj čudovitih trenutkov, ki smo jih bili deležni že na Muljem trgu. A ko je sonce zašlo, je pritisnil močan mraz, ki nas je hitro pregnal v spalne vreče. Preden sem zatisnil oči in se zazibal v sanje, se mi je rojevalo nešteto misli.

Ob dogovorjeni uri sem bil že buden, in ugotovil sem, da sem odlično spal. Po zunanjih glasovih sem sklepal, da je budna celotna naša ekipa. Začutil sem hud mraz po vsem telesu, mraz, ki je pritiskal skozi platna šotora, ko sem se skobacal

iz tople spalke. Na hitro sem nase navlekel topla oblačila in spakiral opremo v nahrbtnik, po vrstnem redu, kot sem si jo pripravil zvečer. Misli so mi začele uhajati na goro in njen vrh. Samo nekaj ledu še stalim in si pripravim močno juhico, da se okrepim z dodatno energijo. Kaj drugega kot tekoča hrana človeku na teh višinah niti ne tekne. Vodja odprave Tomo je s hripavim glasom že naznanjal odhod. Nebo je bilo čisto in posuto z milijoni zvezd, hud mraz pa me je neusmiljeno zbadal po vsem telesu. Človeške podobe so se kot mravlje izkrcavale iz šotorov in pripravljale na odhod. Veliko gornikov je hotelo dan in čudovite razmere izkoristiti za vzpon. Smer začetka vzpona, ki se je začela nekoliko levo od tabora, so že nakazovali svetleči se snopi žarkov naglavnih svetilk. Pot je vodila cik-cak po meliščni strmini in se za trenutek prekinila ob skalnem stolpiču ali steni, ki jo je bilo treba premagati s plezalno tehniko. Snopi svetlobnih žarkov naših svetilk so nam bili



Vzpon proti višinskemu taboru tri – Nido de Condores



Višinski tabor Nido de Condores – Kondorjevo gnezdo (5560 metrov)

Pogled z Nida de Condores na zahajajoče sonce, ki se izgublja v Tihi ocean.



Vzpon proti vrhu

edina pomoč pri iskanju prave poti in prijemov za premaganje skalnih ovir. Utrujenost se je iz koraka v korak povečevala, napetost in bolečina v glavi tudi, noge so bile čedalje težje. Višinska bolezen se je usidrala v telo. Vsakega od nas bo spremljala na slehernem koraku vzpona in spusta ter se z višino povečevala. Začel sem previdno, moral sem iskati ustrezen tempo, da ne bi zapadel v krizo. Še vedno sem namreč občutil posledice aklimatizacijske ture, ko sem se prehitro vzpenjal. Mraz je z višino čedalje bolj neusmiljeno pritiskal. Komaj sem čakal, da se začne svitati in da posijejo sončni žarki, ki bi vsaj nekoliko pregnali hud mraz. Ko smo se povzpeli do zavetišča Berli (okoli 5.800 m), se je začel prebujati nov dan. Prvi svit nam je odkril veličasten panoramski pogled na andske vrhove okoli Aconcague in v daljavi začrtal fatamorganske obrise pacifiške obale. Mislil sem, da se mi sanja ali da imam privide. Prvi sončni žarki so nas kar pometali po tleh in nemočni od utrujenosti smo obležali v njihovem objemu. V tistem trenutku bi najraje zaspal in se prepustil soncu, vendar je bila želja vsakega od nas, da dosežemo vrh, premočna, da bi se prepustili trenutnim užitek. Odriniti jo je bilo treba naprej. Rezek glas našega vodje nas je takoj predramil. Čakal nas je vzpon čez sneženo kopni greben do zavetišča Neodvistnost (Independencia). Ponovno smo se lotili nezaželenega in neprijetnega opravila, nameščanja derez na

podplate gojzarjev, vendar se zaradi varnejšega gibanja po strmih ledeniku temu nismo mogli izogniti.

Tomo, Tomaž in Grega so se na zasneženem pobočju nekoliko oddaljili od mene, le Sebastjan se je vzpenjal v moji bližini. Še dobro, da je bila snežna skorja zelo trda, da ni bilo treba gaziti snega. Ponovno smo se srečali v zavetišču Neodvistnost, na višini 6.400 m. Tam smo se ustavili le toliko, da smo se nekoliko odpočili in okrepcali. Desno od zavetišča smo prečkali skalni greben, za katerim se je razprostirala visoka in široka gruščnata strmina, pokrita s snegom in ledom. Ob vstopu v strmino nas je »pozdravil« močan, ledenomrzni vihar, ki je pihal po gruščnatem pobočju, znan kot Beli vihar. Celotno pobočje je bilo treba prečkati desno navzgor do ozkega skalnega grla, imenovanega Canaleta.

Po Canaleti do vrha

Canaleta je ozko grlo ali nekakšen kanal, izpeljan prek skalne strmine vse do vrha gore. Po tem grlu tudi poteka smer na vrh Aconcague. Močan vihar in mraz sta bila neprizanesljiva pri prečkanju. Imel sem občutek, da nas bo vihar vsak čas pometal po tleh. Mraz je neusmiljeno pritiskal. Prste na rokah in nogah sem imel povsem premrle, tako da jih že skoraj nisem več občutil. Nekoliko me je zajela panika, da mi niso mogoče že pomrzili.

Pogledal sem naokoli in videl, da so se Tomo, Tomaž in

Grega oddaljili nekoliko naprej od mene, Sebastjana, ki je korakal za mano, pa ni bilo več videti. Verjetno je odnehal in se vrnil v tabor. Uspelo mi je »prebroditi« steno in se prebiti do Canaleta, kjer so bile razmere občutno boljše. Mraz in veter sta bila namreč precej milejša. Stena, po kateri poteka Canaleta, je bila vsa obsijana s soncem, prav tako tudi vrh gore. To mi je vlivalo upanje in voljo do nadaljevanja. Pri vzponu in plezanju skozi Canaleta je bilo čedalje težje. V noge se je nasečila že znana mišična bolečina, ki sem jo zaradi pretiravanja občutil na aklimatizaciji. Napetost in bolečina v glavi - zaradi višinske bolezni - sta vso stvar poslabšali. Zmanjkovalo mi je moči v nogah, in komaj sem se še premikal. Za trenutek sem pomislil, da bi odnehal in se vrnil, kot nekoliko prej Sebastjan, vendar mi je vsak pogled proti vrhu vlival novih moči in me odvrčal od misli na vrnitev. Prav o ničemer nisem bil več sposoben razmišljati, samo še rutinirano sem se vzpenjal, z zamegljeno željo doseči cilj. Robotski gibi, pet korakov naprej, počitek, globoko dihanje in zajemanje prepotrebne kisika ter spet pet korakov naprej ... so mi približevali vrh.

