

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

**ŽELEZNICE V EVROPI
VSAKO LETO PREPELJEJO
1,6 MILIJARDE TON TOVORA IN
7,1 MILIJARDE POTNIKOV**

**Drugi tir: Glavna dela že v prihodnjih mesecih
Lokomotive Effishunter 1000 začenjajo delo v Kopru
Prvi pregled novega vlaka Stadler DMG 610
EKSKLUZIVNI intervju s Primožem Rogličem**



Prvi pregled potniške garniture 610 001
v vzdrževalnem centru SŽ-VIT v Ljubljani.
Foto: Miško Kranjec

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, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemaajo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 19. 3. 2021



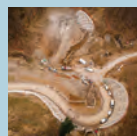
1
Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik



Aktualno

Razvoj evropskega železniškega trga

2



Aktualno

Drugi tir: Glavna dela se začenejo v prihodnjih mesecih

6



Aktualno

Lokomotive Effishunter 1000 začenejo delo v Kopru

8



Fotoreportaža

Prvi pregled novega vlaka Stadler DMG 610

14



Kadri

Kadrovska struktura evropskega železniškega sektorja

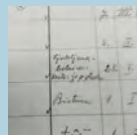
18



Zanimivosti

Mar je železnica lahko poetična?

26



Zanimivosti

V oklepaju piše: rojen na vlaku

29

Sodobni logistični sistemi so celovito povezani z družbo, v kateri uspejajo oziroma poslujejo in iz katere porabljajo vire za svojo rast in razvoj. Ti sistemi imajo čedalje bolj pomembno vlogo v sodobni družbi. Kar se v zadnjih letih še dodatno spreminja, z digitalizacijo, informatizacijo in povečevanjem skrbi za okolje, pa je to, da se logistični sistemi še bolj približujejo posameznikom, nam potnikom in drugim, ki z njimi poslujemo ali kako drugače sodelujemo. Vezi med okoljevarstvom, kulturo, športom in profesionalno vlogo železniških podjetij se krepijo in ustvarjajo poslovno-zasebne ekosisteme, ki jih vodita odgovornost in zaupanje. Uspešna podjetja, ki lahko podpirajo tudi druge družbene dejavnosti, zunaj njihovih ozko definiranih specialnosti, krepijo družbo, ta pa nato krepi podjetje. Cikel je tako sklenjen in zastavljen odličen načrt za razvoj takšnega hibridnega sistema. Kako uspešni smo v tem pogledu na Slovenskih železnicah, je mogoče opazovati po intenzivnosti naših stikov z drugimi organizacijami in naraščajočim številom tistih, ki jih lahko pri njihovih prizadevanjih podpremo.

Poudarku na tesnem sodelovanju s širšim okoljem namenjajo veliko pozornosti tudi druga uspešna evropska železniška podjetja. Februarско revijo začenejamo s pregledom razvoja železniškega sektorja od leta 2015 naprej. Poleg impresivnih okoljevarstvenih prednosti, ki jih ponujajo železnice na našem kontinentu – porabijo denimo le dva odstotka vse energije, ki jo v Evropi porabi promet – pa imajo tudi nadvse pomembno povezovalno vlogo. Od leta 2015 imamo v Evropi 1300 kilometrov več hitrih prog, nenehno se povečujeta obsega železniškega potniškega in tovornega prometa, občutno se povečujejo investicije v železniško infrastrukturo na državnih ravneh in po vsej Evropski uniji. O navdušujočem potencialu železnic pa govori tudi njihov izjemni pomen pri ekonomski in družbeni koheziji Evropske unije. Železniški sektor namreč neposredno zaposluje skoraj milijon Evropejk in Evropejcev.

Vrnimo se v Slovenijo, na teren, k številnim projektom, ki jih železnice vsak dan uresničujemo in bodo čez nekaj let postali del svetle statistike železniškega sektorja. Po uspešnih testiranjih in pridobitvi vseh dovoljenj so začele voziti nove premikalne lokomotive, ki jih je lani prevzelo podjetje SŽ-Tovorni promet. V Kopru sta konec februarja vozili že dve novi premikalki, v naslednjih mesecih pa bosta začeli še drugi dve. Tovorni promet letos čakajo zgodovinske spremembe, o katerih bomo več pisali v prihodnji izdaji revije, tokrat pa se posvečamo pregledu in primerjavi premikalnih lokomotiv, ki so v uporabi na naših tirih. Kot smo ugotovili, je najstarejša premikalna lokomotiva, ki je z novim motorjem še v uporabi, znameniti jembah, ki vozi v Novem mestu.

Po vsem našem železniškem omrežju zdaj že redno srečujemo nove potniške vlake. Februarja pa so prvič opravili redni preventivni pregled. V nekaj dneh se je vseh pet dizelskih garnitur zvrstilo v delavnicah vzdrževalnega centra SŽ-VIT v Ljubljani. Naši vzdrževalci so tokrat pri pregledu sodelovali s predstavniki podjetja Stadler in drugimi zunanji strokovnjaki. O prvem pregledu garniture 610 001, ki smo jo prvo prejeli v Slovenijo, smo pripravili fotoreportažo ter dva podrobna članka.

Kot dobro vemo, podjetja v skupini SŽ že več let neposredno podpirajo slovenski šport in najboljšim športnikom pomagajo dosegati vrhunške rezultate. Zaradi koronavirusa so bile na letos prestavljene olimpijske igre, in SŽ so tako v vlogi neposrednih podpornikov naših največjih športnih ambasadorjev v svetu – olimpijcev. Med njimi je tudi najboljši kolesar sveta in športnik leta 2020 Primož Roglič. Z njim smo se pogovorili med višinskimi pripravami na Tenerifih. Govorili smo o treningih, načrtih, vožnji z vlakom od Zagorja do Ljubljane in marsičem drugem. Kot boste lahko prebrali, nas je pozval, naj bomo v letošnji sezoni posebej pozorni na vse Slovence. In ko smo mu, kot enemu najuspešnejših slovenskih športnikov, na začetku intervjuja zaželeli čim več osvojenih lovorik, pa je prizemljeno in skromno dejal: »Najbolj si želim zdravja!«

Spoštovani bralci, veliko zdravja želim tudi vam! In prijetno branje!

Razvoj evropskega železniškega trga

Januarja letos je Evropska komisija objavila sedmo poročilo o spremljanju razvoja železniškega trga, ki ga vsaki dve leti pripravljajo za Evropski parlament in Evropski svet. Poročilo vsebuje pregled razmer in razvoja na železniškem trgu v Evropi do konca leta 2018, ne vsebuje pa informacij o učinkih pandemije Covid-19 na železniški sektor.

V Evropi je zaposlenih več kot 916 000 železničarjev

Železniški sektor izjemno pomembno prispeva k ekonomski in socialni koheziji Evropske



Železniški sektor v Evropi zaposluje 916 000 ljudi.

unije, saj neposredno zaposluje več kot 916 000 ljudi. Vlaki v Evropi prepeljejo približno 1,6 milijarde ton tovora ter 7,1 milijarde potnikov vsako leto.

Povečevanje uporabe železnic je ključno za prizadevanja po bolj trajnostnem prometu in ima znatne pozitivne učinke na zmanjševanje onesnaževanja

in učinkovitejšo rabo energije. Analize pa kažejo tudi to, da se v zadnjih letih povečuje povpraševanje po trajnostnih oblikah prevoza.

Železnice v Evropi še ne izrabljajo vseh svojih možnosti

V zadnjih letih se v Evropi povečujeta tako število potnikov v železniškem prometu kot količina prepeljanega tovora. Število potnikov se povečuje konstantno, medtem ko je pri količini prepeljanega tovora več nihanj in je povečevanje bolj neenakomerno. Poročilo o razvoju



ŽELEZNICA – trajnostna oblika prevoza

Železnice ključno prispevajo k podnebni nevtralnosti do leta 2050

Emisije toplogrednih plinov po obliki prevoza

EU27 (2018)

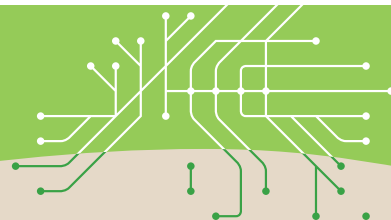
- Železniški promet
- Vodni promet
- Zračni promet
- Cestni promet
- Druge oblike



Železniški promet porabi 1,9 % energije, ki jo v EU porabi promet
EU27 (2018)



ŽELEZNICA – Povezuje ljudi in podjetja



Skupna dolžina železniškega omrežja: 201 000 km EU27 (2018)

Okrog

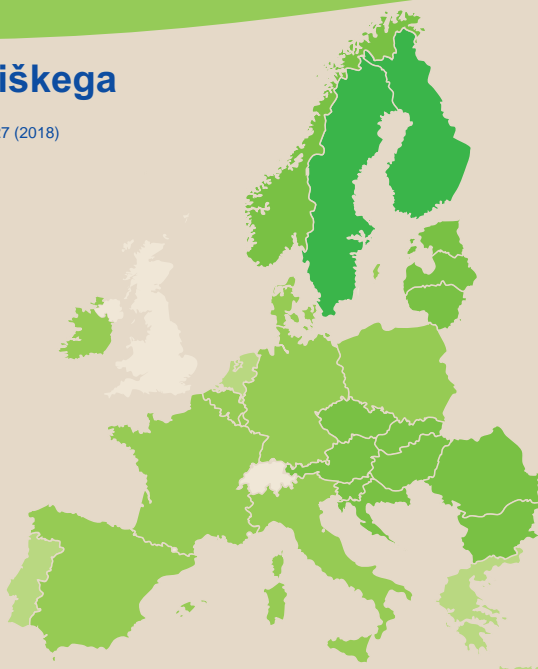
75 %

vseh vlakovnih kilometrov opravijo električni vlaki

9169 km

Železniško omrežje za visoke hitrosti do konca 2019

+1300 km (+17%) med 2015 in 2019



Povprečna razdalja med železniškimi postajami v EU27 (2018) je **6,9 km**

Dolžina železniškega omrežja na milijon prebivalcev (2018)

- Več kot 1000 km
- Od 500 do 1000 km
- Od 250 do 500 km
- Pod 250 km



Železnice v Evropi prepeljejo na leto **7,1 milijarde potnikov.**



Železnice v Evropi prepeljejo na leto **1,6 milijarde ton tovora.**



Železniškega trga kaže na pozitiven razvoj evropskih železnic, vendar pa je videti, da železnica še ne izkorišča vseh svojih možnosti in ima veliko priložnosti za razvoj.

V poročilu Evropske komisije je zato med drugim poudarjeno, da mora železniški prevoz

postati bolj točen in zanesljiv v primerjavi z drugimi oblikami prevoza, poleg tega pa morajo železnice več pozornosti posvetiti potnikom in drugim strankam ter bolj izkoristiti potencialne inovacij. Železniški prevoz mora postati bolj učinkovit in cenejši.

Ključne ugotovitve poročila

Ključne ugotovitve in trendi od 2015 do 2018 v 27 državah Evropske unije. Izjema pri podatkih je le dolžina prog za visoke hitrosti, pri kateri primerjamo leti 2015 in 2019.

