

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

Sanacija plazu v naselju Majland v Zidanem Mostu
Znanstvena publikacija o okoljevarstvenih prednostih železnice

Kadri

Prehojena pot na železnici

Fotoreportaža

Midasov dotik

Potovanje

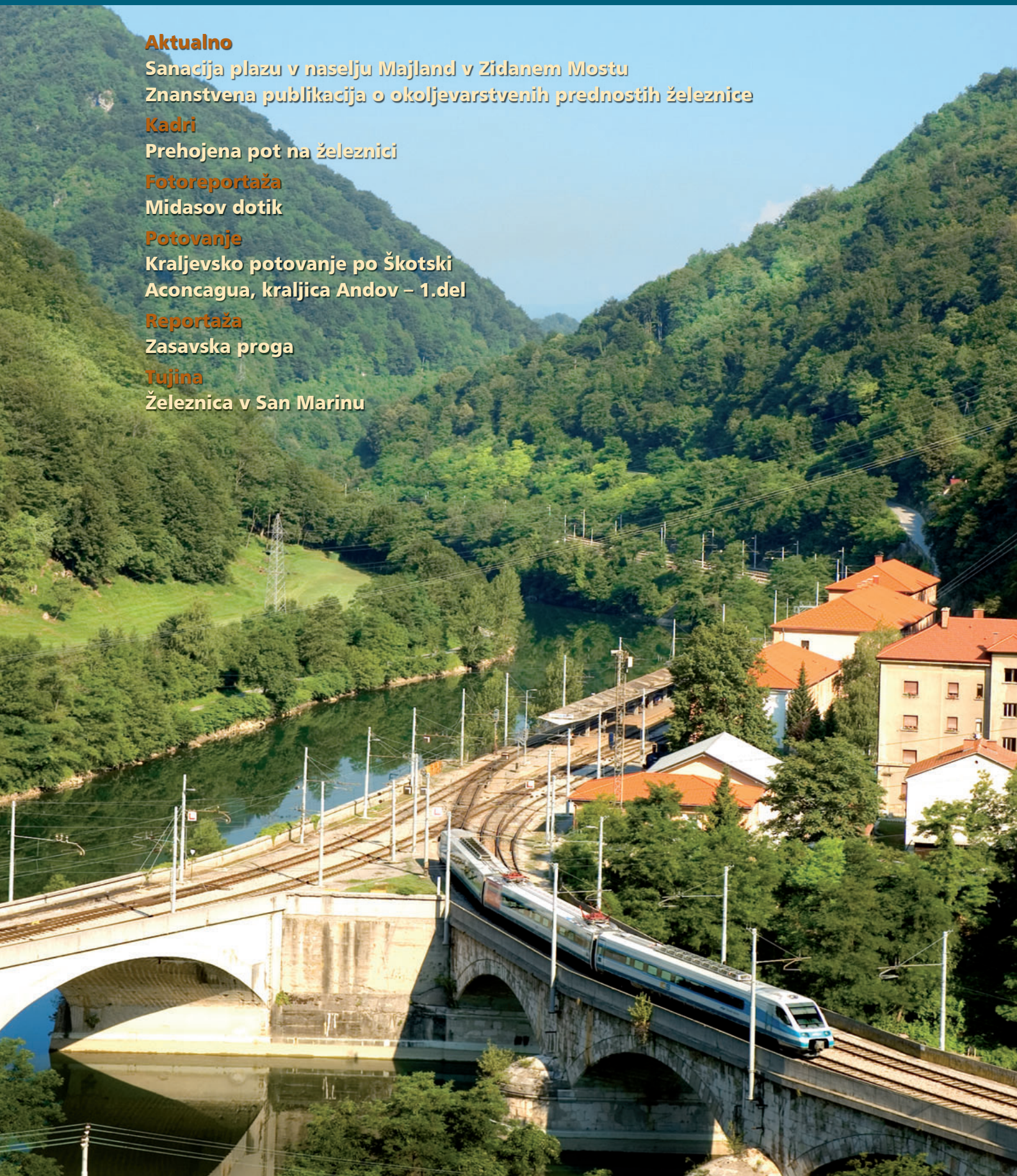
Kraljevsko potovanje po Škotski
Aconcagua, kraljica Andov – 1.del

Reportaža

Zasavska proga

Tujina

Železnica v San Marinu





**Prevozi malih pošilk 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: 9.793 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 20. septembra 2012.



Zidani Most, fotografiran iz Majlanda
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



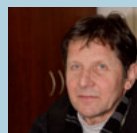
Aktualno

Sanacija plazu v naselju Majland v Zidanem Mostu



Aktualno

Znanstvena publikacija o okoljevarstvenih prednostih železnice



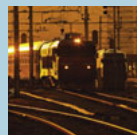
Kadri

Prehojena pot na železnici



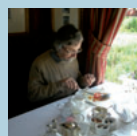
Reportaža

Zasavska proga



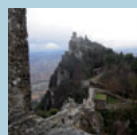
Fotoreportaža

Midasov dotik



Potovanje

Kraljevsko potovanje po Škotski



Tujina

Železnica v San Marinu



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Kljub temu da smo že pošteno zakorakali v poletje, se je na Slovenskih železnicah v preteklih tednih precej dogajalo. Sredi julija smo se udeležili slovesnosti ob dokončanju del ob sanaciji plazu v Zidanem Mostu. Dela, ki so jih vodile Slovenske železnice, SŽ-Infrastruktura, glavni izvajalec pa je bila družba SŽ-Železniško gradbeno podjetje s podizvajalcema, so bila na tako zahtevnem terenu opravljena v res hitrem času. Nad sanacijo pobočja in ceste, ki jo je odnesel plaz, so bili navdušeni tako v krajevni skupnosti Zidani Most, na občini Laško kot tudi domačini v naselju Majland. Na tokratni naslovnici Nove proge lahko vidimo mogočna železniška mosta v Zidanem Mostu, ki sta slikana s pobočja malo nad naseljem Majland. Zidani Most, Zasavje in Posavje pa v dvojno številko Nove proge, ki je pred nami, odlično poveže reportaža iz cikla Slovenija ob progi o zasavski železniški progi.

V mednarodnem potniškem prometu že več let opažamo ukinjanje nekaterih povezav, na primer z Italijo. Podobno kaže tudi v prometu s Hrvaško, kjer Hrvaške železnice načrtujejo odpuščanja in ukinitve oziroma spremembe voznih redov. Marsikomu ni znano, da so se Slovenske železnice zelo borile, da bi ohranili potniške povezave z Italijo. Med drugim so SŽ večkrat predlagale sestanke, pobude za dogovore itn., vendar je Italija kljub temu številne povezave enostransko ukinita. Enajstega julija so se v Ljubljani sestali direktorji SŽ, Hrvaških železnic in Srbskih železnic in se pogovarjali prav o načrtovanem zmanjšanju hrvaškega mednarodnega potniškega prometa v naslednjem vozno-rednem obdobju, torej v začetku decembra. Predstavniki SŽ so si prizadevali doseči, da bi se kljub vsemu ohranile vožnje nekaterih vlakov, vsaj teh parov vlakov, ki so za SŽ strateškega pomena. Natančne informacije pa še čakamo.

V tokratni izdaji Nove proge smo pripravili zanimivo zgodbo s potovanja z luksuznim vlakom, imenovanim The Royal Scotsman, s katerim se lahko v kraljevskem slogu Orient Expressa popeljemo po Škotski. Če vas je kdaj mikalo potovati v prvorazrednih spalnikih, kjer vam, medtem ko skozi okno vagona spremljate slikovito škotsko pokrajino, pripravijo gurmanske pojedine in tradicionalni čaj ob petih, je to pravo potovanje za vas. Po pogovoru z avtorico je čutili, da je takšno potovanje zares nekaj izjemnega in edinstvenega.

Strojevodja Jože Cajzek nam je za Novo progo že večkrat pripravil reportaže z zanimivih ekstremnih vzponov na vrhove Andov. Tokrat si lahko preberemo o odpravi na Aconcagua, najvišjo goro Andov, ki leži v Argentini, na meji s Čilom. Avtor je o odpravi na najvišji vrh južne poloble in sploh najvišjo goro poleg azijskih osemtisočakov napisal zelo zanimivo in obsežno reportažo, ki smo jo razdelili na tri dele in bomo vsakega posebej objavili v naslednjih revijah.

San Marino je ena izmed najmanjših svetovnih in evropskih držav, vendar z izjemno zgodovino. Je namreč samostojna republika že od leta 301 in je svojo samostojnost kljub viharni evropski zgodovini ohranila vse do danes. Med drugo svetovno vojno je bila kljub temu, da je bila država nevtralna, v zračnih napadih uničena železniška proga. Enaindvajsetega julija letos pa so jo ponovno odprli, za zdaj samo simbolično, v prihodnje, ko bodo pridobljena vsa varnostna potrdila, pa bo po njej spet tekel potniški promet.

Rado Smerdel, ki nam vsak mesec pripravi čudovite reportaže iz Koroške, se je tokrat odpravil na Visoke Ture. Reportaža je poleg tega, da je zelo zanimiva, tudi odlična zamisel in načrt za izlete ali počitnice za tiste izmed nas, ki nam je preživljanje poletja v hribih bližje kot na morju.

Da ni treba iti daleč, da se imamo lepo in uživamo v lepoti Slovenije, lahko preberemo v prispevku o kolesarskem izletu strojevodij po Dolenjski, z naslovom Mistična Dolenjska. Robert Zakrajšek nam v poživiljajoči reportaži razloži tudi edino pravilo kolesarskih izletov strojevodij, ki ga lahko prevedemo tudi na druga področja življenja: »Kdor zna poslušati, ta razume. Kdor zna gledati, ta spozna. Kdor zna okusiti, ta spoštuje.«

Spoštovani bralci, želim vam zanimivo poletje in prijetno branje!

Sanacija plazu v naselju Majland v Zidanem Mostu

V Zidanem Mostu je 12. julija potekala slovesnost ob končanju sanacije plazu v naselju Majland. Dela so se začela v drugi polovici septembra 2011. Slovesnosti so se med drugim udeležili župan občine Laško Franc Zdolšek, poslanka državnega zbora Damjana Petaver Dobovšek, predsednik krajevne skupnosti Zidani Most Jani Krivec in predstavnik Slovenskih železnic, delavski direktor Albert Pavlič ter vodja Sekcije za vzdrževanje prog Celje Marjan Stopinšek.

V noči na 19. september pred dvema letoma se je v sredini železniškega naselja Majland v Zidanem Mostu, nad železniško progo, utrgal plaz, ki je



Sanirano pobočje v naselju Majland (foto: Miško Kranjec)



Novo zgrajena cesta do naselja (foto: Miško Kranjec)

odnesel večino lokalne ceste in poškodoval bližnje hiše. V občini Laško so takoj po naravni nesreči začeli pripravljati doku-

mentacijo in skupaj s krajevno skupnostjo Zidani Most, Direkcijo RS za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo in Slovenskimi železnicami iskati rešitev za sanacijo.

Projekt so vodile Slovenske železnice, SŽ-Infrastruktura, d. o. o., glavni izvajalec del je pa bila družba SŽ-Železniško gradbeno podjetje s podizvajalcema. Dela so se financirala s proračunskimi sredstvi kot vzdrževalna dela v javno korist.

Sanacija plazu je obsegala gradnjo sidrane pilotne stene in kamnite zložbe, s katero je podprta nestabilna brežina. Na vrhu plazu, na območju ceste, ki jo je plaz odnesel, je bil izdelan nov podporni zid. Poleg

tega sta bila obnovljena kanalizacija in vodovod z novim priključkom vodovoda za celotno naselje Majland s postaje Zidani Most. Obnovljena in razširjena ter asfaltirana je bila tudi cesta do naselja Majland, podvoz pa je bil zvišan za približno pol metra. Zdaj je do naselja mogoč dostop z reševalnimi in gasilskimi vozili. Med gradnjo ceste in utrjevanjem brega s piloti so Slovenske železnice uredile tudi rezervni prehod čez progo do naselja Majland, čez katerega so lahko prebivalci varno dostopali do svojih domov. Slovenske železnice so skrbele za varnost prebivalcev tudi s zagotovitvijo 24-urnega varovanja prehoda.



Z leve proti desni, predsednik KS Zidani Most Jani Krivec, predstavnik SŽ Marjan Stopinšek, domačin Anton Škegro in župan občine Laško Franc Zdolšek (foto: Miško Kranjec)

Znanstvena publikacija o okoljevarstvenih prednostih železnice

Sredi julija sta Mednarodna železniška zveza in Mednarodna agencija za energijo izdali Železniški priročnik 2012 – Energijska poraba in emisije ogljikovega dioksida (Railway handbook 2012 – Energy Consumption and CO₂ Emissions).



Priročnik je temeljna publikacija, ki z znanstvenimi dokazi kaže na okoljevarstvene prednosti, ki jih ima železniški prevoz pred drugimi oblikami prevoza. Železniški priročnik je hkrati pomemben vir podatkov o porabi energije in emisijah ogljikovega dioksida

za celoten transportni sektor.

Priročnik bosta IEA in UIC redno dopolnjevali in bo rabil kot temeljni vir podatkov za razvijanje prihodnjih transportnih možnosti. Priročnik lahko najdete na spletni strani Mednarodne železniške zveze (www.uic.org).

Hrvaška

Spremembe na Hrvaških železnicah

Hrvaški minister za pomorstvo, promet in infrastrukturo je v začetku julija na novinarski konferenci napovedal prestrukturiranje Hrvaških železnic, hkrati naj bi do konca letošnjega leta odpustili 2700 delavcev, decembra pa zaradi izgub ukinili tudi večino mednarodnih železniških potniških povezav. Od devetega decembra bodo HŽ ohranile le dvanajst mednarodnih železniških linij, med drugim tudi štiri čez Slovenijo.

(Vir: Dnevnik, Delo)

Kitajska

Ustanovljeno skupno logistično podjetje za transport iz Kitajske v Evropo

Transportni Holding Chongqing, kitajska železniška družba za intermodalni transport, RDZ Logistics, podjetje Schenker Kitajska in podjetje Kaztransservice so ustanovili skupno logistično družbo z imenom YuXinOu (Chongqing) Logistics & Co. Skupna družba bo upravljala železniški transport med Kitajsko in Evropo.

Dejavnosti bo družba začela s kontejnerskim transportom med kitajskim mestom Chongqing in nemškimi Duisburgom. Skupno podjetje načrtuje prevoz 5800 TEU tovora do konca tega leta.

(Vir: Railway Gazette)

Nemčija

Zasebni tekmelec v potniškem prometu

Konzorcij železniških prevoznikov iz ZDA, Kanade in Nemčije je pričel s prevozi med Hamburgom in Kölnom. Gre za prvega zasebnega operaterja v Nemčiji, ki ponuja prevoze med mesti, in zato pomeni konkurenco Nemškim železnicam.



(foto: Blaž Uršič)

Novi prevoznik Hamburg-Köln-Express (HKX) je pričel voziti konec julija in trikrat na dan ponuja prevoze med Hamburgom in Kölnom. HKX, ki trži svoje storitve pod sloganom: Tako hiter kot IC, ponuja vozovnice po precej nižji ceni kot Nemške železnice.

