

September–oktober 2019

 Slovenske železnice

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

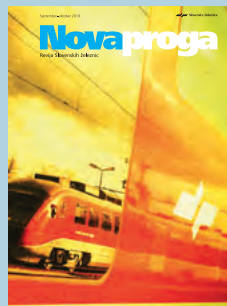




Foto: Miško Kranjec
Fotografija, s katero je Miško Kranjec
osvojil prvo nagrado ameriškega Centra za
železniško fotografijo in umetnost.

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 prejemo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 5. 12. 2019.



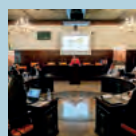
Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Fersped energetske sanirale poslovno stavbo v Kopru

3



Aktualno

Konferenca ob odprtju Jantarnega koridorja

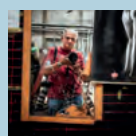
4



Aktualno

Reševalna vaja Divača 2019

7



Intervju

Miško Kranjec
»Da bi dobro fotografiral železnico, jo moraš imeti neznansko rad!«

24



Prosti čas

Godba Slovenskih železnic na gostovanju na Kitajskem

31



Zanimivosti

Samar za denčar

34



Zanimivosti

Koliko parov gozdarjev bi žrtvovali za uspešen vzpon na Triglav?

36



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

V današnjem času postaja čedalje bolj pomembno kako so podjetja videti v javnosti. Poleg kakovosti storitev, ki jih ponujajo je izjemno pomembno tudi to, kako jih dojemajo njihovi poslovni partnerji in uporabniki njihovih storitev. S podobo podjetij in obnašanjem njihovega branda se ukvarjajo celotne industrije. Kljub izjemnemu napredku v komunikacijski tehnologiji pa najpomembnejša gradnika ostajata ista, beseda in slika. Dobra, kakovostna fotografija, v katero je ujet občutek, ki ga komunikatorji poskušajo predstaviti javnosti.

Velik del tokratne revije smo posvetili velikemu železniškemu fotografu na čigar fotografijah v zadnjih letih temelji podoba Slovenskih železnic. Njegovo delo je bilo večkrat mednarodno nagrajeno in objavljeno v številnih uglednih svetovnih železniških revijah. Miško Kranjec je fotograf, ki ga bralci revije Nova proga dobro poznamo, saj je eden naših rednih sodelavcev, ki svojo veliko ljubezen do železnice in fotografije uspešno združuje že več desetletij. Letos je njegove fotografije ponovno nagradil ameriški Center za železniško fotografijo in umetnost, zato smo pogovoru z njim in njegovemu delu namenili osrednji del revije. Poleg intervjuja smo dve nagrajeni fotografiji objavili tudi na ovoju revije. Z Miškom Kranjcem smo se pogovarjali o življenju, profesionalni poti, o tem kako nastajajo fotografije in marsičem drugem. Je čudovit sogovornik, ki je med slikovitim izražanjem svojega pogleda na svet med drugim postal tudi nekaj nasvetov, kako posneti dobre železniške fotografije.

Čeprav je vizualna podoba podjetja pomembna se pri korporativni komunikaciji zavedamo, da sama ne pomeni veliko brez vsebine. K sreči se na Slovenskih železnicah ni bati, da ne bi imeli dobrih zgodb, moramo jih samo odkrivati in objavljati. V tokratni reviji si lahko preberete o mednarodnih obiskih, uresničenih načrtih ipd., pišemo pa tudi o velikih uspehih SŽ kot skupine podjetij in tovrstnega prevoznika z ene največjih razstav tega leta, Transport Logistic, in mnogo drugih zanimivih temah. Podrobno smo opisali in analizirali izjemno uspešno sanacijo nesreče v predoru Hrastovlje in veliko delo, ki so ga naši zaposleni opravili v ekstremnih pogojih na razbeljenem kraškem terenu. V samo nekaj dneh so namreč sanirali močno poškodovano progo, ki je glavna oskrbovalna pot za številna gospodarstva jugovzhodne Evrope. Pohvale za odlično opravljeno delo so na SŽ poslali številni poslovni partnerji.

Pomemben element podobe podjetja ustvarjamo tudi zaposleni v svojem prostem času, in z dejavnostmi, ki se jih takrat lotevamo. Železničarji smo bili od nekdaj zelo dejavni v številnih društvih, športnih klubih in različnih skupnostih. Z raznovrstnimi priložnostmi dejavnosti gradimo pozitivno podobo podjetja. Energični, navdušeni in uspešni zaposlenimi, ki dejavno porabljajo svoj prosti čas, so dober pokazatelj potencialnega uspeha podjetja. Med drugim si lahko zato v tokratni reviji preberete tudi o izjemni promociji našega podjetja v tujini. Godba Slovenskih železnic je bila letos povabljen na koncerte na daljno Kitajsko. Slovensko kulturno dediščino in ime našega podjetja so predstavljali na mednarodnem festivalu pihalnih orkestrrov, na katerem so prejeli nagrado za najboljši orkester festivala in bili prvi slovenskih pihalni orkester, ki je nastopil na Kitajskem zidu. Izjemno uspešno leto so godbeniki Slovenskih železnic kronali še z dvema zlatima plaketama s pohvalama na najvišjih državnih tekmovanjih, maja v glasbi ter oktobra v korakanju. Dejavnost pa so bili železničarji tudi v drugih društvih, tako so denimo v Planinskem društvu Železničar poleg številnih poletnih in jesenskih izletov, na Triglav peljali okrog petdeset mladih. Utrinke si lahko preberete v rubriki Zanimivosti.

Številne dejavnosti in uspehi o katerih pišemo v tokratni zelo raznoliki reviji so znak, da imamo na SŽ ogromno talenta ter da smo učinkoviti in prilagodljivi. Uvodne besedne naj sklenem z mislijo Miška Kranjca o uspehu v fotografiji in življenju: »Moje temeljno vodilo je, da moraš vedno narediti en korak več. Vedno, še en dodatni korak. To je koristno tako v življenju kot pri fotografiji. Določeno stvar opraviš, pomembno pa je, da na koncu dodaš še nekaj več in v nalogo iztisneš še malo dodatne energije.«

Spoštovani, želim vam prijetno branje!



Slovenske železnice in Policija v sodelovanju z Railpolom za večjo varnost na železnicah

Railpol, evropsko združenje policij, ki skrbijo za varnost na železnicah, je med 2. in 9. septembrom v več evropskih državah organiziralo preventivno akcijo. Njeni cilji so bili zagotavljanje večje prometne varnosti ter preventiva in izobraževanje o varnosti v železniškem prometu.



Slovenija je 12. junija letos postala nova članica združenja RAILPOL – European Association of Railway Police Forces.

V teden dni trajajoči mednarodni preventivni akciji, imenovani Rail Action Week, letos so prvič sodelovale tudi Slovenske železnice in Policija. Zaposleni v skupini SŽ s policisti in varnostniki so v prvih septembrskih dneh poostreno nadzorovali nedovoljeno in prepovedano prečkanje železniške proge zunaj urejenih prehodov, prečkanje železniške proge na nivojskih prehodih ceste čez progo ter kršitve notranjega reda na vlakih in postajah. Poleg tega pa pripravljajo več predavanj

Railpol in Rail Action Week

Railpol je mednarodno združenje policijskih organizacij, ki svoje delo v EU opravljajo na železnici. Njihov temeljni cilj je okrepiti mednarodno sodelovanje vseh organizacij, ki skrbijo za varnost na železnici ter zagotoviti učinkovito odzivanje na mednarodni kriminal. Slovenija je postala članica organizacije Railpol 12. junija letos.

o varnosti na železniškem območju.

Ena od oblik delovanja organizacije Railpol so akcijski tedni oziroma Rail Action Weeks. Med njimi policisti in drugi udeleženci poostreno skrbijo za varnost in red na železniškem območju ter izobraževanje o varnosti na njem.

Varnost je na Slovenskih železnicah na prvem mestu

S sodelovanjem pri Rail Action Week še razširjamo preventivne dejavnosti, ki jih že več let samostojno pripravljamo v skupini SŽ. Z akcijami, kot sta denimo *Varna pot v šolo in Proti nepravilnemu prečkanju proge*, in po novem tudi v sodelovanju z Railpolom, povečujemo zavedanje o pomembnosti varnosti v javnem transportu in zagotavljamo kolikor je mogoče varno okolje za več kot trinajst milijonov potnikov, ki jih prepeljemo vsako leto.

Preventiva in izobraževanje najmlajših

Največ lahko za razumevanje nevarnosti nepravilnega gibanja na železniškem območju naredimo z izobraževanjem najmlajših. Predstavniki SŽ so zato s Policijo zanje pripravili več predavanj o varnosti in pravilnem gibanju na železniškem območju.

Otrokom OŠ Venclja Perka iz Domžal smo med akcijo pojasnili, kako pravilno prečkati



progo, ter jim med drugim pokazali tudi posnetek, ki smo ga na to temo posneli z Dunking Devils. Razložili smo jim pomen rumenih črt na postajah, prometno signalizacijo ter varne poti do šole. Predavanje smo pripravili s policisti PP Domžale. S Slovenskih železnic je sodelovala Dora Mezek Kukec, ki koordinira sodelovanje zaposlenih SŽ s Policijo.

S številnimi preventivnimi dejavnostmi si Policija in Slovenske železnice prizadevajo povečevati varnostno kulturo pri uporabi javnega prevoza ter prečkanju proge in nivojskih prehodov. Varnost je na Slovenskih železnicah na prvem mestu. Imamo veliko odgovornost, da jo zagotavljamo za vse naše potnike, predvsem pa za okrog deset tisoč mladih, ki se



Slovenske železnice so v zadnjih letih okrepile institucionalno in taktično sodelovanje s Policijo, zato tudi pri Rail Action Weeks tokrat prvič sodelujemo.

septembra po poletnih počitnicah spet odpravijo v šolo. Varni poti v šolo tako tudi letos namenimo dodatno pozornost.



Zaposleni na Slovenskih železnicah in policisti so med Rail Action Week predavali o pravilnem gibanju na železniškem območju, zagotavljanju varnosti na njem ter poostreno nadzorovali:

- nedovoljeno in prepovedano prehajanje železniške proge,
- prečkanje vozil in pešcev na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo,
- red in varnost na vlakih, denimo izstopanje ali vstopanje med premikanjem vlaka, poškodovanje notranje opreme na vlakih, kršitve javnega reda in miru ipd.



Fersped energetsko saniral poslovno stavbo v Kopru

V samo sedemdesetih dneh smo energetsko sanirali poslovno stavbo, v kateri ima prostore Ferspedova poslovna enota v Kopru. Stavbo, staro okrog sto let, je bilo treba zunaj toplotno zaščititi, zamenjati zunanje stavbno pohištvo ter vir ogrevanja, centralno peč s toplotno črpalko. Energetska prenova, ki smo jo uresničili v predvidenih rokih in finančnih okvirih, je stala okrog dvesto tisoč evrov.

S projektom smo kandidirali tudi na Eko skladu, ki ponuja subvencije in povračilo dela sredstev za okolju prijazne naložbe. Za energetsko prenovo stavbe na Vojkovem nabrežju v Kopru bo tako povrnjenih več kot 33 tisoč evrov.