- Skupna dolžina železniškega omrežja EU27 je bila leta 2018 okrog 201 000 kilometrov prog (0,4 % manj kot leta 2015). Približno 56 % omrežja je bilo elektrificiranega, kar je v primerjavi z letom 2015 za 855 kilometrov več (+ 1,2 %).
- Omrežje EU za visoke hitrosti se je konec leta 2019 raztezalo na 9100 kilometrih in se je v primerjavi z letom 2015 povečalo za 17 %.
- Modalni delež železnice v kopenskem prometu se je povečal s 7,6 % na 7,8 % pri potniškem prometu in zmanjšal z 18,8 % na 18,7 % pri tovornem prometu.
- Železniški potniški promet se je na leto povečeval za 2,5 %, železniški tovorni promet pa za 4,1 %.
- Skupna dolžina prog, ki so bile razglašene za preobremenjene, se je več kot podvojila.
- Skupni izdatki za železniško infrastrukturo EU27 so bili leta 2018 38,7 milijarde EUR, medtem ko so bili leta 2015 najvišji, in sicer 39,1 milijarde EUR. Skupni stroški za vzdrževanje in obnovo so bili 20,6 milijarde EUR.



Omrežje EU za visoke hitrosti se je konec leta 2019 raztezalo na **9100 kilometrih** in se je v primerjavi z letom 2015 povečalo za **17 %**.

- Leta 2018 so železnice prispevale zgolj 0,4 % emisij toplogrednih plinov in CO₂ iz prometa ter 2 % porabljene energije v prometu.
- Povprečni tržni delež konkurentov nacionalnim železniškim podjetjem je leta 2018 obsegal:



Leta 2018 so železnice prispevale zgolj **0,4 %** emisij toplogrednih plinov in CO₂ iz prometa ter **2 %** porabljene energije v prometu.



Skupni izdatki za železniško infrastrukturo EU27 so bili leta 2018 **38,7 milijarde EUR**, medtem ko so bili leta 2015 najvišji, in sicer **39,1 milijarde EUR**. Skupni stroški za vzdrževanje in obnovo so bili 20,6 milijarde EUR.

Povprečni tržni delež konkurentov nacionalnim železniškim podjetjem je leta 2018 obsegal:

v tovornem prometu (povečanje za 8 odstotnih točk)

42%

v potniškem prometu (povečanje za 2 odstotni točki)

10%

pri opravljanju storitev OGJS v potniškem prometu (zmanjšanje za 0,5 odstotne točke)

16,2%

- 42 % v tovornem prometu (povečanje za 8 odstotnih točk)
- 10 % v potniškem prometu (povečanje za 2 odstotni točki)
- 16,2 % pri opravljanju storitev OGJS v potniškem prometu (zmanjšanje za 0,5 odstotne točke)

potovanje z avtomobilom skoraj 50-krat bolj tvegano kot potovanje z vlakom.

- Konec leta 2018 je bilo v železniškem sektorju zaposlenih nekaj več kot 916.000 oseb, od tega približno 527.000 pri prevoznikih in 389.000 pri upravljavcih infrastrukture.

- Železnica ostaja ena najvarnejših oblik prevoza, saj je

Evropska komisija



Železnica ostaja ena najvarnejših oblik prevoza, saj je potovanje z avtomobilom skoraj **50-krat** bolj tvegano kot potovanje z vlakom.



Ključna sporočila evropskega leta železnic

Leto 2021 bo na ravni Evropske unije minilo v luči evropskega leta železnic, katerega namen je osvetliti številne prednosti železnice in nadalje spodbujati potrebne reforme ter naložbe tako, da železniški promet postane prva izbira evropskih državljanov in podjetij. Deležniki iz železniškega sektorja imajo tako priložnost za oglaševanje železniškega prometa kot privlačnega, trajnostnega, inovativnega in varnega načina za potovanje po Evropi ter njegove večje vloge v političnem prostoru EU. Promocijske dejavnosti bodo potekale na raznovrstnih dogodkih in v okviru različnih komunikacijskih kampanj ter na vseh ravneh in po vsej EU, ciljna publika pa so državljani – zlasti mladi-, podjetja in državni organi.

Pobudo evropskega leta železnic koordinira generalni direktorat Evropske komisije za promet in mobilnost DG MOVE, za organizacijo udeležbe na nacionalni ravni pa so odgovorne države članice. Evropska komisija se tako povezuje z državami članicami, deležniki iz železniškega sektorja in drugimi zainteresiranimi stranmi tako na ravni EU kot nacionalnih ravneh.

Skupnost CER, predstavnik železniškega sektorja

Skupnost evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER) je panožno združenje s sedežem v Bruslju, ki zastopa železniški sektor v odnosu do institucij EU. Evropsko leto železnic je za skupnost CER poseben izziv, saj prevzema vlogo krovnega železniškega združenja in glavnega glasnika interesov železniških podjetij. Z zavedanjem, da je vredno izkoristiti multiplikativne učinke, ki jih prinaša evropsko leto železnic, tesno sodeluje z Evropsko komisijo, drugimi železniškimi

interesnimi skupinami, pa tudi poslanci Evropskega parlamenta, svojim članicam pa daje podporo pri doseganju večje prepoznavnosti njihovih dejavnosti, iskanju potencialnih partnerjev in izbiri tem, ki so povezane z EU.

CER Message House

Za komuniciranje v evropskem letu železnic je skupnost CER med drugim pripravila referenčni pripomoček *CER Message House*, namenjen komunikacijski podpori. Z njim bodo članice skupnosti CER lažje prepoznale in ozavestile vizijo sektorja za železniški promet. Gre za pripomoček, ki omogoča lažji in hitrejši pregled nad ključnimi sporočili, ki jih želi poudariti skupnost CER. Na tej podlagi naj bi se pripravljala nadaljnja komunikacijska gradiva, ki bodo udarno in dosledno širila ključno sporočilo evropskega leta železnic po Evropi. Dejavnosti skupnosti CER v povezavi z evropskim letom železnic med drugim temeljijo na predlogih evropskih organov in institucij, kot je denimo Evropski ekonomsko-socialni odbor, ki deluje kot svetovalno telo EU.

Cilj usklajenih komunikacijskih kampanj v evropskem letu železnic je, da se Evropsko unijo, države članice, lokalne in regionalne oblasti, socialne partnerje in tržne sile spodbudi k povečanju deleža železnice v mobilnost potnikov in blaga, za kar jim je železnico treba približati kot trajnosten, inovativen in varen način prevoza, ki je brez primere glede na druge oblike prevoza. Evropsko leto železnic je torej odlična priložnost za opozarjanje na prednosti železnice na področju

trajnosti in seznanjanje z njimi, pa tudi z naložbeno politiko EU za železnice. Naložbe v železniško infrastrukturo dajejo nov zagon gospodarstvu, ustvarijo kakovostna delovna mesta, ki so trajnostna s socialnega in okoljskega vidika, ter povečajo privlačnost železniških storitev za uporabnike. Ozaveščanje javnosti o tej temi bo pomagalo vplivati na vedenje potrošnikov in izbiro načina javnega prevoza za mobilnost z nizkimi emisijami.

Poleg tega je evropsko leto priložnost, da se oceni doseženi razvoj železniškega prometa, hkrati pa tudi kakovost železniških storitev in se jih po potrebi prilagodi potrebam uporabnikov. Čez leto se bo spodbujalo tudi k pobudam, s katerimi bi znova pridobili zaupanje uporabnikov v javni železniški prevoz, ter predvsem mlade Evropejce bolje seznanjalo s privlačnimi poklicnimi potmi na železnici. Javnosti bodo med drugim posredovana sporočila o potrebah po modalni preusmeritvi tudi na področju turizma in večji izrabi železniških povezav ter možnostih za trajnostni turizem.

Leto železnic je primeren čas, da počastimo zgodovino železnice in njenega tehnološkega napredka, pa tudi zgodovino vse bolj povezane Evrope po zaslugi železniških povezav. Poudarjati je treba pomembno vlogo, ki jo ima železniški promet v skupni zavesti Evropejcev, zlasti kulturno in zgodovinsko. V tem pogledu bi lahko izkoristili danosti železniških postaj in muzejev ter jih uporabili za prizorišča raznovrstnih dogodkov in pobud, si prizadevali za sodelovanje in izmenjavo med železniškimi muzeji v Evropi in povabili državljane k odkrivanju njihovih zbirk, tudi v digitalni obliki.

Ana Ožura

Kolektivni dopust 2021

6 dni – 28., 29., in 30. april ter 29., 30., in 31. december

Službena vozovnica SP-4

Službene vozovnice SP-4 za leto 2021 ni treba podaljševati. Vozovnice so izjemoma veljavne najmanj do junija 2021 oziroma eno leto od dneva izdaje.

FIP in MKV vozovnice

Od januarja je mogoče naročiti izkaznice FIP ter mednarodne kuponske vozovnice, MKV za leto 2021. To lahko storite tako kot doslej, s svojo personalno številko na potniških blagajnah. Cena nove izkaznice je deset evrov. Cena MKV je prav tako deset evrov.

Veljati je začelo Navodilo o načrtovanju in odobritvi letnega dopusta

Navodilo, ki je bilo objavljeno 15. februarja, določa spremembe načrtovanja in odobritve letnega dopusta. Vsebuje navodila za načrtovanje dopusta skozi vse leto, roke, pojasnjuje pisne predloge in pisne odobritve. Do Navodila lahko dostopate na intranetu SŽ ali na povezavi



Drugi tir: Glavna dela se začenjajo



Podjetje 2TDK napoveduje začetek glavnih gradbenih del na obeh odsekih Divača-Črni Kal in Črni Kal-Koper že v naslednjih mesecih, februarja pa bo končana gradnja dostopnih cest. Za zdaj v podjetju izbirajo izvajalca za glavna dela ter opravljajo pripravljala dela za gradnjo povezovalnega objekta v dolini Glinščice.

215 metrov za premostitev doline Glinščice

V dolini Glinščice opravljajo pripravljala dela za premo-

stitveni objekt, ki bo povezoval dva najdaljša predora na trasi drugega tira. V začetku letošnjega leta na omenjenem gradbišču v občini Hrpelje-Kozina gradijo oporne zidove in izkopavajo gradbene jame za druge oporne elemente. Premostitveni objekt, ki bo videti kot zaprta škatlasta konstrukcija, dolga 215 metrov, bo povezoval dva najdaljša predora, dolga 6,7 kilometra (T1) in 6 kilometrov (T2). Dela opravlja konzorcij podjetij MarkoMark Nival, Nival Invest in Ekorel.

v prihodnjih mesecih



Vse dostopne ceste bodo končane februarja

Dela pri gradnji dostopnih cest do bodočih gradbišč drugega tira, v skupni dolžini dvajset kilometrov, se bodo končala marca. Z izjemo enega gradbišča, na katerem se dela ravno končujejo, so zgrajene vse ceste v občinah Divača, Sežana, Hrpelje-Kozina in v Mestni občini Koper. Ceste so načrtovane tako, da se bo promet do gradbišč kolikor je mogoče izognil naseljem. Dela na dostopnih cestah opravlja konzorcij podjetij Kolektor CPG in Euro-Asfalt

V naslednjih mesecih začetek glavnih del

V naslednjih mesecih je načrtovan začetek glavnih gradbenih del na obeh odsekih proge, Divača–Črni Kal in Črni Kal–Koper. Podjetje 2TDK za zdaj izbira izvajalca. Prav tako v naslednjih mesecih je načrtovan tudi začetek del pri urejanju deponije Bekovec za odlaganje gradbenega materiala. Za slednja dela je izbrano podjetje Kolektor CGP.