Vrh

Tako zelo sem si želel doseči cilj, da se naposled, ko sem stal tik pod njim, tega niti zavedal nisem. Obsijan s zlatimi sončnimi žarki je deloval veličastno. Samo nekaj plezalnih gibov prek skalne stopnice me je še ločilo od vrha. Želel sem se dobro odpočiti in se nadihati redkega zraka, preden bi naredil zadnji korak in stopil na zeleni vrh. Okrog pete ure popoldan sem stal na njem. Občutek, da sem premagal samega sebe, dobil bitko z goro in da se je tisti trenutek vrh mogočne in najvišje gore ameriških celin nahajal pod mojimi nogami, je bil nedumljiv. Odprl se je neskončni razgled pod sinjo modrino neba. Beli vrhovi okrog Aconcague, ki so se mi še pred



Križ na vrhu Aconcague

nekaj urami zdeli tako visoki in mogočni, so bili zdaj videti kot najmanjše šahovske figure okoli kralja. Na desni strani se je v soncu bleščala s snegom in ledom prekrita južna stena Aconcague, na levi je pogled segal vse do Pacifiškega oceana. Imel sem občutek, da lahko z enim pogledom objamem ves svet.

Tomo in Tomaž sta počivala in se nastavljala toplim žarkom sonca, medtem ko je Grega skušal ujeti v svojo fotokamero čim več veličastnih prizorov narave. Na vrhu je bilo tudi presenetljivo toplo, saj je Tomo s svojim termometrom izmeril kar dve stopinji Celzija. Moj prihod na vrh nas je združil v močan objem sreče in zadovoljstva. V tistem trenutku smo se spomnili tudi našega prijatelja Damjana Slemenška, ki mu je usoda preprečila, da bi z nami delil trenutke sreče in zadovoljstva ob osvojenem vrhu. Vseeno pa sem imel občutek, kot da je z nami in se njegov veseli in prisrčno zadovoljni smeh sliši povsod okoli nas. Z minuto molka smo se mu poklonili. Nato smo naredili še nekaj spominskih skupinskih posnetkov.

Ob vrnitvi v dolino se mi je vsakega toliko časa ustavil korak in pogled se je zazrl v vrh gore. Kakor da bi hotel spet in spet podoživljati trenutke, ko sem bil na vrhu, ali ujeti vsak obris veličastne podobe in si ga za vselej vtisniti v spomin. Zbogom Aconcagua.

Reportaža

Rado Smerdel

Na Krniške skale (2195 m)

Smučarji, gorniki in kolesarji iz Slovenije, ki obiskujejo Mokrine (Nassfeld) na avstrijskem Koroškem, se lahko s povratno vozovnico Regio AS do Beljaka, po ugodni ceni – iz Ljubljane za dvajset, iz Maribora za petnajst evrov – odpravijo na štiridnevne počitnice na to največje koroško smučišče. Slednje je tudi izhodišče za vzpone na okoliške vrhove v Karnijskih Alpah.

Z vlakom in kolesom po dolini Zilje

Reka Zilja (narečno Zila, nemško Gail) je dolga 125 kilometrov. Izvira v avstrijski zvezni deželi Vzhodna Tirol-

ska in se izliva v Dravo pri Beljaku. Ziljsko dolino na jugu omejujejo Karnijske Alpe, na severu pa Ziljske Alpe, ki proti zahodu preidejo v Lienške Dolomite. V času Karantanije je slovenska poselitev segala do izvira Zilje. Po nekaterih virih se je še v 19. stoletju govorilo slovensko do kraja Koče (Kötschach). Danes sega uradno dvojezično (nemško-slovensko) območje do mesta Šmohor (Hermagor), ki je upravno in gospodarsko središče doline.

Iz Slovenije se do Beljaka pripeljemo s povratno vozovnico Regio AS, nato pa potovanje podaljšamo do končne postaje Koče-Muta. Vožnja iz Beljaka traja dve uri. V poletni

sezoni lahko z vlakom prepejemo tudi kolesa. V Beljak se lahko vrnemo s kolesom po Karnijski kolesarski poti R3: <http://www.fahr-radwege.com/KarnischerRadwegR3.htm>. Dolžina poti je 88 kilometrov, vzpon pa znaša 98 metrov. Ocenjena je kot lahka in odlična. Skozi okno vlaka in s kolesarske poti se ponujajo lepi razgledi na vrhove Ziljskih in Karnijskih Alp. V vzhodnih Ziljskim Alpah izstopajo Dobrač (Dobratsch), Čegla gora (Tschekelnock), Glazica (Graslitzen), Negal (Spitzegel) in Gollec (Golz). Slovenska krajevna imena v Karnijskih Alpah najdemo na spletni strani <http://www.gore-ljudje.net/novosti/72483/>.

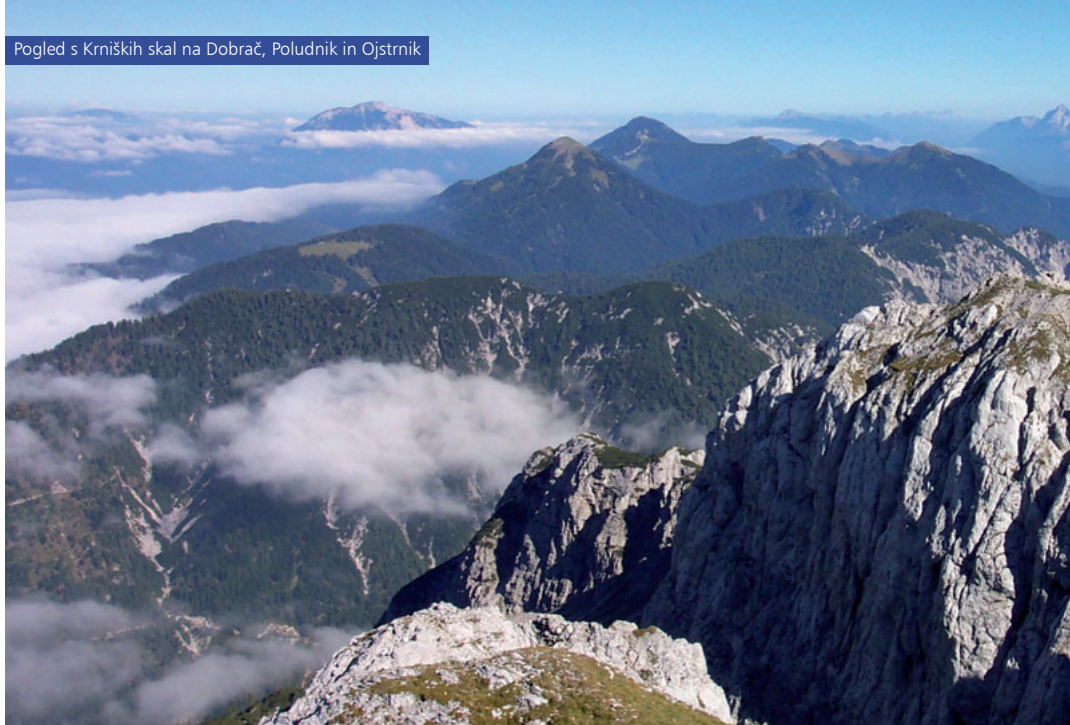
Na Mokrine

Izstopimo na 16. žel. postaji iz Beljaka (Dropolje, 595 m). Kolesarji se po 12-kilometrski asfaltirani cesti povzpnejo na gorski prelaz Mokrine (1530 m). Smučarji in gorniki se od železniške postaje napotijo peš do spodnje postaje gondolske žičnice Millennium Express, do koder je 15 minut hoje. Šest kilometrov dolga žičnica nas v dvajsetih minutah pripelje v središče smučišča Mokrine na 1919 metrov visoki razgledni vrh Modričje (Madritchen). Od tam se spustimo ali odsmučamo na prelaz Mokrine, lahko pa tudi nazaj v Dropolje v Ziljsko dolino. V Dropoljah in na Mokrinah se je še do prve svetovne