(Vir: DW)

Finska

Finske železnice praznujejo 150-letnico

Zgodovina Finskih železnic se je začela pisati leta 1862, ko je med glavnim mestom Helsinki in dobrih sto kilometrov oddaljenim mestom Hämeenlinna peljal prvi vlak. Uradna slovesnost ob počastitvi jubileja je potekala sredi marca, je pa jubilejno leto zaznamovano s številnimi ugodnostmi za potnike in prireditvami, in to čez vse leto.

(Vir: Finske železnice)

Srbija

Srbske železnice se preoblikujejo v štiri kapitalsko odvisne družbe

V sredini julija so vodilni na Srbskih železnicah odločili o ustanovitvi štirih kapitalsko odvisnih družb z omejeno odgovornostjo. Srbske železnice bodo tako razdeljene na štiri podjetja, družbo za upravljanje infrastrukture, potniški in tovorni del ter družbo za upravljanje nepremičnin. Preoblikovanje mora potrditi še srbska vlada.

(Vir: Železnice Srbije)

Madžarska

Nova železniška povezava letališča v Budimpešti z mestom

Madžarske železnice načrtujejo sodelovanje v projektu zgraditve hitre železniške povezave z letališčem Ferenc Liszt na jugovzhodu Budimpešte. Študijo izvedljivosti bo izdelalo kitajsko podjetje CRCC (China Railway Constuction Company). Vrednost celotnega projekta ocenjujejo na največ okrog 280 milijonov evrov.

(Vir: Hungary Today)

Švica

250 milijonov evrov za sodobni sistem za varnost v železniškem prometu

Do konca leta 2017 bodo Švicarske železnice zamenjale obstoječi sistem za varnost v železniškem prometu z ETCS (Evropski sistem za nadzor nad vlaki). Zamenjava sistema bo pomenila, da bodo drugi prevozniki lažje dostopali do švicarskega omrežja. Medtem ko so zdaj potrebni štirje sistemi, ki analizirajo varnostne podatke, bo v prihodnje za to namenjen samo en sistem ETCS.

(Vir: UIC)

Razmišljanje za učinkovite rešitve

Razmišljanje je veščina, ki se je naučimo

K razmišljanju o razmišljanju me je spodbudila knjiga **Edwarda de Bona** *Naučite svojega otroka misliti*. V svoji knjigi opisuje nove ideje – kako pri svojem delu uporabiti miselne metode, »praktična« učinkovita orodja in tehnike razmišljanja.

Ljudje pri svojem delu bolj ali manj uporabljamo svoje telesne in umske sposobnosti. Umske sposobnosti pri delu se nanašajo predvsem na sposobnost mišljenja in spoznavanja, sposobnost vključevanja in ugotavljanja logičnih ter vzročnih povezav v procesu mišljenja. Razmišljanje nam pomaga, da katero koli svoje delo opravimo bolj učinkovito, saj z razmišljanjem pridemo do novih jasnejših spoznanj, lažjih rešitev in boljših ugotovitev.

Nekateri opravljajo pretežno fizično delo, drugi bolj intelektualno delo. Morda se tistim, ki opravljajo fizično delo, zdi, da intelektualno delo pravzaprav ni delo, saj pri tem mišice niso aktivne. Tudi pri razmišljanju delujejo drobni mišični odzivi, ki so sicer zelo majhni, vendar toliko močni, da vračajo električne impulze živčnemu sistemu, ki tako usmerja nadaljnji miselni proces. Lahko rečemo, da je mišljenje stalni proces odkrivanja nekih novih odnosov in povezav do že znanega, naučenega, izkustvenega.

Francoski filozof **Rene Descartes** je dejal: »*Mislím, torej sem*.« Razmišljanje je človekova bistvena lastnost, s katero utemeljuje zavest svojega lastnega obstoja in bivanja, ki ga dviga v sam vrh živih vrst. Že od malega so nas učili, da se človek ravno zaradi sposobnosti mišljenja razlikuje od živali oziroma da je postal človek s trenutkom, ko je razvil sposobnost razmišljanja in s tem iskanja ustreznih logičnih, domiselnih rešitev.

Vzorci mišljenja, vedenja in čustvovanja

Mišljenja, vedenja in čustvovanja se učimo in naučimo od svojih staršev in drugih pomembnih ljudi v našem življenju, in to predvsem v svojih najzgodnejših letih. Ti vzorci se utrjujejo in dopolnjujejo vse življenje, predvsem s procesi socializacije.

Vse to, česar smo se naučili v najzgodnejšem obdobju življenja, nas pomembno zaznamuje in nam da nekakšen pečat za vse naše nadaljnje življenje, za vzpostavljanje in ohranjanje medsebojnih odnosov.

Če z lastnimi vzorci nismo zadovoljni in/ali če nas na to opominja okolje, imamo možnost, da obstoječe vzorce zamenjamo z novimi. Starih vzorcev se namreč lahko »odučimo« tako, da jih lahko nadomestimo z novo naučenimi vzorci. To pa velja tudi za vzorce mišljenja. Če postanemo ujetniki lastnih prepričanj in naučenih vzorcev, bomo težko razvili »*konstruktivne in kreativne veščine mišljenja*«, ki nam bodo v pomoč pri odkrivanju novih spoznanj, ki vodijo do novih rešitev in so lahko učinkovitejša od dosedanjih osvojenih veščin in spretnosti.

Tradicionalno in moderno razmišljanje

De Bono v svoji knjigi podaja nove metode razmišljanja, ki se razlikujejo od »*tradicionalnega reakcijskega razmišljanja, ki se ukvarja samo z analizo, kritičizmom in argumenti*«, in daje poudarek logiki in kritičnemu mišljenju. Avtor v knjigi govori o »*proaktivnem*« razmišljanju. To pomeni, da pri reševanju problema človek išče nove in nove informacije ter ideje, ki ga na koncu pripeljejo do učinkovite rešitve problema. Pri tem je pomembna percepcija stvari, in

sicer da ta ni preveč omejena, saj nas lahko zaradi omejenega pogleda pripelje tudi do velikih napak.

De Bono uvede nov izraz – **operativnost**, ki ga opredeli kot vidike razmišljanja, ki zajemajo: »*pogleda drugih ljudi, prioritete, cilje, alternative, posledice, ugibanja, odločitve, razreševanje konfliktov, ustvarjalnost in mnoge druge vidike, ki običajno niso zajeti v načinu razmišljanja, ki se uporablja pri analizi informacij*«. Ocenjuje, da je spričo »*silne potrebe po spremembi presenetljivo malo novih idej in ustvarjalne energije*«.

Ljudje želimo po svoji naravi ugajati in za svoje delo dobivati potrditve, ker nam to dviguje samozavest. Ob tem se bojimo, da bi delali napake, saj bi to slabo vplivalo na našo samozavest. »Kaj bodo pa ljudje rekli?«, »Kaj si bodo o meni mislili drugi?«, se lahko sprašujemo in zaradi tega ostajamo pri znanem, osvojenem in ne tvegamo z novimi koraki in izzivi, ki vodijo v kreativnost in inovativnost pri našem mišljenju in delu. Zato strah zavira kreativno in domiselno razmišljanje. Ni namen razmišljanja in ustvarjanja, da bi imeli vedno prav. Pomembno je, da se znamo iz napak učiti. Delati napake mora postati izziv za večjo kreativnost in učinkovitost. Eno izmed **da Vincijevih** sedmih načel je načelo *preizkušanja*, ki pomeni človekovo pripravljenost, da svoje znanje preverja in se vztrajno uči iz svojih napak.

Tudi čustva, občutki in intuicija so za de Bona pri razmišljanju zelo pomembni. Pri razmišljanju se je treba zavedati tudi njihovega pomena. Iz čustev se lahko veliko naučimo, če jih znamo v pravem trenutku upoštevati in jih vključiti. Čustva imajo na koncu pri odločanju pomembno vlogo ali celo prevladujejo nad našim razumskim

delom razmišljanja. Če pa smo preveč pod vplivom čustev, so lahko takšne odločitve tudi napačne ali usodne.

Uspešnost metode razmišljanja v praksi

De Bono je bil s svojo novo metodo razmišljanja zelo uspešen. Že leta 1982 je razvil program za neposredno učenje razmišljanja, imenovan CoRT program, ki so ga vpeljali v redna izobraževanja in tudi za izobraževanja vodilnih poslovnežev po vsem svetu. Po podatkih je imela metoda velik vpliv na razmišljanje in delo vodilnega menedžmenta, ki je bila povrh še zelo učinkovita in je vplivala na pozitivne finančne rezultate in tudi na spremembo kulture podjetij.

Metoda razmišljanja šestih klobukov

Avtor različne pristope razmišljanja utemeljuje z dejstvom, da človek v svojem razmišljanju lahko počne samo eno stvar naenkrat. To podkrepi s prispodobno, da lahko nosimo samo en klobuk naenkrat, in ne dveh hkrati. Različne barve klobukov so prispodoba različnih pristopov razmišljanja. Vsaka barva klobuka ima svoj pomen in določen pristop razmišljanja. Gre za orodje za usmerjanje pozornosti k določenim vidikom in načinom razmišljanja.

Pri **belem klobuku** je razmišljanje osredotočeno na razpoložljive informacije, podatke in dejstva. Sprašujemo se, kakšne informacije že imamo in katere še potrebujemo ter kako priti do teh informacij? Pri pridobivanju informacij je pomembno postavljanje pravih vprašanj.

Rdeč klobuk ponazarja razmišljanje, ki je povezano z našimi čustvi, občutki in intuicijo. Je nasprotje belega klobuka. Pri rdečem klobuku je pomembno,

pri delu



da se izrazijo vsa tisti hip občutena čustva, ki so povezana z razpoložljivimi informacijami, podatki in dejstvi, ki v človeku prebudijo določene občutke in čustva.

Pri razmišljanju **črnega klobuka** sta v ospredju resnica in realnost, kaj je pravilno ali napačno. Pri tem razmišljanju gre za kritično tehtanje, ali je nekaj prav in ustrezno; ali bo nekaj delovalo in kakšne nevarnosti in problemi pri tem obstajajo. Ta način razmišljanja se najpogosteje uporablja in je nekako najbolj dragocen, zlasti pri sklepnih oceni končne ideje. Pri tem razmišljanju gre za nekakšno logiko, zato iščemo razloge, zakaj tako mislimo, in ne drugače.

Pri razmišljanju **rumenega klobuka** sta v ospredju odprtost in optimizem, ki sta usmerjena v prihodnost. Pri čemer iščemo logične razloge za uspešnost in koristnost utemeljenih razlogov neke ideje ali predloga. Pri rumenem klobuku smo odprti za vse pozitivne predloge in ideje.

Nadalje je **zeleni klobuk**, klobuk kreativnega mišljenja in akcije. Ta se ukvarja s predlogi, sugestijami, poudarek daje novim idejam, raziskovanju, novim rešitvam, skratka novostim. Tu je še posebej dovoljena provokacija, ki naše razmišljanje preusmeri iz nekakšnega logičnega mišljenja na nek drug, nov način razmišljanja, pri čemer se rodijo nove zamisli in rešitve. In to je bistvo kreativnega mišljenja. Gre za nekakšen »brain storming« – možgansko nevihto novih, lahko za nekoga tudi popolnoma »nesprejemljivih in nerealnih« zamisli in predlogov, ki pa lahko v nekom drugem prebudijo pametne rešitve.

Na koncu imamo še **moder klobuk**, ki je klobuk nadzora in obvladovanja. Način razmišljanja opazuje z distanco, kar pomeni, da dela ne-

kakšne zaključke, povzetke dosedanjih razmišljanj. Gre torej za nekakšno intervizijo, pregled, kje smo zdaj, v tem trenutku.

Vrstni red uporabe klobukov ni določen in je lahko poljuben. Najbolj logičen vrstni red pa bi bil naslednji. Najprej pregledamo zbrane informacije (bel klobuk), temu sledi kreativno mišljenje in dodajanje novih zamisli (zelen klobuk). Te nove zamisli pregledamo z vidika koristi, uporabnosti in možnega uspeha v prihodnosti (rumen klobuk). Črn klobuk kritično oceni zbrane zamisli in rešitve. Tej kritični oceni pa sledi še pregled čustvenih odzivov (rdeč klobuk). Z modrim klobukom pregledamo razvoj celotnega poteka našega razmišljanja in zbranih zamisli ter rešitev. Seveda pa lahko potek razmišljanja preusmerjamo z drugačnim vrstnim redom in zanj naredimo svoj načrt poteka razmišljanja.

»Descartes je menil, da novega vedenja ne smemo graditi na starih spoznanjih. Iskati in postavljati je treba tudi nove temelje vednosti« (Iz Proste enciklopedije). Iz tega veje globoka modrost misli novoveškega filozofa, v kateri je izražena pomembnost razmišljanja in stalnega preverjanja našega znanja. Nikoli se ne smemo zadovoljiti z že znanim, temveč vedno znova iskati novo znanje, nove informacije in zamisli, na podlagi katerih lahko s potencialom svojega uma oblikujemo nove misli in nova spoznanja, ki vodijo človeštvo k novim rešitvam in novim izumom. Če parafraziramo Descartovo misel, lahko rečemo: »Mislim, torej ustvarjam.«

Tudi na delovnem mestu je pomembno, da veliko razmišljamo in zlasti z »izzivalnimi« idejami iščemo in preizkušamo nove učinkovite in domiselne rešitve, ki lahko prispevajo k boljšemu delu.

Prehojena pot na železnici

Pred dobrega pol leta je končal obdobje aktivnega dela na železnici **Ferdinand Železnik**, ki je znan številnim železničarjem, saj je delal na delovnem mestu, ki je bilo tako rekoč povezano z vsemi glavnimi procesi dela. Večkrat sem ga poprosil za nekaj stavkov, ki bi popestrili moje prispevke, pa je bil njegov odgovor največkrat, da mu verjetno ne bo uspelo. Ali je bil na službeni poti, na sestankih ali pa je bil preobremenjen z delom. Ko se je poslavljaj, sem ga v šali pobaral za tistih nekaj stavkov, in nastal je naslednji zapis.

Kako se je začela tvoja pot na železnici? Ali si tudi ti nadaljeval tradicijo svojega očeta, kot številni drugi?

Seveda, nadaljeval sem tradicijo svojega očeta, ki je bil progo vzdrževalni delavec. Na železnici je bilo zaposlenih tudi nekaj mojih sorodnikov, ki so opravljali različna dela v izvršilnih železniških službah. Spominjam se, kako sem se v zgodnji mladosti srečal s prvim vlakom in ga doživel z velikim strahom ter jokom v maminem naročju. To pa je bil tudi moj prvi stik in sočasno impulz za večjo radovednost o dogajanju, povezanim z železnico. Na ta način je bila moja mladost vseskozi zaznamovana z železniškim poklicem, o katerem v zgodnji mladosti sicer nisem resno razmišljal, pozneje pa sem ugotovil, da je lahko to tudi sestavni del mojega življenja. Z odraščanjem sem ugotovil, da je bila odločitev biti železničar pravilna. Po daljšem premisleku je želja dozorela, in tako se je leta 1970 začela moja pot na železnici, ki je trajala neprekinjeno do konca lanskega leta.

Obdobje aktivnega dela na železnici je minilo zelo hitro in mi je prineslo velike življenjske izkušnje, prav tako pa mi

je pustilo tudi velik pečat. Začel sem pred štiridesetimi leti kot neizkušen mladenič, poln energije in ponosa, ki se je vedno oziral in pridobival izkušnje na različnih delovnih mestih, ki sem jih opravljal z velikim veseljem. Kljub temu lahko poudarim, da je preživeto obdobje nekaj posebnega, nekaj, kar se lepo sliši, in seveda nekaj, kar se splača in je še lepše doživeti.

