

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic



## Aktualno

Kitajska delegacija na Slovenskih železnicah

Vitalis. Prostor gibanja in ustvarjalnosti.

## Fotoreportaža

Vlaki, barve, čopiči in piksli

## Reportaža

Z vlakom po Vietnamu

## Zgodovina

Prišla je železna cesta, 2. del

## Zanimivosti

Modeli lokomotiv SŽ 541 v poslikavah





 Slovenske železnice  
SŽ-Tovorni promet

# hitra dostava pošiljk **od vrat do vrat**

*Hitro in zanesljivo po Sloveniji in Evropski uniji.*

*Še posebej ugodno v Italijo, na Hrvaško in v Turčijo!*

- Omogočamo sledenje pošiljkam in brezpapirno poslovanje.



 Slovenske železnice  
**SŽ EXPRESS**

080 10 66

00386 1 29 12 829 • [szexpress@slo-zeleznice.si](mailto:szexpress@slo-zeleznice.si) • [www.szexpress.si](http://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 prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!  
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 30. 5. 2014.



Avtor fotografije: Blaž Uršič



## Aktualno

Kitajska delegacija na Slovenskih železnicah

2



## Aktualno

Ob 15-letnici avtobusne povezave Litija-Šmartno ob Litiji krajani z novim avtobusom

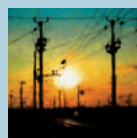
3



## Aktualno

Vitalis. Prostor gibanja in ustvarjalnosti.

6



## Fotoreportaža

Vlaki, barve, čopiči in piksl

12



## Reportaža

Z vlakom po Vietnamu

14



## Zgodovina

Prišla je železna cesta, 2. del

16



## Zanimivosti

Modeli lokomotiv SŽ 541 v poslikavah

18



1

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

Spoštovani!

Učinkovit transport na evropski celini neposredno omogoča izvajanje treh temeljnih svoboščin enotnega evropskega trga: prostega pretoka ljudi, storitev in blaga. Brez učinkovitega povezovanja na mednarodni ravni se namreč temeljne evropske ideje ne morejo uresničevati. Evropa ogromno investira v železniški sektor, in brez dvoma sta mednarodno povezovanje in krepitev vpliva železnice nujno pomembna, če želimo, da železnica ostane resna alternativa zračnemu in morskemu transportu. Evropska unija ima za železniški sektor velike načrte. Evropske železnice morajo bolje izkoristiti svoj potencial, s čimer bodo potovanja hitrejša, udobnejša, podjetja v sektorju pa zanesljivejša in učinkovitejša. Po politični filozofiji Evropske komisije bo to mogoče doseči z večjim odpiranjem trgu in s storitvami, ki bodo bolj prilagojene uporabnikom. Mnenja o tem, katera pot je prava, pa so različna.

V nekaterih evropskih državah so se zaradi odpiranja trga že pokazali dobri učinki, na primer na Danskem, Nizozemskem in v Veliki Britaniji, kjer lahko železnice ponovno dosti bolje tekmujejo z drugimi oblikami prevoza. V teh državah se je povečala absolutna količina prepeljanega tovora in celo tržni delež železniškega prevoza v primerjavi z drugimi oblikami prevoza. Medtem ko je po mnenju Evropske komisije torej odpiranje trga gonilo rasti, pa spet drugi trdijo ravno nasprotno. Nekateri, nad evropskimi idejami manj navdušeni strokovnjaki, na primer o potniškem prometu menijo, da bodo železniškim podjetjem v državni lasti ostali v upravljanju deli prog, kjer je manj potnikov in malo dobička, tržno privlačnejše relacije pa bodo razgrabili zasebniki.

S četrtim železniškim paketom bodo storitve potniškega prometa odprte mednarodni konkurenci, podobno kot je to že od leta 2007 urejeno v tovornem prometu. Liberalizacija je namreč eden izmed temeljev četrtega paketa. Številni evropski parlamentarci menijo, da bo to za železnice izjemno dobro, saj se bodo končali večdesetletni monopoli železniških podjetij, izboljšala se bo kakovost storitev in ponovno vzpostavila rast količine prepeljanega tovora in potnikov. Ravno na dan, ko so o četrtem železniškem paketu razpravljali v Evropskem parlamentu, pa so tisoči protestirali pred parlamentom v Bruslju z opozorilom, da odpiranje trga pomeni konec delavskih pravic. Spet drugi, ravno tako dejavni teoretiki, opozarjajo, da se bo s temi spremembami pretirano »amerikaniziral« železniški sektor.

Da se mnenja razlikujejo, je dobro, po izkušnjah pa je dobro tudi, da si z napovedmi za prihodnost skromen. Negotovosti in presenečenja so namreč stalnica v svetovnem gospodarstvu in politiki. Tudi na strateški ravni se je že večkrat pokazalo, da tudi najbolj ugledni strokovnjaki niso pravilno predvideli dogodkov, ki so za svetovno gospodarstvo ključnega pomena.

Z gotovostjo pa lahko trdimo, da se bo pomen železnice v prihodnosti nenehno povečeval. To lahko trdimo na podlagi dejstev in raziskav z več različnih področij. Raziskave o vplivu prometa na okolje so pokazale, da je železnica do okolja najbolj prijazna oblika prevoza. Je namreč edina oblika prevoza, pri kateri se je delež izpustov ogljikovega dioksida od leta 1990 do danes zmanjšal. V prihodnjem načrtovanju mest imata železnica in javni potniški prevoz ključno vlogo in ju imajo mnogi za hrbtenico sodobnega urbanega prevoza. Železnica je najvarnejša oblika prevoza. Z nadaljnjim razvojem tehnologije se bodo potovalni časi še skrajševali, kar bo dalo železnici še dodatno konkurenčno prednost ... Seznam prednosti železniškega prevoza pred drugimi oblikami prevoza je resnično dolg in ga potrjuje morje znanstvenih raziskav. Če komu raziskave in mnenja stroke niso dovolj, pa lahko o prihodnosti železnice predvideva na podlagi odločitev gospodarstvenikov. Nedavno so v javnost namreč prišli kitajski načrti za gradnjo vseafriške železnice, novi načrti za stotine kilometrov prog, namenjenih hitrim vlakom, da o ameriških in ruskih železniških projektih niti ne govorimo. Železnica je transport prihodnosti.

*Želim vam prijetno branje!*



# Kitajska delegacija na Slovenskih železnicah

Šestnajstega aprila je Slovenske železnice obiskala gospodarska delegacija iz Kitajske. Sestavljali so jo predstavniki več ministrstev, predstavniki kitajskega pristaniškega sektorja, transporta in logistike ter kitajskega veleposlaništva v Sloveniji.

Kitajska delegacija je z obiskom v Sloveniji uresničevala smernice, sprejete na srečanju Kitajske in držav Srednje in Vzhodne Evrope v Bukarešti

novembra lani. Kitajski gospodarstveniki in predstavniki ministrstev so se v Ljubljani srečali s predstavniki Slovenskih železnic in pred tem tudi s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo in prostor. Posebno pozornost so namenili pogovorom o možnostih gradnje mednarodnega železniškega transportnega koridorja med Kitajsko in SV Evropo ter hkrati krepitevi sodelovanja pri razvoju infrastrukture

Kitajsko delegacijo je na Slovenskih železnicah sprejel član posloводства SŽ Milan Jelenc s sodelavci iz Tovornega, Potniškega prometa in Infrastrukture. Gostom je predstavil organiziranost in delovanje skupine Slovenske železnice. Še posebej obširno jim je predstavil storitve tovornega prometa, kjer smo Slovenske železnice pomemben regionalni prevoznik, in lahko v sodelovanju z Luko Koper kitajskim podjetjem

ponudimo kakovosten prevoz tovora.

Seznanil pa jih je tudi z našimi načrti v potniškem prometu in aktualnimi ter načrtovanimi infrastrukturnimi investicijami.

Gosti, ki potujejo tudi po drugih evropskih državah, so si ogledali tudi tovorno postajo Koper in bili, kot so poudarili sami, navdušeni nad ogledom in predstavitvijo.



Foto: Miško Kranjčec

## Fersped in Panalpina sodelujeta

Podjetje Fersped, d. d., ki je družba v skupini Slovenske železnice, je novi agent podjetja Panalpina v Sloveniji. Podjetji bosta združili ponudbo svojih storitev na področju pre-

vozov, logistike in dodatnih storitev.

Skupina Panalpina je eden od največjih svetovnih ponudnikov celovitih logističnih storitev. Podjetje z združevanjem zračnega in morskega transporta ter logističnih storitev zagotavlja globalno integrirane storitve od vrat do vrat, oblikovane po meri uporabnikov. Sedež Panalpine je v švicarskem Baslu. Upravlja globalno omrežje z okrog 500 predstavništvi v več kot 70 državah in ima 16.000 za-

poslenih. V 90 državah deluje s partnerskimi podjetji, med katerimi je tudi Fersped.

Fersped, d. d., mednarodna špedicija, je podjetje z dolgoletno tradicijo in izkušnjami na področju železniške, pomorske, cestne in letalske logistike. Ustanovljen je bil leta 1968, po vsej Sloveniji ima okrog 70 zaposlenih.

Kot je povedal glavni direktor Ferspeda, Tomaž Martin Jamnik, je podpis dogovora o sodelovanju s Panalpino za Fersped pomembna potrditev

kakovosti njenega poslovanja. »Od njega pričakujemo povečan obseg poslovanja v Sloveniji iz naslova opravljanja storitev za Panalpino, predvsem pa izboljššan konkurenčni položaj zaradi vključitve v njeno globalno logistično omrežje in zaradi možnosti uporabe njenih ugodnejših pogojev pri ladjarjih in letalskih prevoznikih. Poleg tega nam sodelovanje s Panalpino ponuja možnost uporabe njenih zmogljivosti in storitev po vsem svetu.« je še povedal.





# Ob 15-letnici avtobusne povezave Litija–Šmartno ob Litiji krajani z novim avtobusom

Slovenske železnice so v Litiji ob 15-letnici avtobusne povezave Litija–Šmartno pri Litiji uradno predale namenu novi avtobus, ki povezuje oba kraja. Poleg predstavnikov Slovenskih železnic sta se predstavitev novega avtobusa udeležila tudi župan občine Litija Franci Rokavec, župan občine Šmartno pri Litiji Milan Izlakar in direktorica razvojnega centra Srce Slovenije Aleksandra Gradišek. Med prvimi so se z novim avtobusom popeljali osnovnošolci iz osnovne šole Šmartno, ki so si tudi ogledali postajo.

Slovenske železnice so redno avtobusno linijo javnega mestnega in primestnega prometa Litija–Šmartno pri Litiji uvedle 1. januarja 1999. Pred petnajstimi leti je šlo za vzorčni primer integracije avtobusnega in železniškega prometa, ki z usklajenimi voznimi redi potnikom ponuja optimalno prevozno

storitev. Šmartno pri Litiji, ki leži okrog tri kilometre jugovzhodno od Litije, namreč ni imelo na voljo javnega prometa, prav tako je bila nova linija z več postajališči v Litiji dobrodošla tudi za njene prebivalce.

Povezava se je z leti med domačini dodobra uveljavila. V petnajstih letih je bilo opravljenih 670.000 kilometrov in prepeljanih 700.000 potnikov. Še posebej razveseljivo je dejstvo, da število potnikov narašča. Leta 2012 jih je bilo 47.088,



Z leve proti desni mag. Boštjan Koren, direktor SŽ-Potniški promet, Franci Rokavec, župan občine Litija, Milan Izlakar, župan občine Šmartno pri Litiji, in Božo Leščanec, vodja Službe za proizvodnjo, prodajo in storitve, SŽ-ŽIP.

nadgradenj Rošero, s podvozjem in motorjem Iveco ter ohišjem iz inoxa. Novi avtobus je začel voziti januarja, potnikom pa ponuja vse udobje, ki ga pričakujejo. Ob koncih tedna pa avtobus podjetje SŽ-ŽIP uporablja za turistične prevoze.

Že septembra lani pa so Slovenske železnice potnikom ponudile poenostavljeni način nakupa vozovnic za vlak in avtobus, ki pomeni

zgod integracije javnega potniškega prometa. Potniki lahko na blagajni železniške postaje Litija kupijo mesečno vozovnico tudi za avtobus. Pri tem uporabljajo samo eno brezkontaktno čip vozovnico, s katero potujejo z vlakom, saj so na njej zapisani tudi podatki o vožnji z avtobusom. Za to je bila na litijski železniški postaji in na avtobusu nameščena ustrezna programska in strojna oprema.