Besedilo in foto: 2TDK

Lokomotive Effishunter 1000 začenjajo delo v Kopru

Lokomotive EffiShunter 1000 so po testiranjih dobile ustrezna dovoljenja za uporabo na JŽI v Sloveniji. V Divači so jih prevzeli 21. januarja. Uradno je lokomotive sprejela direktorica SŽ-Tovornega prometa Melita Rozman Dacar.

Premikalne lokomotive Effishunter so za četrtno bolj zmogljive od obstoječih premikalnih lokomotiv in tudi tišje. So bolj zanesljive, porabijo bistveno manj goriva, izdatno nižji pa so tudi stroški njihovega vzdrževanja.

Nosile bodo oznako 646

Lokomotive v Sloveniji nosijo oznako serije 646 in so prvenstveno namenjene za delo na koprski tovorni postaji ter širše na Primorskem. Lokomotiva z oznako 646-001 je že na koprski postaji in z njo premikajo vagono tudi v Luko Koper. V Izobraževalnem centru SŽ se za vožnje novih premikalnih lokomotiv usposablja dodatni strojevodje. Načrtovano je, da



Lokomotive Effishunter 1000 smo testirali na vsem železniškem omrežju v Sloveniji.

bo konec februarja začela voziti druga lokomotiva, konec marca tretja, do konca aprila pa tudi četrta lokomotiva.

Z novimi premikalnimi lokomotivami bo podjetje SŽ-Tovorni promet še izboljšalo storitve, ki jih ponuja na trgu železniških

prevozov v Evropi, poleg tega pa so nove lokomotive tudi bistveno tišje in okolju bolj prijazne.

Premikalne lokomotive SŽ-Tovornega prometa

Podjetje SŽ-Tovorni promet ima skupaj 41 premikalnih lokomotiv, od tega je v uporabi 35 premikalnih lokomotiv, serij 646, 643, 642 in ena serije 732. Uporabljamo jih za ranžiranje, sestavljanje vlakov, dostavo vagonov, na progah z minimalnim naklonom pa tudi za vleko lažjih tovornih vlakov.



Prenovljena premikalna lokomotiva serije 643 na Ptujju.


Kljub temu, da je nominalno število lokomotiv v uporabi razmeroma veliko, pa je za potrebe SŽ-Tovornega prometa na terenu nujno nadaljevati prenovo obstoječih lokomotiv in kupiti nove.

Premikalne lokomotive SŽ-Tovornega prometa:

Lokomotiva	Število	Opomba
Effishunter 1000 – serija 646	4	
Serija 642 (djurica)	13	(Od tega štiri lokomotive niso v uporabi.)
Serija 643 (djurica)	21	
Serija 732 (jenbach)	3	(V uporabi je samo ena lokomotiva.)


Lokomotiva serije 642 – djurica

Dizelske lokomotive serije 642 so proizvajali v Slavonskem Brodu, v tovarni Djuro Djaković, med letoma 1961 in 1972. Imajo dva podstavna vozička in na vsakem po dve osi. Lokomotiva je težka 64 ton in proizvede 550 kW moči.

	Moč dizelskega motorja na gredi	606 kW
	Moč za vleko	550 kW
	Največja hitrost lokomotive	80 km/h
	Masa	64 ton
	Višina / širina	2900 mm / 4005 mm
	Dolžina med odbojniki	14,7 m
	Osna masa	16 t/os
	Minimalni polmer na drči	250 m
	Minimalni polmer loka	55 m


Lokomotiva serije 643 – djurica

Po značilnostih je lokomotiva serije 643 podobna seriji 642. Lokomotive so bile izdelane v tovarni Djuro Djaković, in sicer med letoma 1967 do 1978. Imajo dva podstavna vozička s po dvema osema, ki sta vsaka gnani posebej. Lokomotiva je težka 66 ton.

	Moč dizelskega motorja na gredi	680 kW
	Moč za vleko	625 kW
	Največja hitrost lokomotive	80 km/h
	Masa	66 ton
	Višina / širina	2900 mm / 4005 mm
	Dolžina med odbojniki	14,7 m
	Osna masa	16,5 t/os
	Minimalni polmer na drči	250 m
	Minimalni polmer loka	55 m


Lokomotiva serije 732 – jembah

Dizelske hidravlične lokomotive serije 732 so bile izdelane v nekdanji Vzhodni Nemčiji v tovarni Jenbach. Na jugoslovanske železnice so jih sprejeli po letu 1968. V Sloveniji premik opravljamo s to vrsto lokomotive le še v Novem mestu.

	Moč za vleko	400 kW
	Največja hitrost lokomotive	60 km/h
	Masa	44 ton
	Višina / širina	3825 mm / 3136 mm
	Dolžina med odbojniki	9,3 m
	Osna masa	14,5 t/os
	Minimalni polmer loka	80 m

Lokomotiva serije 646 – Effishunter

Lokomotive proizvaja podjetje CZ Loko. Podjetje SŽ-Tovorni promet je pogodbo za nakup lokomotiv podpisalo leta 2019. Lokomotive so testiranja opravile lani in letos pridobile dovoljenja za uporabo.

	Moč dizelskega motorja na gredi	895 kW
	Moč za vleko	653 kW
	Največja hitrost lokomotive	100 km/h
	Masa	80 ton
	Višina / širina	4280 mm / 3060 mm
	Dolžina med odbojniki	16,4 m
	Osna masa	20 t/os
	Minimalni polmer na drči	250 m
	Minimalni polmer loka	80 m

Najpogostejša vprašanja o premikalnih lokomotivah Effishunter

V uredništvo revije prejemamo precej vprašanj o železniških vozilih, o tehničnih značilnosti, njihovih zmogljivostih itn. Vprašanja in odgovore o premikalnih lokomotivah Effishunter 1000 objavljamo spodaj.

Kdaj in kje bo lokomotive mogoče videti v Sloveniji?

Februarja dve lokomotivi že vozita v na koprski tovorni postaji, tretja in četrta pa bosta začeli voziti predvidoma konec marca oziroma konec aprila.

Ali bomo lokomotive lahko videli tudi drugod po Sloveniji?

Za zdaj so lokomotive predvidene za vožnjo na Primorskem, predvsem na koprski tovorni postaji, ki je ena najbolj obremenjenih tovornih postaj na našem železniškem omrežju.

Katero primarno delo bodo opravljale lokomotive?

Poleg premika so lokomotive Effishunter primerne za vleko lažjih vlakov.

Ali bodo lokomotive prevažale tovor na daljših razdaljah?

Ne. Primarno bomo lokomotive uporabljali za premik na tovarnih postajah.

Koliko je stal nakup teh lokomotiv?

SŽ-Tovorni promet je pogodbo s CZ Loko podpisal leta 2019, vrednost pogodbe je 7,46 milijona evrov brez DDV.

Kje po svetu še vozijo lokomotive EffiShunter 1000?

CZ Loko lokomotive so v uporabi v več kot petnajstih državah Vzhodne in Srednje Evrope. Med drugim imajo eno od njih v Luku Koper.

Kako hitro lahko peljejo lokomotive na slovenskih progah?

Njihova največja hitrost je 100 kilometrov na uro.

Ali so to najmočnejše dizelske lokomotive, ki jih ima SŽ-Tovorni promet?

Ne, močnejše so lokomotive serije 664. Omenjene lokomotive imajo moč za vleko 1.490 kW.

Koliko tehta lokomotiva Effishunter?

Lokomotiva tehta 80 ton.

Ali lokomotive ustvarjajo manj emisij, kot druge dizelske lokomotive v Kopru?

Lokomotive ustvarijo manj izpustov, ter so bistveno tišje in naploh okolju bolj prijazne.

Ali ima SŽ-Tovorni promet namen kupiti še dodatne lokomotive v prihodnosti?

Da. Posodabljanje voznega parka je eden od strateških ciljev SŽ-Tovornega prometa.

Ali bi lahko električne lokomotive nadomestile dizelske za premik v celoti?

V bližnji prihodnosti ne. V Luki Koper denimo bi bila elektrifikacija tirov na terminalih praktično nemogoča. Bolj realna rešitev bi bile hibridne lokomotive.



Lokomotive Effishunter so bolj zanesljive, porabijo bistveno manj goriva, izdatno nižji pa so tudi stroški njihovega vzdrževanja.

Koliko strojevodij je usposobljenih za vožnjo lokomotive?

Za zdaj sedemnajst strojevodij iz enote Divača.

Kakšen je volumen rezervoarja in kje ga je mogoče kontrolirati?

Lokomotive imajo rezervoar z volumnom 4200 litrov. Količino goriva pa je mogoče nadzorovati iz strojevodske kabine digitalno in na obeh straneh lokomotive optično.

Ali lahko strojevodja upravlja povezane lokomotive?

Da. Vsaka lokomotiva ima opremo za upravljanje in krmiljenje več skupaj spetih enakih lokomotiv iz ene kabine.

Katere varnostne naprave so na lokomotivi?

Poleg drugih varnostnih naprav in zahtev, ki so opredeljene v Pravilniku za zavore, varnostne naprave in opremo vozil imajo lokomotive budnik in avtostop napravo. Varnostne naprave proizvaja podjetje ALTPRO iz Hrvaška.

Policisti pregledali 34 železniških postaj in 152 vlakov

Policija in Slovenske železnice so konec januarja sodelovale v 24-urnem poostrenem nadzoru železniškega prometa, železniških postaj in vlakov. Namen nadzora, ki se je sočasno odvijal v več državah Evropske unije, je bil odkriti nezakonito prehajanje meja, tihotapljenje prepovedanih drog ter prepovedanega orožja, streliva in eksploziva.

SŽ že tretjič v evropski akciji RAILPOL-a

Slovenske železnice in Policija so letos tretjič sodelovale v mednarodni preventivni akciji, ki jo je koordiniral RAILPOL, evropsko združenje policij, ki

skrbijo za varnost na železnicah. Prvi akciji smo se na SŽ pridružili septembra 2019. V letošnji akciji, ki se je odvijala konec januarja, je sodelovalo dvanajst držav Evropske unije. Policisti pa so pregledovali tudi prostore železniških postaj, potniških kabin, posebnih prostorov na vlakih ter nadzirali potnike in prtljago.

V Sloveniji pregledali 34 železniških postaj in 152 vlakov

V Sloveniji je v akciji sodelovalo 245 policistk in policistov ter 170 železničark in železničarjev. Skupaj so pregledali 34 železniških postaj in 152 vlakov,



Slovenske železnice in Policija so letos tretjič sodelovale v mednarodni preventivni akciji, ki jo je koordiniral RAILPOL, evropsko združenje policij.



Policisti in železničarji so v Sloveniji skupaj pregledali 34 železniških postaj in 152 vlakov.