Kje si torej nastopil prvo delo na železnici?

Z delom na železnici sem pričel na postaji Ljubljana Zalog kot osemnajstletnik. Premikalno delo na postaji se je tiste čase opravljal še s parnimi lokomotivami. To je bilo obdobje klasičnega obvladovanja razstave in sestave tovornih vlakov ter sočasno obdobje velikih sprememb. Zaradi strateškega položaja postaje se je načrtovala modernizacija oziroma obnova postaje, saj se je število vlakov in tovornih vagonov stalno povečevalo. Bilo je obdobje gospodarske rasti. Modernizacija postaje je bila nujna zaradi obvladovanja takratnih transportnih tokov, ki so se preko ranžirne postaje Ljubljana Zalog usmerjali proti zahodu (Avstrija, Italija), vzhodu (Madžarska, Slovaška, Češka, Poljska) in na območje republik nekdanje Jugoslavije. Spremembe so zahtevale prilagajanje modernjšim, varnejšim in zanesljivejšim oblikam ustvarjanja razmer kvalitetnega transporta ter obvladovanja poslovnih priložnosti. Delo v takratnih razmerah je bilo namreč zelo naporno, saj se je bilo treba vsak dan prilagajati spremembam, ki so nastajale ob načrtovani obnovi postaje. Dejstvo pa je bilo, da se je klasična premikalna postaja Ljubljana Zalog postopoma spreminjala v takrat moderno ranžirno postajo, ki je ustrezala

la poslovni politiki in tehnično tehnološkim potrebam tistega časa.

V tistem času si ob delu končal tudi študij. Kako ti je študij pomagal pri opravljanju dela? Ali se ti zdi, da je bilo vredno študirati?

Višješolsko izobrazbo sem pridobil leta 1981 v Beogradu na Višji železniški prometni šoli, sedmo stopnjo pa ob delu leta 2000 na Fakulteti za gradbeništvo v Mariboru.

V osemdesetih letih Republika Slovenija še ni imela izobraževalne ustanove za specializirano pridobitev izobrazbe prometnega profila, zato smo bili kandidati napoteni na študij v Beograd. Redni študij iz dela je potekal dve leti, udeleženci pa smo bili s celotnega območja nekdanje Jugoslavije. Študij je bil precej pester ter naporen in povezan z vsem znanjem in vsemi predpisi, ki so bili potrebni za obvladovanje tehničnega in tehnološkega dela na železnici. Študentje smo se iz Slovenije vsak teden vozili v Beograd in nazaj. Za napotitev na študij se lahko zahvalimo takratnemu delodajalcu in politiki ŽG Ljubljana do izobraževalnega sistema. Presodili so, da je izobraževanje pomembno za prihodnji razvoj in kakovost slovanja podjetja.

Študij v Mariboru sem nadaljeval ob delu, po službi, v popoldanskem času in ob sobotah. Tudi to izobraževanje je zahtevalo veliko napora in odrekaj, vendar menim, da je bilo vlaganje v pridobitev dodatne izobrazbe povezano z rezultati, kajti vlaganje v znanje pomeni vlaganje v razvoj in uspešnost podjetja. Menim, da je pridobitev potrebnega strokovnega znanja, ki ga daje pridobljena izobrazba, velika motiviranost posameznika, s katero lahko svoje delo v delovnem proce-



Ferdinand Železnik

su opravlja še bolj uspešno in učinkovito. To tudi pomeni, da lahko delavec ali posameznik svoje delo opravlja bolj strokovno in z večjim osebnim zadovoljstvom. Moja ugotovitev je, in o tem sem tudi prepričan, da je za delodajalca učinkovitost sistema večja, če so delavci strokovno čim bolj usposobljeni, kar pomeni, da je vlaganje v izobraževanje vlaganje v razvoj in rezultate podjetja.

In katera dela vse si opravljal v svoji dolgi karieri na železnici? Začel si kot skladiščnik. Kaj je zate pomenilo začeti z delom skladiščnika in nato vseskozi napredovati?

Najprej sem opravljal različna dela na postaji Ljubljana Zalog, in sicer od skladiščnika, vlakovnega odpravnika, operativnega pomočnika, tehnologa, pomočnika šefa postaje do šefa postaje. Leta 1987 sem bil premeščen na takratni ŽTO Ljubljana. Novo delovno okolje mi je pomenilo veliko prelomnico, saj sem prenehal opravljal dela v izvršilnih službah in prešel v

manj znano področje, kjer so se opravljale strokovne naloge. Z reorganizacijo takratnega ŽG Ljubljana leta 1989 sem bil premeščen v oddelek za vozni red. Tu sem se ukvarjal z načrtovanjem tovornega prometa (mednarodni in notranji tovorni promet) in sočasno z urejanjem Prometno-transportnega navodila, dela B za tovorni vozni red. Po letu 1991, po osamosvojitvi Slovenije, je bilo kar nekaj reorganizacij podjetja, zadnja, ki se je opravila na podlagi določil direktive Evropske unije in nacionalne zakonodaje, je prinesla razdruževanje enovitega podjetja in oblikovanje več samostojnih podjetij. Glede na takratne potrebe sem bil dodeljen tovrstnemu prometu, kjer sem opravljal dela tehničnega referenta in vodje oddelka za tehnično planiranje tovornega prometa v Službi za logistiko. Med tem časom pa sem tudi leto in pol opravljal dela pomočnika šefa službe na transportni operativi.

Tehnično načrtovanje tovornega prometa je zelo pomembno področje dela, ki je hkrati tudi zelo odgovorno. Kako si gledal na to delo, kako nanj morda gledaš danes?

Tehnično načrtovanje je po novi organiziranosti pripadalo Službi za logistiko. Logistika je po definiciji raziskovalno področje, ki med drugim povezuje različno znanje oziroma različne dejavnosti, kot so organizacijska, ekonomska, finančna, informacijska in ki so poleg zavezujočih prometnih predpisov temeljni cilj delovanja tehničnega načrtovanja v tovornem prometu. Namreč, vsaka pogodbeno obveza med dvema strankama (SŽ-Tovorni promet in stranka) zahteva posebno logistično pripravo in obdelavo nastalega transportnega problema. Odgovornost na strani prevoznika nastane s podpisom pogodbe o izvedbi določenega prevoza, pa naj si bo to prevoz vagona ali vlaka v transportni verigi od izvora do

ponora (prevoz v notranjem in mednarodnem tovornem prometu).

Zaradi pomembnosti logistične obdelave transportnega problema in teže dela, katerega smo s sodelavci opravljali, je vsaka rešitev zelo pomembna, saj za kakovostno obdelavo praviloma povečuje dodano vrednost načrtovane oziroma opravljene storitve železniškega prevoza in je odvisna od količine, velikosti in kakovosti prepekljane blaga. Rezultati so glavni kazalec in so ovrednoteni ter sočasno pomenijo visoko dodano vrednost na zaposlenega v prevoznem podjetju.

Splošna ugotovitev je, da logistika ustvari velik delež prihodkov slovenskega gospodarstva in je poleg industrije in turizma najmočnejša dejavnost na transportnem trgu. To pa pomeni, da ji je treba nameniti veliko pozornosti, kajti brez dobre, trajnostne in kakovostne logistike ni kakovostne in dobre železnice ter posledično gospodarstva. Zato je treba vsako nastalo logistično rešitev pogledati od blizu, jo proučiti, se posvetovati z različnimi službami, ki sodelujejo pri prevozu (prevozne zmogljivosti, nakladalno razkladalne zmogljivosti, vozni red, vleka vlakov, TVD, pretok informacij, infrastruktura, operativna služba itd.).

Koliko so poslovni uspehi odvisni tudi od ljudi?

Večji poslovni uspeh, s katerim so povezani konkurenčnost, razvoj in uspešnost poslovanja, je precej odvisen od samozavesti in pripadnosti vsakega posameznika, ki je zaposlen v sistemu Slovenskih železnic. Večja pozitivna naravnost in pripadnost delovnemu okolju po mojem prepričanju prinaša samoiniciativnost in inovativnost pri kreiranju ter izvajanju delovnih procesov, ki se glede na potrebe spreminjajo skladno s potrebami po načrtovanem izvajanju predpisanih in prilagajanju ad hoc proizvodnih procesov. Vsekakor odločitve

prinašajo rezultate, ki so odvisni od strokovnosti, modrosti in razumnih odločitev vseh vpletenih pri načrtovanju in izvedbi prevozov.

Kako si sodeloval s svojimi sodelavci?

S svojimi sodelavci sem sodeloval zelo dobro in korektno. Lahko zagotavljam, da sem izkazoval veliko spoštovanja do skupnega dela in reševanja težav. Narava našega dela je zahtevala povezovanje, usklajevanje, dogovarjanje in seveda pozitivno razmišljanje. To pa je bil tudi glavni moto usklajenega delovanja in sodelovanja.

V zadnjem času so se zaradi prilagajanja evropskim direktivam ter uvajanja novih informacijskih tehnologij naročanja vlakovnih poti (v mednarodnem in notranjem prometu) pri tehničnem načrtovanju dogajale velike in pogoste spremembe, ki smo jih na začetku težko sprejemali. Na koncu je na delovnem mestu prevladalo pozitivno ozračje, saj je vsaka novost najprej prinesla prilagoditev in pozneje nove delovne razmere. Tako smo hodili v koraku s časom in tehnološkim napredkom ter dosegali boljše rezultate in lažje delovne razmere. Združeno smo ugotovili, da smo primerno usposobljeni, kar pomeni, da smo imeli znanje in izkušnje in da smo večji prevzemati odgovornosti za izvajanje nalog s področja tehnološkega razvoja na transportnem trgu in prispevali k uspešnosti poslovanja podjetja. Svoje sodelovanje bi lahko opisal z reko: »Če hoče zmagati, mora biti človek dovolj velik, da opazi vrednost drugih ljudi, in velik, da ploska, kadar drugi zmagujejo.« (L. C.)

Rad bi se zahvalil vsem sodelavcem in predpostavljenim, s katerimi sem sodeloval, formalno in neformalno. Ugotavljam, da je bilo na prehojeni poti veliko lepih trenutkov, ki smo jih v tej veliki družini ustvarjali skupaj z vsemi zaposlenimi, zato bi težko omenil le enega, vsekakor

pa bi želel poudariti, da je bila to čudovita izkušnja, ki je bila bogata, polna različnih dogodkov in doživetij. Prepričan sem, da je bila pozitivna naravnost ter želja po dobrih rezultatih in poslovnih uspehih Slovenskih železnic moje glavno vodilo na prehojeni poti na železnici, in seveda to želim Slovenskim železnicam tudi v prihodnje. Delo je bilo včasih naporno, a vendar prijetno in vedno zazrto v prihodnost.

In za konec. Kako se počutiš sedaj, ko si uradno upokojen? Kaj bi svetoval tistim, ki v teh kriznih časih oklevajo, ali naj se upokojijo nekoliko prej ali čakajo?

Ker je za mano le nekaj mesecev, moram priznati, da včasih še vedno pogrešam okolje, sodelavce in prijazne obraze, ki sem jih vsak dan srečeval po hodnikih upravne stavbe ali z njimi govoril po telefonu. Po uradnem obdobju upokojitve se počutim bolj sproščeno, saj so za mano obremenitve in skrbi, ki so bile drugačne od sedanjih. Zato se prihajajočega obdobja veselim in ga pričakujem z veseljem in optimizmom. Verjamem, da bo novo življenjsko obdobje prineslo nekaj novega, nekaj, česar še ne poznam in bi želel spoznati, nekaj, kar bi želel videti, doživeti in vedeti.

Težko je svetovati tistim, ki so pred odločitvijo. Menim, da je odločitev stvar posameznika. Vsak človek je individuum zase in se odloča po svoji razumni presoji.

Odločitev je tudi stvar gledanja na trenutno situacijo, občutja v delovnem okolju, situacije v podjetju, ekonomske situacije itd. Navsezadnje na koncu doda svoje videnje tudi delodajalec, ki ima širše interese, odločitve in pričakovanja.

Hvala za pogovor! In bogato preživljanje novega obdobja v tvojem življenju. Vse dobro!

Pogovarjal se je
Zdravko Lavrič

Slovenija ob progi

Zasavska proga

Od 17. do polovice 19. stoletja je bila Sava glavna prometna žila med slovenskimi kraji in balkanskim polotokom. Ladje in splave so vlekli voli, na desnem bregu ozkega kanjona med Litijo in Radečami še najdemo ostanke takratne volovske poti. Na najbolj nevarnih delih so zgradili umetne struge, podobne umetnim kanalom, ki so bili takrat značilni za Francijo in Anglijo. S prometno regulacijo Save se je ukvarjal tudi Jurij Vega. O ladijskem prometu po Savi pred uvedbo železnic piše Ivan Mohorič v knjigi Zgodovina železnic na Slovenskem:

»Blagovne ladje na Savi so imele 12, 14 ali 16 brodnikov. Ladje in brodovi so nosili navzdol po 1000 centov, proti vodi pa 1600 do 2500 centov1). Povprečno je vozilo 30 ladij, ki so napravile pot do Siska in nazaj po šestkrat letno. Vozili so žito, vino, železo, apno, premog ... Razen tega je plulo letno po Savi okrog 640 natovorjenih splavov in 840 splavov brez tovora. Vsako natovorjeno ladjo je proti toku vleklo 20 do 30 parov volov.«

Ko se je tudi v naših krajih pričela industrijska revolucija,

je železnica tako rekoč povzela vse druge oblike medkrajevnega prevoza. Ko so odprli progo Celje–Zidani Most–Ljubljana in pozneje Zidani Most–Zagreb, je promet po Savi zamrl.

Za traso železnice Dunaj–Trst so ob konkurenci trase iz Celja pod Trojanami ali Tuhinjski dolini izbrali dolino Save. Savska različica je prevladala predvsem zaradi premogovnikov v Hrastniku, Trbovljah in Zagorju, ki zaradi pomanjkanja prometnih zvez niso bili najbolj izkoriščeni.

Gradnja proge v Zasavju je bila zelo zahtevna. Struga Save je na nekaterih mestih zelo ozka, hribi se strmo spuščajo do korita reke. Zato je ostalo malo prostora za progo in železniške postaje, ki so večinoma zgrajene v ovinkih.

Prvi vlak je prispel v Ljubljano 18. avgusta 1849. Leta 1855 so začeli graditi progo od Zidanega Mosta proti Brestanici. Dokončali so jo leta 1862, ko je peljal prvi vlak v Zagreb in Sisak. Leta 1866 so dogradili drugi tir med Ljubljano in Mariborom. Zanimivo je, da takrat v Zidanem Mostu še ni bil zgrajen most za neposredno povezavo Ljubljana–Zagreb. Vlaki

so morali obrniti proti Celju, lokomotiva se je nato premaknila na drugo stran vlaka. Ta most je bil končno zgrajen v času Kraljevine Jugoslavije, leta 1931. Proga do Zagreba je bila enotirna, drugi tir so zgradili Nemci med drugo svetovno vojno.

Proga od Ljubljane do Dobove je dolga 114,7 kilometra. Omogoča promet tristo vlakov na dan, do Zidanega Mostu je izkoriščena 42 odstotkov, naprej proti Dobovi pa 24 odstotkov.