SŽ-ŽIP, ki v skupini Slovenske železnice opravlja avtobusne prevoze, se je zaradi naraščanja števila potnikov in neustreznosti zastarelega minibusa odločil za nakup novega avtobusa. Izbrali so 30-sedežni klimatizirani avtobus slovaškega izdelovalca

Marko Tancar  
Foto: Miško Kranjec



# Sanacija nočnega požara v ptujskih delavnicah SŽ-VIT

## Dim iz proizvodne hale

V petek, 7. februarja, ob 23.30, je zaposleni iz podjetja SŽ-ŽIP, ki skrbi za varovanje v Centru Ptuj, opazil dim v hali B ptujskih delavnic SŽ-VIT. Nemudoma je obvestil center za obveščanje ter odgovorne na Slovenskih železnih. Gasilec, ki so se na klic odzvali zelo hitro, je uspelo požar lokalizirati, tako da se ni razširil iz proizvodne hale.

Pri intervenciji je sodelovalo 99 prostovoljnih gasilcev z 21 vozili iz devetih prostovoljnih gasilskih društev. Sodelovali so gasilci iz PGD Ptuj, Hajdina, Stojnci, Grajena, Kicar, Podvinci, Turnišče, Leskovec ter naše društvo PGD Železničar. Prvotna intervencija, gašenje in lokaliza-

cija požara, je trajala od 23.30 do 5.16 zjutraj. Nato so na požarišču ostali člani društva prostovoljnega gasilskega društva Železničar, ki deluje v okviru Centra Ptuj. Stražili so požarišče in pomagali preiskovalcem iz policijske uprave. Požarno stražo so opravljali vse do nedelje zvečer, ko na požarišču ni bilo več nevarnosti za ponovni vžig.

## Po požaru

V nedeljo zvečer se je na Ptuju sestalo ožje vodstvo SŽ-VIT, na čelu z direktorjem Dušanom Žičkarjem, in sprejelo prve ukrepe za odpravo posledic požara, sanacijo in organizacijo dela v prihodnje. V Centru Ptuj so takoj po nesreči sprejeli ukrepe, s katerimi so zagotovili vsaj mini-

malno število kolesnih dvojic, ki so jih pred požarom ravno obnavljali. V naslednjih dneh so si vodilni SŽ-VIT z generalnim direktorjem Slovenskih železnic, Dušanom Mesom, in drugimi člani posloводства SŽ ogledali posledice požara in del proizvodnje, ki je k sreči ostal nepoškodovan.

## Posledice požara in predvidena sanacija

Ob požaru je nastala velika gmotna škoda na stavbi, strojih, rezervnih delih v proizvodnji, med drugim pa je zagorel tudi potniški vagon. Velike stroške bo podjetje imelo tudi zaradi izpada proizvodnje. Zaradi posledic požara je bilo pri obnavljanju kolesnih dvojic tre-

ba reorganizirati delo in delovni čas. V Centru Ptuj so namreč kljub uničenju zaradi požara še naprej zagotavljali kolesne dvojice za poslovne partnerje. To pa je bila, v prvih dneh po požaru, zelo zahtevna naloga, saj je ogenj uničil vso merilno in drugo posebno opremo za obnovo kolesnih dvojic.

Sanacije v požaru uničene hale so se v Centru Ptuj lotili takoj, ko so kriminalisti končali preiskavo. Najprej je bilo treba odstraniti uničeno ostrešje in očistiti delavniške prostore. Ostrešje je odstranilo za to usposobljeno podjetje, zaposleni SŽ-VIT pa so, na pobudo OO SVŽVSS Ptuj, organizirali čiščenje delavniških prostorov takoj, ko je bilo ostrešje odstranjeno. V akciji je sodelovalo 78 zapo-



Posledice uničujočega požara



Streha proizvodne hale po požaru



Uničeni potniški vagon



Zaposleni med čistilno akcijo



slenih, ki so čistili prostovoljno. Doslej so zaposleni uredili tudi električno napeljavo in prebelili del proizvodne hale B za popravilo vagonov.

Zaposleni v Centru Ptuj si prizadevajo za čim hitrejšo sanacijo in odpravo posledic požara, da bodo v tem obratu lahko nadaljevali s kakovostno obnovo kolesnih dvojic. Tovrstna obnova zahteva veliko truda in odrekovanja zaposlenih, vendar v Centru Ptuj zagotavljajo, da z optimizmom zrejo v prihodnost in pričakujejo zagon proizvodnje pred letošnjo jesenjo.



Na čistilni akciji je sodelovalo 78 zaposlenih, ki so delo opravljali prostovoljno.

SŽ-VIT

Foto: Andrej Arnuga in Robert Krajnc

## Spominska slovesnost na Zaloški cesti

Pred spomenikom železničarjem na Zaloški cesti v Ljubljani je 19. aprila potekala slovesnost v spomin na tragične dogodke, ki so se zgodili na protestnem shodu aprila 1920.

24. aprila 1920 so žandarji množici ljudi preprečili protestni pohod proti središču mesta. Pod streli je umrlo dvanajst moških in ena deklica, več deset ljudi pa je bilo ranjenih. Takra-

tna vlada je namreč železničarjem odvzela številne težko pridobljene delavske pravice, zaradi česar so ti začeli stavkati. Ta dan, pred 94 leti, so se dopoldne začeli zbirati protestniki pred tramvajsko remizo na Zaloški cesti. Zbralo se jih je okrog dva tisoč in v urejeni skupini so nameravali nadaljevati protestni pohod proti središču mesta. Na Zaloški cesti jih je pričakal oddelek žandarjev s puškami in na-



Dušan Semolič med nagovorom, levo od njega Benjamin Breclj in Evgen Žitnik (foto: Stanislav Kocjan).



Spomenik železničarjem na Zaloški cesti v Ljubljani je bil postavljen leta 1958 v spomin na stavko železničarjev aprila 1920, in železničarjem, padlim v NOV (foto: Sanchin).

sajenimi bajoneti. Začelo se je prerekanje in prerivanje, kmalu za tem pa je odjeknilo več kot trideset streliv. Enajst od teh je bilo izstreljenih v množico.

Zbrane na spominski slovesnosti je najprej nagovoril Evgen Žitnik, upokojeni železničar, ki je nedavno dopolnil sto let. Predstavil je podrobnosti in ozadje stavke ter dodal, da moramo ohraniti spomin na nedolžne žrtve Zaloške ceste. Dušan Semolič, predsednik Zveze svo-

bodnih sindikatov Slovenije, je v svojem nagovoru med drugim povedal tudi, da nas dogodek opominja, da se je in se bo tudi v prihodnje treba za delavske pravice boriti.

Zbrani so k spomeniku, ki v reliefu prikazuje spopad na Zaloški cesti, v spomin žrtvam položili cvetje in prižgali sveče. Slovesnost so s pesmimi v celoto zaokrožili pevke in pevci Mešanega pevskega zbora Tine Rožanc.





**SREDIŠČE  
VITALIS**

# Vitalis. Prostor gibanja in ustvarjalnosti.

Pod okriljem podjetja SŽ-ŽIP nastaja v prostorih samskega doma Zalog nova zgodba, ki bo bogato prispevala h kakovosti življenja v lokalnem in širšem okolju. Središče Vitalis bo namenjeno predstavnikom različnih generacij. V delu, namenjenem rekreaciji, se bodo posamezniki lahko vključevali v različne oblike kakovostno vodene vadbe (od pilatesa, boot campa, do osebne vadbe s trenerjem), v dnevnem centru pa so dobrodošli starostniki, ki želijo čas preživeti v varnem in ustvarjalnem okolju. Program središča Vitalis temelji na medgeneracijskem povezovanju, zdravem, dejavnem in ustvarjalnem preživljanju prostega časa. Središče bo starejši populaciji omogočalo boljše medsebojno povezo-



## Današnja družba se srečuje s staranjem prebivalstva

Naraščajoče staranje prebivalstva je resen problem, s katerim se srečuje sodobna družba. Do leta 2020 bo četrtnina prebivalstva EU starejša od 65 let. Starostniki so po izstopu s trga delovne sile izpostavljeni novim težavam, kot so osamljenost, izključitev iz socialnega življenja, slabše ohranjanje vitalnosti ter zdravja. Starejši potrebujejo družbo, različne športne, ustvarjalne in druge aktivnosti, nekateri tudi varstvo, za kakovostno preživljanje tretjega življenjskega obdobja. Teh potreb pa njihovi svojci zaradi hitrega tempa življenja in obremenjenosti na delovnem mestu ne morejo v celoti zadovoljevati. V razvitih državah se zato povečuje potreba po starostnikom prilagojenih dejavnostim ter medgeneracijskem povezovanju zunaj okvirov družine. S tem starejši po upokojitvi ostanejo dlje časa vitalni in dejavni ter ohranjajo socialne stike, hkrati pa se nekoliko razbremenijo njihovi svojci. Za izboljšanje medgeneracijskega povezovanja in sodelovanja bodo v vsakodnevne dejavnosti vključeni zainteresirani dijaki, študenti različnih smeri in različna društva, ki se ukvarjajo s to problematiko, ali pa jih zgolj zanima delo s starejšo populacijo.

vanje, ohranjanje in krepitev zdravja, celotni lokalni skupnosti pa ponudilo bogate, raznolike in kakovostne vsebine. Posebej dobrodošli so v Vitalisu zaposleni in upokojenci SŽ.



Razvoj logotipa



## Ponudba dnevnega centra Vitalis

Dnevni center za starostnike bo ponujal varno okolje z dnevno oskrbo, ki bo vključevala obroke z zdravo prehrano, in omogočalo dejavno preživljanje prostega časa z raznolikim spektrom delavnic in dejavnosti čez ves dan. Za starostnike bo na voljo tudi organizirani prevoz od doma do centra dnevnega varstva in nazaj ter prevoz in spremljanje ob morebitnih zdravstvenih pregledih ali terapijah. Programi bodo namenjeni starejšim posameznikom (predvidoma starejšim od 65

nju. Redna vsakodnevna vadba izboljša fizično počutje, telesne zmogljivosti, poveča občutek lastne vrednosti in s tem omogoča čim daljše samostojno in dejavno življenje starostnikov. V centru bo poskrbljeno za širok nabor organizirane oblike vadbe, predavanj o zdravem življenju, zdravstveni preventivi, kurativi in prehrani ter aktivnosti v naravi. Poleg rekreacije pa bodo potekale tudi različne animacije ustvarjalne delavnice, kulturne in kreativne dejavnosti ter izobraževalni programi na področju prava, zavarovanja in zaščite pred nasiljem. Organizirane pa bodo tudi posebne delavnice,

## Lokacija središča Vitalis

Ustanova v Zalogu stoji v bližini večjih naselij, je lahko dostopna z ljubljanske obvoznice, z lastnim parkirnim prostorom, blizu postaje mestnega potniškega prometa in hkrati dovolj oddaljena od mestnega vrveža.

vanja in delavnice v okviru programa zdravstvene preventive SŽ. Center pa bo namenjen tudi zunanjim najemnikom, ki bodo lahko prostore uporabljali za različne dejavnosti, delavnice, predavanja ali team building srečanja. Odlična ekipa trenerjev že pripravlja edinstvene programe, ki bodo temeljili na

in medgeneracijskega povezovanja.

V okolici, razen dvorane za drsanje, še ni objektov, namenjenih rekreaciji, zato bo središče Vitalis zelo pomembno tudi za lokalno skupnost, s katero se bo zavzemalo za čim tesnejše odnose in celovito sodelovanje. Prostori se že preurejajo v špor-



let), ki so še dovolj vitalni, da ne potrebujejo poglobljene varstvene ali zdravstvene oskrbe in jim bo dejavno dnevno varstvo v centru popestrilo in izboljšalo kakovost življenja ter pripomoglo pri ohranjanju vitalnosti in zdravja.

## Dejavnosti v centru

Zelo pomembno vlogo pri kakovosti življenja pomenita fizična dejavnost in pravilna prehrana, ki je prilagojena posamezniku in njegovim zmognostim ter zdravstvenem sta-

kjer se bodo starostniki lahko srečali tudi z novimi tehnologijami, spoznali osnove uporabe osebnih računalnikov, dostopanja do digitalnih informacij ter digitalnega komuniciranja.

## Kakovostna rekreacija za vse generacije

Del prostora središča Vitalis bo deloval kot samostojni rekreativni center za zaposlene na SŽ in zunanje obiskovalce. Vključeval bo vodeno telesno vadbo za vse generacije, različne promocije zdravja, izobraže-

osebnem pristopu in upoštevanju sodobnih trendov vadbe in zdravega življenja.

## Pestro dogajanje v Vitalisu

Središče Vitalis bo s svojimi dejavnostmi povezovalo številne obstoječe dejavnosti podjetja SŽ-ŽIP (izdelovanje mil, sveč, keramike, urejanje okolja, vrtnarstvo ...) in skupine SŽ (muzejski vlak, ogledi muzeja, potovanje z vlakom za starejše ...) z društvi in organizacijami, ki delujejo na področju zagotavljanja zdravega načina življenja

tno dvorano, fitnes, učilnice in prostore za druženje, zunanjo okolico Vitalisa pa bodo preuredili v zelene površine za vrtnarjenje, rekreacijo in preživljanje časa na prostem.