Foto: Policija

V dvanajstih evropskih državah je v akciji sodelovalo kar 6576 evropskih policistk in policistov.

109 potnikov in 61 kosov prtljage. Pregledali so tudi prostor za hrambo najdene prtljage in prostora z avtomatskimi garderobnimi omaricami. Policisti so med akcijo obravnavali eno osebo, ki je bila osumljena kaznivega dejanja.

V vseh sodelujočih državah EU skupno pregledali 2175 železniških postaj in 5068 potniških vlakov, policisti obravnavali 348 oseb

kar 6576 evropskih policistk in policistov, ki so skupno pregledali 2175 železniških postaj in 5068 potniških vlakov. Pri tem so pregledali tudi 34 627 oseb, od katerih so jih zaradi različnih kaznivih dejanj obravnavali 348. Pregledali so tudi 5704 kosov prtljage, 91 prostorov za hrambo najdene prtljage in 288 prostorov z avtomatskimi garderobnimi omaricami.

Kratka, 24-urna akcija pa je bila izjemno intenzivna. V 12 evropskih državah je sodelovalo





Prvi pregled novega v



laka Stadler DMG 610

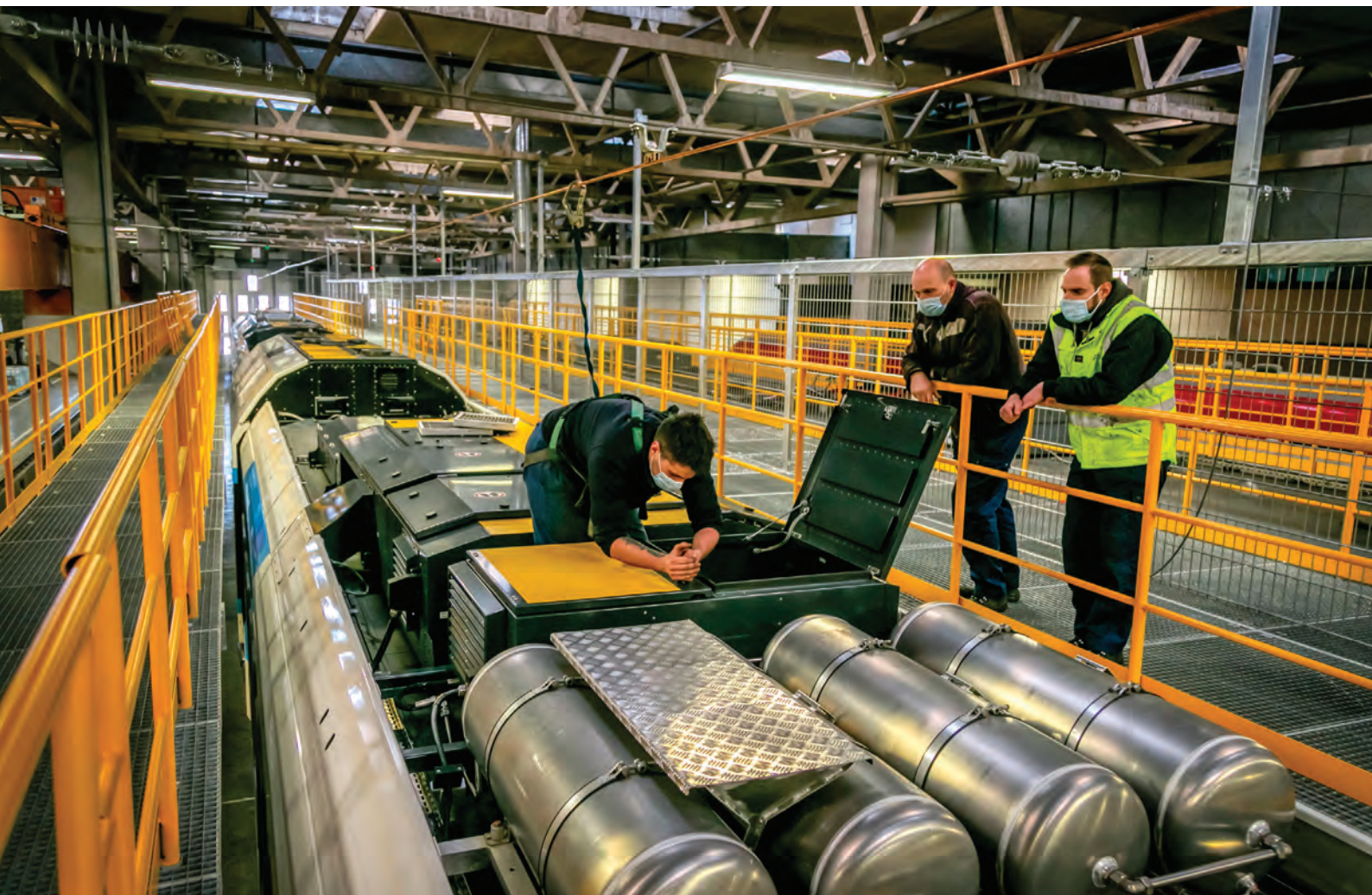


Desetega februarja smo v center za vzdrževanje železniških vozil podjetja SŽ-VIT v Ljubljani na kontrolni pregled sprejeli prvi dizelski potniški vlak Stadler Flirt. V dveh dneh smo pod vodstvom Stadlerjevega inštruktorja iz Poljske opravili prvi pregled, ki spada v sklop preventivnega vzdrževanja.

Dizelmotorna garnitura z oznako 610-001/002 od decembra vozi v rednem prometu na progah Ljubljana–Kamnik, Ljubljana–Kočevje in Ljubljana–Novo mesto. Prvi pregled je bil sestavljen iz dveh delov, pregleda M0, ki se navadno opravlja na trideset dni, ter pregleda M1, ki se navadno opravlja na devetdeset dni. Pregled M0 smo po novem dodali v posodobljeni priročnik za vzdrževanje vlaka Stadler Flirt, saj smo ga opravljali prvič. Načrt pregledov novih dizelmotornih garnitur se razlikuje od načrtov, po katerih vzdržujemo druga železniška vozila SŽ. Na to smo se prilagodili in po izkušnjah z vzdrževanjem vozil drugih poslovnih partnerjev zahtevano znanje tudi usvojili.

Prvi pregled DMG 610 001/002 so opravljali zaposleni Centra Ljubljana iz prvega in drugega obrata, ki med drugim skrbijo tudi za vzdrževanje potniških garnitur Pendolina, Siemens Desiro, ter dva zaposlena iz vzdrževalnih delavnic v Novem mestu. Pri prvem pregledu nam je bil v veliko pomoč Stadlerjev inštruktor Krzysztof Czubaszek, ki je v Sloveniji vzdrževalce tudi izobraževal.

Novo dizelmotorne garniture imajo dvanajst stopenj preventivnih pregledov, ki si sledijo v tridesetdnevni intervalih. Z izjemo nekaj manjših nepravilnosti, ki jih je v okviru garancije takoj odpravila Stadlerjeva servisna ekipa, na pregledu nismo odkrili nobenih nepravilnosti ali posebnosti. Naslednji pregled 610-001/002 sledi čez trideset dni.



Kaj tehnično zajema preventivni pregled novega vlaka?

Preventivno in korektivno vzdrževanje železniških vozil, ki ni določeno v garanciji, opravljamo v vzdrževalnih centrih SŽ-VIT. Prvi pregled DMG 610-001/002, kombinacija pregledov M0 in M1, je zajemal pregled ključnih varnostnih elementov podvozja, zavor, zračnega vzmetenja, koles, pritrdjenosti kraljevih čepov, pregled sistema peskanja in mazanja sledilnih vencev, pregled čelne spenjače in preizkuse delovanja zavore, protidsrse naprave in potniške zavore v sili. Pri omenjeni vrsti pregleda se opravi tudi pregled in mazanje mehaniz-

mov vrat in izvlečnih stopnic, v klimatskih napravah pa se zamenjajo filtri.

Evropski sistem – ECM

Pri pregledu je nujno tudi ustrezno izpolnjevanje dokumentacije, ki jo zahteva ECM – Entity in Charge of Maintenance. ECM so v evropskem železniškem sistemu pravni subjekti, organizacije oziroma posamezniki, odgovorni za vzdrževanje železniških vozil. Za opravljanje vzdrževanja ima SŽ-VIT potrdilo certifikacijske hiše SCORAIL. Družba Stadler

je kot ECM za vozila serije DMG 610 in EMG 510 pooblastila SŽ-VIT za vzdrževanje omenjenih vozil. Ustrezno usposobljeni zaposleni na SŽ-VIT, se pri vzdrževanju vozil ravnajo natančno po določenih pravilih in navodilih, skrbijo za ustrezno dokumentacijo ter izdajajo dokumente, ki dokazujejo, da so bila vsa dela opravljena po navodilih o vzdrževanju ter da so vozila tehnično brezhibna. Pri varnosti v evropskem železniškem sistemu imajo odgovorni za vzdrževanje izjemno pomembno vlogo, saj je tako sistemsko zagotovljeno, da

so vozila varna in brezhibna. Evropski sistem certificiranja za ECM je bil določen z Uredbo 2019/779.

Naslednji pregled DMG 610-001/002 bo trideset dni po prvem pregledu. Po kategoriji bo to spet pregled M0. V Sloveniji za zdaj vozi pet novih dizel-motornih garnitur. Tudi na drugih štirih garniturah so bili prvi pregledi opravljeni že v sredini februarja. Tudi med pregledom drugih vlakov ni bilo ugotovljenih posebnosti, ki bi lahko vplivale na varnost.

Februarja so bili opravljeni preventivni pregledi na vseh petih dizelskih garniturah, ki vozijo v rednem prometu.



Posodobljena oprema vzdrževalnega centra SŽ-VIT

Pri prvem pregledu dizel-motornih garnitur 610 smo prvič uporabljali tudi novo opremo, ki smo jo namestili v delavnice. To smo sicer preizkusili med posodabljanjem delavnic, vendar pa se njena prava vrednost pokaže med dejansko uporabo pri vzdrževanju.

Celovita prenova delavniške opreme

Za vzdrževanje novih vlakov smo že dalj časa posodabljali in urejali obrat II v vzdrževalnem centru SŽ-VIT Ljubljana. Namestili smo novo višje mostno dvigalo, nove dvigalke, novi delovni oder, na katerem je mogoče dostopati do strehe novih vozil, premične odre in nova dvokrilna vrata. Kupili smo tudi nova rola vrata na prehodnem tiru, ki vodi v strugarno, obnovili in povišali smo vozno omrežje na treh kanalih, obnovili pogrezno mizo in uredili trifazne 63-amperske vtičnice za priklop na eksterni priključek vlaka. Slednje uporabljamo za napajanje pomožnih naprav in delovanje vlaka, medtem ko ta ni priklopljen na vozno omrežje ali



Delavnica vzdrževalnega centra SŽ-VIT v Ljubljani je posodobljena in ustrezno opremljena za vzdrževanje vseh vrst železniških vozil, ki vozijo pri nas.

nima vklopljenega dizelskega motorja.