Začetek poti v Ljubljani

Železniška postaja Ljubljana leži na nadmorski višini 298 metrov, postaja Dobova pa na 144 metrih, kar pomeni, da je proga ravninska z povprečnim padcem 1,3 promila. Progovne hitrosti so največje med Ljubljano in Zalogom, Litijo in Savo (120–140 km/h), ter med Brežicami in Dobovo (120 km/h), na drugih delih pa je hitrost med 75 in 110 km/h.

Ko vlak zapusti Ljubljano in pridobi primerno hitrost, Save še ne vidimo. Približamo ji se šele pred postajo Laze, kjer se je nekoč priključila obvozna

Ljubljanska proga, ki so jo zgradili Nemci, da bi vlaki z Jesenic vozili proti Zagrebu brez prehoda skozi Ljubljano oziroma italijansko cono. Peljemo se po desnem bregu mimo Jevnice in Kresnic do kratkega predora Poganeč, za katerim je železni most čez Savo. Od tam pa vse do Dobove vodi proga po levem bregu Save. Za Litijo se hitro približujemo zasavskim hribom, pokrajina pa postaja vse bolj divja. Na nasprotnem bregu je speljana regionalna cesta, ki vodi proti Zagorju in Trbovljam, skozi galerije in predore.

Ob pogledu na brzice na Savi preiščujem, kako so po njej leta 1690 peljali knjige, ki jih je znameniti Janez Vajkard Valvazor moral prodati zagrebškemu škofu Mikuliću, ko ni več mogel kriti stroškov tiskanja knjig in vzdrževanja posesti. Zaboji s knjigami so po Savi do Zagreba potovali kar nekaj dni.

V Trbovljah potnik ne more spregledati 360 metrov visokega dimnika termoelektrarne, ki je najvišji v Evropi, hkrati pa tudi najvišji zgrajeni objekt v Sloveniji. Zgradili so ga, da bi zmanjšali



Vlak ICS pred mostom čez Savo severno od Litije



Srečanje vlakov v Zidanem Mostu



Kanjon Save z regionalno cesto in železniško progo

stopnjo onesnaževanja v trboveljski kotlini. Gradbeniki trdijo, da naj bi dimnik zdržal potrese do 10 stopenj po Merkalijevi lestvici intenzitete potresov.

Pomembno železniško križišče Zidani Most

Zidani Most je tipično železničarsko mesto. Ko je bila zgrajena proga Dunaj-Ljubljana, je bila tam tudi glavna savska luka, kjer so ladijski tovor iz smeri Zagreba pretovarjali na vlake proti Ljubljani ter Trstu in narobe. Zidani Most je tudi danes pomembno železniško križišče, na katerem se ustavljajo vsi vlaki. Po progi proti Dobovi se premaknemo na desni tir, kar je edini dvotirni odsek na slovenskih progah, kjer velja desnostranski promet. Razlog za to najdemo v zgodovini. Kot je znano, je družba Južne železnice na svojih dvotirnih progah uveljavila vožnjo po levem tiru, zato so bile tudi vse varnostne naprave in signali prilagojeni takšnemu režimu vožnje. Edini drugi tir med Zidanim Mostom in Dobovo (Zagrebom) so, kot je že omenjeno, zgradili Nemci, pri njih pa je veljal režim vožnje po desnem tiru. In tako je ostalo do danes.

Proga se po reki navzdol približuje Radečam in počasi zapušča kanjon Save. Visoko na nasprotnem bregu na skali stoji silhueta kozoroga. Spomnim se, da mi je oče kot otroku povedal zgodbo o tem kozorogu, ki je rajši skočil v prepad, kot da bi dovolil, da ga ustrelijo lovci. Pravljica ali ne, v stenah nad Savo je več takšnih silhuet.



Postavjalnica v Zidanem Mostu

Za Radečami se začenja območje energetskega izkoriščanja Save. Hidroelektrarne se izmenjujejo ena za drugo. Breгови Save med njimi so primereno urejeni, proga pa vijuga tik ob reki. Pogosto lahko vidimo privezane čolničke, ribiče, kolezarje in tekače. Tam je nastala prava savska riviera. V Sevnici se nam priključi proga iz Trebnjega. Med gradnjo so si jo zamislili kot transversalno progo iz Štajerske v Belo Krajino, ki bi morala biti podaljšana do Sušaka (Reke), kar pa žal ni bilo uresničeno.

Grad Sevnica in grad Rajhenburg

Za železniško postajo Sevnica na hribu ob progi zagledamo istoimenski grad. Zgrajen je bil okrog začetka 14. stoletja in ostal v lasti salzburške nadškofije do konca 16. stoletja, ko ga je kupila rodbina Moscon, ena naših najznamenitejših baročnih rodbin. Znana je zgodba iz časa kmečkih uporov, ko je grajski gospod pogostil uporne kmete z Ilijo Gregoričem na čelu in se tako izognil požigu gradu. Danes je grad urejen v muzej, v njem so tudi grajska kavarna, vinoteka in grajska kašča, v kateri lahko kupimo domače dobrote in spominke. Na pobočju pod grajsko stavbo stoji Lutrovska klet (domnevno je nastala sredi 16. stoletja), v kateri je učil Jurij Dalmatin. Tam je ohranjena stenska poslikava iz časa, ko je nastala prva slovenska izdaja Biblije.

Preden prispemo do postaje Brestanica, opazimo na visoki skali na nami grad Brestanica ali Rajhenburg. Utrdba je prvič omenjena leta 895, ostanke iz tega leta so odkrili, ko so grad v 80. letih prejšnjega stoletja obnavljali. Spodaj ob železniški postaji pa stoji spodnji grad Turn.

Leta 1881 so grad Rajhenburg dobili v last menihi trapisti, ki so ga imeli do druge svetovne vojne. Ukvarjali so se s poljedelstvom, vinogradništvom, sadjarstvom in proizvajali zna-

meniti sir trapist. V grajski pristani so imeli obrat za proizvodnjo čokolade in likerja. Stavba tovarne čokolade je še vedno ohranjena. Trapiste so iz gradu v času druge svetovne vojne izgnali Nemci in uredili na njem zbirni center za izgnance. Danes je v gradu muzej izgnancev in menihov trapistov. Trenutno grad Rajhenburg obnavljajo, in si ga zato ni mogoče ogledati.

Naprej proti Brežicam in Dobovi

Pokrajina postaja čedalje bolj odprta. Za Krškimi na obzorju ne vidimo več Save in se peljemo med obdelanimi polji. Ko se bližamo Brežicam, zagledamo v daljavi istoimenski grad, katerega lastnica je bila prav tako salzburška nadškofija. V kmečkih uporih leta 1515 so ga zavzeli uporniški kmetje in ga razdejali, leta 1528 pa ga je dokončno uničil požar. Od leta 1530 do 1590 so gradili nov grad, ki je bil primeren za bivanje in tudi obrambo proti Turkom. Še vedno je ohranjena spominska plošča, postavljena ob koncu gradnje. Baročni pozidave, ki jih lahko občudujemo še danes, so bile narejene leta 1700. Od leta 1694 pa do druge svetovne vojne so bili lastniki gradu družina Attems. V gradu je tudi viteška dvorana, ki je poslikana s freskami in je največja in najbogatejša na Slovenskem. Danes je v gradu sedež Posavskega muzeja.

Ko za železniško postajo Brežice vlak spet doseže 120 kilometrov na uro, vem, da se približujemo končni postaji v Sloveniji. Dobova je postala glavni šengenski železniški mejni prehod, na postaji pa se srečata dva sistema napajanja: naš 3-kilovoltni enosmerni in hrvaški 25-kilovoltni izmenični. Dokler nismo imeli večsistemskih lokomotiv, so prestavljanja izvajale manevrske lokomotive ali lokomotive drugega sistema. Danes naši Siemensi potrebujejo le minuto spuščeneja odjemalca toka, da se prilagodijo drugi napetosti. Potem

sami zapeljejo na stranski tir. Hrvaške železnice še nimajo takšnih lokomotiv, zato jih z vlaka odvede naša lokomotiva in jih potem postavi na tir s pravo napetostjo.

Med Ljubljano in Dobovo vozijo potniški vlaki vsako uro, od 4.50 do 21.55 (nekaj manj jih vozi ob koncu tedna), ter šest mednarodnih vlakov v Zagreb in naprej.



Železniška postaja Zagorje



Železniška postaja Blanca



Vlak na železniški postaji Brestanica



Grad Sevnica

Z vlakom v Visoke Ture

Visoke Ture (nemško Hohe Tauern) so mogočno gorovje v centralnih Vzhodnih Alpah na meji med avstrijskimi zveznimi deželami Solnograško na severu ter Koroško in Vzhodno Tirolsko na jugu. Manjši del gorovja sega na Južno Tirolsko v Italijo. Visoke Ture omejujejo: na severu dolina reke Salice (Salzach), na jugu dolina Drave, na vzhodu Nizke Ture in na zahodu Zillertalerske Alpe. Najvišji vrh je Veliki Klek (Grossglockner, 3798 m), ki je tudi najvišja gora v Avstriji.

Naselitev Slovencev v Visokih Turah

Uradna zgodovina navaja, da so se predniki Slovencev na-

selili v Vzhodne Alpe v 6. stoletju, zagovorniki teorije paleolitske kontinuitete pa menijo, da so tam prebivali kot avtohtoni praprebivalci že pred prihodom Rimljanov. Nesporno je, da je po propadu rimskega imperija na ozemlju današnjih avstrijskih dežel Štajerska, Koroška in Vzhodna Tirolska nastala samostojna slovenska kneževina Karantanija, ki je v listinah prvič omenjena leta 595 kot Provincia Sclaborum. Karantanija je na severu mejila na Bavarsko, meja pa je potekala po grebenu Visokih Tur. Ime Ture je verjetno izpeljanka iz poimenovanja že izumrlega goveda »tur« (Bos primigenius). Slovenci so še v 9. stoletju prebivali tudi na ozemlju Bavarske, na širšem obmo-

čju doline reke Salice. Leta 788 so vojvodini Karantanijo in Bavarsko priključili Frankovskemu cesarstvu, vendar je Karantanija do 828 še obdržala notranjo samostojnost. Po tem letu se je pričelo ponemčevanje, tako da se je severna slovenska narodnostna meja do 12. stoletja pomaknila proti jugu na greben Visokih Tur, do 15. stoletja pa na južno Koroško. Ozemlje nadvojvodine Karantanije, ki je obsegala tudi Kranjsko, Istro, Furlanijo in Verono, so v 12. stoletju razdelili na vojvodine, predhodnice današnjih zveznih dežel. Zaradi odmaknjene lege in slabih prometnih povezav se je po nekaterih dolinah Visokih Tur verjetno govorilo slovensko še do 18. stoletja, do danes pa

so se ohranila številna (nekoliko popačena) slovenska imena krajev, gora, voda in priimki domačinov.

Gradnja Turske železnice

Namen zgraditve Turske železnice je bil povezati severni del Avsto-Ogrske monarhije z njeno glavno luko Trst. Zato so med letoma 1901 in 1909 zgradili 79 kilometrov dolg železniški odsek med postajama Črna-Št. Vid (Schwarzach-St. Veit) v dolini Salice in Špilje ob Dravi (Spittal and der Drau). Železnica je med postajama Böckstein (1172 m) na Solnograškem in Malnice-Zgornja Bela (Mallnitz-Obervellach, 1191 m) na Koroškem speljana

Železniška postaja Malnice-Zgornja Bela (Mallnitz-Obervellach)



Pogled v smeri Dežnega dola





Pogled na Ankogel (levo) in Visoke Ture s severozahoda



Na poti pri železniški postaji



Malnice in Turska dolina



Grad Falkenstein

skozi 8371 metrov dolg Turski predor. Na tej relaciji vozijo tudi avtovlaki, saj v bližini cestnega predora ali prelaza ni. Do prihoda železnice so se prebivalci Malnic večinoma ukvarjali s tovorjenjem trgovskega blaga čez Visoke Ture na konjskih hrbtih, potem pa se je kraj razvil v znano gorniško in smučarsko središče, do katerega se lahko z vlakom iz Ljubljane pripeljemo v manj kot treh urah. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa. Iz Slovenije se do Beljaka napotimo s povratno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšamo do Malnic. Od naselja Kolbnica (Kolbnitz) naprej se železniška proga strmo vzpenja, zato se nam skozi okno na levi odpre lep

razgled navzdol na dolino reke Bele (Mölli). Ne smemo zamuditi tudi pogleda z železniškega viadukta na grad Falkenstein iz 11. stoletja.

Krožni sprehod po Malnicah

Središče Malnic leži ob sotočju Turskega potoka in Jezernice, ki se zlivata v rečico Malnico, po kateri je kraj dobil ime. Mal(i)nica je pomanjšava imena reke Mele ali Bele, v katero se izliva. Prvi župan občine Malnice je leta 1896 postal Alojz Klančnik (Alois Glantschnig). Občina ima sedaj 830 prebivalcev, poleg Malnic pa obsega še bližnja naselja Stopice (Stappitz), Rabež (Rabisch) in Deža (Dösen). Hišni gori Malenc sta Javornik (Auer-

nig, 2130 m) in Lonška glavica (Lonzaköpfl, 2317 m), na kateri se lahko od železniške postaje povzpemo v treh urah. Pet kilometrov je oddaljena spodnja postaja gondolske žičnice Ankogelbahn v dolini Jezernice (Seebachtal). Žičnica nas pripelje na višino 2626 m, od tam pa je le še kratek sprehod do kočice Hannover Haus (2720 m). Od kočice do vrha Ankogla (3252 m) je dve uri in pol vzpona. Pripobljeno gorniško izhodišče je tudi kočica Arthur von Schmidt Haus (2275 m), do katere je po dolini Dežni dol (Dösental) štiri do pet ur hoje.

Od železniške postaje do središča Malnic je po pločniku ob glavni cesti petnajst minut hoje. Mi pa krenemo v naspro-

tni smeri proti Rabežu. Čez četrtilometra zavijemo na levo čez progo, takoj zatem pa zopet na levo. Nato gremo po ozki asfaltirani cesti nad progo proti Malnicam. Cesta nas skozi železniški podvoz pripelje v središče Malnic, kjer v križišču zavijemo na desno po dolini Turskega potoka. Kmalu na levi zagledamo stavbo Bios centra narodnega parka v Malnicah (http://www.tusmodoma.eu/ziele_sl/detail/71), na desni pa Hubertusovo kapelo, od koder je lep pogled na Ankogel. Na železniško postajo se vrnemo po glavni cesti. Za sprehod potrebujemo eno do dve uri.

Želim vam prijetne počitnice v Visokih Turah!



Cestni odcep v Tursko dolino



Malnice

Svetloba v avgustu

Midasov dotik



Kralj Midas, slovita osebnost iz grške mitologije, je postal znan po svoji sposobnosti, da je vse česar se je dotaknil, spremenil v zlato. Ta dar, ki so ga poimenovali zlati ali midasov dotik, je še stoletja buril domišljijo mnogoterim resničnim kraljem, ki so razmišljali, kako priti do bogastva, potrebnega za izgradnjo veličastnih gradov ali za okrepitev vojske, s katero bi osvajali nova ozemlja, pa tudi nepreglednim vrstam alkimistov, ki so poskušali odkriti čarobno formulo s katero bi lahko razne snovi spremenili v dragoceno kovino.