Središče Vitalis bo zaživelo s slovesnim odprtjem konec letošnjega junija.

Sandra Kert



# Počitniške enote na območju termalnega

Železničarji in drugi letovalci se lahko na sproščujoč oddih odpravite tudi na vzhod Slovenije, v Moravske toplice. V turističnem naselju in hotelih Terme 3000 vam ponujajo obilo zabave za vsa družino in zdraviliški turizem z edinstveno »črno« termomineralno vodo

## Počitniške enote

Slovenske železnice imajo v turističnem bungalovskem naselju počitniško hišico s štirimi dvoposteljnimi sobami, v katerih je prostor tudi za pomožno ležišče za otroke. Vsaka soba ima kopalnico, teraso in TV. Za posteljnino in čiščenje počitniške enote po letovanju poskrbijo v turističnem naselju. V počitniške enote v Moravskih toplicah lahko brez težav pripeljete tudi hišne ljubljence. Samopostrežne obroke pa letovalcem pripravijo v restavraciji Hotela Termal.

Železničarji in drugi lahko – po isti ceni in pod istimi

pogoji – letujejo tudi v drugih počitniških enotah naravnega zdravilišča Terme 3000. Na voljo so vam dvoposteljne sobe v drugih hišicah turističnega bungalovskega naselja Terme 3000 in dvoposteljne sobe v Hotelu Termal. Vse hišice v turističnem naselju so krite s slamo in imajo, tako kot tista v lasti SŽ, štiri dvoposteljne sobe, dovolj prostora za pomožno ležišče, svojo kopalnico in teraso. Gostje turističnega naselja pa imajo tudi prost vstop v adrenalinski vodni park.

Hotel Termal ima 136 sob in je namenjen gostom, ki si želijo na počitnicah odpočiti in hkrati izboljšati svoje zdravje. Mnogo gostov Hotela Termal obišče Zdravstveni center Terme 3000, kjer vam ponujajo storitve, povezane z zdravilno močjo črne termomineralne vode. V hotelu sta cenjena mir in tišina, zato je hotelsko ozračje zelo sproščujoče in pomirjajoče. Udeležite se lahko številnih vodenih vadb in programov za ohranjanje zdravja in dobrega

počutja. Tudi sobe v hotelu so dvoposteljne in imajo dovolj prostora za pomožno ležišče za otroke.

## Kaj početi v Moravskih toplicah

Terme 3000 v Moravskih Toplicah stojijo na severovzhodu Slovenije, kjer ravnice že prehajajo v gričevnat svet Goričkega. V slikovitih vaseh, ki prepredajo Goričko, domačini še vedno dejavno ohranjajo ljudske običaje. Moravske toplice pa so že od nekdaj izhodišče za nepozabna doživetja pohodnikov, kolesarjev in vseh, ki želijo odkrivati kulturno in zgodovinsko dediščino okoliških krajev.

## Rekreacija

Za ljubitelje nordijske hoje so Moravske toplice in okolica pravi raj. Po pokrajini se vije Pomurska planinska pot, ki je dolga 117 kilometrov. Urejenih je več poti za nordijsko hojo, Martjanska pot, Na prvi breg,

## Prekmurščina

Če ne poznate prekmurskega narečja, boste brez slovarčka morda v zadregi. Ko Prekmurca vprašate na primer za pot, prijazno odgovori: »Pelaj samo dale v dildžek ene 2 km« (dildž – naravnost, naprej). Ali, ko vas prijazni domačin ogovori: »Zdravo, sausid! Kak smo kaj gnes? Kak lejpi zazranek mammo gnes.« (sausid – so-sed; gnes – danes; zazrane (-ki) – jutro). Če pa sedite s Prekmurcem za mizo, vas lahko poprosi: »Daj mi rašuško, ka mo šalato piko.« (rašuška – vilica).

Zelena pot in Orientacijska pot. Sprehodite se lahko tudi po rekreativnih poteh, kot so Pot kulturne dediščine, Sladka pot, Pot vinotočev, Bernardina pot, ali po tematskih poteh, po Panonski poti, Geografski učni poti, Olivinovi poti ter Vrbovi poti.





# zdravilišča Terme 3000, Moravske Toplice



## Kolesarske poti z zares izvirnimi imeni

V Moravskih Toplicah in okolici uživajo tudi kolesarji, saj se lahko odpravijo na različne, dobro označene poti v bližnji ali daljni okolici. Posebej za kolesarje je pripravljenih več poti, ena izmed njih je pot, imenovana Nemam časa pa nej voley, ki je dolga šest kilometrov in na njej premagate pet metrov višinske razlike, spet druga, nekoliko zahtevnejša, se imenuje Rotunda. Ta je dolga 35 kilometrov in ima med startom in ciljem 230 metrov višinske razlike. Preizkusite se lahko na Pouti svetovnega rekorda, ki je dolga 17 kilometrov in ima 30 metrov višinske razlike, ter podživite podvig našega ultra kolesarja, Jureta Robiča, ki je na njej postavil svetovni rekord v 24-urnem kronometru. Najtežja, in

hkrati najslajša, pa je Sladka pout, ki je dolga 17,5 kilometra, na njej pa premagate 435 metrov višinske razlike. Najdaljša pot za kolesarje se imenuje Idemo na Vogrsko in se začne in konča v Moravskih toplicah. Na poti, ki je dolga 52 kilometrov in ima 260 metrov višinske razlike, se s kolesom peljete tudi po Madžarski.

## Dejavnosti za otroke

Terme 3000 Moravske Toplice so priljubljene tudi zaradi ogromnega vodnega parka s številnimi adrenalinskimi in zabavnimi tobogani, in animatorjev, maskote in knjižnega junaka Štrka Vikija ter drugih pravljičnih bitij.

Najmlajši letovalci, od 4. leta starosti naprej, in njihovi starši se lahko podajo v novi Pustolovski park Bukovniško jezero,

kjer se lahko v neokrnjeni naravi preizkusijo v kar 58-ih dejavnostih. Izmed njih je nekaj zares edinstvenih, saj jih ne najdemo nikjer drugje, na primer Banananjame, Viseči krogi, Marika, Kardinar ... Vse plezalne poti so prilagojene starosti in zmogljivost najmlajših, zato brez skrbi.

## Kulturno zgodovinske zanimivosti

Na razmeroma kratki razdalji si lahko ogledate zanimivosti in znamenitosti pokrajine, kot so Babičev mlin v Veržēju, ki je zdaj še ohranjeni plavajoči mlin na reki Muri, Rotundo – okrogla

cerkva (med najstarejšimi stavbami v Sloveniji, status kapele, gotsko idealistični stil poslikav), Bogojina (Plečnikova cerkev), Bukovnica in Bukovniško jezero (energetske točke), medicinarstvo (lectovo srce in medenjaki) in lokalne znamenitosti, na katere vas bodo radi napotili kar gostoljubni domačini.

*Ne spreglejte nadaljevanja predstavitev SŽ počitnic, počitniških enot in dodatnih ugodnosti že v naslednjem izvodu Nove proge, ko bo predstavitev dišala po morju.*

Albina Rolih, SŽ-ŽIP

## Cena in dodatne ugodnosti

Cena na dan za polpenzion za eno osebo v vseh terminih do konca leta:

- Turistično naselje\*\*\* 36 evrov
- Hotel TERMAL\*\*\*\* 46 evrov
- Za polni penzion je treba doplačati deset evrov na osebo na dan.

V polpenzion v Moravskih toplicah so všteti:

- dvoposteljna soba (pomožno ležišče),
- neomejeno kopanje v bazenih kopališča Hotela Termal,
- manjša finska savna v Hotelu Termal.
- neomejeno kopanje v bazenskem kompleksu Terme 3000. Tobogani so v Termah 3000 odprti vse leto,
- jutranja gimnastika pod vodstvom športnega animatorja,
- aerobika v vodi ob glasbi,
- animacijski program za najmlajše, ki poteka med prazniki in počitnicami, in ga izvaja Otroški klub Viki za najmlajše.

## Brezplačno

Brezplačno letuje en otrok do 12. leta, ki spi na pomožnem ležišču, in en otrok do 6. leta, ki spi pri starših. V obeh primerih je k bivanju vključen tudi polpenzion.

## Dodatne ugodnosti

Gostje, ki letujete s Slovenskimi železnicami, imate tudi:

- 10 odstotkov popusta v slaščičarni hotela,
- 20 odstotkov popusta pri igri golfa (18 lukenj) v vseh terminih,
- 30 odstotkov popusta pri igro golfa od ponedeljka do petka do 12. ure.

Za vse dodatne **informacije in rezervacije** počitniških enot smo vam na voljo **na telefonski številki 01/ 29 123 95, vsak delovnik med 8. in 13. uro.**

## Kratek pregled pomembnejših prireditev v Moravskih Toplicah:

- Kolesarski maraton Ajda (junij)
- Moravski tek (junij)
- Festival prekmurske gibanice in prekmurske šunke v Termah 3000 (junij)
- Žarijada (avgust)
- Poletna turistična tržnica (julij, avgust)
- Kolesarski maraton Vivat (september)
- Krompirjeva turistična tržnica (oktober, november – krompirjeve počitnice)
- Božično-novoletna turistična tržnica (med božičem in novim letom oziroma ves december)



# Laži in prevare

»Človeka lahko kupiš za en srebrnik, poštenja niti za deset tisoč ne moreš.«

Vietnamski pregovor

Vsak dan poslušamo in govorimo o lažeh in prevarah, o njihovih posledicah in trpljenju, ki jih povzročajo. Pri tem pa morda niti ne pomislimo, da tudi sami, morda nezavedno, izrekamo majne laži. Čeprav se nam te zdijo zelo mile, vsakdanje in neškodljive, postajajo del medsebojne komunikacije in odnosov ter jih zaznamujejo.

## Kaj sploh je laž?

Laž je potvarjanje resnice, kot na primer izpuščanje delov resnice, olepševanje resnice, prirejanje delov resnice, manipulacija, prevara – kot zavestno zavajanje v zmoto, zamolčanje resnice ali dela resnice, skratka vse, kar ne ustreza resnici. Lažemo torej, kadar nismo popolnoma iskreni, kadar zavestno ne govorimo resnice.

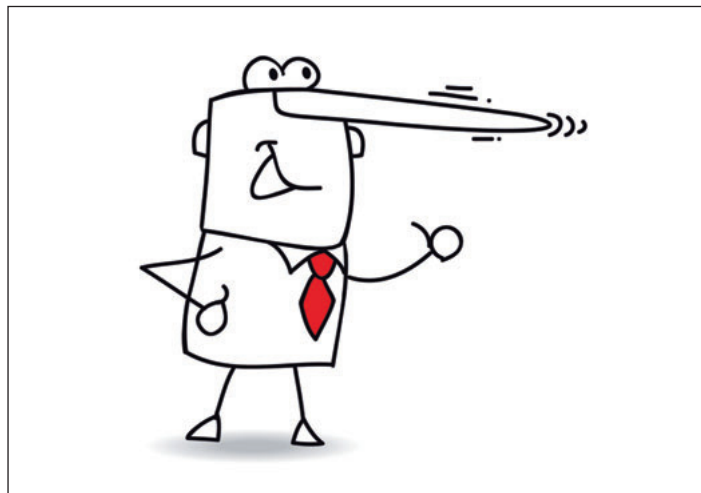
Majhna laž pelje za sabo veliko.

Ruski pregovor

Resnica vedno odraža vsebino in odnos do druge osebe. Če resnico zamenjamo z lažmi in prevarami, s tem ogrožamo medsebojne odnose. Posledično se spreminjamo ljudje, kar vodi v izgubo stika s samim seboj in z drugimi. Ko človek izgubi stik s samim seboj, ne ve več, kdo v resnici je.

## Iskrenost in laž

Nekje sem prebral misel Franca Mihiča, ki je zapisal: »Slovenci smo premalo iskreni: kar mislimo, nočemo povedati



na glas, kaj šele v javnosti.« Ob tej misli se lahko vprašamo, zakaj smo premalo iskreni in koliko na iskrenost vplivata okolje in kultura naroda? In naprej, koliko je danes iskrenost sploh še vrednota in krepostna drža posameznika?

Okolje, v katerem iskrenost in poštenje nista več vrednoti, pušča prostor različnim lažem, zavajanju, prirejanju resnice in daje priložnost različnim posameznikom in skupinam, da si podrejajo druge ljudi za uveljavljanje svojih interesov in ciljev. To pa hkrati pomeni, da posamezniki postajamo čedalje bolj indiferentni, ne razmišljamo s svojo glavo, ne izražamo svojega mnenja in ne stojimo za svojimi stališči in prepričanji. Skratka, podrejamo se drugim in jim prepuščamo odločitve.