Leta 1894 je bila do Šmohorja zgrajena železniška proga, ki so jo med prvo svetovno vojno podaljšali do Koč. Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost navajamo slovenska imena železniških postaj od Beljaka do Koč: 1. Beljak-zahodna železniška postaja (Villach Westbahnhof), 2. Toplice (Villach Warmbad), 3. Brnca (Fürnitz), 4. Podturje (Neuhaus), 5. Peče (Pöckau), 6. Podklošter (Arnoldstein), 7. Čajna (Nötsch), 8. Smerče (Emmersdorf), 9. Štefan-Blače (St. Stefan-Vorderberg), 10. Goriče-Borlje (Görtschach-Förolach), 11. Prešeško jezero (Pressegger See), 12. Bela (Vellach-Khünburg), 13. Šmohor (Hermagor), 14. Postrane (Postran), 15. Vočiče (Watschig), 16. Dobro polje ali Dropolje (Tröpolach), 17. Radnja vas - Jelnik (Rattendorf-Jenig), 18. Bajdek (Waidegg), 19. Cirkno' (Kirchbach), 20. Riže (Reisach), 21. ? (Gundersheim), 22. Dole (Dellach), 23. Št. Danijel (St. Daniel), 24. Koče-Muta (Kötschach-Mauthen).

Vlak v Čajni pod Dobračem





Vojaška kapela iz 1. svetovne vojne na Mokrinah



vojne govorilo slovensko. Spletna stran smučišča v slovenščini je na <http://www.nassfeld.at/sl/winter/>. Mokrine so tudi izhodišče za vzpon na Konjski špik (Roskofel, 2239 m, štiri ure, srednje zahtevno) in na Veliki Koritnik (Trogkofel, 2279 m, štiri ure in pol, zelo zahtevno).

Na Krniške skale

S prelaza Mokrine po 1,5 kilometra dolgi asfaltirani cesti

prispemo na Vočiško planino (Watschigeralm, 1625 m). Tamkajšnja kočja je odprta od sredine junija do konca septembra. S planine se nato peš povzpne na Krniške skale (Gartnerkofel, 2195 m). Za vzpon na vrh in vrnitev na Mokrine potrebujemo dve uri in pol. Pot je lahka, pod vrhom pa strma. Spotoma lahko preko Skovških vratc (Kühweger Törl, 1.914 m), do koder pridemo tudi z gorskim kolesom, obiščemo še razgled



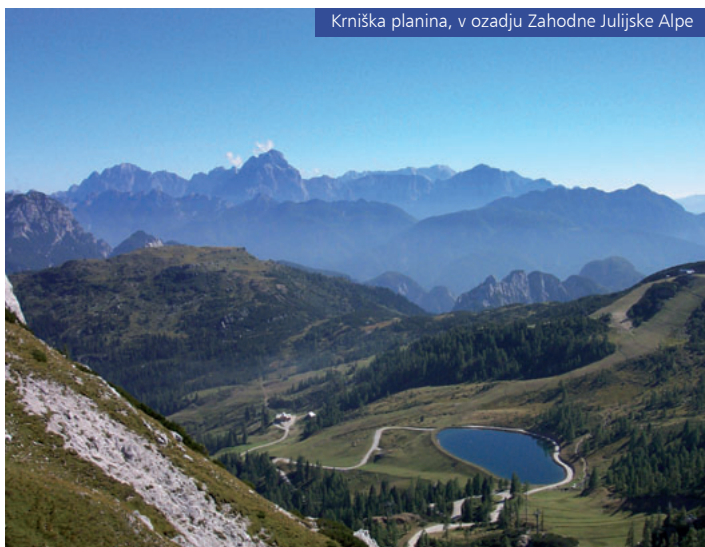
Na vrhu Kammleitna

dni levi stranski vrh Kammleiten (1998 m). Razgled z vrha Krniških skal je čudovit. Na severu se razprostirajo Ziljske Alpe, v daljavi pa Visoke Ture z Velikim Klekom. Na severovzhodu in vzhodu izstopajo Poludnik in Ojstrnik v Karnijskih Alpah, Dobrač v Ziljskih Alpah in Kepa v Karavankah. Na jugovzhodu vidimo Vzhodne Julijske Alpe s Triglavom, na jugu Zahodne Julijske Alpe s Špikom nad Policami (Montažam), na jugoza-

hodu in zahodu pa se dvigajo vrhovi Karnijskih Alp. V zimski sezoni se lahko s sedežnico s Mokrin pripeljemo na vrh smučišča (1.902 m) pod Krniškimi skalami. Izkušeni turni smučarji se kar z vrha Krniških skal na smučeh spustijo do prelaza Mokrine ali pa čez Skovško planino (Kühweger Alm, 1482 m) do železniške postaje Postrane (583 m) pri Šmohorju.

Želim vam prijetne počitnice!

Krniška planina, v ozadju Zahodne Julijske Alpe



Ojstrnik in Dobrač skozi okno vlaka pozimi



Zadnji maloobmejni vlak med Metliko in Karlovcem



Decembra lani sva se s prometnikom postaje Metlika, Igorjem Gardaševićem, odpravila na eno izmed zadnjih voženj hrvaškega vlaka, ki je vozil med Metliko in Karlovcem. Pridružil se nama je tudi kolega s Hrvaške, šef postaje Ozalj, Zlatko Vranič. Na metliški postaji smo malo pokramljali in obujali spomine, ko še ni bilo meje med državama. Takrat smo železničarji še tesneje sodelovali, saj nas je povezovala proga Novo mesto–Karlovac, z dvema paroma tovornih vlakov na dan. V potniškem prometu so naše garniture še nekaj časa po osamosvojitvi vozile vse do Karlovca. Hrvaške garniture, imenovane tudi srebrne strele, pa so vozile do Črnomlja.

Leta so minevala in veliko se je spremenilo. Slovenske in hrvaške oblasti so se začele prerekati o meji in drugih nerešenih vprašanjih, vendar to ni skalilo dobrih odnosov med železničarji na obeh straneh. Danes slovenski vlaki ne vozijo več na Hrvaško, tovorni promet poteka samo na relaciji Novo mesto–Črnomelj. Še leta 2009 je med Karlovcem in Metliko vozilo pet parov hrvaških vlakov, nato so tri pare ukinili. Ob decembrski zamenjavi voznega reda pa sta bila ukinjena še zadnja dva para vlakov, tako da ni več vlakovne povezave med Slovenijo in Hrvaško.