Novi delovni odri za dostop do strehe železniških vozil

Zelo učinkoviti in varni so delovni odri, s katerimi je mo-

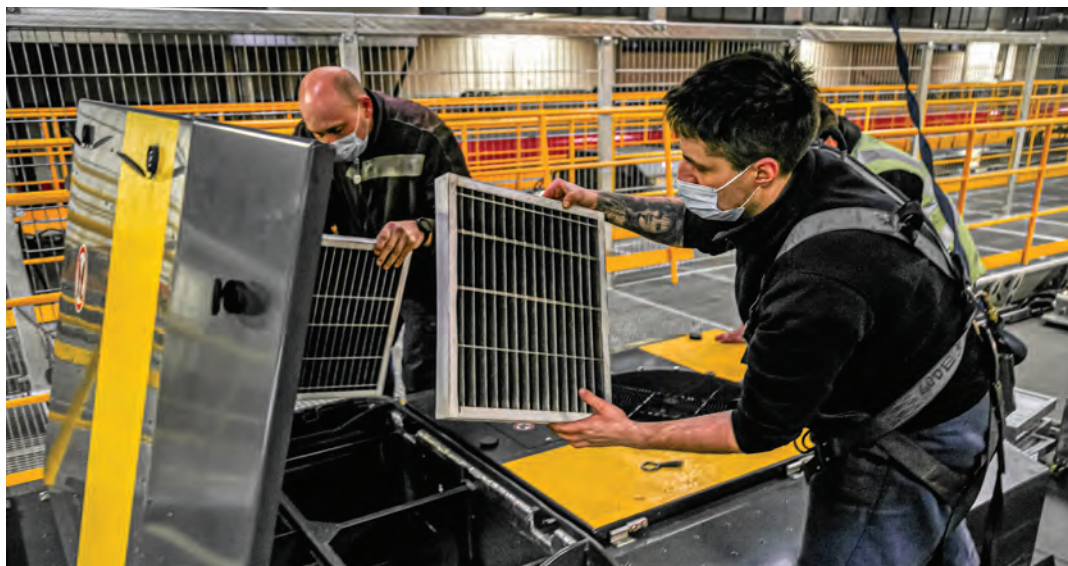
goče dostopati do strehe vozil. Stadlerjevi vlaki imajo namreč veliko ključne tehnične opreme nameščene na strehah vozil. Prav tako je varnejše delo na strehi vozila zaradi višje nameščenih žic voznega voda, saj se ni treba sklanjati pod njo, pri hoji

po odru pa izolatorji, ki držijo vozno žico, niso več v napoto, saj so manjši in so nameščeni višje.

Dvigalke visoke zmogljivosti za dvig štiričlenskih garnitur

Novo dvigalke bodo omogočale dvig štiričlenske garniture Stadler Flirt ter tudi vseh drugih vozil, ki jih vzdržujemo. Nove dvigalke smo kupili, ker je obstoječih dvanajst premalo za dvig štiričlenskega vlaka, poleg tega pa jih ni mogoče spustiti dovolj nizko za dvig nizkopodnih vlakov. Kupili smo šestnajst dvigalk, proizvajalec pa jih je zaradi specifičnosti vlakov in delavnice še posebej prilagodil.

Z novo opremo je delavnica v celoti pripravljena za vzdrževanje vseh vrst novih vlakov, dizelskih, elektromotornih ter tudi dvonadstropnih garnitur KISS. Prav s prilagajanjem na slednje je bilo v delavnicah največ dela.



Menjava filtrov na strehi novih vlakov do katere se v delavnicah dostopa po novih delovnih odrih.

Kadrovska struktura evropskega železniškega sektorja

Evropska komisija je januarja objavila sedmo poročilo o spremljanju razvoja železniškega trga. V njem so med drugim natančni podatki o kadrovski strukturi zaposlenih oziroma primerjave med letoma 2015 in 2018.

Ob koncu 2018 v Evropi več kot 916 tisoč železničarjev

Ob koncu leta 2018 je bilo v železniškem sektorju v EU-27 zaposlenih več kot 916 000 ljudi, od tega približno 527 tisoč pri prevoznikih in 389 tisoč pri upravljavcih infrastrukture. Med zaposlenimi v železniškem prometu prevladujejo moški; v povprečju je le 21 odstotkov zaposlenih žensk. Delež žensk je najvišji v Estoniji, 51 odstotkov, najnižji pa na Irskem, 9 odstotkov.

Vir: Sedmo poročilo o spremljanju razvoja železniškega trga.



V Evropi je pri prevoznikih zaposlenih 527 tisoč oseb pri upravljavcih infrastrukture pa 389 tisoč.



Med zaposlenimi v železniškem prometu prevladujejo moški; v povprečju je le 21 odstotkov zaposlenih žensk.

Povečuje se delež mlajših od trideset let

Delež mlajših zaposlenih, mlajših od 30 let, zaposlenih pri prevoznikih v železniškem prometu, se je v EU-27 povečal z 8,2 odstotka leta 2015 na 10,6 odstotka leta 2018. Zaskrbljenost še naprej zbuja staranje delovne sile, zlasti v Španiji, Romuniji, Grčiji, Bolgariji in Litvi. V omenjenih državah je bilo leta 2018 več kot 50 odstotkov delovne sile starejše od 50 let. Upravljalci infrastrukture imajo večinoma starejšo delovno silo kot prevozniki v železniškem prometu, vendar se je delež mlajših zaposlenih med letoma 2015 in 2018 prav tako povečal s 7,9 odstotka na 8,3 odstotka.

Najpogostejša oblika zaposlitve: polni delovni čas

Najpogostejši status zaposlenih je tako pri upravljalcih infrastrukture kot prevoznikih v železniškem prometu zaposlitev s polnim delovnim časom. Vsi zaposleni pri upravljalcih infrastrukture imajo pogodbe za nedoločen čas v Belgiji, na Danskem in v Luksemburgu, medtem ko jih ima na Irskem take pogodbe le 89 odstotkov. Le Švedska, Italija, Poljska, Nizozemska, Nemčija in Norveška

so poročale o manj kot 95-odstotnem deležu zaposlenih pri prevoznikih v železniškem prometu s pogodbami za nedoločen čas. Najmanjši delež zaposlenih s pogodbami za polni delovni čas pri upravljalcih infrastrukture imata Nizozemska, 83 odstotkov, in Belgija, 88 odstotkov. Pri prevoznikih v železniškem prometu ima najmanjši delež pogodb za polni delovni čas Belgija, 86 odstotkov. Med letoma 2015 in 2018 je le nekaj držav članic poročalo o opravljanju vajeništva in pripravništva; najpogosteje ju opravljajo prevozniki v železniškem prometu in upravljalci infrastrukture v Avstriji in Nemčiji.

Evropska komisija

Kadrovska struktura skupine Slovenske železnice od leta 2015 do 2021

Na Slovenskih železnicah se je od leta 2015 občutno zmanjšalo število zaposlenih, in sicer je skupina SŽ leta 2015 zaposlovala 8106 ljudi, februarja 2021 pa nas v Skupini dela 6466.

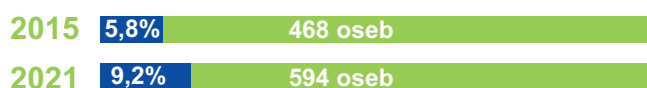
Število zaposlenih:



Delež žensk



Število mlajših od 30 let



Na Slovenskih železnicah je leta 2015 delalo 468 zaposlenih mlajših od 30 let, to število se je leta 2021 povečalo na 594.

Delež žensk v skupnem številu se je nekoliko povečal, in sicer s 16,4 odstotka na 17,9 odstotka. Leta 2015 je v Skupini SŽ delalo 1327 žensk, leta 2021 pa 1160. Številka se je sicer zmanjšala, vendar pa je delež večji, ker se je zmanjšalo skupno število zaposlenih. V primerjavi z drugimi evropskimi državami se uvrščamo med Luksemburg in Avstrijo, na 25. mesto v evropski sedemindvajseterici.

Na Slovenskih železnicah je leta 2015 delalo 468 zaposlenih mlajših od 30 let, to število se je povečalo na 594 leta 2021. V šestih letih se je število mlajših od 30 let v skupini SŽ povečalo za 3,4 odstotka.

Finski strateg na klopi zmajev



Foto: HK Olimpija

Ekipe HK SŽ Olimpija je v poldrugem mesecu novega leta v Alpski ligi nanizala kar sedem zmag.

HK SŽ Olimpija je odločno vstopila v leto 2021, saj je ekipa v poldrugem mesecu novega leta v Alpski ligi nanizala kar sedem zmag, kar jih uvršča na 1. mesto. Tudi na državnem prvenstvu so že v finalu. V Ljubljani pa pozdravljamo tudi slovito trenersko ime, ki prihaja iz dežele tisočerih jezer.

Prvo mesto in finale

Ekipe zmajev je naredila velike korake proti ciljem, ki so si jih v klubu zastavili do konca sezone. To sta seveda osvojitve obeh naslovov prvakov v ligah, v katerih klub nastopa. V AHL z dvema tekmama manj od večnih tekmecev z Jesenic Olimpija zaseda 1. mesto, prav tako pa si je zeleno-belim po gladki zmagi v mestnem derbiju proti Slaviji

uspelo zagotoviti nastop v finalu državnega prvenstva.

Veliko ime na klopi Olimpije

Raimo Summanen je ime novemu trenerju zmajev, ki ima za seboj bleščečo igralsko kariero, v kateri je odigral več kot 700 tekem, od tega 151 v najmočnejši ligi NHL. Spodobna pa je ne le igralska, temveč tudi njegova trenerska kariera, v kateri je služboval po najboljših svetovnih ligah. Trener je bil v najmočnejši finski, najmočnejši švicarski ligi ter ligi KHL. Ob tem pa kaže dodati, da je s Finsko osvojil 2. mesto na svetovnem pokalu.

Miha Butara, predsednik HK SŽ Olimpija: »Zelo me veseli, da smo v slovenski hokej pripeljali vrhunskega hokejskega stro-

kovnjaka, s katerim smo bili v stikih že od lanskega leta. Naši cilji so jasni in prepričan sem, da smo z Raimom Summanenom korak bližje njihovi uresničitvi. Prepričan sem tudi, da bomo s tem sodelovanjem pripomogli k razvoju ne le ljubljanskega, ampak tudi slovenskega hokeja. Ob tej priložnosti bi se želel zahvaliti Gregorju Polončiču za delo, ki ga je opravil do sedaj, in verjamem, da bo uspešen tudi pri novih nalogah v klubu.«

Vračata se stara znanca

Kadrovske spremembe so se zgodile tudi v ekipi. Po nekaterih odhodih igralcev se v klub vračata otrok Olimpije Luka Vidmar in Mariborčan Žiga Pešut. Oba sta bila del ekipe tudi

v zgodovinski sezoni 2018/19, ko so Ljubljančani osvojili vse tri naslove. Debitirala sta 16. februarja proti italijanski ekipi Fassa, Pešut je dosegel en zadetek.

Ekipo pred najpomembnejšim delom sezone v Alpski ligi tako čaka še nekaj tekem rednega dela, nato bo šlo na izpadanje. Na državnem prvenstvu pa, kot rečeno, nastop v finalu za osvojitve druge zaporedne zvezdice. Napake takrat ne bodo več dovoljene. Želimo si, da bo takrat epidemiološka slika v državi omogočala ogled tekem v živo, do tedaj pa vabljeni, da si jih v udobju domačega naslonjača ogledate na kanalih Šport TV oziroma Hokej TV.