Lažeš lahko tudi takrat, kadar ne rečeš ničesar.

Portugalski pregovor

V odnosih, v katerih ni iskrenosti, kjer so laži, človek skrbi le za svoje lastne interese, potrebe in koristi. Za potrebe drugega mu ni veliko mar, ker mu manjka tenkočutnega duha, empatije, čuta za drugega. To potrjuje tudi naslednji nemški pregovor:

Pošten mož nazadnje pomisli nase.

Le v pristnih in iskrenih odnosih je mogoče učinkovito razreševati konfliktna situacije in oblikovati funkcionalne medsebojne prijateljske in družinske odnose. Podobno je tudi v delovnih in poslovnih odnosih. Samo podjetja, ki delajo pošteno, so lahko dolgoročno učinkovita, uspešna in konkurenčna.

## Zakaj ljudje lažemo?

Če vsak pri sebi premisli, kdaj je izrekel kakšno laž, komu in s kakšnim namenom, lahko najde tudi odgovor na vprašanje, zakaj se je takrat zlagal. Odgovori na ta vprašanja so različni in prav tako razlogi, zakaj se zlažemo in zakaj lažemo, različni.

Veliko nas ima izkušnje iz otroštva, ko nas je iskrenost spravila v veliko stisko. Zato ker smo stvari povedali po resnici, smo bili namreč kaznovani. V nasprotju z resnico pa nas je laž drugič rešila pred kaznijo. Takšno ravnanje, ki se je na podlagi izkušenj utrdilo v nas v otroštvu, posledično prakticiramo tudi v odraslosti.

Anthony de Mello skozi poučno zgodbo o Trgovini z resni-

co, v kateri človek lahko izbira med delno, relativno, statistično in čisto resnico, predstavi možnost soočanja z resnico. Neki človek, ki je zašel v trgovino, je želel kupiti čisto resnico. Ko pa je izvedel za njeno ceno (da ne bo nikoli več miren), je žalosten odšel, ker še ni bil pripravljen na absolutno resnico. Ugotovil je, da še vedno potrebuje nekaj laži, v katerih se bo spočil, nekaj mitov in olepšav, v katere se bo zatekel, da se mu ne bo treba soočiti s samim sabo.

Ljudje v življenju sprejememo različne odločitve, za katere se lahko pozneje pokaže, da so bile napačne. Napake so lahko za nas priložnost za učenje in spreminjanje. Če se teh napak sramujemo, če želimo, da bi nas drugi videli v najboljši možni luči, se najpogosteje zatekamo k lažem, ki so nam pri tem v pomoč.

Spet drugič so laži in prevare lahko sredstvo za doseganje osebnih koristi in določenih ugodnosti ali privilegijev. Posamezniki in skupine na najrazličnejše načine upravičujejo in dokazujejo, da jim nekatere dobrine nekačopripadajo, da si jih zaslužijo. Čemu bi se jim odrekli, če jih lahko uživamo, je mišljenje mnogih v današnji družbi. Ljudem ugaja lagodnost, ležernost, ugodje. Pri nekaterih ljudeh lahko to prepričanje o upravičenosti do privilegijev prehaja celo v motnje čustvanja in motnje v medčloveških odnosih. To do izraza nemalokrat pride tudi na delovnem mestu, ko posameznik napreduje in misli, da toliko dela, da ima tako pomembno funkcijo, da si zasluži to in ono in da je upravičen do vsega in ne nazadnje, da se lahko do podrejenih sodelavcev obnaša kakor koli.

Ni vse, kar je dovoljeno, tudi pošteno.

Latinski pregovor

Verjetno pa se je najtežje soočiti z lažjo, ko človek laže samemu sebi, ko si ne prizna, da ima določene težave in svojo stisko in nemoč utaplja v odvisnosti. Tak človek vara sam sebe in svoje bližnje, ki živijo z njim. Kajti priznanje problema sebi in drugim, pomeni da se je treba s problemom soočiti, to pa od posameznika terja resnico, ki kliče po spremembah.

Nismo pa vedno pripravljeni plačati cene, ki jo sprememba oziroma resnica zahteva od človeka. Jorge Bucay v zvezi s ceno razmišlja takole: »Lahko se zgodi, in prav je tako, da nekdo misli, da je cena neke dobrine zanj previsoka. Prav je, da se vsak sam odloči, kakšno ceno bo plačal v zameno za to, kar dobi, in razumljivo je, da vsak sam izbere trenutek, ko bo sprejel, kar mu ponuja svet, pa naj bo to resnica ali katera koli druga dobrina.«

**Človek sam mora plačevati ceno za dobrine, za katere se odloča.**

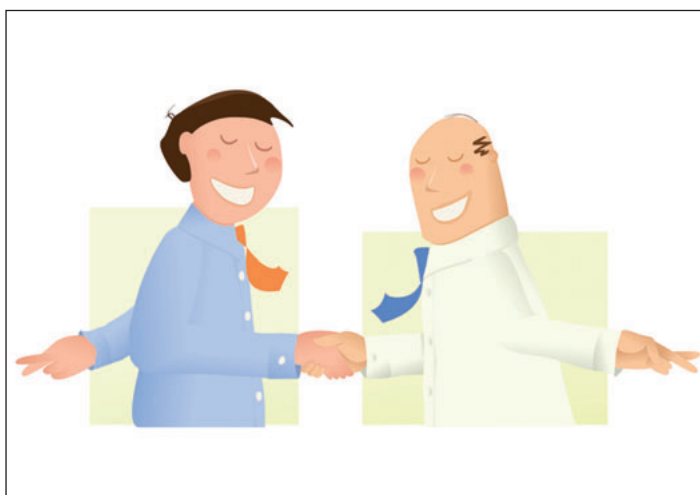
### Vrednota poštenosti

Pred kratkim smo se v neki skupini pogovarjali o poštenosti. Večina navzočih se je strinjala z mnenjem, da se danes v pogovoru med ljudmi in v medijih zelo redko sliši beseda poštenost. Pogosto pa se govori o prevarah, krivicah, najrazličnejših zlorabah položaja ipd. V povezavi s poštenostjo sta zelo pomenljiva dva slovenska pregovora:

**Po izgubi poštenja mine radost življenja.**

**Poštenje več velja kot kup zlata.**

Znanec je pred kratkim povedal, da so imeli na eni osnovni



šoli izobešen plakat o vrednotah, ki so ga naredili osnovnošolci pod mentorstvom svojih učiteljev. Presenečen je opazil, da med vsemi naštetimi vrednotami ni bilo omenjene vrednote poštenosti in iskrenosti. Tudi to dejstvo je zelo zgovorno in potrjuje gornjo ugotovitev, da se o vrednoti poštenosti in iskrenosti vse premalo govori, zato tudi mladi ne cenijo določenih vrednot in se jih zanje tudi ne vzgaja.

**Poštena stvar ne propade.**  
Ruski pregovor

### Psihopatija v družbi

Po transakcijski analizi nosimo ljudje tri vrste mask (Starša, Odraslega in Otroka) – to so tri ego stanja ali deli naše osebnosti, iz katerih reagiramo in se odzivamo. V različnih situacijah in vlogah si nadenemo različne maske. In katera maska nam omogoča, da lažemo?

Laže Otrok, ki je v stiski, ker se boji, da bo kaznovan, če govori resnico. Problem pa nastane, če Odrasli sprejme to za »normalno« obliko vedenja, za pot ali sredstvo do lastnih ugodnosti, privilegijev in koristi. Nekateri v pogovornem je-

ziku takšno vedenje milo rečeno imenujejo: »Bil je pameten, se je znašel.«

Dušan Nolimal pa govori o pojavu »trajnih vzorcev neupoštevanja in kratenja pravic drugim«. V enem izmed svojih strokovnih prispevkov govori o psihopatih in njim podložnih sociopatih, tj. o ljudeh, ki so pretirano egoistični, arogantni, brezčutni, ki imajo veliko moč manipuliranja in strahovlade ter s svojo močjo vplivajo na večino. Po njegovem so to »nadpovprečno manipulativni patološki lažnivci in s svojo spretnostjo lahko pretentajo vsakogar.«

**Največ psihopatov in njihovih oprod najdemo tam, kjer so moč, denar, ugled in privilegiji.**

Dušan Nolimal

Odgovor na vprašanje, zakaj so psihopati (ki pa so tudi čisto navadni ljudje) kratkoročno lahko s svojim ravnanjem in vedenjem zelo uspešni, daje Hannah Arendt s svojo teorijo banalnosti zla, s katero pojasnjuje, da lahko izredne razmere človeka spremenijo do te mere, da je sposoben krutih dejanj do soljudi. Gre za popolno podrejenost in poslušnost, teh

ljudi, avtoriteti, pri čemer nima človek nobene empatije, ne razmišlja s svojo glavo in posledice svojih dejanj prenese na avtoriteto.

Z drugimi besedami bi lahko rekli, da so t.i. psihopati uspešni zaradi poslušnih oprod, ki jih podpirajo izključno zaradi lastnih koristi, in ki vestno izpolnjujejo njihove zahteve. Po transakcijski analizi so to prilagodljivi, adaptirani Otroci. Pri tem pa gre še za eno pomembno dejstvo, da poslušne oprode izgubijo svojo identiteto in postanejo nekaj drugega ali nekdo drug, in ne to, kar v resnici oni sami so.

**Nihče nima pravice ubogati.**  
Hannah Arendt

Zato je pomembno, da si upamo in zmoremo misliti drugače, in te svoje misli izrehati na glas. Gre torej za odgovorno mišljenje, ki ne uveljavlja le svojih interesov, temveč razvija tenkočutnega duha tudi za drugega. S kritičnim mišljenjem postajamo in ostajamo ljudje, ki lahko vplivamo na spremembe v družbi laži in prevar.

V življenju pa so uspešni ravno tisti uporniški Otroci, ki mislijo odgovorno in s svojo glavo in se upirajo lažem in prevaram, zlu in krivicam ter nanje opozarjajo in osveščajo svoje okolje. Brez osveščanja, prepoznavanja in upiranja psihopatizaciji družbe se bo ta samo še širila.

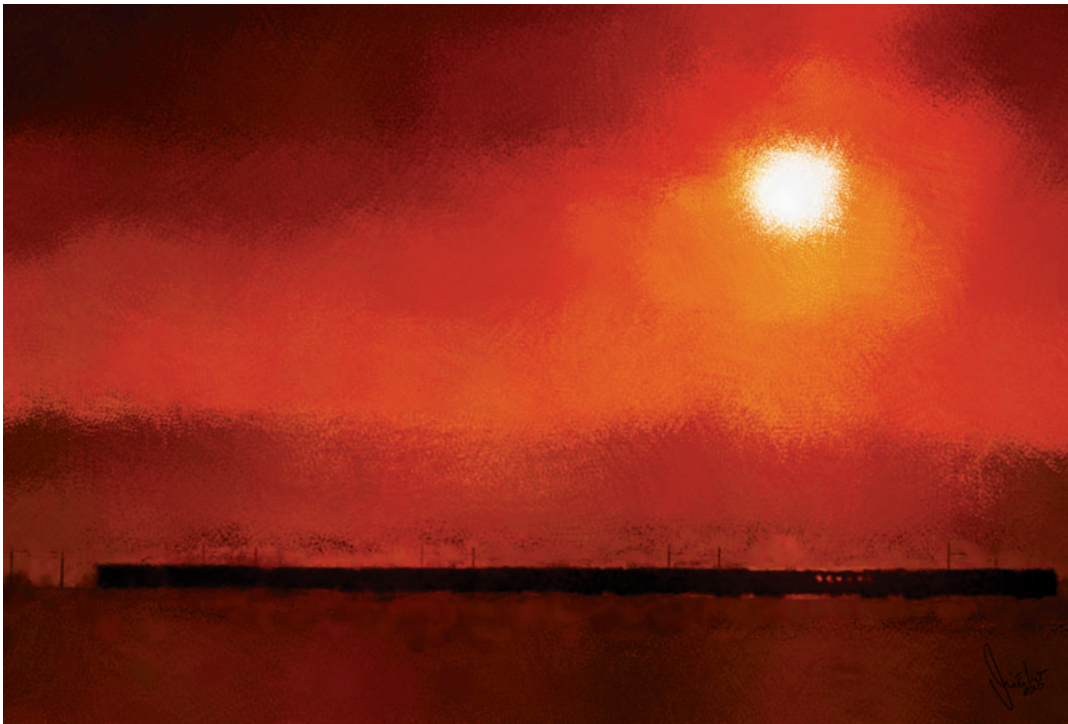
Čprav resnica pogosto boli, tudi osvobaja. Prvi korak se vedno začne pri nas samih. Ob tem lahko razmislimo, koliko smo iskreni in odgovorni do sebe? Je v nas močnejši prilagodljivi ali uporniški Otrok? Uporniški Otrok omogoča razvoj in napredek. Prilagodljivi Otrok pa dopušča destrukcijo. Katerega boste torej negovali?