Prometniki obmejnih postaj – Metlike in Kamanja na hrvaški strani – so tako v stiku

samo še po telefonu, in sicer ko urejajo promet vlakov, ki vozijo do meje iz obeh strani. Na naši strani do postajališča Rosalnice, na hrvaški strani pa do postajališča Bubnjarci.

Z vlakom 7761 smo se odpeljali do postaje Ozalj. Tam smo morali izstopiti, ker je bila med tem krajem in Karlovcem zapora proge, in se do Karlovca odpeljali z avtomobilom. Vozili smo se ob progi in se vmes večkrat ustavili. Med drugim tudi na postaji Mahično. Nekoč je bila to zelo prometna postaja, z veliko tovara, danes pa tu stoji le še tovarna, v kateri izdelujejo železniške prage. Večina objektov na postajališčih in postajah je v zelo slabem stanju, in bi jih bilo nuj-

no treba prenoviti, prav tako pa tudi proge. Osni pritisk na tej progi znaša samo šestnajst ton na os. Na postaji Karlovac smo si ogledali prometni urad in se srečali s hrvaškimi kolegi. Čas nas je že močno preganjal, zato smo se odpravili nazaj do postaje Ozalj, na kateri smo vstopili na vlak 7762, se zahvalili šefu za spremstvo ter se odpravili domov.

V soboto, 8. decembra 2012, ob 12.22, je ob močnem sneženju z metliške postaje odpeljal zadnji maloobmejni vlak. Verjamem pa, da se bo nekoč vlakovna povezava med državama spet vzpostavila.

Avtor besedila in fotografij:
Robert Brunskole



Izjemni železničarji

Aleš Lorber

Na Slovenskih železnicah je zaposlen kot strojevodja v OO Maribor. Je izjemen športnik in nosilec naslova evropskega prvaka v kimboksu 2012

Kdaj in zakaj ste začeli trenirati borilne veščine? Kdo je bil vaš največji idol in vir motivacije? Se še kdo v družini tudi ukvarja z borilnimi veščinami?

Borilne veščine sem začel trenirati leta 1995, in to najprej tekvondo. Na prvi trening me je peljal oče, ki je bil od nekdaj ljubitelj borilnih veščin. Moj največji idol in prav tako vir motivacije je bil in je še vedno Tomaž Barada, ki je dosegel vse, kar se v tem športu sploh da.

V moji družini se samo jaz ukvarjam z borilnim športom. Imam še brata, ampak ta se je posvetil nogometu.

Kolikokrat na teden trenirate?

Treniram štiri- do petkrat na teden. Pred velikimi tekmovanji pa vsak dan dvakrat, če mi to seveda dopušča čas.

Koliko časa in na katerem delovnem mestu ste zaposleni na Slovenskih železnicah?

Na Slovenskih železnicah sem zaposlen od junija 2006, na delovnem mestu strojevodje v OO Maribor.

Strojevodje imate specifičen delavnik, ki zahteva veliko prilagajanja, ko gre za prostočasne dejavnosti? Kako usklajujete službo in šport?

Na srečo imam v mojem območnem odboru veliko podporo. V turnusu sem kot rezerva in si službe prilagajam glede na svoje aktivnosti. Moram povedati, da bi bilo brez razumevanja razporednega osebj

zelo težko, tako da bi se rad za njihov trud še posebej zahvalil.

Pred nekaj meseci ste dosegli izjemen uspeh in postali evropski prvak v kimboksu, o čemer smo pisali tudi v Novi progji. Katere, menite, da so bile vaše glavne prednosti pred drugimi tekmovalci v Turčiji?

Moja največja prednost pred drugimi tekmovalci je predvsem mentalna in taktična pripravljenost. Pri fizični moči imam še kar nekaj rezerve, tako da tekme dobivam predvsem s tem, da zadanem močne in natančne udarce ter da ne zapravljam energije za udarce v prazno.

Ali naredite pred tekmami kakšen poseben ritual? Imate pred tekmovanji kaj treme?

Pred tekmami se po navadi nekoliko umaknem in poslušam glasbo na mp3 predvajalniku. Običajno si zamišljam nekaj kombinacij, ki jih potem dejansko izvedem v borbi. Še vedno tudi občutim nekoliko treme, vendar pa ob izkušnjah, kakršne sem si nabral, to ni več kak resen dejavnik, ki bi vplival na mojo borbo.

Kakšni so vaši načrti v kimboksu v prihodnje? Ste se kdaj nameravali s športom ukvarjati profesionalno?

S kimboksom se nameravam ukvarjati vsaj še pet let ali več. Da pa bi se kdaj odločil za profesionalno kariero, pa dvomim, kajti v tem športu je premalo reklame in finančnih sredstev. Tako da bo moja kariera ostala predvsem amaterska.

Ste bolj železničar ali bolj športnik?

Po duši sem nedvomno bolj športnik, ampak Slovenske že-



Med treningom, Aleš Lorber desno

leznice bodo vedno del mojega življenja, tako da bom rekel, da sem oboje, pol pol.

S čim se še ukvarjate v prostem času? Kakšno glasbo poslušate?

V prostem času rad igram tenis in veliko rolam. Poslušam pa vse zvrsti glasbe, razen panka in rocka.

Kakšna je vaša filozofija v življenju, po kakšnih načelih živite? Kaj vas najbolj motivira?

Živim po načelu no pain, no gain ... tako, da iz nič ni nič! Najbolj pa me vedno motivirajo moji uspehi, in to, da vem, da je ves trud na nek način poplačan.

Želite še kaj sporočiti bralcem Nove proge?

Če si kdo želi trenirati borilne veščine, naj se oglasi v Športnem centru Barada v Mariboru. Z veseljem vas bom osebno treniral, da boste nekoč tudi vi postali zmagovalci!

Aleša Lorberja letos čakata še dve svetovni prvenstvi. Prvo bo poletel v tekvondoju v Španiji, drugo pa konec leta v Turčiji, v kimboksu. Povedal nam je še, da v obeh tekmovanjih pričakuje stopničke, po tihem pa upa, da bo predvsem v kimboksu osvojil svetovni prestol.

Zahvaljujem se vam za pogovor in vam želim uspešna prihodnja tekmovanja!



Evropski prvak v kimboksu, Aleš Lorber, drugi z leve

Indonezijske železnice v boju s potniki na strehah vlakov

Indonezijske železnice se že dalj časa intenzivno ukvarjajo s potniki, ki potujejo na strehah vlakov. Tovrstna nelegalna potovanja so zahtevala že številne smrtne žrtve in povzročila številne nesreče.

Železniško podjetje je poskušalo potnike odvrniti od potovanja na strehah z različnimi metodami. Strehe so na primer namazali z nafto, slepe potnike so pršili z barvnimi spreji, na strehe vlakov so nameščali bodečo žico in celo pse, organizirali so posebne skupine uslužbencev, ki so potnike spravljale s streh. Vse skupaj pa ni obrodilo sadov, tako da so predvsem ob prometnih konicah, ko so vlaki popolnoma zasedeni, strehe še vedno polne potnikov.