Seveda to še do današnjega dne ni uspelo nikomur. Toda, vsako sončno jutro ali večer lahko opazujemo, kako nek drug čarovnik, sonce, s svojim zlatim dotikom spreminja predmete okoli nas v zlato – ne sicer v tisto pravo, ki prinaša materialne dobrine, ampak v lepoto, ki razveseljuje naše oči in srce.

Ta Midasov dotik sonca, ko je blizu horizonta, je tisti pravi trenutek za vsakega fotografa, ko se vsakdanje scene spremenijo v magične prizore igre svetlobe in senc, bleščave zlata in žametne črnine. Res je, da se s tem zlatom ne da zidati gradov, zato pa bogati arhiv sle-





hernega, ki ga ujame v svoj aparat.

Svetloba v avgustu, še posebej večerna, ima neko posebno kvaliteto, drugačno kot v vseh drugih obdobjih leta. Poletne nevihte, ki so pregnale neznosno vročino in prinesle težko pričakovano osvežitev, so tudi oprale zrak in pregnale bleščavo soparico. Po večernem nebu, v mehki svetlobi zahajajočega sonca, spet potujejo oblaki, večeri pa so dolgi in prijetni. Za železniškega fotografa je avgust vsekakor čas, da v svežih jutrih in v toplih večerih poskusi nekaj midasovega zlata ujeti v svoj aparat.



The Royal Scotsman:

Potovanje po Škotski
v slogu Orient Expressa

Vlak The Royal Scotsman

The Royal Scotsman je luksuzni vlak, ki ponuja potovanje v slogu nekih drugih časov.

Vlak ima devet vagonov, razgledni vagon z verando, dva jedilna vagona, pet spalnikov, v katerih je na voljo šestnajst dvo-posteljnih in štiri enoposteljne kabine. Vsaka kabina ima svojo kopalnico s tušem in WC-jem. Vsa oprema je visoke kakovosti. Prav tako vse storitve. Trinajst članov osebja se ves čas trudi razvijati goste in ugoditi vsaki njihovi želji. V ceno potovanja so všteti vsa hrana, pijača, ogledi in aktivnosti.

Klasično potovanje, The Royal Scotsman Classic Tour, je krožno potovanje, ki se začne in konča na železniški postaji Waverley v Edinburgu. Ob prihodu v čakalnico prvega razreda nam prijazno vzamejo prtljago,

ki nas bo čakala v naši kabini, postrežejo s kavo, čajem, piškoti, in ko so vsi potniki zbrani, se v povorki, ki jo vodi impozanten dudar v polni tradicionalni škotski opravi, skupaj odpravimo na peron številka devet, kjer nas čaka vlak. Nekaj korakov po rdeči preprogi, prijazen pozdrav vodje potovanja, ki se predstavi in rokuje z vsakim potnikom posebej, in že smo v drugem svetu. V razglednem vagonu se potniki najprej zberemo ob kozarcu penine. Vlak sicer lahko sprejme 36 potnikov, vendar nas je na tem potovanju samo 15, in to z vseh koncev sveta: iz Južne Afrike, Namibije, ZDA, Hongkonga, Anglije, Belgije in Slovenije. Dobimo nekaj poglobitnih informacij, nato nas stevardi pospremi do naših kabin. Vlak odpelje proti seve-

ru, potniki pa se spet zberemo v razglednem vagonu, ki bo vse potovanje središče dogajanja. Opremljen kot prijeten salon, mahagonij, medenina, udobni fotelji, v vazah sveže cvetje, revije, časopisi, odprta veranda na koncu vagona, je idealen prostor za opazovanje pokrajine, kramljanje s sopotniki, pokušanje viskija, za katerega imajo posebno karto, ki ponuja več kot štirideset različnih znamk, ali za skodelico kave. Postrežejo nas s pravo britansko čajanko – čajem, sendviči, sveže pečenimi čajnimi kolački, pecivom. Skozi okna in z verande lahko občudujemo pokrajino in že zagledamo prvo znamenitost na naši poti: železniški most Forth (the Forth Railway Bridge), ki ga je leta 1880 zgradil Benjamin Baker in

naj bi bil osmo čudo sveta. Pot se nadaljuje po vzhodni obali, mimo Arbroatha, Montrosa in Aberdeena, dokler ne prispejemo v Keith. Tam ostanemo čez noč. Po odlični večerji se nam v razglednem vagonu pridružita škotska glasbenika, ki nam zaigrata in zapojeta nekaj škotskih pesmi. Umaknemo se v svoje kabine, kjer nas na toaletni mizici čaka natisnjeni spored za naslednji dan.

Drugi dan potovanja se začne z obilnim zajtrkom, vlak pa odpelje proti Invernessu. Ustavimo se v Muir of Ordu, kjer si ogledamo destilarno Glen Ord, ki je ena najstarejših destilarn viskija na Škotskem. Ob zanimivi razlagi smo lahko poskušali različne viskije, za slovo pa je vsakdo prejel še tri stekleničke.



Razgledni salon pomeni središče dogajanja in druženja na vlaku.



Pogled skozi okno razkrije slikovito škotsko pokrajino



Eilean Donan je najbolj fotografiran grad na Škotskem



Potniki se vsak večer zabavajo ob tradicionalni škotski glasbi in zgodbah



Knjižnica



Royal Scotsman ima 9 vagonov ter sprejme do 36 potnikov



Krožno potovanje nas v štirih dneh popelje čez najlepše škotske bisere

Na vlaku nas že čaka kosilo, medtem pa nadaljujemo pot proti Kyle of Lochalshu. Pokrajina je res slikovita. Peljemo se mimo Loch Luicharta in hribovja Torridon, skozi Achnashen in Strathcarron, nakar se ob robu Loch Carrona peljemo skozi Attadale, Stromeferry in Duncraig.

V mali ribiški vasi Plockton se vkrcamo na ladjo in si ogledamo tjujnje, ki živijo na otočjih v zalivu.

Po vrnitvi na vlak, ki nas čaka v Kyle of Lochalshu, se pripravimo na večerjo, ki je tokrat formalna. To pomeni, da morajo gospodje zlezi v smokinge in si nadeti metuljček ali pa tradicionalni škotski kilt z vsemi potrebnimi dodatki. Vendar večerna toaleta ni obvezna. Na tem potovanju je potnik kralj.

Če želi, lahko večerja tudi v kavbojkah. Večer se spet konča v razglednem vagonu, kjer nam Škot v tradicionalnem višavskem kiltu pripoveduje zgodbe iz hrabre škotske zgodovine.

Tretji dan vstanemo zgodaj in si še pred zajtrkom ogledamo zunanost slovitega gradu Eilean Donan, katerega podoba se pojavlja skoraj povsod, kjer je omenjena Škotska.

Odpeljemo se proti Boat of Garten. Med potjo se ustavimo v Carrbridgu in obiščemo grad Ballindalloch, od leta 1546 domovanje družine Macpherson-Grant. Ogledamo si sobane in vrt, portrete in odlikovanja, gospodarica pa nas ne pozabi opozoriti na razstavljene podpisane fotografije in vabila, ki so jih poslali člani britanske

kraljeve družine in ki naj bi na obiskovalce naredili še prav poseben vtis.

Na postaji Boat of Garten, kjer bomo ostali čez noč, je spet na sporedu formalna večerja in prijeten škotski večer v razglednem vagonu.

Četrti dan se po zajtrku odpravimo na posestvo Rothiemurchus v osrčju nacionalnega parka Cairngorms. Na izbiro so različne aktivnosti: ribarjenje, streljanje glinastih golobov in ogled posestva. Ko obupamo nad ribami, svojimi strelskimi sposobnostmi in škotskim vremenom, se zberemo v lovski koči, kjer nam ob prijetnem ognju v kaminu postrežejo s čajem in pecivom.

Nadaljujemo pot proti jugu do Dunkelda, kjer si ogleda-

mo grad Glamis, v katerem se je rodila in odraščala mati britanske kraljice Elizabete II. Avtobus nas odpelje v Perth, kjer nas čaka naš vlak. Odpeljemo se proti Dundeeju, kjer bomo preživeli zadnjo noč. Po še eni izvrstni večerji nas v razglednem vagonu čakata glasbenika, ki nas po nekaj melodijah zvabita na peron, kjer ob veliko smeha skupaj zapešemo škotski ples. Za slovo se prime mo za roke in zapojemo Auld Lang Syne.

Naslednje jutro se odpeljemo proti Edinburgu, kjer se moramo posloviti. Od vlaka, osebja, sopotnikov in enkratnega doživetja. Kajti doživeteje je res enkratno, in to v obeh pomenih besede: izvrstno in nepovnljivo (že zaradi cene).



Čudovit grad Ballindalloch



Streljanje glinastih golobov v nacionalnem parku Cairngorms

Aconcagua, kraljica Andov – 1.del

S svojo velikansko, čudovito južno steno in licem, obrnjenim proti vходу dolge in razkošne doline ali kanjona Horcones (Orkones), vsakemu obiskovalcu že ob prvem pogledu naznani, da je gospodar gora teh krajev in celotnih Andov. Strma, s snegom in ledom prekrita južna stena gore se ob svitu modrega neba, obsijana s zlatimi sončnimi žarki, smehlja in vabi osvajalce z vsega sveta v svoj objem, ko pa svoj vrh okrona z diademom temnih kopastih oblakov, pa lahko pokaže svojo ostrino vsakemu vsiljivcu, ki jo oblega. Kot najvišji vrh v andskem pogorju in na obeh ameriških celinah vzbuja pozornost vseh gornikov sveta, tako mladih kot starih.

Zgodovinski pomen gore

Že v starih indijanskih kulturah je gora s svojo pojavo in veličino vzbujala spoštovanje, zato so jo stari okoliški prebivalci imeli za zatočišče andskih bogov, ji prinašali darove in jo čistili. Južnoameriški Indijanci so vedno čistili gore, in sicer kot zatočišče bogov, v katere so verovali. Višja in mogočnejša je bila gora, bolj so jo čistili. Verjeli so, da so gore vez med zemljo in njenimi bogovi, še posebej z njihovim glavnim bogom Intijem – bogom Sonca.

Med prazniki so se velike skupine ljudi s svojimi voditelji na čelu vzpenjale visoko v gore, kjer so pripravljali različne obrede. Verjeli so, da se bodo tem

bolj približali bogovom, čim višje se bodo povzpeli. S seboj so prinašali darove, ki so jih med obredom poklanjali andskim bogovom. Najpomembnejša točka obreda je bila vselej darovanje in žrtvovanje sončnemu Intiju. Po navadi so bogu sonca žrtvovali živali. Največkrat lame, alpake in vikunje. V izrednih primerih, ko je prišlo do katastrofe in je zavlada lakota, so žrtvovali tudi ljudi. Običajno mlade deklice svetlejši polti in zlatih las. Nedolgo nazaj so visoko v argentinskih Andih blizu Aconcague odkrili ledeni mumiji mladih deklet. Raziskave naj bi pokazale, da so bile žrtve darovanja bogu Intiju.

Ime gore izvira iz staro indijanskih jezikov. V starejši dobi so tamkajšnji prebivalci govorili indijanski jezik aymara, v katerem ime Aconcagua pomeni Snežna gora. Zaradi svoje pomembnosti, neokrnjenega naravnega okolja ter čedalje številnejšega obiska gornikov in turistov z vsega sveta so goro skupaj z njeno okolico v pokrajini Mendoza leta 1983 razglasili za krajinski narodni park in ga zaščitili. Park nosi ime gore Aconcagua in prebivalci argentinske pokrajine Mendoza so izjemno ponosni nanj.

Aconcagua je veljala za edinega sedemtisočaka na vsej zemeljski krogli, ki ni spadal v sklop himalajskega pogorja. Mnogi tuji gorniki, ki so plezali in opravili vzpone na sedem in osem tisoč metrov visoke vrhove v Himalaji, trdijo, da je lahko vzpon na Aconcagu za-

radi fizičnih in psihičnih zahtev primerljiv z lažjim vzponom na osemtisočaka v Himalaji. Mogoče zaradi tega, ker so klimatske razmere v centralnih Andih na podobni višini veliko resnejše kot v Himalaji. Vpliv antarktičnih mrzlih tokov in pomanjkane vegetacije na višinah gotovo prispevata k zaostitvi razmer na Aconcagui. V Himalaji, denimo, vegetacija lahko sega tudi do 5000 metrov visoko, medtem ko v centralnih Andih v okolici Aconcague s težavo doseže 3500 metrov nadmorske višine. Tudi zato je na gori relativna zračna vlaga silno skopa, občutno pa se zmanjša tudi odstotek kisika, kar vzpon dodatno otežuje. Vzrok, da je Aconcagua tako oblegana, ne tiči le v dejstvu, da je najvišja gora na svetu zunaj himalajskega pogorja, ampak tudi v denarju. Dovoljenja za vzpone na vrhove podobnih višin, ki jih je treba odšteti državam, so v himalajskem pogorju znatno dražja, zato si ljubitelji gora izbirajo cenejše variante.

Že med prvimi obleganji gore od leta 1883 naprej so opravili številne meritve nadmorske višine. Skoraj sleherna odprava, ki se je povzpela na vrh in opravila meritev, je prišla do ugotovitve, da vrh Aconcague meri več kakor 7000 metrov. Največkrat se je navajala višina, ki jo je leta 1897 izmeril Fitz Gerald (7035 metrov) in je obveljala vse do devetdesetih let prejšnjega stoletja. Potem so prišle nove, natančnejše satelitske meritve in goro znižale

na 6969 metrov. A kaže, da tudi nove satelitske meritve niso točne, kajti v različnih zemljevidih, knjigah in prospektih po Argentini se pojavljajo različni podatki o višini. Kar se mene tiče, v nove mere ne verjamem. Zame ostaja Aconcagua še naprej sedemtisočak s staro izmerjeno višino 7035 m.

Priprave na odpravo in aklimatizacijo

Kot starega andista, zaljubljenega v Kordiljere, ki se je povzpел na nekaj šesttisočakov v perujskih in bolivijskih Andih, me je dolgo mikalo, da bi tudi jaz osvojil vrh Aconcague, vrh kraljice obeh ameriških celin, kot ji pravijo nekateri. Vendar se je vedno končalo pri denarju, ki ga ni bilo dovolj, zato so dobili prednost drugi vršci v perujskih in bolivijskih Andih.