## Impresije s tirov

## Vlaki, barve, čopiči in piksli



Železnica je magnet za oči in navdih za domišljijo od prvega dneva naprej. Tedaj je bila neizmerna pozornost, ki jo je zbužala, seveda razumljiva. »Drveči« vlaki so vnesli povsem novo dimenzijo v dotlej statičen svet, ki ni poznal večje hitrosti od galopirajočega konja. V tistih prvih časih še ni bilo fotografije in fotografov, ki bi ovekovečili to novotarijo, zato je bilo prepuščeno ilustratorjem in slikarjem, da podobo dim in ogenj bruha-jočega železnega konja prenesejo ljudem, še posebno tistim, ki se z njim še niso srečali.

Medtem ko so ilustratorji predvsem poudarjali grozoto hitrosti, ki so jo doživljali potniki in mimoidoči, in pri tem strahotno pretiravali, so mnogi slikarji v železnici odkrili izziv novih časov ter drug, zanimiv in celo estetski element v pokrajini. Med njimi so bila tudi tako slavna imena kot J. W. Turner ter impresionisti Pissaro, Van Gogh in Monet. Slednjega so železniški motivi še posebej privlačili, in znano je, kako so med njegovimi številnimi slikarskimi izleti na pokrito pariško postajo Saint-Lazare strojevodje na njegovo željo izpuščali neizmerne količine pare in dima in jo popolnoma zavili v meglo.



Mislím, da noben stroj, kar jih je izumil človek, ni ponujal toliko inspiracije likovnim ustvarjalcem. To navdušenje med slikarji je ostalo živo do današnjih dni, kar potrjujejo dela velikih imen polpretekle dobe, kot so Hopper, Magritte in celo Dali, pri nas pa Stane Kumar. S koncem parnega obdobja je to zanimanje nekoliko popustilo, saj moderna vozila s svojo sterilno vizualno podobo in gladkimi linijami ne pritegnejo

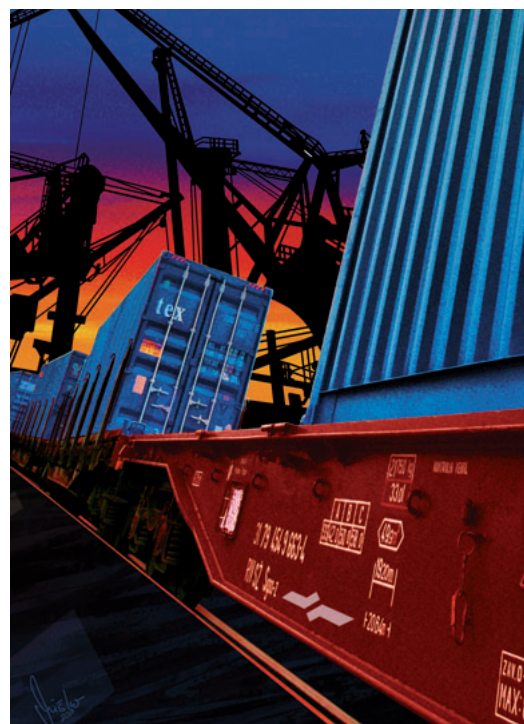




likovnikov, če prezremo grafi-  
tarje, tako kot so jih črne, sajaste  
lokomotive z oblaki dima in pare  
ter nekdanje industrijsko okolje.  
A navdih je vseeno ostal, kar se  
ne nazadnje vidi tudi na slikar-  
skih razstavah v galeriji direkcije  
Slovenskih železnic.

Tudi mene privlači likovni pristop  
pri upodabljanju železnice,  
čeprav se še zdaleč nimam za  
slikarja. Navsezadnje pri tem  
ustvarjanju niti ne uporabljam  
klasičnih slikarskih materialov -  
platna, čopičev in barv. Monitor  
je nadomestil platno, čopiče pa  
grafična tablica, saj me je kot  
enega od pionirjev digitalne  
fotografije pri nas zelo hitro  
začela privlačiti tudi računalniška  
grafika. Čeprav ostajam čvrsto  
fotograf, pa mi računalniška  
grafika pomeni neko vrsto  
nadgradnje v moji ustvarjalno-  
sti, nemalokrat pa tudi rešitev  
v primerih, ko nekaterih stvari  
ni mogoče, vsaj enostavno ne,  
ilustrirati s fotografijo. Tako  
že vrsto let prispevam ilustra-  
cije za Letna poročila SŽ, ki so  
zame vsakič nov izziv, saj ne  
želim znova uporabiti prejšnjih  
pristopov.

Seveda bodo mnogi pripomnili,  
da uporaba računalnika pač  
ni in ne more biti umetnost.  
Toda, mar niso to isto govo-  
rili o fotografiji, ne samo ob  
njemem nastanku, temveč še  
dolgo po tem. Pa vendar se je  
uveljavila kot umetnost, seveda  
na svojem področju, in galerije,  
ne samo fotografske, danes  
odkupujejo, hranijo in prodajajo  
številna fotografska dela. Isto se  
dogaja danes tudi z računalni-  
ško grafiko, še posebej, ker so  
mnogi akademsko izobraženi  
slikarji spremenili »vero« in jo  
vzeli za svoj medij.







Podobe ob železniških tirih.

# Z vlakom po Vietnamu

Cena vozovnice za vožnjo s spalnikom ni bila dosti nižja, kot bi plačal za letalski polet. Toda vseeno sem se odločil, da postane vlak moj dom za naslednjih trideset ur. Približno toliko časa namreč traja vožnja po najdaljši vietnamski železniški progi, ki je dolga 1726 kilometrov in povezuje največji mesti, Hošiminh in prestolnico Hanoi.

Zaradi bližajočih se novoletnih praznikov je bila vozovnica še dražja kot običajno, saj ima državno podjetje Vietnamske železnice, ki upravlja večino vlakov, nekoliko nenavadno politiko cen. Poleg tega med najpomembnejšim praznikom, praznovanjem lunarnega novega leta, vlaki več kot teden dni

sploh ne vozijo! Za dolgo pot je treba odšteti od petdeset do približno sto ameriških dolarjev, odvisno od udobja in hitrosti vlaka. Najcenejša je vožnja v vagonih z lesenimi sedeži, ki pa zaradi dolge poti skoraj ne pride v poštev. Naslednji razred sestavljajo vagoni z udobnimi »letalskimi« sedeži. Dolgo pot pa je najlažje prebiti v spalnih vagonih. Tudi tu ponujajo dva razreda: cenejši pomeni kupeje s trdimi pogradi, dražji pa z mehкими. Razlika je le v debelini posteljnega vložka! Večjo razliko v udobju pomeni, ali se odločite za dražji kupe s štirimi ležišči ali za večjega s šestimi. V slednjem so postavljene po tri postelje ena nad drugo. To pomeni, da zaradi pomanjka-

nja prostora skoraj ni mogoče sedeti na postelji. V vlaku pa običajno ni jedilnega vagona, v katerega bi se lahko umaknili čez dan. Tako se je treba razgibavati kar na hodnikih.

Vlaki niso ravno najnovejši, kar skupaj s staro infrastrukturo pomeni počasno potovanje. A k sreči so vagoni dobro vzdrževani in predvsem čisti. Toaletni prostori sicer niso najbolj vabljivi, a nekako rabijo svojemu namenu. Na dolgo pot je s sabo pametno prinesiti nekaj hrane. Če na to pozabite, pa je mogoče obroke naročiti na vlaku, in to po čisto sprejemljivih, za naše razmere nizkih cenah. Drugače pa lahko hrano kupite tudi pri kakem od številnih prodajalcev, ki na železniških postajah

čakajo na prihod vlakov. Vsak postanek izrabijo za prodajo različnih jedi, prigrizkov in pijače. Ker jim na ekspresne vlake ni dovoljeno vstopiti, hrano ponujajo potnikom kar skozi okna. Gnečo in pomanjkanje časa radi izkoristijo za dokaj visoke cene, še posebej ko hrano prodajajo tujcem.

Dolga vožnja je minila presenetljivo hitro. Predvsem zaradi slikovite pokrajine, saj je proga speljana med hribi, riževimi polji, dobra tretjina pa poteka nedaleč stran od obale.

## Vlak združitev

Z glavne železniške postaje milijonskega Hošiminha proti severu vsak dan krenejo štirje



Na postajah vlake pričakujejo prodajalci hrane in pijače.



Vožnja na letalskih sedežih je dokaj udobna.





Za večino vlakov in proge skrbi državno podjetje.

ekspresni vlaki. Nekatere izmed njih imenujejo tudi Reunification express train, ekspresni vlak združitve.

Progo so začeli graditi že v kolonialnih časih, ko so tod gospodarili Francozi. Prve tire širine 1000 milimetrov, ki so vietnamski standard še danes, so postavili leta 1880. Železniško progo so najprej gradili v okolici največjih mest, povezali pa so ju šele leta 1936. Postala je ena najpomembnejših prog v Indokini in je povezovala tudi Kitajsko. Francoski vlaki so za celotno pot med Hanoiem in Hošiminhom potrebovali okrog 60 ur.

A že kmalu so prišli nemirni časi 2. svetovne vojne, kateri je desetletje pozneje sledila še vojna za osamosvojitve in državljanska vojna. Zaradi številnih

sabotaž, bombardiranj in porušeni mostov je bila celotna proga dolgo povsem neprevozna. Obnovili so jo šele po koncu vietnamske vojne, leta 1976, ko je postala država spet združena. Prav v spomin na to progo in nekatere vlake imenujejo Reunification – združitev.

1726 km dolga proga je speljana prek kar 1334 mostov (skupne dolžine 28 kilometrov) in skozi 27 predorov, ob njej pa je postavljenih 191 železniških postaj. Številne med njimi danes niso več v uporabi. Po enotirni povezavi vozijo predvsem potniški vlaki, s posodobitvijo proge v zadnjih letih pa se povečuje tudi prevoz tovora.

Varnost vietnamskega železniškega prometa se zadnja leta bistveno izboljšuje, saj so posodobili infrastrukturo. Še

vedno pa je več kot dve tretjini železniških prehodov nezavarovanih, kar je – poleg poškodb proge zaradi zemeljskih plazov – tudi največji vzrok za nesreče.

### Povezava celo s Pekingom ...

Glavna državna proga ima še nekaj stranskih odsekov, predvsem v okolici največjih mest. Najdaljši med njimi je speljan do pokrajine in mesta Lao Cai. 350 kilometrov dolgo povezavo vlaki premagajo v dobrih devetih urah. Večina je turističnih vlakov, ki vozijo ponoči. Tako so na voljo predvsem spalni vagoni. Po progi skozi hribovito pokrajino na severozahodu Vietnama vozi kar osem turističnih vlakov, ki so v zasebni lasti in so dobro opremljeni. Na voljo so le kabine z dvema ali štirimi posteljami. Vse so opremljene s klimatsko napravo, v najboljših pa je na voljo tudi televizor. Za vozovnico je treba odšteti od 40 do 90 ameriških dolarjev.

Druga pomembna proga iz Hanoia teče proti severu in se potem nadaljuje na Kitajsko. Tu je treba zamenjati vlakovno kompozicijo, saj imajo na Kitajskem tire položene v razmiku 1435 mm. Po njih se je mogoče dvakrat na teden zapeljati vse do Pekinga.

Ena izmed zanimivejših prog je delno ohranjena v gorskem kraju Da Lat, na jugu Vietnama.



Štiriposteljni spalni kupeji so dovolj prostorni.

Dolga je le sedem kilometrov in poteka do kraja Trai Mat. Po njej vozijo parne lokomotive vse od leta 1938. Danes so namenjene le za vleko starih obnovljenih turističnih vagonov.

Po vietnamskih progah trenutno vozi okrog 330, ne najbolj sodobnih dizelskih lokomotiv.

Za prihodnje desetletje načrtujejo posodobitve vlakov in infrastrukture. Zgradili naj bi novo progo med Hošiminhom in Hanoiem, ki bi omogočala hitrosti vlakov do tristo kilometrov na uro in skrajšala čas potovanja na dobrih devet ur. Poleg te proge načrtujejo tudi povezavo s Kambodžo (Pnom Pen), od koder bi bilo mogoče nadaljevati pot na Tajsko (Bangkok) ter naprej, vse do Malezije in Singapurja.



Z vlakom se je mogoče pripeljati v bližino številnih turističnih atrakcij.



Čudoviti pogledi se razprostirajo neposredno ob železniških tirih.