Direktor Ferspeda Jožef Petrovič je ob tem dejal: »Energetska prenova smo uresničili hitro in učinkovito, brez nepotrebne



Direktor Ferspeda Jožef Petrovič

birokracije in popolnoma v skladu z zakonodajo. Oblikovali smo delovno skupino, ki so jo sestavljali zaposleni v Ferspedu in Službi za investicije pri SŽ, d. o. o. Ekipo in opravljanje del je koordiniral Valentin Slaček, Mira Žagar pa pripravljala dokumentacijo in skrbela za finance. Cilji projekta so bili jasno zastavljeni, priprava odlična,

projekt pa zato tudi transparentno in fleksibilno koordiniran. Tako smo učinkovito ter v zastavljenih finančnih okvirih in

predvidenih rokih opravili eno prvih energetskih sanacij objekta na SŽ.«

Prenovo energetskega objekta je vodil arhitekt, zaposlen v Službi za investicije, Valentin Slaček, ki smo ga med drugim vprašali:

Kakšen je bil objekt pred prenovo?

Pritlični objekt je bil zgrajen nekaj let po prvi svetovni vojni in bil nato nadzidan leta 1955 in 1980 vsakič za eno nadstropje. Solastnika nepremičnine sta Fersped in Nacionalni laboratorij za zdravje, okolje in hrano - NLZOH. V zadnji desetletjih se je v objekt razmeroma malo vlagalo, zato ga je bilo nujno obnoviti.

Kako ste zagotovili, da je bil projekt uresničen v zastavljenih rokih in finančnih okvirih?

Vsak član ekipe je moral prevzeti popolno odgovornost za svoje področje dela. Direktor podjetja Fersped gospod Petrovič je prenavo uskladi s solastniki objekta, in takrat smo lahko začeli delo. Sodelavka Mira Žagar je vodila in nadzorovala finančni vidik, sam pa sem se z nadzornikom del posvetil reševanju tehničnih težav. Zelo koristne in pomembne so bile redne tedenske koordinacije in konstruktivno sodelovanje s predstavniki NZLOH. Po uspešno uresničenem projektu bi lahko rekli, da smo mi vodili projekt in ne projekt nas.

Je objekt pod spomeniškim varstvom?

Historično mestno jedro Kopra je spomeniško zaščite-



Valentin Slaček

no, njegova meja pa je prav na cesti pred stavbo, ki smo jo prenavljali. Kljub temu pa smo bili pri prenovi kulturno zavedni in upoštevali tudi zgodovinski vidik. Stavbo smo uredili po prvotni podobi, tako da oblikovno dopolnjuje mestno jedro.

S katerimi izzivi ste se pri prenovi srečali?

Vsa obnovitvena dela smo opravljali medtem, ko so zaposleni na Ferspedu v Kopru normalno delali. Predvsem je bilo treba zagotoviti učinkovito koordinacijo s Ferspedovimi zaposlenimi, solastniki in podnajemniki v objektu. Pri tem smo zelo dobro sodelovali z gospodom Kocjanom, ki vodi koprsko poslovno enoto podjetja in solastnikom NZLOH.

Kaj prenovi sledi?

Energetska prenova, ki smo jo končali, se nadaljuje še v notranjo prenavo z beljenjem in menjavo notranjega stavbnega pohištva. Poleg tega pa smo objekt pripravili na nadaljevanje prenove klimatskih naprav.



Prenovljena in energetsko sanirana poslovna stavba Ferspeda v Kopru.



Z leve proti desni, Vilči Kocjan, vodja koprške enote Ferspeda, Erika Batagelj, vodja koprške enote NZLOH, Jožef Petrovič, direktor Ferspeda, ter Mira Žagar in Valentin Slaček s Službe za investicije SŽ, d. o. o.



Konferenca ob odprtju Jantarnega koridorja

Slovenija ima v Evropi izjemno geostrateško lego. Državo prečkajo kar štirje od enajstih železniških tovornih koridorjev, ki so hrbenica vseevropskega prometnega omrežja. V torek, 17., in sredo, 18. septembra, so v Pretorjski palači v Kopru predstavniki RFC 11 in Slovenskih železnic pripravili konferenco ob odprtju koridorja. Na njej so sodelovali ključni predstavniki Evropske unije, predstavniki ministrstev držav, ki jih koridor prečka, prevozniki in drugi deležniki.

Sredi januarja je z objavo vlakovnih poti začel delovati Jantarni koridor. Da bi proslavili tako pomemben mejnik za evropsko logistiko, so predstavniki RFC 11 in Slovenskih železnic v Kopru pripravili konferenco ob odprtju koridorja. Na njej so sodelovali ključni predstavniki Evropske unije, predstavniki ministrstev držav, ki jih koridor prečka, prevozniki in drugi deležniki.

Sodelovali so evropska komisarka in drugi ugledni gostje

Konferenca ob odprtju koridorja se je udeležila komisarka za promet **Violeta Bulc** in pozdravila povezovanje štirih držav ter rešitve, ki jih koridor ponuja pri upravljanju železniškega tovornega prometa v Evropi.

Direktor Jantarnega koridorja **dr. Gerhard Troche** je med drugim povedal: »Jantarni koridor je z odprtjem dosegel pomemben mejnik. S konferenco ob odprtju smo končali začetno fazo oblikovanja koridorja in zdaj vstopamo v novo, fazo graditve in razvoja. Želimo se kolikor je mogoče približati pričakovanjem naših poslovnih partnerjev. Z oblikovanjem



Jantarnega koridorja smo zaprli vrzel v evropskem omrežju koridorjev v železniškem tovornem prometu, in smo polnopravni partnerji v evropskem prometnem omrežju.

Konferenco ob odprtju smo organizirali v Kopru in s tem dali posebno pozornost tudi koprskemu pristanišču, saj je eno najpomembnejših izvorov tovora in hkrati končna destinacija številnih tovornih vlakov, ki vozijo po Jantarnem koridorju. Veselim se okrepljenega sodelovanja z Luko Koper tudi v prihodnje in upam, da bo to koristilo predvsem našim poslovnim partnerjem.

Prvi koridor, ki je ustanovljen na pobudo držav članic

Jantarni koridor je prvi, ki je bil v Evropi ustanovljen na pobudo držav članic, Slovenije,

Madžarske, Slovaške in Poljske. Omenjene države so se že leta 2016 dogovorile o ustanovitvi koridorja, ki bi povezoval njihova industrijska središča s pristaniščem v Kopru. Koridor pa ima dobre povezave tudi proti vzhodu in s tem do Belorusije, Rusije in Kitajske ter krak, ki sega proti vzhodnoevropskim državam, čez madžarsko postajo Kelebia v Srbijo. Inicijativo so podprli upravljalci železniške infrastrukture držav članic, železniška podjetja ter prevozniki. Leta 2016 so države članice na Evropsko unijo naslovile pismo o nameri za ustanovitev koridorja, EU pa je v začetku 2017 začela postopke za uresničevanje namere. Ustanovljeni so bili organi Jantarnega koridorja, delovne skupine, One-Stop-Shop točka ipd., in koridor je januarja 2019 postal operativen.

Nižinska povezava sever-jug v središču Evrope

Jantarni koridor omogoča odlično povezavo po nižinskem terenu vzhodno od Alp, ki je nadvse primerna za tovrne vlake. Koridor je popolnoma elektrificiran in je temelj okolju prijaznega, energijsko učinkovitega transporta z nizkimi emisijami. Sodobni terminali pa v vseh državah zagotavljajo dobre pogoje za učinkovit intermodalni transport. Države in upravljalci železnic nenehno vlagajo v koridorsko infrastrukturo. Med največjimi projekti so nedavno končana elektrifikacija na Madžarskem, modernizacija in nadgradnja prog na Slovaškem in Poljskem ter v Sloveniji, obsežna dela na progi med Zidanim Mostom in Mariborom.

Obisk logistov iz Republike Južne Afrike

Slovenske železnice je konec septembra obiskala skupina poslovnežev Executive Development programa za logistiko, ki ga pripravljajo na *Gordon Institute for Business Science* Univerze v Pretoriji.

Enaindvajset izvršnih menedžerjev iz različnih transportno-logističnih podjetij iz Južne Afrike ter predstavnike fakultete sta sprejela **mag. Milan Jelenc**, svetovalec generalnega direktorja Slovenskih železnic, in **mag. Melita Rozman Dacar**, direktorica SŽ-Tovornega prometa. Gostom sta predstavila organizacijo železniškega sektorja v Sloveniji in vlogo Skupine Slovenske železnice ter delo in načrte SŽ-Tovornega prometa kot ključnega dejavnika slovenske logistike.



Delavnica Regional Rail Connectivity v Beogradu

V začetku oktobra smo se v Beogradu udeležili delavnice z naslovom *Regional Rail Connectivity in the Danube Macro-Region*. Delavnico so organizirali v okviru Podonavske strategije – Prednostno področje 1b (PA1b), ki jo koordinira slovensko Ministrstvo za infrastrukturo. Njen soorganizator je Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo (UNECE). Konference so se udeležili visoki predstavniki ministrstev, prevoznikov, upravljalcev železniške infrastrukture, operaterjev terminalov ter ministrstev iz vseh držav podonavskega področja.

Cilja delavnice sta bila povečanje zavedanja o pomenu boljše železniške povezanosti podonavskega področja in krepitev sodelovanja. V panelu *Železniški sektor – kaj potrebujemo in kaj hočemo* je sodelovala

tudi direktorica SŽ-Tovornega prometa, mag. Melita Rozman Dacar. Opisala je dejavnost skupine Slovenske železnice in SŽ-Tovornega prometa ter težave, ki jih prevoznikom v Sloveniji povzročajo slabo stanje javne železniške infrastrukture in številna dela na njej. Kot je poudarila, Slovenija v zadnjih letih ve-

liko vlaga v državno železniško infrastrukturo, kar je dobrodošlo, kratkoročno pa povzroča težave v prometu.

Posebno pozornost je namenila železniškim prevozom v JV Evropi, zlasti na nekdanjem X. koridorju. Po letu 1990 se je namreč količina po njem prepeljanega tovora s skoraj 12 milijono-

nov na leto zmanjšala na manj kot milijon ton. Šele v zadnjih letih se količina tovora po železnici postopoma povečuje, a je delež železnice v regiji še vedno nižji od 20 odstotkov.

Kot je še poudarila mag. Melita Rozman Dacar, je nekdanji koridor X konkurenčna transportna pot, ki je bistvena za razvoj regije, železniški prevozi na njem pa imajo velik potencial. Poudarila je tudi, da bodo morale države nekdanjega X. koridorja – predlaganega koridorja RFC 10 – z ustreznimi finančnimi, davčnimi in regulatornimi ukrepi podpreti razvoj prevozov blaga po železnici. Železniški prevoz tovora je namreč pomemben dejavnik ohranjanja našega naravnega okolja, ki ga je tudi Evropska unija prepoznala kot enega od ključnih gradnikov trajnostnega razvoja.



Razstava »Z vlakom po Sloveniji« v Železniškem muzeju v Beogradu

Devetega oktobra so v železniškem muzeju v Beogradu odprli razstavo »Z vlakom po Sloveniji« avtorjev Blaža Kavčiča in Josipa Vebera. Razstavo je omogočilo in organiziralo Združenje Slovencev »Logarska dolina« iz Pančeva. Odprtja so se udeležili predstavniki veleposlaništva Republike Slovenije v Beogradu, diplomatskega zbora, srbskega parlamenta in Ministrstva za zunanje zadeve, Nacionalnega sveta slovenske narodne manjšine v Srbiji, člani slovenskih društev iz Beograda, Pančeva, Zrenjanina in Smedereva ter delegacija Slovenskih železnic.