Potem, ko je Argentina vezala svojo denarno valuto na ameriški dolar, je namreč postala ena najdražjih držav na svetu. Pristojbina za vstop v park in osvojitve vrha ni bila poceni, medtem ko je bilo v Peruju in Boliviji vse veliko ceneje. Po finančnem zlomu in krizi, skozi katero se je prebila Argentina pred nekaj leti, pa so se okoliščine spremenile. Valuta – peso – je precej devalvirala in ni bila več vezana na dolar, zato je Argentina ponovno postala tista prejšnja poceni država, prijazna za vsakega turista. S spremembo se mi je ponudila odlična priložnost, da poskusim osvojiti Aconcagu. Zami-

sel sem dopolnil ter odhod in vzpon združil s praznovanjem svoje štiridesetletnice. Januarja, ko praznujem rojstni dan, je glavna sezona za vzpone na Aconcaguo. Stati na vrhu gore za svoj štirideseti rojstni dan bi bilo pravo in najboljše božje darilo. S to idejo v glavi sem začel v našem plezalnem klubu Rifnik Šentjur iskati in nagovarjati posamezne člane, da se mi pridružijo in da organiziramo klubsko odpravo na Aconcaguo. Bilo je kar nekaj zanimanja, tudi med mladimi alpinisti. Prijatelj Damjan Slemenšek, ki bi januarja prav tako praznoval rojstni dan, le da trideseti, je bil takoj za to in najresnejši kandidat za odpravo. Tudi starejši in izkušeni alpinist Tomo Videnšek, ki ima strica v Argentini in ga večkrat obišče, je že dolgo razmišljal o vzponu. Pridružila sta se še dva iz mlajših vrst in bilo nas je že za majhno žepno ekspedicijo. Določili smo datum odhoda in rok za kondicijske priprave. Žal pa se je naš prijatelj in član odprave Damjan Slemenšek na kondicijskih pripravah v naših gorah smrtno ponesrečil. Padec prek stene v globino, ko sta se s prijateljem spuščala po planinski poti z vrha Grofičke v Savinjskih Alpah, je bil zanj usoden. Odpravo smo zaradi tragičnega dogodka z lanskega prestavili na letošnji januar. Moja ideja in želja, da bi se za moj štirideseti rojstni dan povzpел na vrh Aconcague, se ni uresničila. Temelje pa je dobila nova odločitev, da jo bomo speljali z enoletno zamudo v spomin na našega pokojnega prijatelja Damjana Slemenška. K temu, da smo stvar vzeli zelo resno v roke, pa je prispevala tudi deseta obletnica ustanovitve našega plezalnega kluba Rifnik Šentjur. Z vzponom na Aconcaguo naj bi počastili dva dogodka.

Udeležba je bila razumljivo nekoliko spremenjena. Tomo in jaz sva bila kandidata že iz prejšnje skupine. Na novo sva pridobila tri alpiniste; Tomaža Aleša, Gregorja Marinška in Sebastjana Jazbinška iz mlajše-



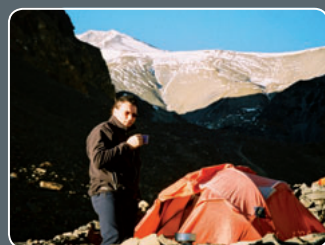
Prestolnica Argentine, Buenos Aires



Mesto Mendoza



Pobočje Cero Gloria, sredi največjega parka Plaza de San Martín v Mendozii



Pogled na goro Cordon del Plato (6030 m) iz baznega tabora Saltos (4200 m), ki smo ga izbrali za našo aklimatizacijo.



Pogled z vrha na goro Aconcagua, v ozadju, ki je cilj naše odprave



Pogled na južno steno Aconcague iz vhoda v kanjon Horocones (Orkones).

ga rodu. Vsi trije naj bi se prvič srečali z nadmorsko višino 5000 metrov in več.

Po 15. januarju smo se iz mrzlo zimske Evrope podali v vroče argentinsko poletje, ki nam je že takoj ob izstopu iz letala v Buenos Airesu privabilo plaz znojnih kapljic. Iz argentinske prestolnice smo se s sodobnim avtobusom na hitro odpeljali na zahod proti Mendozii, ki je glavno izhodišče za vzpone na Aconcaguo in druge andske vrhove v bližini. Ugodne vremenske razmere je bilo treba dobro izrabiti za aklimatizacijo, kajti znano je, da je v teh krajih vreme zelo muhasto in da se na hitro obrne. Za aklimatizacijo smo izbrali 6030 metrov visoko goro Cordon del Plato v bližini Mendoze. V mestu smo se zadržali le toliko časa, da smo najeli terensko vozilo in nabavili potrebno hrano in gorsko opremo. Brez zapletov žal ni šlo. Med nakupovanjem tik pred odhodom v gore je nek zelo spreten nepridiprav, kljub naši navzočnosti hitro in mojstrsko odprl vrata našega avtomobila in izmaknil Tomov nahrbtnik z vso fotografsko in gorsko opremo, ki je bila v njem. Vrednost opreme je bila kar zajetna, vendar smo se morali sprijazniti z izgubo. Nahrbtnik je odšel za vedno. Kljub zapletom zaradi ukradenih stvari in izposojanju nove gorske opreme nam je uspelo odriniti iz Mendoze še istega dne. Vožnja v terencu ob odprtih šipah po napornem tekanju po trgovinah v pasji vročini se nam je prilegla. S terencem smo se lahko pripeljali do planinsko smučarskega središča Vallesitos. Na srečo je v tistem času še bil odprt planinski dom, in lahko smo pošteno proslavili moj 41. rojstni dan. Naslednji jutro smo opremo in hrano, ki smo jo pripeljali s sabo, raztovorili, jo enakomerno porazdelili med pet članov in jo stlačili v nahrbtnike, ki so bili presenetljivo težki. Po moje je vsak tehtal okrog 35 kilogramov. S počasnimi gibi, korak za korakom, pod velikim bremenom in ob vse pogostejših višinskih trav-

mah smo se pridno vzpenjali in pridobivali višino vse do baznega taborišča Saltos na višini 4200 metrov.

Zelo me je presenetila hitra sprememba vegetacije in neposeljenost tamkajšnjih andskih predelov. O lepo, skrbno obdelanih poljih in terasah, ki prekrivajo in krasijo doline in pobočja, ki sem jih lahko občudoval ob vzponih v perujskih in bolivijskih Andih vse do višine 5000 metrov, tam ni bilo sledu. Prav tako ne o ljudeh in indijskih ljudstvih, ki v Peruju in Boliviji prebivajo po dolinah in pobočjih vse do nadmorske višine 4800 metrov. Skratka, andski svet se v argentinskem predelu centralnih Andov kaže v popolnoma drugi luči. Nekaj nad 3500 metrov višine zelene trave in vegetacija popolnoma izginejo. Ostanje samo še pesek, zemlja in kamnite gore, zelo visoko pokrite tudi s snegom in ledom. V tistem trenutku sem zelo pogrešal razigrani svet andske vegetacije, ko sem lahko tudi na 5000 metrih nadmorske višine okoli jezerc in močvirij opazoval majhne, marjeticam podobne cvetove, ki so kukali iz mahov. Treba se bo navaditi tudi na ta, drugačni andski svet, ki ima seveda svoj čar, dajejo pa mu ga zemeljske in kamnite plasti najrazličnejših barv.

V taboru sta me presenetili dobra organiziranost in opremljenost. Kar malo jezen sem bil, ko sem izvedel, da ponujajo več vrst hrane in še celo pivo je bilo moč kupiti. Mi pa smo toliko hrane privlekli na hrbtih s seboj! Bazni tabor Saltos je glavno izhodišče za vzpon na našo ciljno goro Cordon del Plato (6030 m) in druge, bližnje vrhove.

Uspelo se nam je kar dobro aklimatizirati. Povzpел sem se do 5800 m višine, Sebastjan in Grega sta se zaradi višinske bolezni »pune« morala spuštiti nižje, Tomu in Tomažu pa je kljub močnemu viharju in sneženju, ki ju je zajel med vzponom, uspelo doseči vrh 6030-metrške gore.

Parne lokomotive na gorski železnici

Brienzer Rothorn (2350 m) je že več kot stoletje priljubljen razgledni vrh v Bernskih Alpah.

Rothorn (Rdeči rog) je sicer ime več kakor desetih švicarskih vrhov, a ta se nahaja nad Brienškim jezerom in istoimenskim krajem, po katerem je imenovan. Vrh pomeni tudi tromejo med tremi švicarskimi kantoni – Bern, Lucern in Obwald.

Lokalni veljaki so se konec 19. stoletja, opogumljeni z zanimanjem turistov za že delujoče gorske železnice v Švici, odločili, da zgradijo najvišjo na svetu. Načrte je prispeval nemški inženir Aleksander Lindner, ki je imel izkušnje že z gradnjo slikovite Gotthardske železnice. Dela so začeli poleti leta 1889, zaposlenih pa je bilo okrog

šeststo delavcev, večinoma Italijanov. Progo, vključno s šestimi predori, so zgradili v šestnajstih mesecih, s tem da so delali tudi pozimi. Enaintridesetega oktobra leta 1891 je prva delovna lokomotiva dosegla cilj, uradno odprtje pa je bilo 17. junija 1892. Gorska zobata železnica danes seveda ni več najvišje ležeča, a je najstarejša v Švici, po kateri še vedno sopihajo parne lokomotive.

Začetna postaja železniške proge je v kraju Brienz, le nekaj korakov stran od jezera. Proga s širino tirov 800 milimetrov in z naklonom do 25 % je dolga 7,6 kilometrov, na tej razdalji pa premaga višinsko razliko 1678 metrov. Zgornja postaja se nahaja na višini 2244 metrov, pod vrhom Brienzer Rothorn.

Nedaleč stran stoji hotel odprt od junija do konca oktobra. V tem času do vrha redno vozi tudi vlak, spomladi pa le do vmesne postaje Panalp (1341 m), ki se nahaja na pol poti. A tudi ta del je dovolj slikovit, da se je po njem vredno zapeljati. Vodi skozi gozd, dva tunela in se konča na previsni planoti v zaselku obkroženim s pašniki. Od tod se ponujajo lepi razgledi na Brienško jezero in okoliške vrhove, hkrati pa je planota izvrstno izhodišče za pot v gore.

Na Rothornu so postavili prvo zatočišče že leta 1823, deset let pozneje je bila tu že kočica z restavracijo, ki pa je leta 1846 pogorela. Čez dvajset let so postavili hotel, a je tudi ta pogorel. Naslednjega so postavili šele po odprtju proge in ga do

danes že večkrat temeljito prenovili ter posodobili.

Originalne lokomotive

Za vožnjo po progi imajo na voljo več lokomotiv in vagonov. Žal nisem imel priložnosti za vožnjo z najstarejšo ohranjeno parno lokomotivo SLM 689, ki že od leta 1891 sopiha po tej progi. Med dobri dve uri trajajočo vožnjo v obe smeri porabi približno 300 kilogramov in 2000 litrov. Lokomotiva z močjo 170 kilovatov vozi s hitrostjo do 9 kilometrov na uro, upravljata pa jo kurjač in voznik. Lokomotivo uporabljajo le za občasne prevoze, in to v kombinaciji z rdečim vagonom (Salon Rouge) iz leta 1937. Vagon s 36 sedeži je urejen kot bar in restavracija.



Začetna postaja v Brienzu.



Lokomotiva št. 5 iz leta 1891 je prva vozila v Wengnu.



V Brienzu so urejene remontne hale in skladišča za gorivo.



Večino prevozov opravijo s sodobnimi parnimi lokomotivami.



Najstarejšim lokomotivam priklopijo stare vagoni.



Privlačne lesene hiše v Brienzu.



Marsikje se ponuja razgled na jezero.

Za vsakodnevne vožnje uporabljajo sodobne, le nekaj let stare parne lokomotive, ki jih je izdelal isti švicarski proizvajalec kot prve pred več kot stoletjem. Danes se to podjetje imenuje Dampflokomotiv und Maschinenfabrik. Za lokomotivo so leta 1996 plačali skoraj 2 milijona evrov. Lokomotive za pogon uporabljajo dizelsko gorivo, in sicer porabijo za povratno vožnjo 150 litrov goriva in 2000 litrov vode. Lokomotive razvijejo moč 300 kilovatov in največjo hitrost 12 kilometrov na uro. Pred seboj potiskajo oziroma pri spustu zavirajo dva

izmed vagonov, ki so jih naredili v sedemdesetih letih preteklega stoletja. Veliki panoramski vagoni imajo vgrajena polkrožno oblikovana okna, ki jih je mogoče v celoti odpreti. Tudi vagoni so bili narejeni v Švici (Swiss Industry Group). V njih je v separejih prostora za 56 potnikov. Na strehi enega izmed vagonov je postavljena kamera, prek katere je mogoče pokrajino ob progi spremljati po internetu.

Turistično središče

Železnica je ena izmed največjih atrakcij tega dela Švice.

Pomeni pomembno turistično ponudbo Brienza, enega izmed prijetnejših švicarskih krajev. S slikovito lego ob jezeru in pomembni običajni železniški progi, ki poteka skozi kraj, je že dolgo priljubljena turistična destinacija. Središče naselja sestavlja gruča tradicionalnih velikih lesenih hiš z balkoni in okni, polnimi rož. V kraju je več gostinskih lokalov, nekaj manjših hotelov in ducat trgovin. V njih prevladujejo leseni spominki. Rezbarjenje je namreč že dolgo priljubljena krajevna obrt. Zanj je dovolj zanimanja tudi med mladimi,

tako da v kraju uspešno deluje rezbarska šola.

Ljubiteljem gora je na voljo obilo dobro označenih poti. Lažje ture pa pomeni ogled katerega izmed okoliških slapov. Ali pa obisk enega največjih evropskih muzejev na prostem, Ballenberg. V nekaj kilometrov oddaljenem velikem posestvu je postavljenih več kot sto starih hiš iz različnih koncev Švice. Mnoge so tudi opremljene tako kot nekoč. Raztreseni zaselki pa so dosti več kot dolgočasen muzej, saj na posestvu tudi kmetujejo.



Na vmesni postaji lokomotive oskrbijo z vodo.



Pri vzponu lokomotiva potiska vagona, med spustom pa vozi pred njimi.



Vlak prevozi več predorov.

Železnica v San Marinu

San Marino

San Marino, država, ki je popolnoma obkrožena z Italijo, je ena izmed zelo uspešnih majhnih držav v Evropi. Prebivalci, ki sebe imenujejo Samarinci, imajo zelo visok življenjski standard in najbrž najvišjo pričakovano življenjsko dobo v Evropi. Glavne gospodarske dejavnosti v San Marinu so pridelava vina, sira, bančništvo ter izdelava znamk in kovancev. San Marino ima vrhunsko kuhinjo in nedvomno drži, da država, ki ima večplastno čokoladno torto za svojo najbolj znano slaščico, ne more biti slaba. Zanimivo je tudi, da država San Marino nima dolgov in da vsako leto posluje z dobičkom.

San Marino je velik 61 kvadratnih kilometrov. Najbližje letališče je Rimini, na obali Jadranskega morja, s katerim je San Marino povezan s številnimi avtobusi in železnico. V državi, ki leži v goratem območju Apeninskega polotoka in nima nobenih naravnih ravnin, živi 31 600 ljudi. Simbol San Marina so trije stolpi, ki bdijo nad državo in so upodobljeni v grbu na modro-beli državni zastavi. Trdnjave stojijo na gori Titano, najvišji je na nadmorski višini 749 metrov. Tri trdnjave, ki se imenujejo Guaita, Cesta in Montale, stojijo na robovih prepadnih vrhov gore.



Pogled s stolpa

San Marino je najstarejša republika na svetu in je bila ustanovljena leta 301. Po legendi naj bi jo ustanovil sveti Marino iz Raba. Svojo neodvisnost je država ohranila kljub Garibaldijevi združitvi celotne Italije ter interesom Napoleona, Mussolinija in Hitlerja.

San Marino je demokratična država, kjer volitve potekajo vsakih pet let. Ker nimajo premiera, kot ga poznamo v drugih državah, svetniki iz lastnih vrst vsakih šest mesecev (prvega aprila in prvega oktobra) izvolijo dva kapitana-regenta, ki vodita državo. Denarna valuta v San Marinu je evro, vendar pa država ni del Evropske unije. Imajo svojo kovnico evro kovancev, ki so tako kot znamke pri zbiralcih zelo iskani. San Marino je najmanjša članica Sveta Evrope in Organizacije združenih narodov.