# Prišla je železna cesta

## 2. del

### V Budimpešto in Sisek

Leta 1860 so odprli progo, ki je s Pragerskega tekla proti Ptujju, Ormožu in Čakovcu ter prek Kotoribe dosegla Veliko Kanižo (Nagykanizso); do Budimpešte so jo podaljšali leta 1861.

Progo od Zidanega Mosta do Zagreba in Siska so dogradili leta 1862. Ob tem naj posebej omenim, da je tedaj stal v Zidanem Mostu samo en železniški most – namreč tisti z Južne železnice, torej v smeri od Ljubljane proti Celju. Tako so morali v Zidanem Mostu lokomotive vlakov, ki so bili namenjeni iz Ljubljane na vzhod – proti Zagrebu, na štajerskem delu proge odklopiti in jih premestiti na konec vlaka, da so potlej lahko lokomotive normalno vlekli vlake proti Krškemu in Zagrebu. Drugi železniški most v Zidanem Mostu so zgradili šele leta 1930, s čimer so omogočili direktno vožnjo vlakov iz Ljubljane v Zagreb.

Kdor koli je kdaj natančneje opazoval potek prometa po slovenskih železnicah, je kaj hitro zaznal, da vozijo vlaki pri nas po levi strani. In tudi celoten promet po Južni železnici (od Dunaja do Trsta) teče po levi strani, kar je edina nekoč v celoti avstrijska proga z levim prometom.

Za druge proge v Avstriji so se odločili, da bodo po njih vozili vlaki po desni strani. Za desni promet so se Avstrijci zgledovali pri Nemcih, kjer

vozijo vlaki vseskozi po desni strani.

Kmalu po zgraditvi Južne železnice so začele nastajati druge proge, ki so se vezale bodisi neposredno na Južno železnico bodisi so se njej vsaj približale. Pri pregledu bomo načelno upoštevali kronološki nastanek prog, le posamezne stranske krake bomo ponekod navajali sproti – ob njihovem priključku na osnovno progo.

V nasprotju z levim prometom pa vozijo vlaki od Zidanega Mosta do Dobove in naprej do Zagreba po desni strani. Vzrok tega je v dejstvu, da so drugi tir Zidani Most-Zagreb položili leta 1944 Nemci, prepričani, da bosta Štajerska in Gorenjska »zopet postali nemški«, kot je ukazal Adolf Hitler ob svojem obisku v Mariboru 26. aprila 1941.

### Gorenjski in istrski progi

Leta 1870 je bil dograjen slovenski del tako imenovane Rudolfove železnice od Ljubljane do Jesenic, Planice in Trbiža. Odcep od Kranja do Tržiča so zgradili leta 1908, vendar so promet na odseku od Naklega do Tržiča ukinili leta 1966, progo pa razdrli. Po drugi svetovni vojni je promet med Planico in Trbižem povsem usahnil, in ker je bil tudi promet med Jesenicami in Planico zanemarljiv, so progo – na veliko žalost nekaterih prebivalcev doline Save Dolinke – leta 1966 razdrli. Slabost

tega ukrepa se še dandanes vselej pokaže ob velikih športnih prireditvah na planiških skakalnicah, ko obišče dolino pod Poncami nekaj tisoč ljudi v enem samem dnevu; to seveda povzroča hude preglavice prirediteljem, ki morajo poskrbeti za tisoče parkirnih mest tako za avtobuse kot za osebna vozila.

Po zmagi avstrijske flote pod vodstvom admirala Wilhelma Tegetthoffa 20. julija 1866 v bitki pri Visu nad dosti močnejšim italijanskim brodom admiral Carla Pelliona Persana so Avstrijci sklenili, da bo postal Pulj na jugu Istre njihova vojna luka. Seveda se je takoj pokazala potreba po železniški povezavi Pulja z osrednjim delom države. Tako je nastala leta 1876 proga od Divače do Pulja z odcepom od Kanfanarja do Rovinja. Z zmago pri Visu so Avstrijci obdržali vso vzhodno obalo Jadrana z vsemi otoki vred.

### Železniški delavnica in kolonija v Mariboru, koroška in kamniška proga

Maribor je ležal skoraj na sredi poti med Dunajem in Trstom (Dunaj–Maribor 282, Maribor–Trst 305 kilometrov). Zato so odredili, da bodo v Mariboru zgradili veliko železniško delavnico, kjer bodo izdelovali nove vagone, sočasno pa bo mariborska železniška delavnica na voljo za popravila lokomotiv in vagonov. Delavnico so dogradili leta 1863, z vso zmogljivostjo pa je začela obratovati leta 1865. V njej so po drugi svetovni vojni med drugim prenavljali motorne potniške vlake Fiat, v zadnjih letih pa proizvodnjo razširili še za izdelavo predmetov toplotne tehnike.

Železnica pa je poskrbela tudi za standard svojih ljudi. Ponekod je zanje zgradila stanovanja, kar cele kolonije; stanovanja



Prvi železniški most čez Dravo v Mariboru je bil lesen. Že leta 1866 ga je zamenjal nov, železni most.



so resda bila skromna, vendar – za ljudi so pomenila varno streho nad glavo. Zdaleč največja je bila zidana kolonija v Mariboru, medtem ko so za delavce v Zidanem Mostu postavili barakarsko naselje Majland (po nemškem imenu mesta Milano–Mailand), ker so gradili progo od Zidanega Mosta naprej večidel italijanski delavci, doma iz okolice lombardijske prestolnice.

Ob stanovanjih je železnica postavila svoje železničarske trgovine – imenovali so jih za-

ob Dravi od Maribora do Dravograda in še naprej – do Celovca, leto pozneje (1864) so jo podaljšali do Beljaka.

Leta 1861 so odprli progo Ljubljana–Kamnik.

### Konjiški »kafemlin«

Na Štajerskem so leta 1892 zgradili ozkotirno železnico od Poljčan do Slovenskih Konjic, leta 1920 pa so jo podaljšali do Zreč. Ker so bili lokomotive in vagoni na tej progi majhni –

ne vagoni pričvrstili in jih take vlekli do Konjic ali Zreč; tako jim v Poljčanah tovorov s kratkih, dvoosnih vagonov ni bilo treba prelagati na ozkotirne. Daljših, štiriosnih vagonov, seveda niso mogli nalagati na oplenjake, saj so za vsak dvoosni tovorni vagon potrebovali dva oplenjaka. Tako so tovore daljših vagonov morali vseskozi prelagati na ozkotirne vagoni (čeprav jim je bil v občutno pomoč žerjav), kar je seveda bilo silno naporno in zamudno delo.

nekdanje trase proge, v Slovenskih Konjicah in Zrečah pa stojita garnituri nekdanjega ozkotirnega vlaka (ki pa nista originalni – namreč tisti, ki sta dejansko vozili na tej progi; muzejska vlakca so v Konjice in Zreče pripeljali iz Bosne).

### K morju do Reke po dveh straneh

Zelo pomembno je bilo leto 1873. 25. junija tistega leta so dogradili progo od Št. Petra na Krasu (sedaj Pivka) do Reke. A ker so se Madžari – ne glede na to, da so bili prav tako v donavski monarhiji, vendar s svojo železniško upravo – zbal, da jih promet ne bi obšel, so že štiri mesece pozneje odprli progo od Karlovca do Reke (progo od Zagreba do Karlovca je družba Južna železnica zgradila že leta 1865).

Slovenija je leta 1890 dobila še eno povezavo z Madžarsko – poleg tiste, vzpostavljene leta 1860: deset let pred prelomom 19. na 20. stoletje so Madžari zgradili progo od Sombotela (Szombathelyja) prek Lendave do Čakovca in se tako navezali na progo Budimpešta–Velika Kaniža–Kotoriba–Čakovec–Ormož–Pragersko. Proga od Čakovca do Lendave sicer obstaja še sedaj, vendar teče po njej le tovorni promet, medtem ko je potniški promet po slovenskem delu proge ukinjen.

Obstajale so sicer ideje za vnovično povezavo Lendave z bližnjim madžarskim Lentijem, vendar bi morali – če bi želeli, da bi na tej progi vozili tudi slovenski vlaki – bodisi plačevati Hrvaški uporabnino za njihov del proge bodisi pa zgraditi povsem novo progo od Murske Sobote do Lendave. To pa bi bil ob leta 2001 vnovič zgrajeni progi od Murske Sobote oziroma od Puconcev do Hodoša in madžarske meje popoln nesmisel.



Mariborski kolodvor, ko so leta 1846 odprli del Južne železnice od Gradca do Celja.

druge, ponekod pa tudi svoje šole – osnovne in tudi glasbene, pa tudi svoje vrtce. Posledica takih socialnih bivališč je bilo tudi ustanavljanje železničarskih kulturnih in športnih društev; med njimi je bilo več pihalnih godb.

Železnica pa je skrbela tudi za zdravje svojih ljudi: v ta namen je zaposlila tudi zdravnike in drugo medicinsko osebje.

Žal je bila mariborska železniška delavnica pred nekaj leti postopoma ukinjena; to je bila posledica dejstva, da je podjetje Siemens, ki je vrsto let uporabljalo izdelke in storitve mariborske tovarne, proizvodnjo »preselilo« v Avstrijo. Tako je na ozemlju nekdanje mogočne železniške delavnice nastalo več zasebnih firm, od mariborske delavnice pa so ostali le spomini.

In istega leta, ko so gradili železniško delavnico, je bila dograjena tudi zahtevna proga

skorajda igrčke, so vlakom v šali nadeli ime »kafemlin«.

Kot drugod v rajni Avstro-Ogrski so tudi na konjiško-zreški progi nalagali dvoosne normalnotirne tovarne vagoni na posebne, ozkotirne podstavne vozičke (imenovane oplenjaki), na katere so tovor-

Progo so ukinili leta 1962 in jo tudi razdrli. Škoda, saj bi bila dandanes to izjemno privlačna turistična posebnost, zlasti za turiste v Zrečah in še bolj na Rogli.

Kot spomin na poljčansko-zreško ozkotirnico je tu in tam še mogoče videti ostanke



Ozkotirni vlak, ki je nekdanj vozil med Poljčanami in Zrečami. Progo so ukinili leta 1862, muzejska vlakca pa so v Slovenske Konjice in Zreče pripeljali iz Bosne.



# Modeli lokomotiv SŽ 541 v poslikavah

SŽ 541 je univerzalna visoko zmogljiva večsistemna štiri-sna električna lokomotiva proizvajalca tirnih vozil Siemens in sodi v družino lokomotiv Taurus tretje generacije ES64U4 (ES – Euro Sprinter; 64 – moč do 6,4 MW; U4 – univerzalna štiri-sistemna lokomotiva). Tovrstne lokomotive so našle zaradi svoje vsestranskosti kupce pri več

Največja hitrost, ki jo lokomotiva doseže, je 230 kilometrov na uro. Naj spomnim, da je 2. septembra 2006 sestrška lokomotiva ÖBB 1216 050 (pозneje preštevilčena v ÖBB 1216 025) dosegla na novi progi Ingolstadt–Nürnberg svetovni hitrostni rekord 357 kilometrov na uro, v razredu konvencionalnih lokomotiv.

SŽ in ÖBB o vožnji lokomotiv 1216 in 541 po slovenskem in avstrijskem železniškem omrežju so bile ustvarjene možnosti za delovanje lokomotiv SŽ 541 zunaj slovenskega železniškega omrežja. S tem se je pokazala tudi tržna niša, novi način sistematičnega trženja zunanjih oglasnih površin na lokomotivah, ki vozijo tako v notranjem

kot v mednarodnem prometu, torej premično obliko oglasnih površin, ki zagotavljajo dodaten vir dohodka.

Trženje oglasnega prostora na zunanji površini lokomotiv so pri Slovenskih železnicah, kot enemu izmed pogodbenih partnerjev, zaupali avstrijskemu podjetju RailAd, ki se že več kot dvajset let ukvarja z reklamnimi



RailAdov verodostojno izdelani model lokomotive SŽ 541 110-7 v merilu 1 : 87 (H0) v klasični rdeči barvi. V enkratni nakladi je izdelanih 555 modelov. RailAd je model lokomotive SŽ 541 110-7 poslal na trg oktobra 2012.

evropskih železniških uprav ter zasebnih železniških prevoznikov.

Z nakupom lokomotiv SŽ 541 na Slovenskih železnicah in spoznanjem o sodelovanju med



Model lokomotive RailAd SŽ 541 104-0 MAMMUT je verodostojna replika prave lokomotive. To je bil konec leta 2011 prvi RailAdov model v paleti prihajajočih modelov. Prava lokomotiva SŽ 541 104-0 je 27. oktobra 2009 prvič zapeljala na tire v poslikavi MAMMUT in jo lahko v tej poslikavi vidimo še danes. Poslikava pomeni zaznamovanje jubileja 150 let obstoja blagovne znamke MAMMUT, ki ponuja opremo za ekstremne športnike. Model lokomotive je bil izdelan v omejeni nakladi 555 kosov, od tega 500 kosov za DC-sistem in 55 kosov za AC-sistem.