Generalni direktor Srbskih železnic Goran Adžić je gostom iz Slovenije zaželel dobrodošlico in navzoče spomnil, da gre za leto pomembnih železniških jubilejev v Srbiji ter da bo Železniški muzej kmalu proslavil sedemdeseti rojstni dan. »Z organizacijo razstave smo želeli prikazati dejavnosti Srbskih železnic ter to, da poleg vlaganj v infrastrukturo in infrastrukturne objekte, vlagamo tudi v muzej in kulturno dediščino. Ta namreč pripada vsem in jo moramo ohranjati in negovati za bodoče generacije.« je poudaril Adžić.

Železnice so simbol povezovanja in most med državami

Predsednik Nacionalnega sveta slovenske narodne manjšine v Srbiji **Saša Verbič** je dejal, da se tako Nacionalni svet kot tudi Društvo Slovencev »Sava« v Beogradu ter tudi Združenje Slovencev »Logarska dolina« iz Pančeva, trudijo ohranjati široko in bogato sodelovanje Srbije in Slovenije ter da so železnice simbol povezovanja in most med državami, jeziki in kulturami.

Razstavo je odprl namestnik veleposlanika Slovenije v Beogradu **Roman Vaixler**, ki je med drugim poudaril, da je razstava lepa priložnost, da se pokažejo naravne lepote Slovenije ter hkrati dejavnost slovenske skupnosti v Beogradu in Pančevu.

Živopisni pejzaž Slovenije ob umetniških fotografijah

»Eden od razlogov, da smo to razstavo pripravili je bila želja, da vas popeljemo na nevsakdanje popotovanje po Sloveniji. Da ob umetniških fotografijah ljudem približamo živopisni pejzaž Slovenije ter nagovorimo k potovanju in k



obisku krajev, kjer so nekoč že bili in se jih z nostalgijo spominjajo. Veseli me, da je razstava doslej poleg Beograda gostovala tudi v Pančevu in Vršču, kjer jo je obiskalo deset tisoč za-

dovoljnih obiskovalcev.« je ob odprtju povedal **Josip Veber**, avtor razstave ter eden od organizatorjev srečanja.

Cilj razstave pa ni bila samo spodbuditi oziroma pozvati k potovanju z vlakom po Sloveniji, temveč tudi povezovati, ustvarjati prijateljstva ter izmenjati etnološko-kulturološke in druge značilnosti dveh narodov. Organizacijo razstave so podprli Veleposlaništvo Republike Slovenije v Beogradu, Nacionalni svet slovenske narodne manjšine v Srbiji, Društvo Slovencev »Sava« iz Beograda, Slovenske železnice d. o. o., Klub ljubiteljev železnice »Pančevo« in Srbske železnice, ki razstavo gostijo.



Reševalna vaja Divača 2019



V soboto, 28. septembra, smo na postaji Divača pripravili obsežno vajo zaščite in reševanja pri železniški nesreči, ter prikazali reševanje in odpravljanje posledic ob njej. Pri vaji in njeni organizaciji so sodelovali: strokovne službe Slo-

venskih železnic, osem društev Kraške gasilske zveze, Policija ter Služba nujne medicinske pomoči. Svojo usklajenost in pripravljenost so preverjali na območju divaške postaje, kjer se je 14. julija 1984 zgodila najhujša železniška nesreča v

Sloveniji. V njej je ugasnilo 31 življenj poškodovanih pa je bilo 34 potnikov. Sodelujoči na vaji so pokazali svojo pripravljenost, usposobljenost ter tudi nesebično in človekoljubno požrtvovalnost. Vaje zaščite in reševanja so ključni del zagotavljanja var-

nost na Slovenskih železnicah, ter so hkrati opomnik, da je v slogi moč, in lahko skupaj premagamo najtežje življenjske ovire in preizkušnje.

Avtor besedila in fotografij
Zdravko Lavrič



Osnovnošolci, pedagogi in lovci z vlakom v biološko učilnico v Most na Soči



vali, si ogledajo zobovje, kopita in med sabo primerjajo živalske stopinje. Lahko poslušajo, kako se oglašajo srnjak, srna, svižec, gams in z igro spoznavajo življenjsko okolje divjih živali v Sloveniji.

Skupino učencev in pedagogov, ki so jo vodili lovci ZLD Posavje se je v Most na Soči odpravila z vlakom iz Krškega. Kot so dejali pot z vlakom sicer ni bila kratka je bila pa izjemno zanimiva. Najmlajše je navdušila predvsem vožnja po slikoviti



Bohinjski progi, skozi najdaljši železniški predor v Sloveniji in po številnih grapah in dolinah. Najprej so obiskali biološko učilnico ter se nato, po kosilu odpravili še do spominske sobe na železniški postaji Most na Soči v kateri so razstavljeni predmeti iz nekdanje postajne čakalnice.

Glavna organizatorja Dušan Lepšina predsednik izobraževalne komisije ZLD Posavje in Jani Krivec pobudnik ogleda sta se zahvalila Slovenskim železnicam, da so otrokom in pedagogom omogočile brezplačno potovanje v Most na Soči. Pohvalila sta sodelovanje z železničarji ter se zahvalil soorganizatorjem ZLD Posavje in ZLD Zasavje in vsem drugim, ki so zagotovili strokovno in materialno pomoč.



Slovenske železnice so na pobudo LD Loka pri Zidanem Mostu omogočile izlet na Most na Soči za okrog 40 učencev, pedagogov in lovcev. V osnovni šoli Dušana Muniha v Mostu na Soči, ki velja za nadpovprečno v izobraževalni dejavnosti, imajo namreč čudovito biološko učilnico. Obiskujejo jo skupine otrok z vse Slovenije, in je namenjena poglobljenemu izobraževanju otrok ter lovskih pripravnikov. Otroci lahko v njej denimo potipajo dlako divjih ži-



Pokal Slovenije ostaja v rokah HK SŽ Olimpija



Foto: Eva Brili Grebenar

Na letošnjem hokejskem Pokalu Slovenije, na katerem je v Kranju sodelovalo sedem ekip, so tudi letos prepričljivo slavili zmaji. Ekipa HK SŽ Olimpija je v finalu z 8:4 premagala večne tekmece z Jesenic. Olimpija

tako odlično nadaljuje izjemno lansko sezono, ko so osvojili trojno krono, Pokal Slovenije, državno prvenstvo ter postali še prvaki lige AHL.

V Pokalu Slovenije so se v finale uvrstili z zmagama nad

HD Hidria Jesenice (6:0) in HK Triglav Kranj (4:2), v finalu pa igrali z HK SIJ Jesenice. To je bil že 499. derbi po vrsti.

Trener HK SŽ Olimpija Jure Vnuk je povedal: »Zelo sem vesel, da smo ponovno osvojili pokal. Z učinkovitostjo ekipe sem zadovoljen, navsezadnje se je med strelce vpisalo kar osem različnih hokejistov.«

Miha Butara, pomočnik generalnega direktorja SŽ ter predsednik kluba HK SŽ Olimpija, je ob tem povedal tudi: »Izjemno sem ponosen na naše hokejiste, da vzdržujejo tako visoko raven pripravljenosti tudi letos. Po fenomenalni lanski sezoni, ko smo osvojili vse tri najvišje lovorike, nadaljujejo z zahtevnimi treningi in kot ekipa odlično delujejo na ledu. Za

osvojitev Pokala sem jim iskreno čestital.

Smo si pa tudi za letos zadali visoke cilje. Verjamem, da nam jih bo z močno igralsko in podporno ekipo, ki smo ju oblikovali, uspelo doseči. Kakšni bodo rezultati tekem in uspehi seveda za zdaj ne moremo napovedati, zagotavljam pa, da bo vodstvo kluba še naprej podpiralo igralce in jim zagotavljalo kolikor je mogoče dobre pogoje za trening. Tako se bodo lahko popolnoma posvetili igri ter še naprej razvijali velik potencial, ki ga imajo kot ekipa HK SŽ Olimpija. V klubu se veselimo tekem v letošnji sezoni in upamo na vsaj tako močno podporo gledalcev kot smo jo lahko uživali preteklo leto.«



Foto: Eva Brili Grebenar

Transport logistic 2019

München je od 4. do 7. junija gostil največji logistični sejem na svetu. V bavarski prestolnici se je zbralo 2374 razstavljalcev iz 63 držav ter okrog 64.000 obiskovalcev iz 125 držav. Glavne teme sejma Transport logistic so bile trgovinski spor med ZDA in Kitajsko ter pomanjkanje voznikov v cestnem prometu. Veliko pozornosti je bilo namenjeno novi svilni poti med Kitajsko in Evropo ter umetni inteligenci na transportnem in logističnem področju. Letos se je sejma, ki ga v Münchnu pripravljajo vsaki dve leti, udeležilo več podjetij iz Kitajske. Število njihovih razstavljalcev se je v primerjavi z 2017 namreč podvojilo.



Sejem v številkah

Navzočih je bilo deset odstotkov več razstavljalcev kot leta 2017, in sicer 2.374 iz 63 držav, kar je. Sejma se je udeležilo okrog 64.000 obiskovalcev iz 125 držav, 5 odstotkov več kot pred dvema letoma. Dobra polovica obiskovalcev sejma je bila iz Nemčije, okrog 30 tisoč obiskovalcev pa iz drugih držav.** Sejem pripravljajo v desetih dvoranah in na zunanjem razstavnem prostoru, velikem 125 tisoč kvadratnih metrov.

Prvih deset držav po številu razstavljalcev: Nemčija, Nizozemska, Italija, Belgija, Francija,

Poljska, Kitajska, Avstrija, Španija in Združeno kraljestvo.

Med novimi razstavljalci na sejmu so bila podjetja Fercam, Neutral Air Cargo, Hongkong COSCO Shipping Lines, China Asia Shipping in Yuxinou Logistics. Kot razstavljalcev se je na sejem vrnilo tudi podjetje DHL.

Na sejmu je bilo postavljenih petindvajset skupnih paviljonov, tudi slovenski.

transport
logistic
the leading exhibition



SŽ-Tovorni promet in SŽ-VIT na sejmu Transport Logistic v Münchnu

Sejma Transport Logistic v Münchnu sta se na skupnem razstavnem prostoru udeležili tudi podjetji SŽ-Tovorni promet in SŽ-Vleka in tehnika. Podjetje SŽ-ŽIP je za sejem pripravilo svoje izdelke iz invalidskih delavnic, na skupnem razstavnem prostoru pa so imeli sestanke s ključnimi poslovnimi partnerji tudi predstavniki podjetja Fersped.

Sejma se udeležuje večina podjetij, s katerimi imata SŽ-Tovorni promet in SŽ-VIT že tesne poslovne stike, precej pa je tudi potencialnih novih poslovnih partnerjev. V štirih dneh so tako predstavniki Tovornega prometa imeli 93 poslovnih razgovorov z vsemi ključnimi poslovnimi partnerji ter številnimi drugimi obstoječimi in potencialnimi novimi partnerji. Predstavniki SŽ-VIT-a so pri vzdrževanju lokomotiv poglobili sodelovanje z družbo Mitsui Rail Capital Europe-MRCE, hčerinskim podjetjem v stoodstotni lasti enega največjih japonskih koncernov Mitsui&Co. Sestali so se tudi s številnimi dobavitelji komponent in nadomestnih de-



lov ter drugimi podjetji, denimo VTG, GATX, TOUAX, ETS, Transwaggon, STVA. Atir Rail ipd. Sodelovanje na sejmu Transport Logistic je odlična priložnost za negovanje partnerskih odnosov in dogovore o poslovnem sodelovanju.