Vabljeni v ŽELEZNIŠKI MUZEJ!

www.zelezniskimuzej.si



ŽELEZNIŠKI MUZEJ

 Slovenske železnice

DELOVNI ČAS

Odprto vse dni v tednu od 10. do 18. ure, razen ob ponedeljkih.

Za skupine po dogovoru.

Najave za vodenje skupin sprejemamo po telefonu: 01 29 12644 in e-naslovu: muzej.sz@slo-zeleznice.si.



MUZEJSKI BONTON V ČASU KORONAVIRUSA

Da bi vam lahko zagotovili varen obisk, vas prosimo, da dosledno upoštevate naslednje:

Ob vstopu

- V muzej vstopite, le če ste zdravi in ne kažete znakov akutne bolezni dihal (povišana telesna temperatura, kašelj, izcedek iz nosu, kihanje, bolečine v žrelu, težko dihanje, bolečine v prsih ...).
- Uporaba lastne zaščitne maske je obvezna.
- V muzej vstopajte in iz njega izstopajte posamično in si ob tem razkužite roke.

Med obiskom

- Upoštevajte medsebojno razdaljo najmanj dveh metrov.
- Bodite pozorni na higieno rok in kašlja.

Zahvaljujemo se vam, ker spoštujete navodila in tako skrbite za vašo in našo varnost.

Vaš Železniški muzej Slovenskih železnic

VSTOPNINA

Odrasli posamezniki: **8 EUR**

Otroci, dijaki, študentje in upokojeanci: **4 EUR**

Odrasli (skupina najmanj 10 oseb): **4 EUR**

Otroci, dijaki, študentje, upokojeanci (skupina najmanj 10 oseb): **3 EUR**

Družinska vstopnica (2 odrasla + 2 otroka): **20 EUR**

Predšolski otroci, invalidi, brezposelni, imetniki kartic SMD in ICOM: prost vstop



Primož Roglič, najboljši kolesar sveta in slovenski športnik leta 2020

»V letošnji sezoni pozornost usmeri

»V letošnji sezoni pozornost usmerite na vse Slovence!«

Slovenske železnice so tudi letos ponosni sponzor Olimpijskega komiteja Slovenije in s tem naših največjih športnih ambasadurjev v svetu. Eden od največjih favoritov letošnjega olimpijskega leta je tudi Primož Roglič, slovenski športnik leta 2020 in prvi kolesar sveta. V najbolj napornem delu treningov, med višinskimi pripravami, ko profesionalni kolesarji na kolesih preživijo tudi po sedem ur na dan, si je Primož vzal čas za ekskluzivni pogovor za revijo Slovenskih železnic, Novo progo.

Kot se za prvega kolesarja sveta spodobi, ima visoke cilje, med drugim bo tudi letos poskušal zmagati na dirki po Franciji. Poleti ga čakajo tudi Olimpijske igre v Tokiu, na katerih si ne želi nič drugega kot zlato. Ko smo mu na začetku intervjuja zaželeli čim več osvojenih lovorik, je sam skromno dejal: »Najbolj si želim zdravja.«

Leto 2021 boste začeli marca z dirko v Parizu, nato pa vas čaka naporno poletje, Tour de France in poletne Olimpijske igre v Tokiu. Kako zahtevna bo, v primerjavi z lansko, vaša letošnja sezona?

Vsaka sezona je po svoje zahtevna, želim pa si, da bi imela letošnja bolj ustaljeni ritem od lanske. V mislih imam predvsem ritem, ki smo ga športniki vajeni, če že ne drugega, vsaj po datumih dirk, ki smo jih bili vajeni. S tega vidika bi bila letošnja sezona lahko malo manj naporna ali, če se izrazim malo drugače, malo manj natrpana v primerjavi z lansko.

Ali so zaradi načrtovanega urnika tekmovanj za letošnjo

sezono vaši treningi še bolj intenzivni? Ali se na te obremenitve še posebej pripravljate?

Sledim preizkušenemu načrtu priprav, ki jih imam vsako leto, in trenutno sem na pripravah na Tenerifih. Letošnje priprave niso nič kaj bolj posebne oziroma drugačne od tistih iz prejšnjih let. Zagotovo pa vsako leto stremimo k temu, da so vsi treningi, ki jih opravljamo, čedalje bolj kakovostni. Poleg tega je skrivnosti med nami v ekipi čedalje manj, na koncu pa upamo, da vse skupaj pripomore k temu, da smo kar najbolje pripravljani na dirke.

Kje načrtujete, da boste opravili večino priprav na dirke v 2021?

Poudaril bi višinske priprave, ki trajajo tri tedne. Ravno opravljam prve na Tenerifih, maja bomo odšli v Sierra Nevada, za tem pa zadnji sklop priprav opravili v francoskem Tignesu.

Na katere kolesarje, poleg na vas, seveda, naj bomo letos še posebej pozorni? Imate v mislih kakšnega svojega favorita?

Posebne favorita nimam, vsekakor pa pozornost usmerite na vse Slovence!

Ali vam katera od letošnjih dirk oziroma rezultat na njej pomeni kaj več kot druge?

To je zelo težko vprašanje. Povem vam, da je vsaka zmaga zelo trdo prigarana in po mojem mnenju jih mediji in mi sami naredimo kot velike zmage. Vseeno pa v kolesarstvu največ štejejo dirke, kot so Tour



Primož Roglič med vzponom na eni od ključnih dirk olimpijskih iger v Rio de Janeiru 2016 (foto: Phil Walter/Getty Images)

de France, olimpijade, grand touri, monumenti ...

Če bi morali izbirati, zmaga na Tour de France ali zlato na Olimpijskih igrah?

Tu ne bi želel izbirati, ker bi rad osvojil oboje!

Zaradi izjemnih uspehov ste postali športnik leta 2020. Katere izmed dirk lanskega leta bi posebej izpostavili?

Najbolj bi izpostavil zmago na najstarejši kolesarski dirki Liege–Bastogne–Liege. Tudi drugi rezultati, ki sem jih dose-

te na vse Slovence!«



Konec dirke na olimpijskih igrah v Riu de Janeiru avgusta 2016 (foto: Aleš Fevžer)

gel, so bili resnično neverjetni, a vseeno je ta zmaga ponovno prebudila v meni željo po novih uspehih, in pozneje sem osvojil še Vuelto.

Kolikšen odstotek vaših treningov zajemajo psihološke priprave?

Težko bi ravno govoril v odstotkih, ampak menim, da psihološko stanje sovпада s fizično pripravo. Saj prav gotovo velja, da boljši, kot si, bolj si tudi samozavesten. Na kolesu včasih preživim tudi po sedem ur na dan in tako se tudi psihološko pripravim na vse velike izzive, ki me čakajo.

Kaj najraje počnete v prostem času?

Trenutno v prostem času bolj počivam, saj sem s svojo ekipo ravnoma med pripravami. Dnevni ritem je zdaj popoldne namenjen počitku, dobri hrani ter masaži.

Kaj pa vaša rutina pred dirko, imate morda kakšen poseben ritual?

Posebnih ritualov nimam in tudi vraževeren nisem. Konec koncev se je res precej težko prisiliti, da iz sebe vedno iztisneš maksimum, ker je mejo mogočega včasih kar težko

določiti. Ravno v tem delu se želim na vsako dirko posebej pripraviti, da ko štartam, štartam z mislijo, da lahko najdem določene meje znotraj sebe. Na koncu pa rezultat pove, kaj to pomeni.

Na kaj pomislite, ko slišite besedi železnica ali vlak?

Ja, na železnico in vlak! Na žalost nimam veliko izkušenj z vožnjami z vlaki po Sloveniji, vseeno pa mi misli najprej uidejo k Transibirski železnici, mogoče pomislim na kakšen lep vlak ter na vožnjo z vlakom po Švici in seveda po Sloveniji, iz Zagorja do Ljubljane.

Katero je bilo vaše najljubše potovanje?

Seveda so potovanja precej dragocena v trenutnih časih, in gotovo mi je bilo najbolj všeč, ko smo lahko po končani Vuelti nekaj časa preživeli skupaj z družino v Švici.

Če bi lahko na pot po svetu vzeli samo manjši nahrbtnik, kaj bi bilo v njem?

Mislite nahrbtnik in kolo ali samo nahrbtnik? (smeh) Za začetek bi vzel plastenko vode, sendvič ter denarnico.

Pogovarjal se je Črt Snog



Z vlakom v Potoče

Gorniki in kolesarji se odpravimo v Ziljsko dolino, v najzahodnejšo slovensko vas na avstrijskem Koroškem, od tam pa se povzpemo na Poludnik (1.999 m) v Karnijske Alpe.

Ziljska železnica

Ime je dobila po reki Zilji (Gail), ki izvira v avstrijski zvezni deželi Vzhodna Tirolska in se izliva v Dravo pri Beljaku. Ziljsko dolino (Gailtal) na jugu omejujejo Karnijske Alpe, na severu pa Ziljske Alpe, ki proti zahodu preidejo v Lienške Dolomite. Leta 1894 je bila od Podkloštra (Arnoldstein) ob Rudolfovi železnici do Šmohorja (Hermagor) v Ziljski dolini zgrajena enotirna železniška proga, ki

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za izletnike navajamo slovenska imena postaj od Beljaka do Koč: 1. Beljak-zah. žel. postaja (Villach Westbahnhof), 2. Beljaške Toplice (Villach Warmbad), {priključek Karavanške železnice}, 3. Brnca (Fürnitz), 4. Podturje (Neuhaus), 5. Peče (Pöckau), 6. Podklošter (Arnoldstein), {odcep Ziljske železnice} 7. Čajna (Nötsch), 8. Smerče (Emmersdorf im Gailtal), 9. Štefan-Blače (St.Stefan-Vorderberg), 10. Goriče-Borlje (Görtschach-Förolach), 11. Preseško jezero (Pressegger See), 12. Bela-Kinburg (Vellach-Khünburg), 13. Šmohor (Hermagor), 14. Postrane (Postran), 15. Vočiče (Watschig), 16. Dobro polje ali Dropolje (Tröpolach), 17. Radnja vas – Jejniki ali Jenik (Rattendorf-Jenig), 18. Bajdek (Waidegg), 19. Cirknica ali Cirkno na Zilji (Kirchbach im Gailtal), 20. Rajze ali Riže (Reisach), 21. ?(Gundersheim), 22. Dole na Zilji (Dellach im Gailtal), 23. Fara ali Sv. Danijel (St. Daniel) in 24. Koče-Muta (Kötschach-Mauthen).

so jo med prvo svetovno vojno podaljšali do postaje Koče-Muta (Kötschach-Mauthen). Zaradi nerentabilnosti so v voznem

redu 2016/17 ukinili potniški promet med Šmohorjem in Kočami, odsek med Podklošтром in Šmohorjem pa so elektrifici-

rali. V poletni sezoni zdaj turistom omogočajo »kolesarjenjek« z drezino po ukinjenem odseku proge med nekdanjima postajama Koče-Muta in Radnja vas-Jenik. Več o tem je na spletni strani www.gailtalbahn.at

Potoče (Potschach)



Vas leži tri kilometre jugovzhodno od Šmohorja, ki je središče Ziljske doline. V času slovenske kneževine Karantani-

Vlak v Čajni pod Dobračem



Železniška postaja Goriče-Borlje





Zahodne Julijske Alpe s Poludnika



Brško jezero

je in vse do 15. stoletja se je govorilo slovensko do izvira Zilje, danes pa samo še do Potoč. Vas spada v občino Šmohor, v kateri po podatkih iz 2004 govori slovensko še 69 občanov. Potoče imajo 61 prebivalcev in so leta 2011 dobile uradno dvojezično (nemško-slovensko) krajevno tablo. Domača podružnična cerkev Sv. Marije spada v dvojezično župnijo Brdo (Egg). Po

vseh Brdo in Dole (Dellach), ki ima tudi dvojezično krajevno tablo, se imenujeta Brška (Egger Alm, 1422 m) in Dolska (Dellacher Alm, 1362 m) planina v Karnijskih Alpah, nad njima pa leži Poludniška planina (Poludniger Alm, 1708 m). Na vseh treh planinah domačini še govorijo v slovenskem ziljskem narečju in postrežejo z domačim sirom. Slaba dva kilometra

zahodno od Potoč leži Modrinja vas (Möderndorf), kjer je v obnovljenem gradu urejen muzej, posvečen Ziljski dolini.