Izdelovalec železniških miniatur ROCO je pred časom izdelal prvi model lokomotive Slovenskih železnic SŽ 541 001-8 v merilu 1 : 87 (H0) v barvni shemi Alpske konvencije. Model je verodostojna kopija prave lokomotive, odete v barve Alpske konvencije, ki jo je bilo mogoče opaziti na slovenskih in avstrijskih progah od 7. oktobra 2008 pa do novembra 2011.



Avgusta 2012 je na trg prispel naslednji model lokomotive SŽ 541 101-6 v merilu 1 : 87 (H0) v reklamni poslikavi Swarovski, v omejeni nakladi 555 kosov, od tega 500 kosov za DC-sistem in 55 kosov za AC-sistem. Lokomotiva je bila v poslikavah Swarovski od 17. julija 2009 do julija 2011 in predstavlja svetovno znanega ponudnika brušenih kristalov Swarovski z Dunaja.





Od 25. novembra 2013 je bila lokomotiva SŽ 541 001-8 uradno pod imenom Scotch. Značilnost tega oglaševanja na lokomotivi je poln odtetek zelene barve, ki pokriva celotno lokomotivo, in rumeno-črno-zeleni karirasti samolepilni trak, ki poteka vzdolž celotne lokomotive. RailAdov model Scotch je ponujen od letošnjega marca naprej v enkratni nakladi 666 kosov, od tega 500 kosov za DC-sistem in 166 kosov za AC-sistem.



Model lokomotive RailAd SŽ 541 001-8 je v ponudbi od maja 2013 naprej in je verodostojna replika prave lokomotive, v omejeni nakladi 555 kosov, od tega 500 kosov za DC-sistem in 55 kosov za AC-sistem. Prava lokomotiva SŽ 541-001 je bila od 6. decembra 2012 pa do začetka novembra 2013 v prepoznavni Mannerjevi roza barvi in na vsaki strani poslikana z velikim zavitkom rezin Manner, s pripisom You just like it.



Elektro lokomotiva SŽ 541 101-6 je 15. aprila 2013 v novih poslikavah Leonarda da Vincija prvič zapeljala na tire. Leonardo da Vinci je bil italijanski renesančni arhitekt, izumitelj, inženir, kipar in slikar, rojen 15. aprila 1452 v Toskani. Zaradi njegove vsestranske nadarjenosti je veljal za genija. Poslikava lokomotive združuje umetnikov slog, slike njegovih del in citate v harmonično sestavo. RaiAd je oktobra 2013 ponudil model v omejeni nakladi 750 kosov, od tega 500 kosov za DC-sistem in 250 kosov za AC-sistem.

poslikavami železniških vozil v Avstriji. Je pa RailAd tudi novo ime med ponudniki modelov miniaturnih železniških vozil, saj so se odločili, da vse lokomotive SŽ 541, ki jih opremijo z reklamnimi poslikavami, ponudijo kupcem in zbiralcem železniških miniatur po svetu tudi kot modele v merilu 1 : 87 (H0) v limitiranih nakladah. Pri njih so najpomembnejši cilji: izdelava modela v merilu 1 : 87 (H0) na najvišji možni ravni podrobnosti v detajlih in tisku, možna vgradnja najsodobnejše elektronike, opremljena z zvočnimi učinki, vgradnja kvalitetnih pogonskih sklopov, skupaj z visoko zmogljivim pogonskim

motorjem. Pri konstruiranju modela so bili upoštevani tudi vsi standardi NEM in so predvideni za DC-sistem (istosmerno napajanje), ali za AC-sistem (izmenično napajanje – Märklin) in imajo v nasprotju od DC verzije že serijsko vgrajen ESU V4 dekodirnik.

Vsi modeli reklamnih lokomotiv SŽ 541 so opremljeni tudi z dodatnimi deli za vitrino ter oštevilčeni in opremljeni s potrdilom o pristnosti »limited edition«. Zato je model, poleg za ljubiteljeve, zanimiv tudi za zbiralce železniških miniatur.

Igor Kuralt



Elektro lokomotiva SŽ 541 101-6 je od 18. julija 2011 pa do začetka aprila 2013 nosila ime Coca-Cola. Reklama je zaznamovala jubilej 125 let obstoja istoimenske pijače. Izdelovalec reklame in modela v merilu 1 : 87 (H0) RailAd je marca 2013 ponudil v omejeni nakladi 666 kosov, od tega 600 kosov za DC-sistem in 66 kosov za AC-sistem.



Električna lokomotiva SŽ 541 001-6 je bila od 9. decembra 2011 do konca novembra 2012 v poslikavi bavarsko-zgornjeavstrijskega kulturnega sodelovanja, s poudarkom na čezmejni regionalni razstavi. RailAd jih je oktobra 2012 ponudil v omejeni nakladi 555 kosov, od tega 500 kosov za DC-sistem in 55 kosov za AC-sistem.



# Dejavni upokojeni železničar, Evgen Žitnik, je praznoval stoletnico

Evgen Žitnik je dejaven upokojenec, železničar, ki je v začetku leta praznoval stoti rojstni dan. Slavljencu, ki smo ga srečali v Ljubljani, ko je govoril na spominski prireditvi na Zaloški cesti, smo iskreno čestitali. Z iskrico v očeh nam je z veseljem povedal o dogodkih iz bogate železničarske zgodovine, ki so mu ostali najbolj v spominu.

Evgen Žitnik se je rodil četrtega februarja 1914 na Reki.

Njegov oče je bil železničar in se je zaradi narave dela veliko selil. Mladi Evgen je zato prvi razred osnovne šole obiskoval v Litiji, večino mladosti pa preživel v Zidanem Mostu in Celju, kjer se je šolal. Najprej je obiskoval gimnazijo, pozneje pa se je izučil za ključavničarja. Po opravljeni vojaški obveznosti se je zaposlil na železnici, v mariborski kurilnici.

Na železnici je opravljal številna dela. Začel je kot delo-



Evgen Žitnik med govorom pred spomenikom železničarjem na Zaloški cesti (foto: Sanchin).

društvih. Od mladih nog je bil navdušen športnik, član sokolskega društva, skavt, velik ljubitelj narave. Povedal nam je, da je zelo rad hodil v hribe. Da ga leta niso preveč utrudila, ugotovimo, ko z žarom na obrazu govori o dogodivščinah, ki so se mu zgodile med druženji s prijatelji iz mladosti. Evgen se je udeleževal tudi v politiki, med drugim je bil podžupan občine Maribor. Poleg številnih dejavnosti, ki jih še vedno z veseljem opravlja, ima tudi veliko družino. Evgen je oče dveh otrok in ponosen dedek štirim vnukom in štirim pravnukom. Evgen Žitnik je tast znanega pesnika Toneta Kuntnerja in dedek znanega igralca Jerneja Kuntnerja.

Evgen, ki od leta 1945 naprej živi v Mariboru, je 41. Mariborčan zapovrstjo, ki je praznoval 100-letnico. Še enkrat mu iskreno čestitamo in mu želimo, da bi še naprej premogel tako veliko dobre volje in pozitivne energije!



Evgen Žitnik s sodelavci leta 1947, ko je delal kot nadzornik.

vodja za popravilo lokomotiv, se pozneje izučil za strojevodjo, nato vozil pomožni vlak ... Zaradi velike želje po znanju se je med zaposlitvijo na železnici udeleževal številnih izobraževalnih tečajev in v Ljubljani opravil tudi delovodsko šolo. Upokojil se je leta 1974 kot delovodja delavnice.

Poleg službe je bil od nekdanj izjemno dejaven v številnih

## Povratni rebusoid

Rebus je uganka, pri kateri iz risb, črk ali znakov ugotovimo ustrezno besedo ali frazo.

Pri povratnem rebusoidu najprej dobite kombinacijo črk, ki vam pravilno rešitev razkrije, ko jo preberete od desne proti levi.



## Izpolnjevanke nasprotij

Vsaki besedi v prvem stolpcu poiščite protipomenko. Na primer besedi ZGORAJ pripada protipomenka SPODAJ. Začetnice protipomenk vpišite v srednji stolpec. Ko jih preberete od zgoraj navzdol, dobite končno rešitev.

ŽIVLJENJE .....		
SVETLO .....		
PEKEL.....		
ŠIRINA.....		
SEVER .....		
KOMPRESIJA.....		
ZAHOD .....		
PESIMIST.....		
LEVO .....		
OBLAČNO.....		
PASIVA.....		

# Občni zbor planinskega društva Železničar

Konec februarja je potekal redni letni občni zbor planinskega društva Železničar Ljubljana. Udeležilo se ga je 96 članov in predstavniki PD Železničar Celje, PD Železničar Maribor, MDO Ljubljana, PD Integral, PD Krim in PD Drago Bregar. Ob 65-letnici planinskega društva Železničar, ki jo praznujemo letos, smo se ponovno seznanili z zgodovino društva, njegovimi

vzponi in padci, vse od ustanovitve pa do danes.

Zbrane je pozdravil predsednik društva Drago Savič. Nato smo izvolili delovno predsedstvo in organe zbora, se seznanili z zaključnim finančnim računom lanskega leta ter sprejeli nov pravilnik, program društva in finančni načrt za letos.

Predsednik društva se je zahvalil upravnemu odboru

## Certifikat Družinam prijazna planinska koč

Planinsko društvo Železničar je za Kosijev dom na Vogarju pridobilo certifikat Družinam prijazna planinska koč, ki ga podeljuje Planinska zveza Slovenije. Certifikat pomeni veliko priznanje za društvo, saj so se njegovi člani izjemno potrudili, da so bili dosledno izpolnjeni številni zahtevani pogoji, kot so na primer pripravljenost osebja, da sprejme družine z najmlajšimi v goste z vso pozornostjo in razumevanjem za njihove potrebe, primerno urejene planinske poti ter parkirišča na izhodiščih, okolica hiše primerno urejena za dejavnosti otrok in družin idr.

ki sta za svoje delo prejela visoko priznanje Planinske zveze Slovenije.

## Letošnji načrti društva

Letos se alpinisti PDŽ pripravljajo na odpravo Aljaska-Denali-Cassin Ridge, ki bo potekala od 20. maja do 24. junija. Vodil jo bo alpinistični inštruktor Peter Bajec, ki je na občnem zboru tudi predstavil podrobnejši načrt zanjo.

PD Železničar



Utrinek z občnega zbora Planinskega društva Železničar

## Zahvala

Člani Planinskega društva Železničar se zahvaljujemo vsem donatorjem – Sindikatu železničarjev Slovenije, Sindikatu strojevodij Slovenije, Slovenski zvezi sindikatov Alternativa, SŽ-TP, d. o. o., SŽ-PP, d. o. o., Sintagma, d. o. o., in Železniškemu muzeju – za prispevke in nagrade.

in drugim članom za odlično sodelovanje ter s priznanji nagradil zaslužne člane društva, med drugim tudi dva vodnika,

## Zlogovna izpolnjevanka

Iz spodnji zlogov sestavite štiri besede, ki jih zahtevajo oštevilčeni opisi. Besede vpišete v vodoravne vrste tabele tako, da v posamezno polje vpišete en zlog besede. Končno rešitev dobite, če tretji stolpec preberete od zgoraj navzdol.

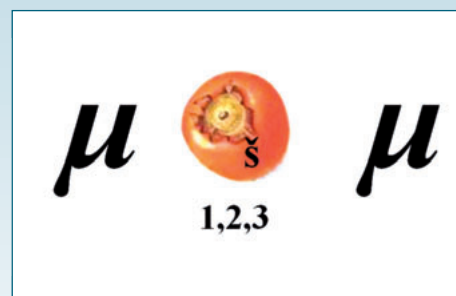
KO - NA - TI - DO - VI - CA - ČI - PO - BOR - JA - PAD - VI - BI - NA - KO - LO - BA - MO - VA - PRO

- 50 % od celote
- prirediv, na kateri se človek bori z ogromno domačo živaljo (zlasti v španskem okolju)
- dežela, v kateri se je kdo rodil, v kateri prebiva
- napad na odgovor na nasprotnikov napad
- delavnica, obrt za kovanje

1.				
2.				
3.				
4.				
5.				

## Rarebus

Rebus je uganka, pri kateri iz risb, črk ali znakov ugotovimo ustrezno besedo ali frazo.



Uganke pripravlja Bojan Kocbek



## Jamarski klub Železničar

## Šestdeset let pod zemljo

Sredi marca je potekal dejetinpetdeseti redni občni zbor Jamarskega kluba Železničar. Jamarji so prvih petindvajset let delovali pod okriljem Planinskega društva Železničar, sprva kot speleološka, pozneje pa kot jamarska sekcija, leta 1977 pa so se osamosvojili.