Sadika vinske trte in sedežna garnitura na kolesni dvojici

Slovenske železnice so tudi letos poskrbele, da je bila pred-

deblu. Prva simbolizira dolgoživost, netresk pa je rastlina s številnimi zdravilnimi lastnostmi. Z dariloma je podjetje še poudarilo svojo zavezanost k

SŽ-Tovorni promet je na sejmu prvenstveno promoviral celovite prevozne in logistične storitve v Sloveniji in tujini. Podjetje namreč vse bolj prevzema vlogo regionalnega povezovalca in pobudnika razvoja novih skupnih produktov. Posebej za prireditev so zato predstavili storitve z lastno vleko v Sloveniji, Avstriji in na Hrvaškem ter druge storitve, ki jih s poslovnimi partnerji ponujajo na drugih ključnih trgih v JV Evropi.



stavitev naših podjetij karseda izvorna. Podjetje SŽ-Tovorni promet je v sodelovanju s Kmetijsko šolo Grm Novo mesto poslovnim partnerjem podarilo sadiko najstarejše vinske trte sorte žametovka ter netresk v

ohranjanju naravnega okolja. Pomemben del razstavnega prostora SŽ-VIT je bila sedežna garnitura na pravi kolesni dvojici, ki so jo izdelali v delavnicah SŽ-VIT. Za obiskovalce je ta prava atrakcija.



Dunking Devils in SŽ - Z nami vedno zadenete svoj cilj

SŽ-Tovorni promet je svojo ponudbo predstavljalo pod sloganom Z nami vedno zadenete svoj cilj. Slogan je bil skrbno vpleten v podobo in ponudbo na razstavnem prostoru. SŽ-Tovorni promet in svetovno znani Dunking Devils pa so skupaj pripravili še enega v nizu izvirnih akrobatskih video posnetkov na vlaku. Kot navadno je posnetek pritegnil veliko pozornosti. Tudi z njim smo dokazovali, da se izzivov ne ustrašimo ter da znamo pogledati zunaj ustaljenih okvirov.



Podpisali smo sporazum z Nemškimi železnicami, DB Cargo

Slovenske železnice, d. o. o., in SŽ-Tovorni promet, d. o. o., sta 5. junija z družbo DB Cargo AG podpisala pismo o nameri. Njegov namen je poglobiti sodelovanje na področju transporta, logistike, raziskav in razvoja ter na področju izobraževanja izvršilnega osebja za delo na nemškem trgu. Podjetji bosta med drugim sodelovali pri oblikovanju novih prodajnih produktov v določenih blagovnih segmentih, izmenjavi informacij in znanja ter oblikovanju celovitih logističnih storitev. S sporazumom se zavezujeta tesneje sodelovati tudi pri izobraževanju, raziskavah in razvoju na transportnem področju.

Slovenske železnice in SŽ-Tovorni promet so zastopali svetovalec generalnega direktorja SŽ mag. Milan Jelenc, direktorica SŽ-Tovorni promet mag. Melita Rozman Dacar, generalni direktor SŽ Dušan Mester ter direktor - član posloводства Tomaž Kraškovic. Nemške železnice, DB Cargo pa so zastopali predsednik uprave DB Cargo dr. Roland Bosch, člana uprave Marek Staszek in Otto Niederhofer ter direktor za kadrovske področje pri DB-Cargo Sebastian Mohr.

Povečevanje medsebojnega poslovanja in izmenjava znanja

Družbi SŽ-Tovorni promet in DB Cargo nameravata z okre-



pljenim sodelovanjem povečati obseg medsebojnega poslovanja ter izboljšati produktivnost in kakovost storitev v tovornem prometu. Z izmenjavo znanja in informacij se bo pospešilo uvajanje tehničnih in tehnoloških rešitev za zagotavljanje visoke ravni sodobne transportne logistike. Poleg tega pa bosta podjetji skupaj skrbeli za promocijo železniškega prevoza v Evropi in si prizadevali, da bi ob upoštevanju najsodobnejših okoljskih standardov še več tovora namesto po cesti prepeljali po železnici.

Mag. Milan Jelenc, svetovalec generalnega direktorja Slovenskih železnic, ki je bil med drugim tudi pobudnik sporazuma o okrepitevi sodelovanja

z Nemškimi železnicami, je ob tem povedal: »Z več kot 4,2 milijarde prihodkov, 271 milijonov ton prepeljanega tovora in več kot 28 tisoč zaposlenih je družba DB Cargo največji železniški

prevoznik v EU. S podpisom tega dokumenta smo potrdili obojestranske interese in naredili pomemben korak na poti krepitve poslovnega sodelovanja med obema družbama.«

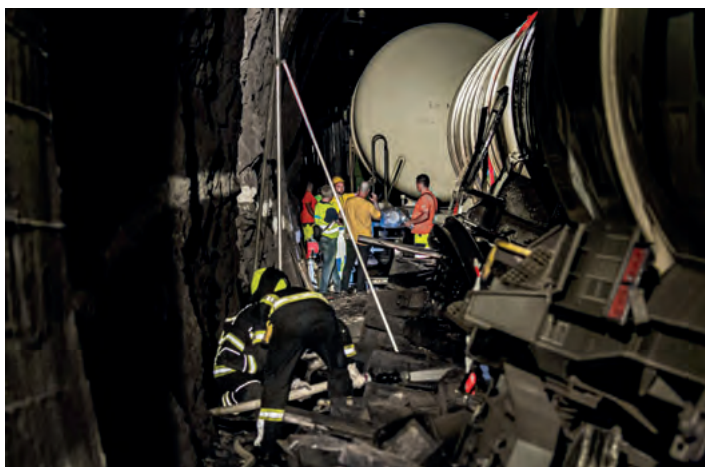


Sanacija iztirjenja cistern pri Hrastovljah

V torek, 25. junija, ob 14.47 se je na železniški progi Ljubljana–Koper v predoru Hrastovlje iztirilo šest cistern tovornega vlaka iz Kopra, ki so bile polne kerozina. Iz ene je začel kerozin iztekati. Intervencijske službe Slovenskih železnic, gasilci gasilske brigade Koper, policisti, pripadniki Civilne zaščite in naši poslovni partnerji so takoj začeli odpravljati posledice nesreče. Promet na progi med Koprom in Kozino je bil prekinjen, v koprskem pristanišču je stalo 35 vlakov, drugje na železniškem omrežju pa še 35 vlakov, namenjenih v Koper.

Vzrok, nevarnosti in stroški

Vzrok za nesrečo za zdaj še ni pojasnjen. Velika nevarnost, s katero so se soočali prvi posredovalci pri nesreči, je bilo potencialno onesnaženje podtalnice, saj je v bližini zajetje pitne vode. Pri vsaki fazi posredovanja ob nesreči so zato morali upoštevati dodatne preventivne ukrepe. Poleg neposrednih stroškov zaradi poškodovane infrastrukture in vagonov – škoda je za zdaj ocenjena na 1,5 milijona evrov – pa je velika tudi gospodarska škoda zaradi zaprtja proge. Vsak dan, ko je



kerozina. Vlak ga je vozil milijon in pol litrov, kar pomeni, da je izteklo okrog pol odstotka goriva.

Prečrpavanju kerozina je sledilo izjemno zahtevno odstranjevanje poškodovanih cistern. Prvo so odstranili že v torek, 25. junija, ob 20.30, drugo v sredo zjutraj ob 01.50, vse druge pa v četrtek.

Odstranjevanje vsake cisterne je potekalo po korakih:

- najprej je bilo treba plamensko razrezati poškodovano cisterno,
- odstraniti poškodovano progo pred njo,
- položiti nove tire do cisterne,
- poškodovano cisterno utiriti,
- jo odvléči iz predora.

proga zaprta, je ovirana oskrba gospodarstva, nastajajo pa ogromni stroški in zamude pri prevozu tovora.

Sanacija

Sanacija posledic nesreče se je začela takoj in je trajala od torka, 25. junija, do sobote 29. junija. Zaposleni na Petrolu so v sodelovanju s Slovenskimi železnicami in gasilci najprej prečrpali kerozin iz poškodovane cisterne ter nato še iz drugih petih. Po zdaj znanih podatkih je izteklo okrog deset tisoč litrov

Omenjene korake so nato ponovili še večkrat za vsako cisterno posebej. Pred vsako so najprej odstranili petnajst metrov poškodovane proge, jo na novo zgradili, cisterno utirili in jo odvlékli. Prvo cisterno so iz predora odvlékli proti Divači, vse druge pa v smeri proti Koprju.

24 ur na dan, od torika do sobote

Zaposleni Slovenskih železnic so na razbeljenem kraškem terenu, pri 40 stopinjah Celzija, delali od torika do sobote, štiriindvajset ur na dan, v dvanajsturnih izmenah. Progo so uspešno sanirali v izjemno kratkem času. Sprva je bilo dogovorjeno, da bo odprta v petek, 28. junija, ob 12. uri, vendar so morali po navodilih ARSO progo še enkrat demontirati ter na odseku 25 metrov odstraniti še več zemljine pod njo. Dela so

se tako podaljšala do sobote, 30. junija, do 12.30. Za hitro opravljeno delo so zaposleni na Slovenskih železnicah prejeli pohvale poslovnih partnerjev doma in iz tujine. Delo so namreč opravili v izjemno kratkem času.

Dokončna sanacija med redno zaporo proge

Proga je za zdaj začasno sanirana. Zagotovljena je ustrezna raven varnosti in vlaki skozi predor vozijo s hitrostjo dvajset kilometrov na uro. Do konca pa

bo sanirana, med redno načrtovano zaporo.

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je izrazil zadovoljstvo nad učinkovitostjo in sodelovanjem pri sanaciji nesreče v Hrastovljah ter med drugim povedal:

»Naj se iskreno zahvalim sodelavcem in poslovnim partnerjem, ki so v tako zahtevnih razmerah odpravljali posledice nesreče v Hrastovljah. Pritisk nanje, da bi čim hitreje sanirali posledice tako kompleksne nesreče, je bil velik, tako zara-

di potencialnega onesnaženja vodnih virov kot tudi zaradi zahtev gospodarstva, ki ga oskrbujemo. Vsak dan v povprečju odpeljemo iz Kopra 35 vlakov, 35 pa jih pripeljemo. Štiri dni zaprta proga pomeni težavo, ki jo odpravljamo najmanj tri tedne. Koprška proga je že zdaj popolnoma obremenjena, po nekaterih metodologijah celo več kot stoodstotno. Pri nesreči so sicer nastali stroški, ki jih za zdaj ocenjujemo na 1,5 milijona evrov, vendar bi bile lahko težave občutno večje.





S pravočasnim odzivom smo zagotovili, da v zemljo ni izteklo več goriva, in območje, kolikor je bilo mogoče, sanirali. Sodelovanje z državnimi institucijami ter ključnimi poslovnimi partnerji pri sanaciji je bilo profesionalno in učinkovito. Zagotavljanje varnosti na tako obremenjeni enotirni progi je velik izziv. Nekatere dejavnike, kot so denimo požari, lahko z lastnimi ukrepi in sodelovanjem z lokalno skupnostjo in gasilci minimaliziramo, ne moremo pa preprečiti nesreč, kot je bila ta v Hrastovljah.