Z vlakom iz Slovenije

Do železniške postaje Beljak (Villach) se v času posodobitve predora Karavanke pripeljemo z nadomestnim avtobusom iz Ljubljane ali pa po Dravski

železnici iz Maribora (z vlakom SŽ do Pliberka), nato pa vožnjo nadaljujemo po Rudolfovi in Ziljski železnici do Šmohorja (Hermagor, 590 m, eno uro vožnje iz Beljaka). Od postaje se po cesti napotimo v smeri Modrinje vasi. V Potoče zavijemo pred mostom čez Ziljo na levo, v Modrinjo vas pa za mostom na desno. Iz Šmohorja se po strmi in ovinkasti asfaltirani cesti povzpemo do Brške planine (13 km, dve uri s kolesom, dobre tri ure hoje). Pravi raj za kolesarje je štiri kilometre dolg asfaltiran odsek ceste od Brške do Dolske planine, ki vodi ob Brškem jezeru in s katerega imamo lep pogled na Poludnik. Kolesarji se iz Dolske na Poludniško planino povzpemo po makadamski cesti (5 km, 40 minut), gorniki pa po markirani bližnjici (45 minut), od tam pa je na vrh Poludnika (1999 m) še 45 minut hoje (lahko). Ime Poludnik (nemško-italijansko Poludnig) izhaja iz slovenskega poimenovanja Poldnik, to je gora, ki po soncu kaže pol-dan. Z vrha Poludnika, ki leži na avstrijsko-italijanski državni meji, se nam odpirajo čudoviti razgledi na Ziljsko dolino ter na Ziljske, Karnijske in Julijske Alpe. Ob vrnitvi gorniki sestopimo po zahodnem grebenu naravnost do Brške planine (dve uri), od tam pa je do Šmohorja še dve uri in pol hoje ali pa 40 minut spusta s kolesom.

Želim vam prijetno turo!

Rado Smerdel



Železniška postaja Šmohor

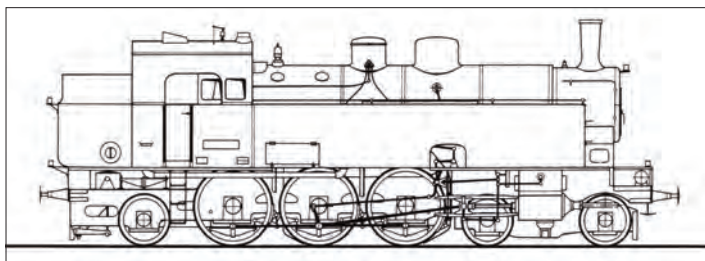


Vrh Poludnika in Ziljske Alpe

Mar je železnica lahko poetična?

Z dobro fotografijo je podobno kot s knjigo: na prvi mah se bralcu mudi izvedeti vsebino, pri drugem branju pa se lahko brez nestrpnosti posveča detajlom, ceni bogastvo pripovedi in uživa ob besednem mojstrstvu avtorja. Z železniško fotografijo je podobno: amaterji se nagnosko želimo čim bolj približati lokomotivi in jo v poziciji $\frac{3}{4}$ ujeti v objektiv, pri čemer naj bodo tehnični detajli čim bolj razpoznavni. Vse kaj drugega je ujeti vzdušje, umestiti lokomotivo/vlak v okolje in vzpostaviti komunikacijo s tretjim – z opazovalcem. Tu se pokaže zrelost, umetniški domet fotografa. Pisec tehle vrstic je prepričan, da je tudi naše muzejske vlake mogoče dokumentirati na umetniški, poetičen način. Ta prispevek naj pokaže razliko med takšno fotografijo in tehnično ilustracijo vseh sedmih lokomotiv, ki so ali so bile v voznem stanju za potrebe projekta Muzejski vlak.

Prva lokomotiva, ki so jo za muzejske potrebe obudili v življenje, je bila 18-005, imenitna brzovozna lokomotiva Južne železnice. Pet lokomotiv te vrste je nazadnje službovalo na koroški progi med Mariborom in Dravogradom.



Lokomotiva serije 18, nekoč 629 Južne železnice (risba iz knjige Heribert Schröpfer, *Triebfahrzeuge österreichischer Eisenbahnen*, alba, Düsseldorf, 1989)

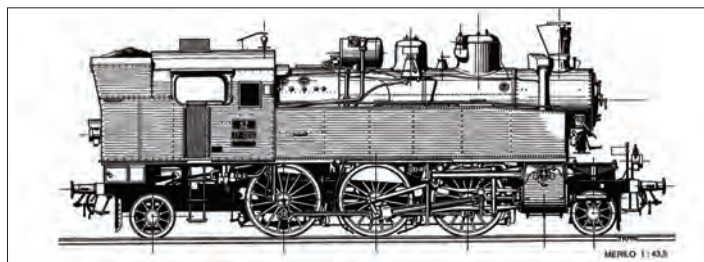
Ko je naš muzejski vlak v okviru proslav 110-letnice proge Zagreb–Reka gostoval v tem pristaniškem mestu, se je piscu posrečil posnetek s pogledom z ladje na vlak, ki vozi po industrijskem tiru tik ob obali. Vreme je bilo neprijazno, deževno, a ravno v pravem trenutku je skozi oblake posijalo sonce.

Ta lokomotiva je bila obremenjena z nekaj tehničnimi težavami, vagoni pa še niso bili usposobljeni za vožnjo s potniki na odprti progi. Zato smo leta 1986, ko je zaživel projekt Muzejski vlak, ob-



Lokomotiva 18-005 in slovenski muzejski vlak na Reki 14. 4. 1983. Foto: Mladen Bogić

novili drugo, primernejšo lokomotivo, namreč 17-006, vagoni pa so morali v delavnico na temeljito usposabljanje.



Lokomotive serije 17 so bile zasnovane za primestne vlake v okolici Budimpešte. Risba: Jožef Trpin

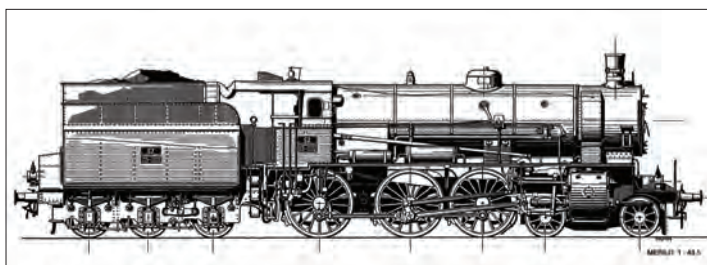
Takoj prvo leto si je muzejski vlak prislužil celoletni turistični nagelj, priznanje TV Slovenija, požel pa je tudi veliko zanimanje v inozemstvu. Mladi avstrijski železniški navdušenec Roland Beier si je naslednje leto naložil nemajhen trud in je za dober posnetek splezal na pobočje nasproti železniškega mostu čez Blejski vintgar, imel pa je tudi srečo s svetlobo – ta soteska je večji del dneva v senci.



Lokomotiva 17-006 z muzejskim vlakom na mostu čez Vintgar, 13. 8. 1987. Foto: Roland Beier

Uspeh nam je dal krila, tako da smo že leta 1987 usposobili še eno parno lokomotivo in še drugi muzejski vlak, »brzovlak«, sestavljen iz historičnih štiriosnikov. Izbor je padel na lokomotivo 03-002, med najimenitnejšimi v naši zbirki, saj je bila v nasprotju z drugimi, ki so delovale po vsej avstrijski polovici monarhije, leta 1910 koncipirana nalašč za vožnjo brzovlakov med Ljubljano in Trstom. Takrat je pomenila presežek tako glede lastnosti kot glede estetike.

Na testnih vožnjah je razvila dobrih 1500 namesto pričakovanih 1000 konjskih moči in dosegla hitrost skoraj 130 kilometrov na uro, čeprav naj bi zmogla »le« 100 km/h. Ker se je tako dobro izkazala, so jih začeli izdelovati tudi za druge proge Južne železnice, tudi v Budimpešti za vleko ekspresov ob Blatnem jezeru. Po razpadu monarhije so lokomotive ostale v vseh državah naslednicah in le v Italiji so vse razrezali v staro železo. Slovenija, Avstrija in Madžarska pa so razumele veličino tega dosežka in ohranile vsaka



Lokomotiva serije 03, nekoč serija 109 Južne železnice. Risba: Jožef Trpin

po eno. V določenem obdobju so bile vse tri v voznom stanju in se dvakrat sestale – prvič na Dunaju in drugič v začetku junija 1996 v Celju na proslavi 150-letnice železnic na Slovenskem. Vse tri sestre smo postavili na isti tir – menda so kramljale pozno v noč in se spominjale mladih dni. Sam Čehov bi jih bil vesel!



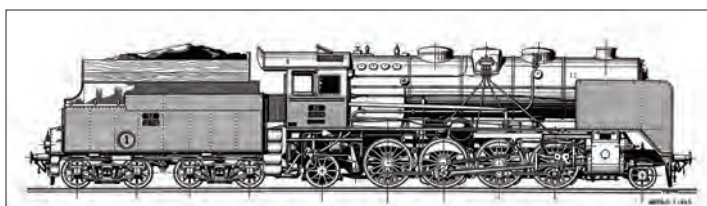
Lokomotiva 06-018 z muzejskim vlakom, Podhom, 25. 5. 2013. Foto: Dave Collier



Tri sestre, madžarska, avstrijska in slovenska, so se v Celju zbrale za nastop. Foto: Mladen Bogič

Ker nam je tako dobro šlo, nismo odnehali in smo naslednjega leta usposobili še eno lokomotivo, tokrat 06-018, kraljico naših tirov, koncipirano in izdelano v Berlinu po zgledu na najmodernejše nemške lokomotive. V okviru reparacij na račun prve svetovne vojne je bilo dobavljenih 110 takšnih lokomotiv v treh izvedbah – brzovozni, potniški in tovorni. Bile so prilagojene razmeram in vrstam premogov pri nas.

kratno količino starega železa, mi pa smo dobili tri najboljše v zameno za ekvivalent starega železa. Lokomotive so bile malone v voznom stanju in greh bi bil, če ne bi ene med njimi usposobili. Izbrali smo 33-037.