Železniška proga

Benito Mussolini je nadvse želel povezati San Marino z najbližjo železniško postajo v Riminiju. 26. marca 1927 sta tako Italija in San Marino podpisala dogovor o gradnji proge, ki se je začela decembra naslednje leto. Dogovorjeno je bilo, da bo Italija financirala gradnjo proge, če San Marino vsaj deset let od dogovora ne bo začel z oddajanjem nacionalnega radia. Ker leži San Marino v goratem območju, so najprej predvidevali, da se bo železniška proga končala v kraju Serravalle, vendar pa so pozneje progo s številnimi zavoji in predori zgradili do glavnega mesta.

Progo so na zelo težavnem terenu, po osem ur na dan, gradili večinoma italijanski delavci iz Ferrare in regije Friuli ter tudi lokalni delavci. Dokončali in odprli so jo 12. junija 1932. Veljala je za zelo sodobno, bila je ozkotirna (950 milimetrov), s številnimi izogibalšči in postajami, vozno omrežje pa je bilo napa-

jano s 3000 volti enosmerne napetosti. Proga je bila dolga 32,4 kilometra, od tega je slabih dvajset kilometrov potekala po ozemlju San Marina. Večinoma je potekala po ravnem, nato pa se je pri kraju Dogana začela dvigovati s 67 metrov nadmorske višine na 642 metrov na postaji San Marino Citta. Potovanje od Riminija do San Marina je trajalo 53 minut, proga pa je bila speljana skozi 17 predorov in čez pet mostov.

Od glavne železniške postaje v Riminiju je proga potekala v ravni liniji in nato zavila proti zahodu do mejne železniške postaje Coriano Cerasolo. Delno je vodila po ozemlju San Marina, nato zavila nazaj na italijansko ozemlje in spet prečkala mejo v smeri proti mestu Dogana. Na ozemlju San Marina je bilo šest železniških postaj, Dogana, Serravalle, Domagnano Montelupo, Valdragone, Borgo Maggiore in San Marino Citta. Proga je imela precej ovinkov, med drugim je zavijala tudi v spirali v predoru in na skalnih policah nad strminami med postajama Dogana in Serravalle ter med postajama Borgo Maggiore in San Marino Citta.

Vozni park je bil pobarvan v modro in belo, ki sta nacionalni barvi San Marina. Spodnja polovica vagonov je bila pobarvana modro, zgornja pa belo, zaradi česar so vlak imenovali modro-beli vlak (Il Treno Bianco Azzurro).

Železnica je bila zelo prometna in je precej pripomogla k turističnemu razvoju San Marina, vse do druge svetovne vojne. Kljub temu, da je država, ki je imela takrat deset tisoč

prebivalcev, v vojni razglasila nevtralnost in je sprejela okrog sto tisoč beguncev, so jo vseeno napadli. Železniška proga je bila 26. junija 1944 zaradi močnega bombardiranja tako poškodovana, da jo je Società Veneto Emiliana, družba, ki je upravljala železniški promet, mesec pozneje zaprla.

V San Marinu je še vedno veliko sledi o železnici. Še vedno stojijo vse železniške postaje, razen dveh, Borgo Maggiore in San Marino Citta. Nedavno so odprli več predorov in preuredili dele proge v kolesarske in sprehajalne steze, pojavile pa so se tudi ideje o ponovnem odprtju dela železnice. San Marino ima presenetljivo veliko število ohranjenih železniških vozil, ki so se do danes ohranila predvsem zato, ker so med drugo svetovno vojno ostala zapuščena v predorih.

Vozni park

Izvirne motornike in vagona je izdelalo podjetje Carminati & Toselli, električne komponente pa podjetje TIBB (Technomasio Italiano Brown Boveri), oba iz Milana. Sodeč po oznakah izdelovalcev so bila ta železnika vozila izdelana leta 1932.

Motornika z oznakama AB01 in AB04 sta imela 11 sedežev prvega razreda in 28 sedežev tretjega razreda, toaletne prostore in poseben kupe za stražo. Vsak motornik je imel štiri motorje s skupno močjo 435 konjskih moči.

Motornik AB04 so leta 1980 razstavili in dele uporabili za motornik na železniški progi med Genovo in Cassello. AB02





so v 90. letih uničili požigalci, AB01 in AB03 pa sta bila skrita v predoru Montale in so ju izvlekli lansko leto.

Zadnji vlak, ki je vozil po San Marinu, je bil sestavljen iz motornika AB04, vagona AB51 z desetimi sedeži prvega razreda in 32 sedeži tretjega razreda ter iz vagona B71 z 48 sedeži tretjega razreda. Vlak je ostal zapuščen na železniški postaji Serravalle. Leta 1983 so vagon B71 restavriral in ga postavili pred turističnim uradom v mestu, leta 2000 pa so ga prestavili na viadukt Valdragone, kjer stoji še danes.

Po železniški tirih sta vozila tudi vagona z oznakama BD61 in BD62 z 32 sedeži tretjega razreda in velikim prostorom za stražo ali prtljago. Leta 1938 so tudi v ta prostor namestili sedeže in s tem povečali zmogljivost vagona na 48 sedežev. Oba vagona, ki ju bodo še obnovili, so prav tako našli v predoru Montale. Vagona B71 in B72 sta

imela vsak po 48 sedežev. B72 čaka na obnove, medtem ko ostankom vagona B71, ki je zdaj v mestu Serravalle, manjkajo kolesa in ga ne bodo mogli več obnoviti.

V predoru so našli tudi vagon z oznako AS81. To je vagon s kraljevim salonom, ki je bil opremljen s šestimi naslanjači in desetimi sedeži prvega razreda. S tem vagonom so se vozili vozil italijanski kralj in minister ter tudi kapitana regenta, ki sta vodila državo. V prvih letih druge svetovne vojne so ta vagon predelali v vagon z 32 sedeži tretjega razreda. Leta 1950 so nekatere naslanjače prestavili v vladno palačo v San Marinu in so še vedno v dobrem stanju. Tudi vagon s kraljevim salonom so našli zapuščen v predoru in čaka na restavriranje.

Dobro ohranjenih je tudi več dobrih vagonov, ki jih je izdelalo podjetje OMP (Officine Meccaniche Piacentino) iz Piacenze. Tu je vozilo še 8

pokritih vagonov z oznakami od Fc21 do Fc28. Vagon Fc23 zdaj vozi na progi Genova-Casella kot vagon za prevoz koles, Fc22 je skoraj popolnoma obnovljen v delavnici v kraju Galavotto, vsi drugi vagoni pa so še v San Marinu, trije na postaji Domagnano in trije na postaji Serravalle.

Vagoni z oznakami Lc41 do Lc45 so bili odprti vagoni z visokimi stranicami. Lc42 je bil med vojno uničen, dva stojita na postaji Domagnano, eden je v mestu Galavotto, en vagon pa delno obnovljen stoji v mestu Borgo Maggiore.

Vagoni z oznakami Pc61 do Pc65 so bili ploščati vagoni z nizkimi stranicami. Leta 1963 so dva predelali v posebne tovorne vagonne in jima k oznaki dodali črko b. Pcb63 in Pc65 so med vojno uničili, tovorni vagon, ki se je ohranil do danes, stoji delno obnovljen v Borgo Maggiore, preostali pa so v Galavottu.

Iz predora Montale so izvlekli tudi pet inženirskih vagonov, ki so jih delavci poganjali ročno.

Zanimanje za železnico je v San Marinu veliko. Ker je ohranjeno tako veliko število železniških vozil in jih tudi vztrajno obnavljajo, je končno prišel čas, ko je železnica v San Marinu ponovno oživela in naredila državo še bolj privlačno.

Združenje modro-belega vlaka (Associazione Treno Bianco Azzuro) se ukvarja z restavriranjem železniških vozil v San Marinu in ima odlično spletno stran, na kateri najdemo ogromno podatkov in fotografij izvornih vlakov. Stran obstaja samo v italijanščini in je vsekakor vredna ogleda. Najdemo jo na www.trenobiancoazzurro.org. Več o San Marinu pa si lahko preberete na strani www.visitsanmarino.com.

San Marino lahko ogromno ponudi, železnica in vlaki pa so nedvomno še dodatni dragulj v mozaiku ponudbe.

Ponovno odprtje železnice

Enaindvajsetega julija so v San Marinu uradno ponovno odprli železniško progo. Vozne vode so zamenjali s sodobnim voznim omrežjem, pri katerem



Uradna slovesnost ob odprtju proge (foto: Filippo Ricci)

so ohranili prvotne izolatorje in zmanjšali napajalno napetost s prvotne na 480 voltov. Ob zgodovinskem dogodku, ko je po letu 1944 v San Marinu prvič peljal vlak, se je zbralo več sto ljudi in celotna vlada San Marina. Obnovljeni motornik ima na obeh straneh znak, na katerem so upodobljeni trije stolpi San Marina. Znak so nedavno našli na vagonu s kraljevim salonom z oznako AS81. Drugi pantograf in nekateri notranji deli motornika še niso bili obnovljeni. Trenutno so v vagonu naslanjači iz vagona s kraljevim salonom z oznako AS81. Obnovljene izvorne sedeže bodo namestili v va-

gon AB03, naslanjače pa nazaj v kraljevi salonski vagon, ko bo ta dokončno restavriran.

Predele bodo v obnovljenih vagonih lahko vozili potnike,

morajo oblasti v San Marinu pridobiti še varnostne certifikate, kar pa bo glede na hitrost, s katero uraduje vlada v tej državi, trajalo še dolgo časa.



Ponovno odprtje proge (foto: Filippo Ricci)

Slovenija in tehnična dediščina

Slovenija je skozi vso svojo zgodovino hitro sledila tehničnemu napredku v Evropi. Tehnične novosti je uvajala največ nekaj let za državami, ki so bile takrat (in so še danes) tehnične velesile – ne glede na svojo majhnost, navidezno ruralnost in skozi velik del zgodovine tudi politično odvisnost. V Sloveniji so bile uporabljane nekatere najnaprednejše tehnologije svojega časa in Slovenija je dala Evropi lepo število inovatorjev, izumiteljev in mecenov, ki so soustvarili evropsko tehnično dediščino. Objekti, v katerih so se odvijale majhne ali pa malo večje tehnične revolucije, so povsod okoli nas. Mimo njih se sprehajamo, jih uporabljamo v prvotni ali spremenjeni funkciji, le redko pa pomislimo na vsebino, ki jo nosijo.

O fotografijah

Pričujoče podobe so del najnovejše serije, ki jo je avtor pripravil prav za to razstavo. Dvajset fotografij formata 120 x 150 cm je bilo junija

postavljenih na ogled na Krakovskem nasipu v Ljubljani.

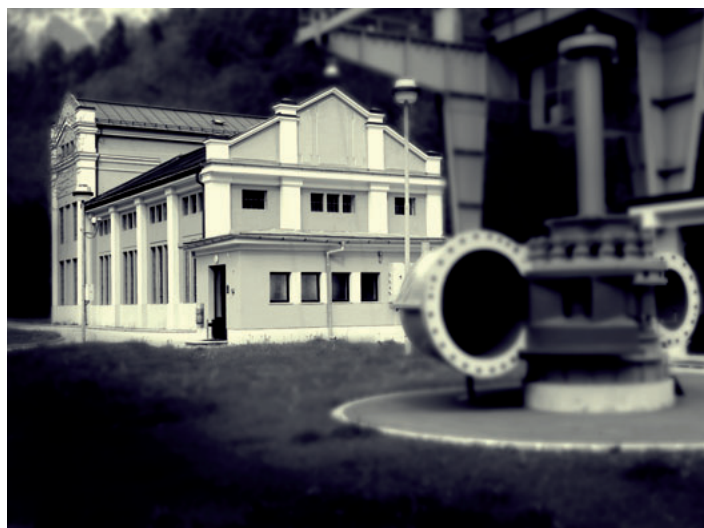
O avtorju

Antonio Živkovič sodeluje s Slovenskimi železnicami, kot zunanji sodelavec, že dvajset let. V tem času je posnel več kakor 150 naslovnice za revijo Nova proga, v zadnjih letih fotografira tudi portrete v rubriki Intervju. Poleg tega smo v vseh letih sodelovanja ogromno njegovih fotografij uporabili še v številne druge namene, na primer za letna poročila, vozne rede, oglase ...

Antonio Živkovič razstavlja od leta 1989. S sedemnajstimi cikli je postavil 33 samostojnih fotografskih razstav, ter sodeloval na več kakor 50 skupinskih razstavah v likovnih razstaviščih doma in v tujini. Njegova dela se nahajajo v številnih javnih in zasebnih zbirkah. Leta 2008 je prejel nagrado Cultural City Network Graz v obliki tritedenske rezidence v Gradcu, kjer je imel tudi pregledno samostojno fotografsko razstavo.



Hidroelektrarna Fužine



Hidroelektrarna Završnica



Jeklarna Jesenice



Delamaris Izola



Klavnice Ljubljana



Kolinska Ljubljana



Mestna elektrarna Ljubljana



Vodarna Kleče



Plavž Železniki



Železniška rotonda Ljubljana



Skladišče soli Portorož



Železniška postaja Ljubljana

Kolesarski izlet strojevodij območnih odborov Ljubljana, Divača in Zidani Most

Mistična Dolenjska 2012

Že ko smo s kolegi končali prvi krog kolesarskega raziskovanja naše lepe deželice, nam je bilo jasno, da ne bomo ostali pri tem. Takrat sem dejal – krog je sklenjen! Zvenelo je skrivnostno in na trenutke magično. Ker pa je vsak konec hkrati povod za nov začetek, smo strojevodje iz območnih enot (OO) Ljubljana, Divača in Zidani Most spet v novem ciklusu osvajanja Slovenije. Današnji del kroga – deželica sonca in grozdja – Dolenjska. Običajno so reportaže z izletov in potovanja polne številnih podatkov, ki jih razume samo tisti, ki jih je zapisal, ali pa še ta ne. In tako n-krat vidite eno in isto zgradbo, poslušate kritiko ene in iste gostilne (kot da drugih ni, »buh aleluja!«) in tako naprej. Naj bo današnja reportaža malo drugačna. Če je bil naš prvi krog magičen, naj bo magično tudi ustvarjanje novega kroga. Na naši poti bomo spoznali kraje in ljudi, ki imajo v sebi nekaj skrivnostnega, nekaj več kot samo zgodovinska dejstva. In to bomo delili z vami. Vklomite domišljijo ...

Prvo in edino pravilo naših izletov je – **Kdor zna poslušati, ta razume. Kdor zna gledati,**

ta spozna. Kdor zna okusiti, ta spoštuje.

Ekspedicijo smo začeli v Trebnjem. Da se ne bi kdo spotikal v magičnost tega kraja, prosim lepo. Od Trebnjega do romantičnih vinogradov in zidanic je samo korak. Upošteva tretji del našega pravila, je Trebnje zaradi bližine vinskih goric magično!

Pot nas je vodila naprej, dogodivščinam in izzivom naproti. Ne ravno v Rim, temveč skozi dva zelo »nevarna« kraja, Mišji Dol in Mačji Dol. Zakaj se tako imenujeta, ne vem. Verjetno so v prvem miši, v drugem mačke, pa se ne morejo med seboj ... Ko smo prehodili ta »nevarna« območja, smo se vzpeli na Primskovo, ki je čudovit kraj na vrhu griča z božanskim razgledom. Na vrhu lahko poseliš pod mogočno lipo, ki dela družbo Marijini cerkvi, v kateri je služboval župnik Jurij Humar, med ljudmi bolj poznan kot Cudodelnik iz Primskovega.