Naši zaposleni so v sanaciji vložili izjemne napore in v dvanajsturnih izmenah v resnično kratkem času omogočili, da je prvi vlaki skozi predor peljal že v soboto. Na njihovo predanost in profesionalno opravljeno delo smo lahko ponosni. «

Direktor SŽ-Infrastrukture Matjaž Kranjc je povedal:

»Železniška proga med Divačo in Koprrom je na slovenskem železniškem omrežju najbolj obremenjena proga, ki je izjemno pomembna za oskrbo gospodarstva in logistiko nasploh. Med sanacijo izrednega dogodka v Hrastovljah smo morali biti še posebej pozorni na to, da bi preprečili morebitno okoljsko katastrofo zaradi razlitja goriva. Vsa dela so bila ustrezno prilagojena temu. Zahvaljujem se zaposlenim na Slovenskih

železnicah in drugih posredovalcem, ki so v tako zahtevnih razmerah svoje delo opravili profesionalno in v izjemno kratkem času. Ne le, da so bile razmere zahtevne zaradi nesreče v predoru, v izjemni vročini, ampak je sanacijo dodatno oteževalo tudi razlito gorivo in hlapi, ki so zaradi njega nastajali v predoru. Progo smo z velikimi napori vseh zaposlenih v skupini SŽ ter drugih partnerjev uspešno začasno sanirali in preprečili širjenje negativnih vplivov na okolje. Čaka nas še popolna sanacija, ki jo bomo opravili v prihodnjih tednih. «

Pri vsaki zapori enotirne proge med Divačo in Koprrom pa nastajajo tudi drugi stroški, ovirana pa je tudi oskrba gospodarstva. O tem, kaj je nesreča v Hrastovljah pomenila za podjetje SŽ-Tovorni promet, smo na kratko govorili z **direktorico SŽ-Tovornega prometa, mag. Melito Rozman Dacar**, ki je povedala:

»Vsak izredni dogodek na progi Divača-Koper pomeni za SŽ-Tovorni promet in naše poslovne partnerje velike težave, ki se prenesejo tudi na druge proge po Sloveniji in v tujini. Zato so ob izrednih dogodkih na progi nujne hitre reakcije in prilagajanje ne le prevoznikov v Sloveniji, temveč tudi prevoznikov v tujini in poslovnih partnerjev. Na koprski progi

se redno soočamo z velikimi ovirami zaradi infrastrukturnih vzdrževalnih del in investicij, ki pa so nujno potrebne za zagotavljanje varnih in urejenih prevozov. Ne smemo pozabiti, da je bilo odpravljanje posledic izrednega dogodka zaradi narave blaga zelo specifično. V težkih razmerah je bila nesreča sanirana v zelo kratkem času. To so potrdili tudi tuji poslovni partnerji, ki so se s podobnimi nesrečami že soočali.

Lahko smo ponosni na sodelavce, ki so v teh nemogočih razmerah na terenu vložili vse napore v neverjetno hitro sanacijo proge. Še enkrat smo dokazali, da se skupina SŽ ob izrednih dogodkih odlično odzove. Dobro je videti lojalnost, ki vlada v Skupini, in tesno sodelovanje podjetij. Stroški, ki ob takšnih izrednih dogodkih nastanejo, pa so v takšnih primerih v ozadju. Ključno je, da je bila sanacija opravljena hitro in predvsem varno za vse, ki so pri njej sodelovali.

Odzivi naši kupcev in partnerskih prevoznikov so bili izredno razumevajoči in pozitivni, saj so razumeli razsežnosti dogodka in so nam bili tudi pripravljeni pomagati. Še posebej se moram zahvaliti Petrolu, ki je, kolikor je bilo mogoče, pripomogel, da je bila sanacija hitrejša. Na terenu so bili njihovi zaposleni, pomagali so svojimi črpalkami in cisternami ... V

tem težkem položaju so se izkazali kot zanesljiv in nesebičen poslovni partner.

Vsi stroški, ki so nastali zaradi izrednega dogodka, za zdaj še niso izračunani, toda zaradi štiridnevne popolne zapore ni vozilo okrog 250 vlakov. V povprečju namreč vsak dan na koprski progi prepeljemo po 35 vlakov v vsako smer. Med zaprtjem proge so sicer nekaj tovora iz Kopra prepeljali po cesti, nastali pa bodo visoki stroški zadrževanja vagonov tujih poslovnih partnerjev pri nas. Za odpravo zaostankov bomo morali najmanj tri tedne poleg rednih prevozov še dodatno prilagajati in optimizirati naše delo. Bistveno več bo tudi usklajevanja s sosednjimi prevozniki, ki se prav tako soočajo s težavami zaradi omejenih virov. Gre za nalogo, ki je vse prej kot enostavna. Kljub temu sem prepričana, da bomo skupaj s partnerji zaostali tovor prepeljali čim prej.

Na koncu bi se rada še enkrat zahvalila generalnemu direktorju Slovenskih železnic, ki je odlično usklajeval delo sodelavcev vseh družb Slovenskih železnic na terenu in v strokovnih službah ter tudi delo zunanjih institucij. Skupaj smo dokazali, da smo Slovenske železnice tudi v izrednih razmerah zaupanja vreden poslovni partner. «

Avgusta še končna sanacija proge



Proga je bila dokončno sanirana avgusta, med načrtovano zaporo. Poleg sklepnih del so zaposleni opravili še dodatna dela povezana z zaščito vodnih virov na kraškem terenu.





Dnevi Slovenskih železnic 2019



Železničarke in železničarji že tradicionalno konec maja in začetek junija praznujemo dneve Slovenskih železnic. Praznovanje navadno sestavljajo kulturne in športne prireditve, s katerimi se spomnimo prihoda prvega vlaka na Slovensko. Na prireditvah predstavimo uspehe preteklega leta, se srečamo s sodelavci in poslovnimi partnerji ter posebno pozornost namenimo tistim, ki so v skupini Slovenske železnice zaposleni že trideset let.

Slovesnost v Rimskih Toplicah

Osrednjo slovesnost pa smo v petek, 31. maja, pripravili v Rimskih Toplicah. Jubilanti so prejeli posebna priznanja in železniške žepne ure, ki so jim jih predali njihovi vodje in direktorji podjetij. Na prireditvi so vozili posebni vlaki in avtobusi. Goste na železniški postaji Rimske Toplice je sprejela Godba Slovenskih železnic. Na osrednji slovesnosti pa poleg njih nastopili tudi odlični folkloristi veteranske folklorne skupine društva Tine Rožanc.





1000 železničarjev nad 1000 metrov

Slovenske železnice so tudi letos pod imenom 1000 železničarjev na 1000 metrov pripravile več organiziranih pohodov do planinskih postojank. Že četrto leto zapored spodbujamo druženje, zdravo življenje in vožnjo z vlakom. Letos se je več sto železničark in železničarjev v soboto, 25. maja, odpravilo na Mariborsko koč, Kum, Slavnik in Vogar.



Dnevi promocije zdravja na Slovenskih železnicah

Tudi letos smo pripravili dneve promocije zdravja na delovnem mestu. Po vsej Sloveniji so bile pripravljene delavnice za promocijo zdravega življenja ter strokovna predavanja in izobraževanja. Od 20. maja do prvih junijskih dni smo se zaposleni tako lahko preizkusili v nordijski hoji, izvajali raztezne vaje, rit-

mične telesne vaje ob glasbi, se udeležili bioterapije po metodi Zdenka Domančiča ... Poleg tega se je bilo mogoče udeležiti delavnic in izobraževanja o skrbi za zdravje hrbtenice, o tehnikah sproščanja ter mnogo drugih dejavnosti za krepitev in ohranjanje zdravja zaposlenih.

Razstava Igra na dveh tirih in vlak prijateljstva

Med Dnevi Slovenskih železnic smo na razstavnem prostoru Slovenskih železnic pripravili tudi posebno razstavo risb in slik, ki so jih na temo železnice in okolju prijaznih oblik prevoza pripravili osnovnošolci OŠ Sostro.

o vlakih in železnici. Navduševali so jih zgodbe, ki so domišljjsko prikazovale svet dveh tirnic. Med učenci sem opazila veliko navdušenje ob listanju in prebiranju knjig s to tematiko in tako se je rodila ideja o projektu *Igra na dveh tirih*.

vijale ustvarjalnost. Preko tega smo raziskovali preteklost in sedanost vlakov ter spoznavali najzanimivejše zamisli o vlakih prihodnosti. Veliko časa smo namenili pogovoru o železnici ter opravljali dejavnosti v skupinah. Učenci so tako urili medsebojni dialog, pridobili mnogo novih spoznanj in znanj, se učili sodelovanja, hkrati pa krepili socialne in prijateljske vezi.

Pred leti pa je našo šolo obiskoval učenec Aljaž Skarlovnik. Enkrat mi je na igrišču pripovedoval o ljubezni do vsega, kar je povezano z gibanjem na dveh tirih. Tokrat sem se spomnila nanj in z veseljem se je odzval povabilu.

»Starši so mi v otroštvu pokazali risanko Lokomotivček Tomaž in prijatelji. S to risanko se je moje življenje za vedno spreminilo in od tod izvira moje veliko zanimanje za vlake. Na tej razstavi lahko vidite moj razvoj od bolj preprostih dvodimenzionalnih risb do tridimenzionalnih s perspektivo. Od vlakov na listih iztrganih iz zvezka za matematiko, do belih A4 listov. Barvanje in močno obrobjanje pride vedno na koncu. Moj risarski razvoj vlakov pa zagotovo še ni končan...«, mi je povedal Aljaž. Aljaž se o njih tudi tehnično podučil in je prava enciklopedija na tem področju.



Vlak prijateljstva

Z učenci smo se večkrat vozili po mestu in opazovali grafite na stebrih in vlakih. Tako se je rodila zamisel o vlaku prijateljstva z imeni otrok kot grafitov na vagonih. Po predstavljenih dejavnostih smo se lotili pripravljanja razstave. Učenci in učenke so svoja nova spoznanja in veliko znanja o železniškem prometu izrazili na papir in ustvarila svoja imena kot grafite na vlakih.

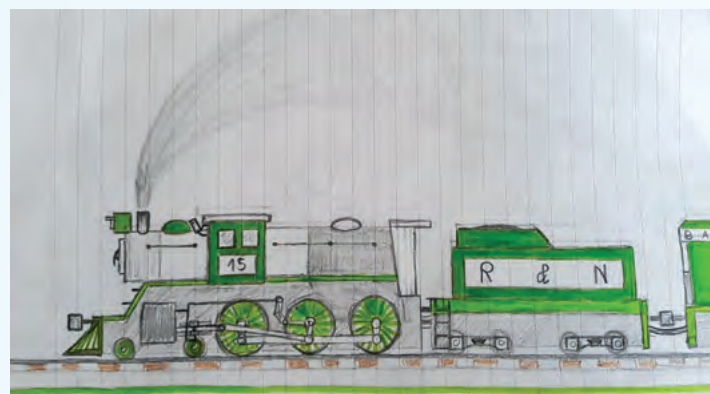
Profesorica razrednega pouka **Nataša Jenko**, ki je zasnovala, oblikovala in pripravljala razstavo je ob tem zapisala:

Igra na dveh tirih...