Varnostni oddelek Indonezijskih železnic je lani začel na neelektrificiranih progah nameščati nosilce in ogrodja, iz katerih visijo betonske kro-

gle. Iz vsakega nosilca visi, 25 centimetrov nad streho vlaka, dvajset krogel, ki so med sabo deset centimetrov narazen. Ta metoda se je izkazala za zelo učinkovito, še posebej, ker potnike, ki se vozijo na strehi, čaka tudi trimesečna zaporna kazen in, preračunano v evre, dobrih tisoč evrov kazni.

Največ težav s potniki na strehah imajo v Indoneziji na medmestnih progah. Lani pletli so na zelo obremenjeni progi med glavnim mestom Džakarto in mestom Bogor za en meter znižali vozno omrežje, po katerem teče enosmerni tok z napetostjo 1500 voltov. Ta ukrep pa se je pokazal kot najbolj učinkovit. Indonezijska gibanja za državljanske pravice temu nasprotujejo in predlagajo, naj podjetje, namesto da potnike izpostavlja električnemu toku, raje podaljša vlake, ki vozijo na tej dobrih 35 kilometrov dolgi progi.



Rhomberg Sersa Rail Group

Lani jeseni sta se združili podjetji Sersa in Rhomberg in nastalo je novo podjetje, Rhomberg Sersa Rail Group, ki je eno največjih železniških infrastrukturnih podjetij. Novo podjetje ima sedež v avstrijskem mestu Bregenz.

Podjetje Sersa so ustanovili leta 1948 in je imelo sedež v Zürichu. Zaposluje 1100 ljudi in ima letne prihodke prek 183 milijonov evrov. Podjetje deluje v Švici, Nemčiji, Veliki Britaniji, Nizozemski in Kanadi.

Podjetje Rhomberg je bilo ustanovljeno leta 1886 in ima sedež v Bregenzu. Ima več kakor 350 milijonov evrov letnega dobička, samo železniški tehnološki del podjetja, ki se

je združil s Serso, je imel prek 170 milijonov evrov dobička. Podjetje deluje v Avstriji, Švici, Nemčiji, Veliki Britaniji, Turčiji in Avstraliji.

Novo podjetje je pred kon-

cem leta sporočilo, da ne pričakujejo odpuščanj, temveč celo nasprotno - nove zaposlitve in širitev svojih storitev. Novo podjetje bo lahko združilo raziskovalne in razvojne dejavnosti in tako ostalo v ospredju na področju železniške infrastrukturne tehnologije.

Decembra so izbrali novi skupen logo, pod katerim bo Rhomberg Sersa Rail Group tržilo svoje storitve na mednarodnem železniškem trgu.

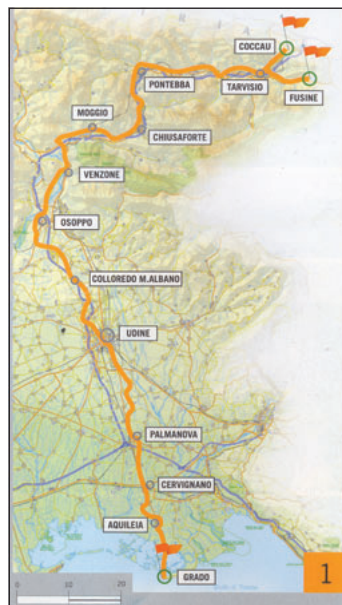


Kolesarjenje po trasi nekdanje Pontebske železnice

Trase opuščeni železnic so odlične kolesarske poti

Zimski meseci, ko naši dvo-kolesni konjički bolj ali manj počivajo v kletih in garažah, so kot nalašč za snovanje novih rekreativnih, pa tudi družinskih kolesarskih izletov, bodisi v obliki nekajurnih, dnevnih bodisi etapnih podvigov. Opuščene trase železniških prog so večinoma speljane po samosvojih, a vedno zanimivih poteh. Največja prednost je v tem, da so speljane stran, ali pa vsaj dovolj varno odmaknjene od čedalje bolj hrupnih, nevarnih in kolesarjem neprijaznih prometnih cest.

Kjer se združijo dobra volja, sveže zamisli ter dovolj odločen interes tako lokalnih kot regionalnih skupnosti, in če k oživitvi zamisli poleg matične države nekaj cvenka primakne še mati Evropa, se lahko nekdanja železniška trasa spremeni v odlično kolesarsko pot. Kolesarskih zanesenjakov, rekreativcev in ljubiteljev aktivnega preživljanja



Trasa Pontebske železnice

prostega časa je namreč čedalje več. Prav nekdanje železniške trase pa so z blagimi vzponi in spusti kot nalašč za prijetne kolesarske izlete. Pa tudi resni rekreativci in etapni kolesarji na hitrih specialkah se jih čisto nič ne otepajo. Čudovita, pomirjujoča alpska narava, prijazne vasi in urejena infrastruktura so pravi magnet in jamstvo za prijetno počutje. V tem prispevku bo torej govor o takšni železnici, ki se je prelevila v pravcato »kolesarsko ogrlico«, položeno v naročja visokih alpskih vršacev.

Pontebbana v preteklosti

O izzivih, kako in kje povezati dežele Avstro-ogrske z Jadranom, je bilo prelitega že ničkoliko črnila.

Gradnja proge med Vidmom (Udine) in Tabljo (Pontafel-Pontebba), ki je bila mejna postaja med tedanjo Italijo in Avstro-Ogrsko, se je začela oktobra 1873. Trasa je bila razdeljena na štiri gradbene odseke. Med Vidmom, mimo Gumina (Gemone), Hudice (Carnia), Pušje vasi (Venezzone) in Rezjute (Resiutta) pa vse do Canal dell Ferra je bila gradnja nezahtevna, saj je proga potekala po ravnini. Toda strmi vršaci Karnijskih Alp dolino utesnjujejo v čedalje ožjo, globoko urezano sotesko. Zahtevnost gradnje je narekoval čedalje bolj divji in težak, a tem bolj slikovit teren. Od postajališča Resiutta, kjer se reki Beli (Fella) na levem bregu pridruži Rezjanska dolina, pa vse do Pontebbe se zvrstijo pravcate gradbene mojstrovine. Mostovi, viadukti, predori, galerije in dolgi podporni zidovi dajejo trasi pečat gorske železnice, dograjene leta 1879. Ker pa je bila leta 2000 zgrajena sodobna hitra železniška vzpo-



Stara planiška proga je med Mojstrano in Kranjsko Goro urejena v solidno kolesarsko stezo.

rednica, ki poteka skozi dolge predore in dopušča hitrosti do 180 kilometrov na uro, so vlaki po stari Pontebbani prenehali voziti. Tire in naprave so odstranili. Od proge je ostala le še gramozna greda in veliko osamelih objektov.