Letošnjega občnega zbora se je udeležil tudi ustanovni član speleološke sekcije Planinskega društva Železničar (SS PDŽ), upokojeni novinar Marjan Raztresen.

Po nekaj letih uspešnega vodenja kluba je letos Matej Mihailovski, ki je vrhunski jamski potapljač, vodenje kluba prepustil Jaki Cerarju, sam pa prevzel vodenje Jamarske zveze Slovenije.

## Člani JKŽ v Jamarski zvezi Slovenije

Člani JKŽ so dejavni v slovenski krovni jamarski organizaciji že vse od njenega nastanka leta 1962, jamarji – železničarji pa so tudi njeni ustanovni člani.

Tehnično komisijo Jamarske zveze Slovenije trenutno vodi dr. Miha Staut, urednik osrednjega strokovnega glasila zveze – Naših jam – je nedavno postal dr. Mihael Brenčič, predsednik nadzornega odbora JZS pa je dr. Miha Čekada. Vsi omenjeni so člani JKŽ, bili pa so tudi njegovi nekdani predsedniki.

## Bilten Jamarskega kluba Železničar

Pred občnim zborom društva je izšla tudi 29. številka klubskega glasila Bilten, ki že petdeset let izhaja navadno vsaki dve leti. Na 150 straneh so opisani izbrani jamarski podvigi iz preteklih let, ki so se zgodili na skoraj vseh celinah. V Biltenu najdete tudi seznam aktivnih jamarjev



Naslovnica Biltena, ki ga že petdeset let izdaja Jamarski klub Železničar

našega kluba in seznam akcij – kakor imenujemo naše odprave v podzemlje. Teh je bilo samo lani 215! Zadnjo številko Biltena je pripravila dr. Mojca Stritar, potem ko je urednikovanje prevzela od dr. Petre Gostinčar. Tehnični urednik pa je že vrsto let svetovno znani jamski fotograf Peter Gedei.

## Akcije in raziskovanje

V Biltenu so predstavljene raziskave zadnjih let v Ledeni jami na planini Viševnik, ki jo raziskujemo že od ustanovitve naše jamarske skupine. Pred leti se je led v njej toliko stopil, da smo lahko vstopili v notranje dele Slatenske plošče – del te narivne strukture je tudi Triglav – pod planino Ovčarjio. Trenutno poznamo kak kilometer in pol te nenavadne jame z ogromnimi dvoranami, ledom in skoraj brez kapniškega okrasja. V jami, ki je globoka skoraj tristo metrov, vlada čista divjina.

Še vedno raziskujemo Žirovecevo jamo, pet kilometrov dolg sistem rogov nad Podlipo pri Vrhnikih, ter dva kilometra in pol dolgo in slabih štiristo metrov globoko Ferranovo bužo neda leč stran. Obe jami je našel naš član Milan Ferran, ki je neutru den jamar.

## Jamarska šola

Nobena organizacija na svetu ne more zadovoljivo delovati brez mladih, dejavnih članov. Jamarski klub Železničar vsako leto organizira Jamarsko šolo, ki je tokrat potekala aprila. Gibanje v podzemlju je namreč precej specifično in se ga vsak sam izjemno težko nauči. Jamarska tehnika, ki jo zdaj uporabljamo, je nastajala desetletja na raznih koncih sveta in je rezultat praktičnih izkušenj pri raziskovanju podzemlja. Izkušenj pa, seveda, ne moremo pridobiti čez noč.

Aleš Lajovic



Jamarja se spuščata po povezovalnem rovu do čudovite zaledenele dvorane Halle der Circe v avstrijski jami Eiskogelhoehle. Jama slovi kot najvišje ležeča turistična jama na svetu (2110 mm), čeprav je zaradi težavnosti in nujne uporabe vrve tehnike primerna le za izkušene jamarje.

# Mešani pevski zbor ŽKUD Tine Rožanc

Mešani pevski zbor ŽKUD Tine Rožanc, zbor z bogato glasbeno zgodovino, je pred nekaj leti praznoval stoletnico obstoja. Po praznovanju tako visoke obletnice so pevci in pevke dejavno nadaljevali delo in se predstavili na več prireditvah v Ljubljani in drugje po Sloveniji.

Za energijo in vztrajnost na vajah, brez katerih ni brezhibno izvedenih pesmi, skrbi zborovodkinja Jelka B. Kovačič, ki zbor vodi že od leta 2008. Pevci in pevke mešanega zbora intenzivno vadijo enkrat na teden na Parmovi ulici v Ljubljani. V prostorih društva, ki so v neposredni bližini Železniškega muzeja, pa pred koncerti potekajo še dodatne vaje.

V pevskem zboru poje kar nekaj zdaj že upokojenih delavcev skupine Slovenske železnice.

Pevci in pevke mešanega pevskega zbora so nanizali veliko število nastopov in koncertov tako doma kot tudi v tujini in s tem širili dobro voljo ter predstavljali bogato slovensko kulturno dediščino. Nedavno so nastopili na slovesnosti v spomin na tragične dogodke aprila 1920 na Zaloški cesti v Ljubljani, v prihodnje pa jih čakajo še številni samostojni koncerti in nastopi, med drugim v Šentvidu pri Stični, v Ilirski Bistrici ...



## Korenine zbora

V Sloveniji ni veliko zborov, ki se lahko pohvalijo z več kot stoletnim delovanjem. Korenine zbora namreč segajo v leto 1911, v Trst, ko je Zveza jugoslovanskih železničarjev ustanovila svoj pevski odsek. Pozneje je zbor deloval pod okriljem društva Sloga, ki se je po drugi svetovni vojni preimenovalo v Železničarsko kulturno umetniško društvo Tine Rožanc.

## Delo zbora v lanskem letu

Glasbeno leto so začeli z božično-novoletnim koncertom v cerkvi na Viču v Ljubljani, in ob prepevanju domačih in tujih

božičnih ter posvetnih pesmi poželi velik aplavz.

Zbori in glasbene skupine pred kulturnim praznikom prepevajo na krajih, ki jih je zaznamoval Prešernov korak. V okviru glasbenih dejavnosti ob slovenskem kulturnem dnevu, ki so združene pod imenom Po Prešernovih poteh, zbor že nekaj let prepeva pred Akademijo za glasbo, kjer je France Prešeren služboval kot pravnik. Osmega februarja, na dan kulturnega praznika, pa so se namenili v Vrbo, kjer so že prepevali tako na prireditvi kot pri maši v cerkvi sv. Marka.

Kot vsako leto, so se tudi lanskega februarja v Šentvidu udeležili festivala Ljubljanski zbori in se s tremi pesmimi predstavili pred strokovno komisijo, ki je njihovo petje zelo dobro ocenila.

Naslednjih nekaj mesecev so namenili pripravam na letni koncert. Izvedli so ga konec oktobra na Vodnikovi domačiji v Šiški, pod naslovom Večer slovenske pesmi. Želeli so obuditi spomin na stare slovenske pesmi, ki so jih peli že rodovi daleč pred nami in so se v različnih priredbah ohranile do danes. Tovrstne pesmi zbori danes preveč zanemarjajo in jih tako odtujujejo našim zanamcem. Na koncertu so poslušalci lahko

slišali tudi vsem znane pesmi, kot so: Je pa davi svanca pala, Sem se rajtov ženiti, Pozimi pa rožice ne cveto. Majolka, Sijaj solnčice, Na jezeru, Večerni ave in še številne druge. Skupaj so predstavili sedemnajst pesmi, nad katerimi je bilo občinstvo vidno navdušeno.

Novembra so ponovno sodelovali na festivalu Partizanska pesem v Festivalni dvorani, kjer so zbori izvajali pesmi iz tega viharnega obdobja naše zgodovine. Zapeli so pesmi Prečuden cvet, Kovači so in Domovina naša je svobodna, na harmoniki pa jih je ob tej priložnosti odlično spremljal Oskar Stopar, član folklorne skupine Tine Rožanc.

Decembra so, kot že nekaj let zapored, gostovali na Gradiškovem srečanju pevcev v Dolškem in ponovili letni koncert slovenskih pesmi v Šmarjeških toplicah. Ob novem letu pa so imeli božično-novoletni koncert v trnovski cerkvi.

Ker bi radi privabili tudi nove člane, še posebej iz železničarskih vrst, pristrčno vabijo pevke in pevce, da se jim pridružite. Veseli vas bodo in obljublajo, da bodo še naprej z veseljem prepevali in si tako s pesmijo lepšali naš vsakdan. Kdor poje, slabo ne misli!



Mešani pevski zbor Tine Rožanc med nastopom na Zaloški cesti (foto: Stanislav Kocjan).

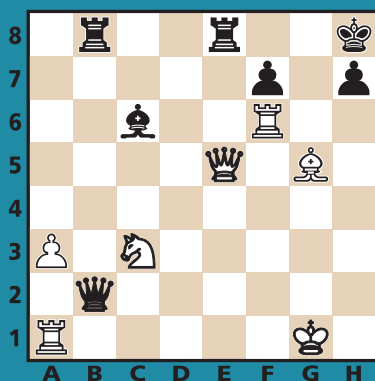


### ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

#### Primer 71

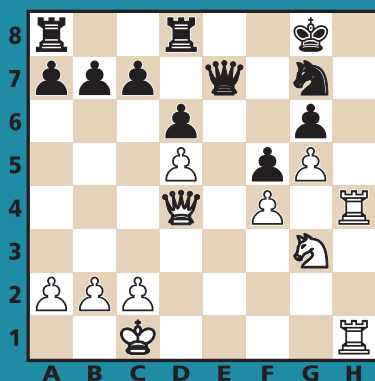
Beli na potezi matira nasprotnika v dveh potezah



Rešitev:  
1.Tg6+ Txe5 2.Lf6#

#### Primer 72

Beli matira nasprotnika v treh potezah. Prva poteza je očitna, toda ali vidite naslednje.



Rešitev:  
1.Th8+ Kf7 2.Dxg7+ Kxg7  
3.T1h7#

## Zorko in Ule nova zmagovalca tretjega in četrtega turnirja

Na tretjem in četrtem turnirju sta zmagala Jože Zorko in lanski zmagovalac Evald Ule. Marčevskega turnirja se je udeležilo 76, aprilskega, ki je bil odigran na velikoonočno soboto, pa 63 igralcev. Na tretjem turnirju sta se odlično uvrstila Nusret Sivčević in Nenad Djekanovič. Oba sta zbrala šest točk in zasedla 14. oziroma 15. mesto. Nekoliko slabše so se železničarji

odrezali na četrtem turnirju. Najboljši je bil tokrat Nenad Djekanovič, ki je s štirimi točkami pristal na 37. mestu. Najbolje uvrščeni železničar na šahovskem ciklu bo prejel lepo nagrado, enotedensko bivanje v toplicah, ki jo podarja Sindikat železniškega prometa Slovenije. Za to uvrstitev in nagrado sta za zdaj najresnejša kandidata prav Nusret in Nenad.

Obisk Ljubljane čedalje bolj pogosto izkoristijo za nastop na šahovskem ciklu Slovenskih železnic tudi tuji šahisti. Tokrat sta se za to odločila šahista iz Češke in Armenije. Z uvrstitvijo v sredino tabele sicer nista posegla po najvišjih mestih, sta pa s svojim nastopom popestrila dogajanje na turnirju. Več o ciklu lahko preberete na [www.sah-zeleznicar.com](http://www.sah-zeleznicar.com).



Nenad Djekanovič levo na fotografiji

#### Vrstni red 3. turnirja:

1. Dušan Zorko, 8 točk,
2. Dušan Čepon, 7,5 točke,
3. Dezi-der Ivanec, 4. Evald Ule, oba 7 točk,
5. Metod Logar,
6. Nejc Amon, oba 6,5 točke,
7. Marjan Oberč,
8. Petar Djurič,
9. Nesib Jukan,
10. Boštjan Jeran, vsi 6 točk.

#### Vrstni red 4. turnirja:

1. Evald Ule, 7,5 točke,
2. Jernej Mazej,
3. Bernard Perič,
4. Primož Pečnik, vsi 7 točk,
5. Marjan Oberč,
6. Dušan Čepon,
7. Petar Djurič,
8. Gregor Goršek, vsi 6,5 točke,
9. Zlatko Jeraj,
10. Boris Skok, oba 6 točk.

## Sudoku

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

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



Z vozovnico **InterRail**  
v 30 držav, za vse generacije!

GREMZVLAKOM  

Dodatne informacije dobite na [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si), [potnik.info@slo-zeleznice.si](mailto:potnik.info@slo-zeleznice.si) in na tel. št. 1999.





Natančno sto let stara razglednica Zidanega Mosta, ki je bila posneta maja 1914.  
Dobro desetletje in pol pozneje je bil ob sotočju Save in Savinje zgrajen  
še drugi železniški most.