Jeseni 2018 sem začela poučevati oddelek podaljšanega bivanja 2.b. Večina učencev in učenk se v tej starosti prvič samostojno poda v svet knjig. Fantje in dekleta so se iz knjižnice vračali z zanimivimi knjigami, med katerimi so bile tudi knjige

Po skrbnem premisleku sem pripravila načrt in k sodelovanju povabila nekdanjega učenca Aljaža Skarlovnika in sodelavko likovne umetnosti Leo Cebe Podržaj. Povezala sem se tudi s Slovenskimi železnicami in tam smo skupaj pripravili razstavo.

Skozi svet so nas vodile zgodbe in velike knjige o vlakih ter risanke o vlaku Tomažu. Kar nekaj deževnih petkov smo si privoščili ogled risanke, pravljičice pa so nam bogatili besedni zaklad in domišljijo ter raz-



»Z Natašo smo skupaj napisali svoje ime na vagonček. Potem smo jih barvali, vsak po svoje. Grafiti so mi zelo všeč.« (Ema, 2.b razred)

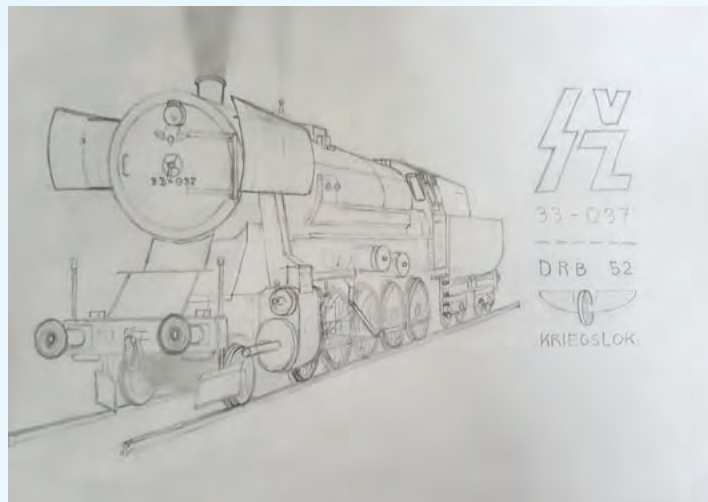
Projekt smo razširili tudi zunaj zidov naše učilnice. K sodelovanju smo povabili starejše učence. Njihove umetnine prikazujejo vlake prihodnosti in marsikatera se bo morda v kakšni različici pojavila na skici kakšnega konstruktorja vlakov.

»Ko sem risala moj vlak prihodnosti, sem imela v mislih vlak, ki me bo odpeljal na pot sanj, samozavesti in uspehov.« (Evelin, 8.a)

Razstava je plod novih spoznanj najmlajših učencev in učenk, nadarjenosti in pogleda v prihodnosti starejših učencev in učenk ter izjemnih del ljubitelja življenja na dveh tirih Aljaža Skarlovnika.

Po odzivih sodelujočih menim, da je bil projekt Igra na dveh tirih odlično uresničen. Iz navdušenja učenk in učencev človek črpa energijo in moč za ustvarjanje novih zamisli.

Nataša Jenko,
profesorica razrednega pouka





Pihalna orkestra v Križankah

V okviru Festivala Ljubljana sta 10. junija zvečer na koncertu, imenovanem *Pihalna orkestra v Križankah*, nastopili Godba Slovenskih železnic in Delavska godba Trbovlje.

Godba Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta je na Festivalu Ljubljana nastopila drugič, lani na Kongresnem trgu in letos v ljubljanskih Križankah. Vrhunski večerni koncert je bil odličen uvod v poletno koncertno sezono v Ljubljani.

Godbenice in godbeniki Slovenskih železnic so skoraj poln avditorij Križank navdušili s prepletom klasičnih in zabavnih skladb. Začeli so z *Uverturo za pihalni orkester*, nadaljevali z izjemno *The Witch and The Saint* ter slikovito *Angels in the Architecture*. Ob koncu koncerta sta z Godbo nastopila tudi



solista Ema Petavar, ki je odlično odpela zahtevno priredbo Ette James, *All I Could Do Was Cry*, in Janez Krivec, ki je pel *Feeling Good* Michaela Bubleja. Koncert je Godba sklenila s skladbo *The Prayer*, duetom Eme in Janeza, ki ga v originalu izvajata Celine Dion in Andrea Bocelli.

Delavska godba Trbovlje

Delavska godba Trbovlje je eno najbolj dejavnih in najbolj prepoznavnih umetniških društev v svojem kraju. V 116 letih ustvarjanja je od koračniške godbe prerasla v kakovostni slovenski orkester, ki igra najzahtevnejši program. Redno koncertirajo po vsej Sloveniji, pomembne uspehe so dosegli tudi na ugledih tekmovanjih na mednarodni ravni. Godbo, ki danes šteje okrog šestdeset članov, so vodili priznani dirigenti, denimo Anton Hudarin, Mihael Gunzek, Alojz Zupan. Od leta 2007 jo vodi akademski

glasbenik in redni profesor na Akademiji za glasbo Jože Kotar. Delavska godba Trbovlje poleg spoznavanja glasbene umetnosti, domačih in tujih skladateljev ter najrazličnejšega glasbenega repertoarja skrbi tudi družabno življenje, zato pri njih ne manjka zabave in dobre volje. Vztrajno pa že dobro stoletje izpolnjujejo cilj, ki so si ga zadali že njeni ustanovitelji, rudniški delavci, davnega leta 1903.

V Križankah so koncert začeli z energično *El Camino Real* in filmsko glasbo *Out of Africa*. Srednji del koncerta so posvetili slovenskih glasbi in navdušili s *Trboveljsko rapsodijo* znamenitega slovenskega skladatelja Bojana Adamiča ter s *Spominom* Slavka in Vilka Avsenika. Koncert so trboveljske godbenice in godbeniki sklenili s skladbo *Tribute to Ray Charles*.





Zlata plaketa s posebno pohvalo za Godbo Slovenskih železnic

Godba Slovenskih železnic je potrdila svoje mesto med najbolj kakovostnimi pihalnimi orkestri v Sloveniji. Konec maja so tekmovali na 39. državnem tekmovanju slovenskih godb v najvišji koncertni

skupini. Za izjemno odigrane skladbe so prejeli zlato plaketo s posebno pohvalo za vrhunsko odigrane skladbe v najvišji, koncertni skupini. Za izjemen uspeh jim iskreno čestitamo!



Intervju: Miško Kranjec

»Da bi dobro fotografiral železnico, jo moraš imeti neznansko rad!«

Miško Kranjec je mednarodno priznani fotograf, ki so ga za njegovo dosedanje delo v železniški fotografiji nagradile nekatere najuglednejše mednarodne institucije. Maja letos je z dvema izjemnima fotografijama spet dosegel prvo mesto na natečaju ameriškega Centra za železniško fotografijo in umetnost. Na njegovih fotografijah v zadnjih letih temelji slikovna podoba Slovenskih železnic. Miško Kranjec je fotograf z dolgoletnimi izkušnjami s fotoreporterskim in umetniškim delom ter avtor več razstav doma in v tujini.

Gospod Kranjec, glavna tema vaše fotografije je železnica. Od kod izvira vaše neizmerno zanimanje zanjo in železniško fotografijo?

Zanimanje za železnice je pri meni staro približno toliko, kot sem star jaz. Kot otrok, star sedem ali osem let, sem dobil katalog Lionelovih vlakov. Ti vlaki so bili v Ameriki zelo priljubljeni, in otroci so jih dobivali za božična darila. Tipična ameriška podoba božiča je bila narmreč božično drevesce, okrog njega pa proga in Lionelov vlak. Katalog je bil pravzaprav knjiga o ameriških vlakih, v njej pa ilustracije, opisi vlakov, čudovite fotografije ... To je bilo nekaj tako izjemno privlačnega. Ko so se družinski prijatelji, ki so prinesli ta katalog vlakov, iz Amerike preselili nazaj v Jugoslavijo, je imel njihov sin prav tak vlak, in kadar sem bil pri njih, sva sestavila progo in se



Miško Kranjec, avtoportret posnet v delavnici v Dobovi.



Miško Kranjec ob njegovi najljubši lokomotivi UNRRA (H.K. Porter, 1946) – foto: Tadej Brate

igrala. Takšno železnico sem si zelo želel imeti, vendar pa tega pri nas nikakor ni bilo mogoče dobiti. Z očetom sva razpravljala tudi o tem, kako bi lahko naredila tire iz žic ali kaj podobnega, vendar pa tega nisva uredničila. So mi pa vlaki in železnica pod kožo zlezli že zgodaj v otroštvu.

Kdaj pa ste začeli vlake tudi fotografirati?

V srednji šoli sva se s sošolcem Tadejem Bratetom, ki je zdaj znani ljubitelj železnic in priznani avtor knjig s tega področja, začela bolj dejavno ukvarjati s fotografiranjem. Kot srednješolca, stara 14 ali 15 let,

sva potovala po Bosni, Srbiji oziroma po vsej Jugoslaviji ter fotografirala vlake. Takrat sem imel nekakšen ruski plastični fotoaparatus, ki ga mi je poklonil oče, on pa je imel tudi majhnega Olympus. V primerjavi z današnjo opremo so bile to fotografske igrače. Po vsej tedanji državi sem takrat hodil

fotografirat železnico tudi z drugimi prijatelji. To smo počeli pogosto, vse dokler niso ukinili parne vleke in ozkotirnih železnic v 70-ih letih.

Ste si kdaj želeli delati na Železnici?

Zaradi velike ljubezni do vlakov sem si že kot otrok želel postati strojevodja. To je bilo še v času, ko so vozile le parne lokomotive, in seveda je bil doma vik in krik. Niso se strinjali, saj so menili, da je ta poklic prezahteven, da je na lokomotivah prevroče, umazano, pozimi mrzlo ... Odločil sem se, da če ne morem neposredno na strojevodsko šolo, bom šel pa na srednjo tehnično in pozneje prišel na Železnico. Ko sem končal srednjo šolo, sem zaprosil za službo na železnici in jo tudi dobil. Bilo je že odločeno, da bom delal v lokomotivskih delavnicah v Mostah. Bil sem že tam, ogledal sem si delo in svoje delovno mesto. Potem pa je začela veljati t. i. Kraigerjeva gospodarska reforma. Dobil sem samo majhno obvestilo, na polovici A4 lista v dveh stavkih, da zaradi spremenjenih gospodarskih razmer Železnice do nadaljnjega ne sprejemajo v službo. Tako se je moja uradna železniška kariera hitro končala. Službo sem nato dobil v Kartonažni tovarni, nekoliko pozneje v Šumiju kot vodja vzdrževanja in za tem v Žitu. V industriji sem delal deset let.

Kako ste se začeli profesionalno ukvarjati s fotografijo?

Nekega dne sem bil, kot mlad fant, rezervist, poklican na vojaške vaje. Po vaji smo ležali na ljubljanskem Golovcu ter čakali na kosilo. Tisti, ki naj bi ga prinesli, so zamujali. Ob meni sta bila fotograf, ki je delal v foto Tivoliju, ter naš komandir čete. Zavzeto sta se pogovarjala o fotografiji. Nenadoma me je prešinilo, da bi jaz tudi lahko slikal, saj navsezadnje že več let slikam vlake. Sprva sem namreč fotografiral, ker so me zanimali



Fotografija, posneta v Budimpešti, za katero je Miško Kranjec 2012 prejel posebno pohvalo Centra za železniško fotografijo in umetnost.

vlak, ne sama fotografija. Začel sem razmišljati, kako bi se lahko profesionalno posvetil fotografiranju. Kupil sem si kup knjig o fotografiji in ameriškem fotoreporterstvu, ki se jih je takrat dalo dobiti. Zanimalo me je namreč predvsem fotoreporterstvo in ne toliko umetniška fotografija. V Žitu, podjetju, v katerem sem takrat delal, sem ponudil, da bil fotografiral za njihov časopis. Takrat so ravno potrebovali fotografa in kmalu sem začel hoditi na različne dogodke in opravljal reportersko delo za njihov časopis.