Čas je hitro načel vitalne dele stare proge, a leta 2005 so traso začeli postopoma preurejati v sodobno kolesarsko stezo, ki je že sedaj, čeprav še nedokončana, ena najatraktivnejših v alpski regiji.

Še posebej je za nas zanimiva, ker se navezuje na našo nekdanjo Planiško progo. Poleg

tega pa lahko na odcepu pri Trbižu odkolesarimo desno proti Avstriji, kjer zavijemo v Ziljsko dolino, ali pa do Beljaka, kjer se navežemo na tudi odlično zasnovano Dravsko kolesarsko pot.

Na pot

Za izhodišče izberemo Jesenice. Do Mojstrane se lahko podamo po dveh poteh. Varnejša, a nekoliko zahtevnejša poteka po desnem bregu Save Dolinke pod vznožjem Mežakle. Primerena je za gorska in trekking kolesa.



Nova kolesarska steza med Ratečami in Trbižem je speljana v padcu. Vožnja po novem, gladkem asfaltu je lahkotna in hitra.

Druga možnost pa je, da se do Mojstrane podamo po glavni, a prometni in nevarni magistrali. Pred Mojstrano zavijemo levo na lokalno cesto. Zapeljemo se skozi slikovito vas in čez savski most, kjer zatem dosežemo varno kolesarsko stezo. Upajmo, da bo letos dokončan odsek med Jesenicami in Mojstrano, ki se bo priključil na obstoječo kolesarsko stezo proti Kranjski Gori in Ratečam. Ta večinoma poteka po trasi nekdanje Rudolfove železnice, zgrajene leta 1870, ki nam je morda bolj poznana kot Planiška proga. Sicer pa se trasa od Rateč nadaljuje v Italijo, kjer se v Trbižu (Tarvisio) priključi na nekdanjo Pontebbano.

Mimo polj in pod čudovitimi vršaci Špikove skupine v dobri urici prijetnega kolesarjenja švignemo skozi turistično Kranjsko Goro, nato pa mimo Zelencev, izvira Save Dolinke, prispemo v Rateče. Kljub temu, da rad kolesarim, pa vedno, ko vrtim pedala po trasi Planiške proge, žalostno pomislim, da bi bilo veliko bolje, če bi ta železnica še vedno rabila svojemu namenu in bi kot nekoč po njej vozili – vlaki! Na žalost in nepopravljivo škodo našemu turizmu pa je bila Planiška proga dokončno ukinjena v stihijem obdobju 60. let, ko so bile ukinjene tudi marsikatero druge lokalne železnice na Slovenskem.

V Ratečah kolesarska steza doseže svojo najvišjo točko, 880 metrov nadmorske višine. Od tu bo šlo – juhuhu ... ve-



Na staro progo spominja le še nekaj metrov ohranjenih tirov.

činoma samo še navzdol! Kolesarsko stezo prekrži cesta, ki pelje v dolino pod Poncami, mi pa pot nadaljujemo na italijansko stran. Na nekdanjo zastraženo mejo nas spomni velik mejni kamen. Da pa smo že na »Laškem«, spoznamo po rumenih črtah, saj so pri nas talne oznake bele. Pa tudi gostobesedno čebljanje drugih kolesarskih, pohodniških, rolerskih in sprehajalskih udeležencev potrdi, da smo že na italijanski strani.

Na Laškem

Kmalu za mejno črto se z leve strani odcepi tri kilometre dolga cesta, ki navkreber pelje do čudovitih Belopeških ali Mangrtrskih jezer. Če je časa dovolj, si je ti dve jezери vredno ogledati.

Nas pa trasa nekdanje železnice vse bolj vleče naprej in tudi navzdol... Če so bile črte od prestopu meje že rahlo obledele, je asfalt sedaj nov, barva črt pa živo rumena. Kolo teče sprva blago, potem pa vse bolj navzdol, da je vožnja v veselje! Objekti ob trasi in na njej so presenetljivo dobro obnovljeni in iz kilometra v kilometer boljše ohranjeni. Po dolgi jekleni mostni konstrukciji švignemo čez globoko strugo. V spomin na preteklost je na desni ohranjenih še nekaj metrov stare želez-

nice. Pod betonskim nadvozom nove dvotirne proge se za nekaj sto metrov poslovimo od kolesarske steze in mimo železniške postaje Tarvisio Boscoverde odkolesarimo skozi usek in se prek vrtoglavo visokega mostu spustimo proti razcepu. Možnosti za nepozabne avanture je res veliko, mi pa tokrat zavijmo na levo in po »prvem tiru« zapeljemo na peron nekdanje železniške postaje Trbiž (Tarvisio citta). Z Jesenic je za nami 40 kilometrov poti in na postaji si lahko dopolnimo zalogo sveže vode, saj je ob starem poslopju urejeno lično kolesarsko počivališče.

Po Kanalski dolini

Sodoben most z lokom iz jekla, lesa in stekla kolesarsko stezo v rahlem vzponu povede proti Žabnicam (Camporosso), kjer je smučišče in žičnica na Sv. Višarje. Digitalna številčnica na mogočnem lesenem portalu šteje dnevni pretok kolesarjev. V poletnih mesecih je v popoldanskih urah štirimestna številka prej pravilo kot redkost, kar priča o res velikem številu kolesarskih navdušencev iz vsaj treh sosednjih držav. Zasledimo pa lahko tudi kolesarje drugih evropskih narodnosti, ki jih običajno prepoznamo po težko obloženih kolesih in prikolicah, iz katerih bodisi zvedavo gledajo ali spijo – malčki, ali pa so morda do vrha naloženi s popotno kramo.

Informacijska tabla s pregledno karto poteka kolesarske steze, ki se je medtem že preimenovala v FVG 1 Alpe-Adria postreže z natančnim vzdolžnim profilom. (foto-sken). Po Kanalski dolini kolesarska steza steče blago navzdol. Za prijazno urejenim počivališčem se steza za nekaj kilometrov prekine. Priključimo se na lokalno cesto in se zapeljemo čez progo ter kmalu dosežemo nekoč slovensko Ovčjo vas (Valbruna).



Za Pontebbo se pred nami odpre najatraktivnejši odsek trase.

Za Ovčjo vasjo se steza zopet prikaže. Lahkotnost narašča in kolesarjenje je skozi slikovito naravo Kanalske doline, ki jo obroblijo visoki vrhovi, sproščujoče, prijetno in hitro.

V prijetnem ritmu poganjanja pedalov z lahkoto dosežemo Pontebbo. Od Jesenic smo prekolesarili že kar spodobnih 70 kilometrov zanimive poti.

V Pontebbi (avstrijsko: Pontafel) je od leta 1866 do 1918 potekala meja med Italijo in Avstro-Ogrsko, zato v spomin na mejnem mostu vihrajo italijanske in avstrijske zastave. Čeprav se prijazni domačini sicer trudijo, da bi Pontebba vendarle obdržala vsaj nekaj slovesa pomembnega kraja, pa je to nekdanj pomembno obmejno in železniško mestece danes precej opustelo. Nekoč polni tiri, skladišča, zgradbe in stanovanja danes žalostno samevajo.