Jurij Humar je bil izobražen človek, ki se je poleg uradne znanosti srečeval tudi z znanjem onkraj uradno priznanih doktrin. Zgodovinski viri, predvsem pa ljudsko izročilo, znata povedati, da je bil Jurij Humar



zelo uspešen zdravilec, ki je ozdravil marsikatero tegobo in dal kar nekaj duhovitih lekcij nejevernim Tomažem, ki so ga preizkušali, rad pa si je sposodil tudi takratne uradnike, davkarja mu je še posebej »dišala«. Ne bo vam žal, če si boste o njem prebrali kakšno knjigo.

Ljudje še danes radi poromajo na njegov grob, ki je ob cerkvenem zidu, saj naj bi se tam zgodilo že kar nekaj čudežnih ozdravitev. Če stojite ob grobu, v telesu začutite »mrvljinice«, ki se sprehajajo skozi vas. To sva s kolegom preizkusila in drži kot pribito. Kaj točno se je dogajalo, nama ni bilo povsem jasno, sva se pa preostanek dne-

va zelo dobro počutila. Mnenje prepuščam vam, cenjeni bralci.

Po postanku in krajšem okrepčilu v senci prej omenjene lipe so nas pedala gnala naprej, proti gradu Bogenšperk, v originalu Wagensberg, ki je nastal iz gradu Lichtenberg. Grad je zamenjal malo morje lastnikov, sorodnikov, nesorodnikov, lastnikov kar tako, in je zato tipični slovenski grad. Samskim bi priporočil, da se ga ogibajo v velikem loku, saj so tam že marsikoga »okrasili« s prstanom!

O gradu lahko dobite v knjigah in v internetu za en ocean podatkov, mi pa se bomo za trenutek ustavili pri današnji drugi mistični osebi, našem gostitelju





Janezu Vajkardu Valvasorju, v katerega dom smo prikolesarili. Poznamo ga vsi, vsi smo zanj tudi slišali, verjetno pa je najbolj znano njegovo delo Slava Vojvodine Kranjske. V njej med drugim izveste tudi to, da se je ukvarjal z ezoteriko. V enem od poglavij je opisal tehniko hoje po vodi. Tega fenomena se je naučil od nekega Holandca, ki je kot vojak služil v Gradcu. Kako gre vsa stvar, preberite sami. Da ne bom jaz kriv, če boste potem mokri ... Naša ekspedicija se podviga ni lotila, ker v bližini ni jezera, konec koncev pa smo bili na kolesarjenju, in ne na plavanju. Morda kdaj drugič, danes pa moramo nadaljevati razisko-

vanje. Od gradu v dolino, pa desno ob reki Sopotu naprej k naslednjemu cilju.

Po krajšem vzponu, pri katerem nas je spremljala manjša ploha, smo osvojili Zaplaz, hrib severovzhodno od Čateža. Moram povedati, da je bila večina našega moštva (z izjemo dolenjskih predstavnikov) prvič tukaj, čeprav sam Zaplaz gledam direktno iz vinograda (no, nekaj zračne črte in dolinic je vmes). Kdo ve, morda mi trta prav zato lepo uspeva, saj je Zaplaz zelo znana romarska pot, kjer so lepo obnovili cerkev in uredili vso potrebno infrastrukturo za obiskovalce. Notranjost cerkve je fantastična, posebej izstopa-

jo čudoviti vitraži ob straneh, ki delujejo fascinantno, saj so polni svetlobe in energije. V bližini romarskega kraja je zelo znan Marijin studenec, ki ga ljudje imenujejo »žegnani« studenec, iz katerega naj bi tekla zelo zdravilna voda. Menda pomaga pri očesnih boleznih. Ker smo bili v skupini sami »profesionalci«, kar se zdravstvene skupine tiče, smo studenec izpustili in raje uživali v prečudovitem razgledu. Vidi se »ohoho« naokrog, resnično fantastično.

Seveda je bilo treba doseči tudi končno točko poti, zato smo družno krenili v napad na zadnji del etape. Pot skozi idilične dolenjske vasi, mimo prijaznih ljudi, starih kmetij je bila preprosto pomirjujoča, mistična, skratka, užitek za dušo in srce. In enkrat za spremembo razumu nismo dovolili, da bi imel glavno besedo. Ta dan je govorilo življenje. Pravijo, da tisti, ki išče cilj, ostane prazen, ko ga najde, tisti pa, ki najde pot, bo vedno poln idej in doživetij. In naša mala skupina vedno najde pot. Zato so naše poti vedno veliko doživetje. Morda se nam pridružite na naslednjem odkrivanju skrivnosti Slovenije, vaške situle (Vače pri Litiji), ge-

ometričnega središča Slovenije GEOSS (slikovita vasica Slivna), ostankov prisotnosti skrivnostnih Kelto, Zasavske svete gore ... Odločitev je vaša. Pot kliče ...

Kot vidite, mističnost lahko najdemo na vsakem koraku, le srce moramo odpreti. Ker pa vsak tak proces zahteva »prijemljivec«, je naša raziskovalna ekspedicija ta čudoviti dan končala v čudoviti zidanci, sredi čudovitih vinogradov, s kozarcem čudovite kapljice v roki, sredi malo manj čudovite nevihte, zato pa s čudovito, »fletno« in zelo simpatično gostiteljico, s kampiranjem poleg romantičnega jezera ob veselem oglašanju gozdnih kosmatincev in regljanju žab ... Skratka, kaj več bi še lahko zahtevali. Lepota in mističnost nas spremljata na vsakem koraku, ob vsakem vrtljaju kolesa. To dela življenje lepo. Zato si recimo carpe diem in se zavihtimo na kolo!

Za bralce, v imenu strojevodij Ljubljane, Divače in Zidanege Mosta, ki so vrteli pedala (vključno z dvema spremljevalcema), iz čudovite in mistične Dolenjske poročam...

Robert Zakrajšek





Koncert ob 110-letnici Godbe Slovenskih železnic Zidani Most

V okviru dogodkov ob 110-letnici delovanja železničarske godbe v Zidanem Mostu so godbenice in godbeniki priredili poletni koncert. Pod lipo pri muzejski lokomotivi smo na sončno nedeljsko dopoldne lahko slišali širok izbor skladb. Iz zelenice ob zidanmoških železniških tirih so odmevale koračnice in domoljubne pesmi ter tudi sodobnejše melodije, kot je na primer mogočna Ameriška trilogija. Dirigent Franci Lipovšek je z izbranimi skladbami ustvaril odličen preplet med glasbeno preteklostjo in sedanostjo in med drugim izpostavil tudi tradicionalne slovenske motive, kot je na primer trkajoči zvok klopotca v skladbi Na sejmu.

Prepletanje bogate zgodovine z mladostjo pa se v godbi kaže tako v energiji, ki jo oddajajo glasbeniki, kot tudi pri samem pogledu nanje, saj je zdaj povprečna starost godbenikov in godbenic 23 let.

Koncerta so se udeležili tudi nekdanji dirigent godbe Ivo Gulič in dva nekdanja predsednika godbe, Igor Štern in Jože Kočevar. Številni zbrani, med drugimi tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, so bili nad koncertom in izvedbo skladb navdušeni.

Janez Krivec



(Avtor fotografij: Miško Kranjec)



Na borovniški železniški postaji gledališka predstava Kovček

V začetku prejšnjega meseca je železniška postaja Borovnica gostila prvo ulično gledališče v borovniški kotlini. Na železniški postaji se je odvijala predstava Kovček, ki je nastala po literarni predlogi Vladimira Pavšiča – Mateja Bora, Atomski vek.

Baladni cikel, v katerem avtor izpoveduje strah, brezup in žalost, je napisal v obdobju

naraščajoče hladne vojne med svetovnimi velesilama. Poleg strahu pred uničenjem sveta z atomskim orožjem je danes, več kakor petdeset let pozneje, zelo aktualen problem sodobne civilizacije tudi uničevanje narave. Igralca sta v vlogi bosonogih popotnikov prehodila štirinajst postaj, kar spominja na križev pot. Pot, na kateri se



(Avtor fotografij: Jože Pristavec)

srečujeta z grozo atomskega stoletja, prikazuje stanje v razčlovečenem svetu, pomanjkanje tankočutnosti, občutljivosti, srčnosti, čustev, preprostih radosti in spoštovanja narave.

Borovnica je na poletno soboto doživela zanimivo, edinstveno predstavo Kovček, saj sta dramska igralca Suzana Grau in Gašper Jarni na prireditveni prostor pripotovala s potniškim vlakom. Tudi glasbeniki, promentnik, postrešček in gledalci, ki so ju pričakali na peronu, so postali del predstave.

Poroka v Železniškem muzeju

V Železniškem muzeju smo gostili že vse mogoče prireditve, tako slovesnega dogodka pa vendar še ne. V soboto, 21. julija, sta se namreč med starimi lokomotivami poročila Domen Šeruga in Nicole Meller. Navdušeni smo bili nad tem, da sta za svojo življenjsko prelomnico izbrala prav nas, saj je to zgovoren dokaz, koliko železnica nekaterim pomeni. Domen je član ŽKUD Tine Rožanc, ki ima svoj sedež na območju nekdanje kurilnice Šiška, v neposredni bližini muzeja. Nicole, Škotinja, pa ima to v družini: njen oče je upokojeni strojevodja. Treba pa je povedati, da so bile priprave na moč temeljite, saj so uradniki iz matičnega urada ob prvem

ogledu lokacije postavili nekaj dovolj zahtevnih pogojev. Med drugim je bilo treba poskrbeti za navzočnost uradnega tolmača. Vsi pogoji so bili izpolnjeni, vse težave premagane, in ob zadnjem pregledu so kontrolorji zadovoljno kimali z glavo. Nam pa je bilo še posebno ljubo, da je Škotinja Nicole povabila na poroko poleg družine tudi svoje prijatelje, tako da je bila britanska delegacija kar močna. Torej nam je zelo zaupala, saj bi morebitni spodrsrljaj pustil madež za vse življenje. Vendar je vse potekalo gladko in kljub dežju je bil celotni vtis zelo dober. Ganljiv!

Mladen Bogić



Poroka Domna Šeruge in Nicole Meller (foto: Mladen Bogić)

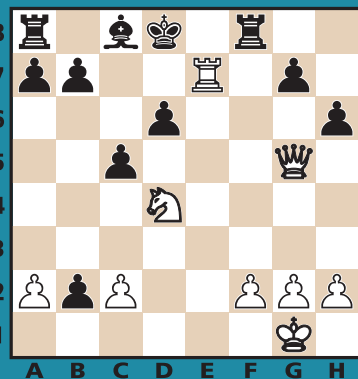
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 49

Črni je samo potezo stran, da spet pridobi kraljico. Vendar je na potezi beli, ki črnega lahko matira v treh potezah.

Sokolov : Rushnikov (1967)

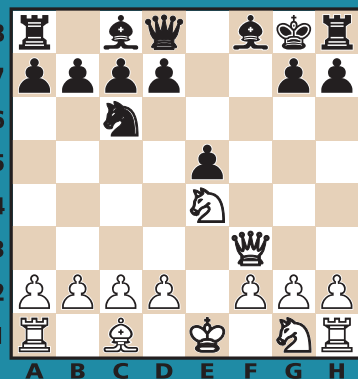


Rešitev:
Rxb7+ hxg5, 2. Nc6+ Ke8, 3. Re7#

Primer 50

Beli gleda proti f7. Kakšen je najboljši način za napad?

Imbish : B. Hering (1899)



Rešitev:
1. Ng5 (1. Nd? Qf6 2. Qd+ Qe6) (1-0)

Šahovski dvoboj Hoffmann : SŽ-VIT

Dolgoletno sodelovanje med podjetjem Hoffmann Elektrokohle iz avstrijskega mesta Steeg in Slovenskimi železnicami je »pognalo korenine« tudi na športnem oziroma šahovskem področju. Podjetje Hoffmann je namreč za SŽ eden od pomembnejših dobaviteljev oglenih ščetk za kolektorske stroje in oglenih drsalk za odjemnike toka. Še posebej intenzivno poteka sodelovanje z vzdrževalci vozil, ki smo združeni v novoustanovljenem podjetju SŽ-VIT, d. o. o. Ob

pogostih strokovnih debatah pa smo kaj hitro ugotovili, da imamo vsi še eno skupno strast oziroma ljubezen, to je šah.

Prvič smo se srečali 20. julija letos v idiličnem mestecu Bad Goisern in se dogovorili vsaj še za povratni dvoboj. Za ekipo Hoffmanna so igrali: Norbert Schmarancer, Josef Wallmann, Clemens Loidl, Andreas Perstl, Siegfried Voglmayr in Hans Reisner, vodja ekipe pa je bil Klaus Scheutz. Ekipo SŽ-VIT pa smo zastopali: Nenad Đekano-

vič, Mihajlo Vojin, Jože Brežan, Ivan Koderman, Branko Ivelja in Boško Čičić. Srečanje je vseskozi pozorno spremljal tudi predstavnik podjetja Hoffmann za Slovenijo, Roman Tomat.

Dvoboj »vsak z vsakim«, ob tempu igranja dvakrat 15 minut, je potekal nadvse športno in borbeno, končni rezultat, ki pa tokrat ni bil najpomembnejši, pa je bil 27 proti 9 v prid SŽ-VIT.

Jože Brežan
Predsednik Šahovskega društva Železničar



Dvoboj Hoffmann : SŽ VIT

Sudoku

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

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



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.



V Deželi orlov, kakor rečejo Albanci svoji domovini, imajo železnico očitno močno v čislih, saj so ob 42-letnici izdali poseben spominski kovanec za 50 lekov kar v velikosti manjšega krožnička servisa za kavo. V premeru meri 65 mm in v debelino 6 mm. Pri tem nekoliko preseneča letnica 1946, saj je bila proga Drač–Peqin (etapa proge Drač–Elbasan), prva proga v Albaniji, z izdatno pomočjo Jugoslavije odprta šele 7. 11. 1947. Seveda so nameravali zgraditi tudi progo Drač–Tirana (kar so predvideli ob svoji okupaciji leta 1939 že Italijani, pa potem zaradi vojne ni prišlo do gradnje), po sporu z Informbirojem leta 1948 pa je bilo kajpak konec jugoslovanskega sodelovanja. Najbrž so Albanci želeli označiti začetek gradnje. Tudi letnica 1988 preseneča, saj ne vemo za noben pomembnejši dogodek tam – zadnji dosežek je bila povezava albanskih železnic s svetom, namreč proga Skadar–Titograd (Podgorica), ki je bila na albanski strani dograjena 11. januarja 1985, na jugoslovanski pa malo pozneje, tako da je promet stekel šele 6. avgusta 1986. Treba pa je priznati, da ima kovanec za ljubitelje železnic in numizmatike določeno karizmo, saj je upodobljeni predor »pravi« – luknja sega skozi kovanec od prednje do zadnje strani. Medtem ko je parna lokomotiva nekoliko nenavadna in ni podobna nobeni od tistih, ki so kdaj vozile na albanskih progah, pa je dizelka »prava« – gre za najboljši izvozni artikel češkoslovaške industrije na tem področju – za imenitno šestosno dizelelektrično vrsto T 669.1, izdelek tovarne ČKD, ki jih je Albaniji v letih 1987–89 dobavila kar 61. Po svojih zmogljivostih več kot ustrezajo vsem 450 kilometrom albanskih prog.