Kakšno je bilo vaše prvo reportersko delo?

Najprej sem fotografiral različne notranje dogodke v podjetju, zimska in poletna srečanja zaposlenih in podobno. Tako sem se naučil osnov fotoreporterstva. Kmalu pa je v Ljubljano prišel na uradni obisk indijski premier, ki so ga odpeljali v Žito, takrat reprezentativno živilsko podjetje. To je bilo moje prvo resno fotoreportersko delo, z vsem protokolom, varnostniki in podobnim. Delo sem uspešno končal in naredil tudi album, ki so ga podarili ambasadorju. Ker sem bil uspešen, sem začel iskati delo kot fotoreporter. Hodil sem od podjetja do podjetja in iskal delo, vendar pa me brez uveljavljenega imena nihče ni hotel zaposliti. Za vajo sem fotografiral različne športne dogodke, na katere je bil dostop razmeroma enostaven, druga liga nogometa, rugby, hokej ... Tako sem se nekega dne z zbirko svojih fotografij odpravil na izpostavo zagrebškega časnika Sportske novosti, ki so imele takrat sedež v hali Tivoli. Vprašal sem, ali potrebujejo fotoreporterja, in ker so jim bile fotografije všeč, sem začel delati zanje.

To delo je znano med drugim tudi po izjemnih časovnih pritiskih.

Nogometna tekma je bila denimo ob 17. uri. Na tekmi

sem bil lahko 15 minut, v njih sem moral posneti tako rekoč vse, ker sem moral nato domov v temnico. Tam sem hitro razvil film, saj so morale biti fotografije ob 18. uri že na avtobusu proti Zagrebu. Okrog 21. ure so jih že dodali v izdajo tistega dne. Odgovoren sem bil za fotografiranje, izdelavo in transport fotografij. Ta proces sem, kolikor je bilo mogoče skrajšal in optimiziral, da sem lahko v pol ure naredil pet ali šest fotografij za tisk s tekme. To je bila zame trda šola, saj so bili honorarji razmeroma nizki, da sem komaj pokril stroške papirja in kemikalij, ki jih pri tem delu potrebuješ. To delo sem videl kot svoje šolanje, ne pa kot vir zaslužka. Ko je bila revija že v barvah, sem na Vitrancu fotografiral FIS tekmo. Za vso tekmo in podelitev nagrad so mi dali na voljo samo en film, 36 posnetkov. To je bilo zelo zahtevno delo, sem si pa tako končno začel ustvarjati ime in vstopil v krog reporterjev in novinarjev.

Bili pa ste tudi fotoreporter pri časniku Delo?

Nato sem dobil delo kot fotoreporter pri časniku Delo in reviji Teleks. S tedanjimi sodelavci smo oblikovali odlično jedro dobre fotografije. To je bil že čas Sobotne priloge Dela, v kateri so bile objavljene dobre in premišljene fotografije na večjem formatu, na pol strani ali na celi, kar v časopisu ni bilo mogoče.

To pa je bil že čas, ko so se na tem področju začeli uporabljati računalniki.

Tako je, ko sem končal na Delu, sem bil nekaj let tudi svobodni umetnik. Deloval sem v skupini Dokumentarna, ki jo je ustanovil Rudi Klarič, in tam smo se začeli ukvarjati tudi z računalništvom. To so bili sicer prvi koraki in že začetki videografike. Naslednja leta sem precej delal tako v filmski industriji. Pri filmski skupini Studio

37, s katero sem sodeloval, so v studiu kupili računalnik. Vendar pa ga nismo smeli uvoziti v Jugoslavijo, ker je bil na seznamu visoke tehnologije. Pol leta je bil zato računalnik v Nemčiji in v Münchnu sem se v nekem studiu učil delati z njim. To so bili resnično začetki računalniške grafike, programi so bili še zelo okorni, delo s tedanjimi sistemi pa izjemno zamudno in zahtevno.

Ste delali tudi drugje v tujini?

Za Metalno, ki je bila takrat veliko in dobro jugoslovansko podjetje, je prej omenjeni Rudi Klarič pridobil pogodbo za snemanje filma ob visoki obletnici ustanovitve podjetja. Poslali so ga po svetu, da posname vse, kar je podjetje izdelovalo, od žerjavov do zapornic in vodnih cevi. Povabil me je, da grem z njim kot asistent kamere in fotograf. Odpotovala sva na Tajsko, Papuo Novo Gvinejo, v Pakistan, Avstralijo. Tako da sem videl kar velik kos tega sveta.

Bili ste tudi fotoreporter med osamosvojitveno vojno?

Takoj, ko se je začela vojna, sem tedanjemu uredniku fotografije Jocu Žnidaršiču ponudil svojo pomoč. Za časnik Delo sem tako slikal vso vojno. Bil sem v Vrtojbi in v Prekmurju in drugje po Sloveniji. Po vojni sem nekaj časa delal kot Delov fotograf, nato pa sem začel kot urednik fotografije delati pri reviji Mag. Iskal sem možnosti, da pokažem svoje sposobnosti in znanje. Vendar pa sem zaradi razhajanja z urednikom v pogledih na fotografijo po petih letih delo pri Magu končal in se zaposlil na Gospodarskem vestniku za naslednjih pet let.

Kakšno je na splošno vaše stališče o novih tehnologijah?

Vedno sem bil za novosti in nove pristope. Pri časniku Delo sem bil prvi fotograf, ki je začel digitalno obdelovati fotografije

in slikati z digitalnimi fotoaparati. V delovni proces sem tako uvajal digitalno fotografijo, a z velikimi mukami in odporom, saj so se tiskarji upirali novostim, ki so jih ogrožale. Izjemno me je veselilo delo z računalnikom in prvimi računalniškimi animacijami. Kar mi koristni pri fotografiji, zgrabim z obema rokama in se področju posvetim, tako je denimo z novim računalniškim programom. Še vedno se vsak dan ukvarjam z novostmi in se trudim, da spoznam kaj novega in se izobražujem.

Kaj pa družbena omrežja?

Družbenim omrežjem ne namenjam preveč časa. Na Facebook sem se prijavil predvsem zato, da sem lahko pogledal železniške fotografije nekaj izbranih prijateljev. Ne zanimajo pa me fotografije raznih nedelj-skih izletov, počitnic, ljubljencev ali hrane, ki jo je kdo zaužil. Sam na družbenih omrežjih ne objavljam ničesar.

Kje na spletu pa bi lahko naši bralci videli vaše več vaših fotografij?

Na spletu imam objavljene slikovne mape, ena od njih je na platformi Flickr (op. ur. https://www.flickr.com/photos/misko_k/). Tam so objavljene predvsem črno-bele fotografije, druga, pa je na Smugmug (op. ur. <https://mk-sz.smugmug.com/>).

Ali kdaj fotografirate z mobilnim telefonom?

S telefonom nikoli nisem rad fotografiral. Z nastankom pametnih telefonov se je po mojem mnenju končala doba dobre fotografije. Nekoč je fotografija zahtevala določeno znanje. Preden si se lahko začel ukvarjati z njo, si moral preštudirati postopke in laboratorijsko tehniko. Danes pa s telefonom vsak slika vsepovprek in tako je na splet vsak dan naloženih milijarde slik. Ko sem se jaz učil o fotografiji, smo spremljali sve-



Tovorni vlak ob sončnem zahodu na Velikem krasu

točno znane fotografe, kot sta Henri Cartier-Bresson, pa Eugene Smith, navdih smo iskali v množici znamenitih fotografij. Danes pa iz silne močvare številnih fotografij redko katera izstopa. Seveda obstajajo tudi dobre fotografije in odlični fotografi, vendar pa se je po mojem mnenju fotografija zbanalizirala, njena vrednost pa izgubila. Delo dobrih fotografov ni več v ospredju. Veliko o tem pove podatek, da je 90 odstotkov fotografij, ki imajo danes umetniško vrednost, nastalih v časih fotografskih filmov.

Ste med reportersko kariero še namenjali čas železnici?

Tudi ko sem delal kot fotoreporter, se moje zanimanje za železnico ni zmanjšalo. Pri Delu sem pokrival vse železniške dogodke, postopoma spoznaval tiste, ki so delali v podjetju. Tako sem si odprla vrata do Železnice.

Ste se želeli še kdaj tudi zaposliti na Železnici?

Ne, saj sem se našel kot fotograf. To je bil zdaj moj poklic. Svojo ljubezen do železnice sem lahko odlično izražal s fotografiranjem. Nekdaj je bila Železnica še bolj vojaška organizacija, zato je bil dostop do nje omejen. Ko so se mi odprla vrata do nje, in sem dobil dovoljenje za gibanje po železniški infrastrukturi, sem bil lahko med vlaki. Lahko sem združeval ljubezen do vlakov in ljubezen do fotografiranja.

Kaj pri železnici vas najbolj pritegne?

V železnici vidim bistveno več kot samo vlak ali železje, po katerem se ta premika. Predvsem vidim ljudi, ki delajo na železnici. Seveda me zanimajo vlaki, vendar pa železnice delujejo le zaradi ljudi. Denimo v

ameriški železniški fotografiji, ki jo precej spremljam, saj sem od nekdanj ljubitelj ameriških železnic, je v ospredju samo vlak oziroma vlak in pokrajina. Odveč jim je vsa infrastruktura in na fotografijah navadno tudi ni ljudi. Ta pristop mi ni blizu, saj brez ljudi železnic ni, je samo mrtvo železje. Pri železnici so mi ljudje zato izjemno pomembni. Neizmerno rad slikam delavce v delavnici, na vlaku, pa delavce na progi, skratka, kjer koli naletim na ljudi v železniškem poklicu. Mojo železniško fotografijo loči od druge tudi pristop in odnos do delavcev na železnici.

Za svoje delo ste bili večkrat nagrajeni tudi v tujini.

Za železniško fotografijo sem bil prvič nagrajen leta 2003. Takrat sem svoje fotografije poslal na natečaj v ZDA, reviji *Trains Magazine*, ki je največja profesionalna ameriška železniška

revija. Dobil sem prvo nagrado. Svoje fotografije pa sem pošiljal tudi Centru za železniško fotografijo in umetnost – Centre for Railway Photography and Art, CRPA, zasebni neprofitni organizaciji, ki skrbi za ohranjanje železniške fotografije. Na enega od njihovih natečajev sem poslal serijo treh slik, oziroma zgodbo v treh slikah. Ravno takrat so na severni ljubljanski postaji postavili cisterno za gorivo. Na njej je bila fotografija dimnikarja v beli obleki na kolesu. Ko sem fotografiral, je močno snežilo in naredil sem tri posnetke. Prvega od daleč, v katerem je videti močno tihožitje, na drugem posnetku kolesarja dimnikarja, na tretjem pa tire in na hišo prislonjeno kolo. Komisija, ki je bila nagnjena k umetniški fotografiji, je odločila, da je ta sekvenca za prvo nagrado. Zaradi številnih nagrajenih fotografij so me pri CRPA leta 2007 povabili tudi v ZDA, kjer

sem na njihovi letni konferenci med priznanimi železniškimi fotografi predstavljal svoje delo.