»Ta lepše« je pred nami!

O šment! V Pontebbi se po mestnih ulicah kolesarska steza kar nekam izgubi. Nekaj sto metrov se je treba podati po glavni cesti proti Vidmu, kjer pa kmalu spet uzremo tablo, ki nas po državni cesti usmeri navzdol po dolini Val dell Ferro. Pozornost ne bo odveč, kajti iz glavne ceste se nenadoma odcepi kratek, a nenavadno strm krak, ki marsikaterega kolesarja prisili, da »razjaha« ... Steza se za predorom, ki še ni usposobljen za kolesarje, znova priključi na železniško traso. Pred nami se sedaj odpre najatraktivnejši del poti.

Predori in galerije si sledijo v presledkih, ki jih krojijo strmo padajoča pobočja. Znova si sledijo predori in mostovi, med katerima najbolj izstopata most Muro ter visok viadukt, ki je razpet čez divjo dolino Dunje in istoimenske rečice. Hitrost na tem odseku je res spodobna in s kolesom drveti 35 do 40 kilometrov na uro (s specialko



Odlično uigrana ekipa novogoriških strojevodij je že večkrat uživala v sproščenosti in hitri vožnji.



Kolesarska steza je odlično urejena in označena.

pa gotovo še hitreje ...) po sorazmerno prazni kolesarski stezi sploh ni težko. Odsek med Pontebbo in Resiutta je kljub spodobni stezi namreč tako divji in malo obljuden, da očitno zbuja nekakšno strahospoštovanje. Kolesarska steza je v zares odličnem stanju. Stara železniška trasa, po kateri urno vrtimo pedale in pozabimo na utrujenost, je prepletena z avtocesto, ki se enkrat znajde nad, drugič spet pod traso, ki medtem že smukne v osvetljeni predor. Asfalt je gladek, talne oznake jasne, po mostovih je nameščena pocinkana mreža. Oboki v predorih so beli in osvetljeni, galerije pa pobeljene, tako da je vožnja res varna in v pravi užitek! Kolo kot za stavbo požira prekinjene rumene črte po sredini vozišča. Orientacijskih oznak praktično ne moremo zgrešiti. Na tem najtežavnejšem odseku se iz vrtoglavo visokih prepadnih sten zlivajo slapovi in hudourniki, ki jih trasa z navidezno lahkoto elegantno premošča prek drznih viaduktov in mostov. V bistvu pa je naravna ogroženost infrastrukturnih objektov zelo velika. Res varno zavetje pred naravnimi vodnimi ujami dajejo le predori. Vse prometnice v dolini so jo že večkrat pošteno skupile in bile močno poškodovane. Pontebbska proga pa jo je najhujše doslej odnesla v katastro-

falnem potresu leta 1976, ko je bila tako poškodovana, da so mednarodni potniški vlaki nekaj mesecev vozili po naši bohinjski železnici.

Konec idile v Hudici (Resiutta)

Če »nasedemo« turističnim publikacijam, ki obljublajo »most med Alpami in Jadranom«, potem bo naše razočaranje še tolikanj večje. Namreč, kolesarska pot FVG 1 Alpe-Adria načeloma poteka od Kokovega (Cocchau na italijansko-avstrijski meji) do Gradeža (Grado). Do morja je dolga zajetnih 175 kilometrov, a prava kolesarska steza poteka le od meje do Resiutte, potem pa ... Preostalih sto kilometrov, ki jih je še treba prekolesariti do Gradeža, je speljanih po manj prometnih lokalnih cestah. Saj ne rečem, da Furlanska nižina ni zanimiva, je pa gotovo dolgočasnejša ...

Ko iz ozke doline pridrvimo v Resiutta, se na neznatnem postajališču kolesarska steza zares nenavadno konča. Kot da bi zamahnil z mečem, se asfaltni trak nenadoma prekine. Odsekan! Odžagan – obleži v gramozni gredi stare proge. Še prekinjena črta na tleh je zarisana le do polovice ... Nenadoma in popolnoma nepričakovano se ta 90-kilometrski idila kon-



Steza se prepleta z avtocesto, le nove železnice ni videti nikjer, ker je večinoma speljana skozi dolge predore.

ča! Tako nepredvidljiv konec te kolesarske idile nam seveda ne sme skaliti veselja, saj smo vendarle prevozili enega najlepših odsekov v regiji!

Ko smo si torej nekoliko opomogli od presenetljivega konca, je treba v Resiutti zaviti na državno cesto in se odpeljati naprej proti Hudici (Carnia) ali še dlje proti Vidmu (Udine). Cesta je zelo široka, tako da je za kolesarje prostora dovolj, toda »to ni več to!« ... Zato je morda priporočljivo, da po dobrih sto prevoženih kilometrih v Carnii končamo to nepozabno lepo kolesarsko etapo in se raje podamo na vlak.

Uporabni napotki

Glede na to, da sem na kolesarjenje po Pontebbski železnici popeljal tudi že manj pripravljene kolesarje/ke in družine z otroki (nad deset let), so izkušnje pokazale, da se na to turo lahko brez skrbi podajo tudi manj veščji, »nedeljski« kolesarji. Seveda pod pogojem, da si za podvig vzamemo ves dan, ki je v poletnih mesecih dovolj razkošno dolg. Zanimivosti in naravnih lepot je kar preveč, da bi jih lahko s plašnicami na očeh, zazrti samo v bežeče prekinjene črte na kolesarski stezi, enostavno prezrli. Prav in koristno je, da skupina kolesarski ritem prilagodi »najšibkejšemu členu«. Postanki naj bodo skupini ali družini primerno dovolj pogosti, saj bomo le tako lahko zares uživali in ob tem pozabili na utrujenost. Ličnih koticov z

mizico in klopni je za počitek in prigrizek ob poti namreč na pretek. Če pa bi na turi kdo vendarle »omagal«, je vlak vedno »pri roki«.

Če se na pot podamo z otroki, bodo ti bistveno bolj varni, pa tudi starši bodo kolesarili bolj sproščeno. Vendar previdnost vsekakor tudi tu ni odveč ... Tu in tam kakšen »specialec« švigne mimo s 40 kilometri na uro in več ...

Tura pa je kot nalašč tudi za tiste – omenjene v prejšnjem stavku, ki raje trše pritisnejo ... Najbolj vztrajni lahko pedale zavrtijo še naprej skozi Gumin (Gemona), Krmin (Cormons) in Koprivo (Capriva dell Friuli) vse tja do Nove Gorice. V tem primeru se bo številka zaustavila nekje pri 175 prevoženih kilometrih, kar pa je že povsem spodobna tura, primerna le za kondicionirane kolesarje, z dobro utrjeno zadnjo platjo!