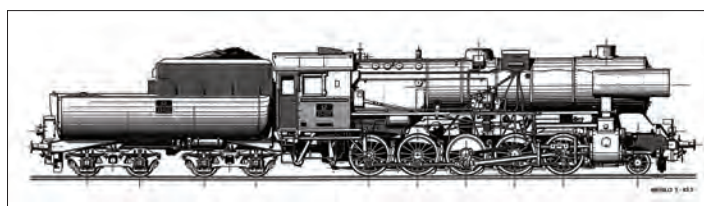


Lokomotiva serije 06 – sloviti Borsig – za brzovlake v gorah. Risba: Jožef Trpin

Zdaj se je glas o nas razširil po Evropi in dosegel Veliko Britanijo. K nam je začel zahajati Dave Collier, profesionalni fotograf tehniške dediščine. Z navdušenjem in predanostjo še vedno spremlja naše vlake. Tako se mu je leta 2013 posrečila imenitna fotografija, ki bi je bil vesel sam Joseph Mallord William Turner (1775-1851), britanski krajinar in marinist, ki je že leta 1844 naslikal pravcato impresijo z naslovom Dež, para in hitrost – Velika zahodna železnica.

Dave je na postaji Bled Jezero pozno popoldne zaman čakal na primerno svetlobo. Na slepo srečo je z avtom pohitel pred vlak in pri Podhodu je med deževnimi oblaki posijalo sonce.

Leta 1991 se nam je nepričakovano pridružila četrta lokomotiva. V železarno na Jesenicah je namreč prišlo devet lokomotiv serije 33 kot staro železo na lastnih kolesih. Nemudoma smo sprožili reševalno akcijo. Šest lokomotiv je odšlo v Avstrijo za dvainpol-



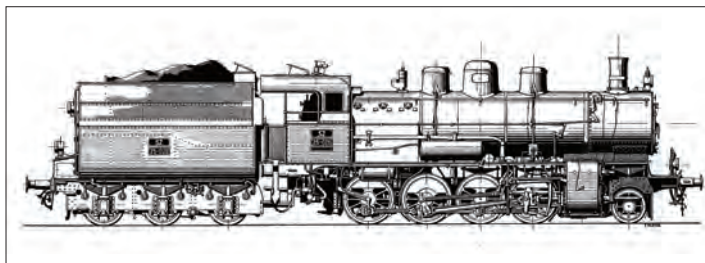
Serija 33 je nastala v Nemčiji za potrebe 2. svetovne vojne. Risba: Jožef Trpin



Lokomotiva 33-037 z muzejskim vlakom na viaduktu Avče 20. 8. 2016. Foto: Ben Collier

Te lokomotive, v Nemčiji vrsta 52, so obremenjene z zgodovinsko krivdo: ko so Nemci spoznali, da so moderne lokomotive izpred vojne preobčutljive za surove vojne razmere, so sprožili produkcijo teh poenostavljenih, nadvse robustnih lokomotiv. V treh letih jih je bilo izdelanih več kot 6000. Razširile so se vsepovsod po Evropi in po vojni nosile na svojih plečih breme povojne obnove, tako da so se spremenile v svoje nasprotje: iz vojnih lokomotiv so postale lokomotive miru. Lokomotiva 33-037 je odtlej glavna nosilka vleke muzejskih vlakov.

Leta 1994 je po zaslugi blagega mariborskega lokalpatriotizma nastal še en – štajerski muzejski vlak. Usposobljenih je bilo pet historičnih vagonov, za vleko pa je bila izbrana imenitna staroavstrijska serija 25.



Serija 25, avstrijska 270, je zelo uporabna tovarna lokomotiva za lokalne proge. Risba: Jožef Trpin

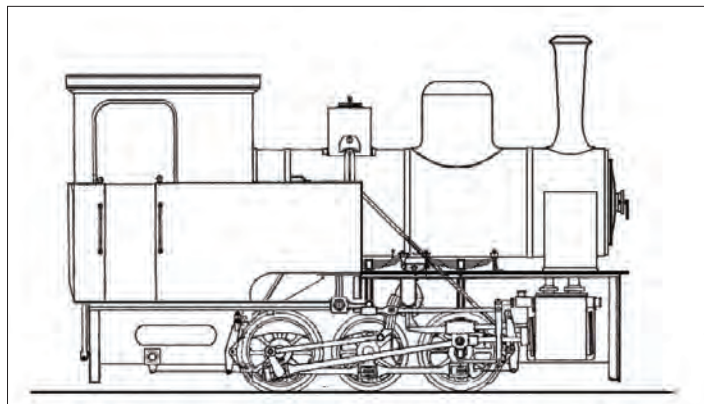
Štajerski muzejski vlak je vozil v alternaciji z drugima dvema, leta 2015 pa se je uveljavil nov projekt: vlak je v poletni sezoni začel redno, vsako soboto voziti med Celjem in Podčetrtkom. Tu je spet nastopil Dave Collier in posnel nekaj izvrstnih fotografij. Piscu tehle vrstic je še posebno pri srcu slika, ki jo najbolj opredeli Antoine de Saint-Exupéry:

»Nekoč je bila lokomotiva ljudem pošast iz jekla, kaj pa je danes drugEGA kot skromen prijatelj, ki se oglasi vsak večer ob šestih?«



Lokomotiva 25-026 in štajerski muzejski vlak, Šmarje pri Jelšah, 12. 9. 2015. Foto: Dave Collier

Naj končamo s pravljico: v muzeju imamo po srečnem naključju tudi delujočo ozkotirno lokomotivo 71-012, ki pa razen 150 metrov dolgega ozkega tira na našem dvorišču nima proge, da bi lahko pošteno pretegnila svoje ude.



Lokomotiva 71-012, prvotno serija SHS 3000, je nazadnje službovala v Železarni Jesenice.

Ko so v češkem mestu Jindřichův Hradec leta 2006 praznovali 100-letnico svojega razsežnega ozkotirnega omrežja, so našo lokomotivo povabili k praznovanju. In je šla! Čehi so ji našli dva primerna potniška vagončka in ta vlak je vozil več dni po vsem 90 kilometrov dolgem omrežju JHMD. Piscu tehle vrstic se je posrečila spodnja slika, ki še najbolj spominja na pravljico Železnica v Boljunskego gozdu. Leta 1955 jo je napisal Denys Watkins-Pitchford. V njej palčki zgradijo železnico, da se vsak dan lahko odpeljejo na delo v rudnik, hudobni škrtati pa jim jo hočejo podreti.



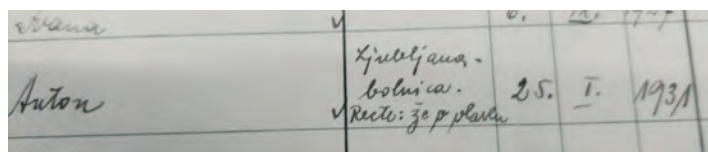
Gre mar za isto zgodbo in so palčki pravkar pripeljali vlak iz Sovjega lesa? Foto: Mladen Bogić

Vprašanje, zastavljeno v naslovu, je s tem odgovorjeno: železnica vsekakor vsebuje element poetičnosti, od dovtetnosti gledalca pa je odvisno, ali ga bo zaznal in sprejel.

Mladen Bogić

V oklepaju piše: rojen na vlaku

Petindvajsetega januarja 1931 sta se mlada nosečnica in njen brat po napatitvi zdravnika iz Tržiča odpravila v ljubljansko porodnišnico. Hitrih reševalnih vozil, kot jih poznamo danes, tedaj v tistih krajih še ni bilo, drugega prevoza nista imela, zato je bila vožnja z vlakom njuna edina izbira. Vendar pa je narava prehitela človeška predvidevanja, in na vlaku pri Medvodah se je rodil Anton.



Zapis v rojstni knjigi župnišča v Tržiču.

Gospod Anton Penko je letos praznoval devetdeset let. O njegovem izjemno zanimivem rojstvu so mu pripovedovale njegove sestre in drugi družinski člani, o tem pa obstaja tudi več pisnih virov, med drugim zapis iz rojstne matične knjige župnišča v Tržiču. Konec januarja smo se z gospodom Penkom pogovarjali v Novi Gorici.

Ali bi nam lahko več povedali o vašem rojstvu na vlaku?

O mojem rojstvu so mi največ pripovedovale moje sestre. Naša družina je takrat živela v Tržiču. Ko je moja visokonoseča mati obiskala tamkaj-

šnjega zdravnika, jo je ta nemudoma napatil v ljubljansko porodnišnico.

Takrat v naših krajih še nismo imeli rešilcev ali avtobusov. Mati in moj stric sta zato sedla na vlak do Kranja in tam prestopila na vlak proti Ljubljani. Ta pa se je prav kmalu, že pred Medvodami, ustavil. Porod se je namreč že začel.

Bilo je jutro, 25. januarja 1931, ko sem se rodil. Povedali so mi tudi, da na vlaku seveda ni bilo nobenih ustreznih pripomočkov ali tkanin, zato me je stric povil kar v svojo srajco. Osebe na vlaku je nato poklicalo v Ljubljano, od koder je do Medvod prihitel rešilec in nas

odpeljal v ljubljansko bolnišnico. Tam so zapisali kraj rojstva: Ljubljana.

Kako ste našli druge viře?

Ker me je ta zgodba zelo zanimala, sem se vedno želel prepričati, ali sem bil res rojen na vlaku. S sinovo pomočjo sem pri župniku v Tržiču našel zapis v rojstni matični knjigi, v kateri je pod mojim imenom v oklepaju opomba: rojen na vlaku.

Ali so vam povedali tudi, kakšen vlak je vozil takrat?

Vozila naj bi zelo stara parna lokomotiva z dvema vagonoma. Rodil sem se namreč v času, ko so obstajale še Jugoslovanske državne železnice. Na vlakih je bilo takrat precej manj ljudi, saj se še ni toliko potovalo kakor danes.

Ste se nato še srečevali z vlakom ali železnico?

Ko sem bil še otrok, smo živeli revno, denarja v družini skorajda nismo imeli. Živeli smo v veliki hiši za štiri družine. Z železnico pa se pozneje, kljub



Anton Penko

temu, da sem se rodil na vlaku, nisem veliko srečeval. Spomnim se, da sva se med vojno s sestro odpeljala z vlakom v Kranj, kjer sva od vrat do vrat prosila za kakšen krompir ali pest fižola.

Po vojni sem se zaposlil v Bombažni predilnici in tkalnici Tržič (BPT) in kmalu srečal svojo življenjsko sopotnico. Z ženo sva se nato odselila na Primorsko, in tukaj živim še danes. Železnica mi je bila vedno všeč, in prav vesel sem, da sva s sinom našla tudi pisne viře o mojem rojstvu.

Pogovarjal se je
Martin Šober