Kako na pot? V tem primeru smo Primorci (in Gorenjci) v prednosti, kajti turo zjutraj začnemo tako, da se na Jesenice odpeljemo z vlakom Soča ob 5.28. Zvečer, ko se v Gorico pripeljemo z vlakom iz Carnie, pa našo pot tudi končamo v Novi Gorici. Tistim, ki bi se na pot odpravili iz Ljubljane, pa svetujem, da se z avtom raje pripeljete v Novo Gorico ali pa na Jesenice. V poletni sezoni namreč še lahko ujamete zadnji večerni vlak, ki z Nove Gorice proti Jesenicam odpelje nekaj po 21. uri.

Več podrobnejših informacij lahko dobite tudi neposredno od avtorja članka. Naslov hranim v uredništvu Nove proge.

Besedilo in fotografije:
Ervin Sorč



Z Jesenic do Carnie bo kar dovolj ... Števec bo pokazal, da je za nami sto kilometrov nepozabne poti pod vršaci Julijskih in Karnijskih Alp.

»Osebnostna izkaznica« Pontebbane, ali nekaj tehničnih podatkov za odsek: Tarvisio-Resiutta, ki je preurejen v kolesarsko stezo:

| | |
|--|-------------|
| Število postaj in postajališč: | 12 |
| Mostovi (razpon od 10 m): | 42 |
| Predori in galerije: | 29 |
| Podporni zidovi (skupna dolžina): | okrog 15 km |
| Največji nagib: | 22 ‰ |
| Dolžina odseka: | 60 km |
| (celotna tura Jesenice–Carnia ž.p. 100 km) | |

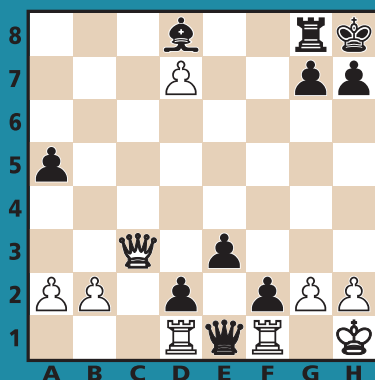
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 55

Promocija kmeta je eden od sestavnih elementov šahovske igre. Bližje je prvi vrsti nasprotnega tabora, bolj je nevaren. Tako je tudi tokrat. Na potezi je črni, ki lahko na osnovi tega elementa odloči partijo v svojo korist.

Mac Donel : Labourdonais
(London, 1834)



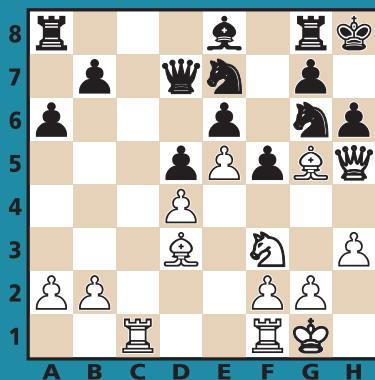
Rešitev:

1...Dxd1 2 .Txd1 e2 3. Dxd2
[3. h3 exd1D+ 4. Kh2 f1D]
3...f1D+ 4. Txf1 exf1D#

Primer 56

Polja okoli poglavarja črnih figur so zasedena predvsem z lastno vojsko in dajejo videz kot neprebojni zid, toda na potezi je beli, ki kljub temu najde vrzel v nasprotnikovem taboru.

Hanov : Pozdajejev
(Ašhabad, 1951)



Rešitev:

1. Lf6 Sf8 [1...gxf6 2 .Dxh6#]
2. Dxh6+ Sh7 3. Sg5 Lg6
4. Dxh7+ Lxh7 5. Sf7#

Začetek sedmega šahovskega ciklusa Slovenskih železnic

Z rekordnim januarskim obiskom prvega turnirja se je pričel že sedmi šahovski cikel Slovenskih železnic. Tako kot v preteklih letih se bo odigralo deset turnirjev, za končno uvrstitev pa se jih bo štelo največ sedem.

Na vsakem turnirju bo odigranih devet kol z igralnim časom 13 minut z dodatkom dveh sekund na potezo. Med 75 igralci je bil tokrat najboljši Ule Evald, ki je bil do zadnjega kola edini neporažen, nato pa je moral prav na koncu

priznati premoč 18-letnemu Severinu Mejaku. S to zmago se je Mejak pridružil na vrhu Uleju in Janezu Hribarju s 7,5 osvojenimi točkami. Zaradi dodatnega kriterija, Buchholz, pa mu je pripadlo tretje mesto. Odlično drugo mesto je tako osvojil Janez Hribar, ki nadaljuje z odlično formo s konca lanskega leta.

Med prvo deseterico je treba omeniti mlado slovensko mojstrico Catarino Leonardi, ki je kot enajsta nosilka

zasedla sedmo mesto. Kot najboljši železničar je leto začel Nusret Sivčević, ki se je kot 35. nosilec, s petimi osvojenimi točkami, uvrstil na 24. mesto. Na koncu cikla bo poleg denarnih nagrad podeljenih tudi za več tisoč evrov praktičnih nagrad, tako da bo nagrajen prav vsak udeleženec. Naslednji turnir bo v soboto, 23. februarja. Več o ciklu si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vlastimir Djurdjević



Sudoku

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 | 4 | 9 | 6 | | 3 | 7 |
| | 9 | | 5 | | | 1 | | |
| | 7 | | | | | | | |
| | 5 | | | 6 | | | | 4 |
| | | 4 | 3 | | | | | |
| 6 | 7 | | | 5 | | | | |
| 8 | | 9 | | 5 | | | | 3 |
| | | | | 3 | 8 | | | |
| | | | | 4 | | | | 9 |

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



ABOŠ 25&50

Dijaki in študentje!

Vse naše potnike s šolskimi abonentskimi vozovnicami nagrajujemo z novim, privlačnim popustom.

Tako boste od 1. februarja s katero koli šolsko abonentsko vozovnico občutno ceneje potovali še na drugih relacijah po Sloveniji in v tujino.

Ponujamo vam

50 % ABOŠ popusta za potovanja po Sloveniji ob koncih tedna, praznikih in med počitnicami.

25 % ABOŠ popusta po ponudbi RailPlus za potovanja v tujino.



Pridružite se nam tudi na Facebooku - Grem z vlakom - in bodite obveščeni o naših zanimivih ponudbah potovanj z vlakom, koncertih, dogodkih idr. Ali pa sodelujte v naših številnih nagradnih igrah.



ŽELEZNIŠKI MUZEJ RAILWAY MUSEUM

Parmova 35 & Kurliška 3, tel: 061/ 29 12 641, fax: 061/ 29 12 922

Odprto od ponedeljka do vključno četrta od 9. do 13. ure, skupine po dogovoru - vodenje obvezno.
Open Monday-Thursday 9am-1pm; guided tours by appointment.

- | | |
|--|--|
| 1 | 2 |
| Parmova 35 | Kurliška 3 |
| <small>Železna vožnja (zgodovina železnice, vožnja, železniška vozila, vožnja, vožnja in železniški stroji, vožnja, vožnja in železniški stroji)</small> | <small>Stalna razstava železniškega muzeja Prijemna pisilnica muzeja in razstave železnice</small> |



 Slovenske železnice