Letos pa ste ponovno dobili prvo nagrado na natečaju Centra za železniško fotografijo?

Tako je. Letos sta žal preminula dva velika železniška fotografa, John Gruber in Jim Shau-

gnessy. Prvi je bil ustanovitelj Centra za železniško fotografijo in umetnost, zato so letošnji natečaj posvetili njemu, pionirju novega pristopa k železniški fotografiji. Gruber je v železniški fotografiji prebijal led, prvi fotografiral s teleobjektivom, uporabljal nove kote, fotografiral železničarje ... Iz njegove fotografije sem se veliko naučil.

V tej tematiki in ozadju natečaja sem videl tudi sebe, in zato poslal svoje fotografije na natečaj. Pripravil sem tri črno-bele fotografije, v katerih je videti bistvo povezave človeka in železnice. Na eni je kurjač na čelu lokomotive, na drugi kleči ob lokomotivi ter na tretji čisti žerjavico pod lokomotivo. Fotografije so nastale kot del niza slik Črna

Všeč mi je pokrajina, pravo vreme, ko so na nebu oblaki. Specifika fotografiranja železnice me izjemno veseli. Včasih se pri fotografiranju na progi zgodi tudi to, da po več urah čakanja na določen vlak, pripelje na primer avstrijska lokomotiva ali pa je vlak razumljivo, ves umazan. Tako je veliko fotografij za SŽ neuporabnih. Če ne bi čutil



Ena od treh izjemnih fotografij za katere Miško Kranjec letos prejel prvo nagrado Centra za železniško fotografijo in umetnost.



Center za železniško fotografijo in umetnost

Bratovščina, in zelo sem počaščen, da sem z njimi zmagal na natečaju.

Ste torej prvenstveno železniški fotograf?

Fotografiram tudi mnogo drugih stvari, denimo mesto Ljubljano, pokrajino. Če bi rekel, da sem samo železniški fotograf, bi bilo to preozko, je pa železnica moja glavna tema. Železniška fotografija, kot sem že dejal, ni samo vlak, temveč je denimo tudi pokrajinska fotografija, v katero je vpeta tudi železnica. Vedno sem pozoren na to, kje fotografiram vlak, pomembno je okolje, oblaki ... Pri fotografiji mora govoriti vzdušje, in to več kot samo o vlaku.

So v Sloveniji proge, ki jih raje fotografirate, kot druge?

Vse je zelo odvisno od pokrajine, najbolj slikoviti pa se mi zdita koprška proga od Prešnice do Kopra in soteska Save med postajama Sava in Zidani Most.

takšnega veselja do tega, da stojim ob progi, da čutim pelje vlak, tega ne bi nikoli počel. Do železnice moraš čutiti nekaj več, če želiš delati dobre fotografije.

Na družbenih omrežjih vidimo veliko ljudi, ki ljubiteljsko slikajo vlake in železnice. Bi morda imeli kakšen nasvet, kako se naj lotijo tega?

Vesel sem vsakega fotografa in vsake dobre fotografije. Iz dobre fotografije se namreč lahko ogromno naučiš in dobiš tudi navdih za svoje. Svetoval bi jim, da gredo na splet in poiščejo dobre železniške fotografije. Nato naj se iz njih učijo, poskusijo narediti povzetek, ugotoviti, zakaj je ena fotografija boljša od druge. Naj analizirajo in poskušajo ta spoznanja vnesti v svojo fotografijo. Pomembna je vaja. Tako kot pri glasbi, lahko imaš največji talent na svetu, pa ti ne bo uspelo, če ne boš vadil.



Muzejski vlak

Kateri nasvet je vam najbolj koristil v karieri pri železniškem fotografiranju?

Od trenutka, ko sem se odločil, da bom fotograf, ko sem začel študirati prve reporterske knjige, sem analiziral in gradil samega sebe ob delih drugih. Moje temeljno vodilo je, da moraš vedno narediti en korak več. Vedno, še en dodatni korak. To je koristno tako v življenju kot pri fotografiji. Določeno stvar opraviš, pomembno pa je, da na koncu dodaš še nekaj več in v nalogo iztisneš še malo dodatne energije.

Ali še kdaj fotografirate na klasične filme?

Ne več. Fotoaparate sicer še imam, vendar pa nimam filmov in laboratorija.

Kaj pa črno-bela fotografija?

Črno-belo fotografijo imam zelo rad. Mogoče tudi zato, ker

sem ob njej zrasel. Barve so velikokrat samo kamuflaža za slabo fotografijo. Če takšni fotografiji odvzameš barve, šele vidiš, da na njej ni nič posebnega. V črno-beli fotografiji pa mora tisto, kar si poslikal, »stati«, vse je brutalno natančno prikazano, oskubljeno vseh dodatnih efektov. Takrat fotografija res pokaže bistvo. Če bi primerjali fotografijo ženske v lepih oblačilih in fotografijo akta, bi opazili, da je pri aktu mogoče videti žensko v vsej njeni lepoti, tudi z napakami in kakšno pomanjkljivostjo, torej resnično lepoto, pri fotografiji z dizajnerskimi oblekami pa vidimo predvsem obleko, napake pa so skrite. Podobno je z barvno in črno-belo fotografijo.

Ali ste na katero od fotografij še posebej ponosni?

Ponosen sem na mnoge fotografije. Če bi izbral samo eno od njih, je to fotografija značke s krilatim kolesom v dlaneh že-

lezničarja, ki mi je prinesla tudi nagrado. Značko s krilatim kolesom je na kapi nosil železničar, strojevodja muzejskega vlaka, Rudi Ljubelj. Med vzdrževanjem lokomotive je v delavnici stopil v kanal pod njo, da bi nekaj namazal. Po nesreči je udaril z glavo v os ter ob tem zvil tudi značko. Ko je delo končal, je ves umazan, s črnimi rokami, prišel ven in najprej, preden je storil kar koli drugega, poravnal značko in jo skrbno očistil. Ta trenutek sem ujel v objektiv. Fotografija mi zato simbolizira ljubezen in pravi odnos železničarja do Železnice, simbolizira železničarski ponos. Če delaš na železnici, moraš čutiti ljubezen do nje.

Na slovenskih progah fotografirate že leta. Kako vedno znova najdete navdih za odlične fotografije?

Železniških fotografij sem posnel dovolj za dve življenji. Vendar me vedno žene iskanje

novega. Na določenih lokacijah sem res fotografiral že nešteto krat, denimo na ljubljanski postaji, v Kopru ... Lahko bi vprašali, kaj bi pa sploh lahko še videl tam. Vendar pa je pri fotografiji tako, da nastane drugačna, ko sem drugače razpoložen, ko poiščem drugačen kot, svetlobo ... V fotografiji je toliko spremenljivk, da lahko vsakič najdem kaj novega. In ravno v iskanju novega je največji izziv. To me žene in vedno naredim korak več.

Gospod Kranjec, preden končava, pa bi vas vprašal še o vašem imenu. Vaš oče je bil eden največjih slovenskih pisateljev.

Res, je. Nekoč je bila v naši družini tradicija, da je prvorojeni otrok dobil ime po očetu. Jaz naj bi bil sedmi po vrsti s tem imenom. Tako so imeli moji predniki uradno ime Mihael, in v Prekmurju so vsakega Mihaela preimenovali Miška, podobno



Niz fotografij, ki jih je leta 2014 nagradila ameriška revija Trains Magazine.



Krilato kolo v rokah železničarja. Nagrajena fotografija, ki avtorju simbolizira pravi odnos železničarja do Železnice, simbolizira železničarski ponos.

kot Štefana v Pišto. Čeprav so me vsi poznali kot Miška, pa sem se tudi uradno preimenoval, ko sem dopolnil 18 let. Miško je ime tudi mojemu sinu.

Ko sem se začel ukvarjati s fotografijo, so naju začeli z

očetom zamenjevati, ker sva se oba pojavljala v medijskem svetu. Njega so spraševali, od kdaj fotografira, in mene, ali sem tisti, ki piše knjige. To slednje se kdaj zgodi še danes. Včasih je bilo to sicer nadležno, ven-

dar sem vesel, da sem si ustvaril svoje ime s svojim delom in svojo fotografijo.

Najlepša hvala!



Potniški vlak pri Škofji loki



Godba Slovenskih železnic na gostovanju na Kitajskem

Godba Slovenskih železnic se je na uradno povabilo organizacije World Festival Association, v sodelovanju s kulturnim ministrstvom Ljudske Republike Kitajske, avgusta udeležila festivala pihalnih orkestrów v kitajskem Rizhau. Festivala, ki ga enkrat na leto pripravljajo v tem vzhodno-kitajskem mestu, se udeležujejo le izbrani pihalni orkestri z vsega sveta, ki nanj prejmejo uradno povabilo.

Godba Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta in Radeške mažorete sta bili edini skupini, ki sta na letošnjem tekmovanju zastopali Slovenijo in predstavljali njeno kulturno dediščino. Poleg vrhunskih kitajskih pihalnih orkestrów so na festivalu sodelovali še pihalni orkestri iz Češke, Avstrije in Nemčije ter drugi orkestri, denimo iz Malezije.

Festival pihalnih orkestrów je večdnevna prireditev, ki združuje različne dejavnosti, koncerte, parade, figurativne nastope ter nastope manjših komornih skupin. Orkestri imajo navadno zato po več nastopov v istem dnevu, zato morajo pripraviti zelo raznolik program. Godba Slovenskih železnic se je za nastope na festivalu pripravljala od maja do avgusta. Pred tem so namreč večino svojega časa posvetili koncertnemu igranju, saj so se konec maja udeležili



Prvi slovenski pihalni orkester na Kitajskem zidu

Godba in mažorete so ob koncu festivala igrali tudi na znamenitem Kitajskem zidu. Na enem od sedmih čudes sveta so tako prvič v izvedbi pihalnega orkestra odmevale slovenske koračnice Židana marelja, Na golic in številne druge.

Godba Slovenskih železnic je z nastopom na Kitajskem k svojim glasbenim nastopom dodala še en mejnik, in sicer so se mednarodni javnosti pr-



najvišjega slovenskega tekmovanja pihalnih orkestrów in tudi tokrat osvojili zlato plaketo s posebno pohvalo.

Nastop na kitajski nacionalni televiziji

Odprtje festivala pihalnih orkestrów v kitajskem Rizhau je

predvajala tudi kitajska nacionalna televizija. Godba Slovenskih železnic in Radeške mažorete so za slovesnost ob odprtju festivala pripravili figurativni nastop, v katerem so kitajskim gledalcem s prepletom glasbe, plesa ter video projekcije čudovito predstavili Slovenijo in Slovenske železnice.

vič predstavili še v figurativnih nastopih. Na koncertu, ki so ga odigrali na univerzi v Rizhau, so prejeli tudi prestižno priznanje za najboljši orkester na festivalu. Kljub številnim uspehom, ki so jih letos nanizali doma in po svetu, pa godbenice in godbeniki ostajajo skromni ter predani ustvarjanju dobre glasbe.





Z vlakom v Dolino pri Celovcu

Izletniki in ljubitelji slovenske kulturne dediščine obiščejo znano slovensko romarsko cerkev pri Mariji v gozdu na avstrijskem Koroškem.

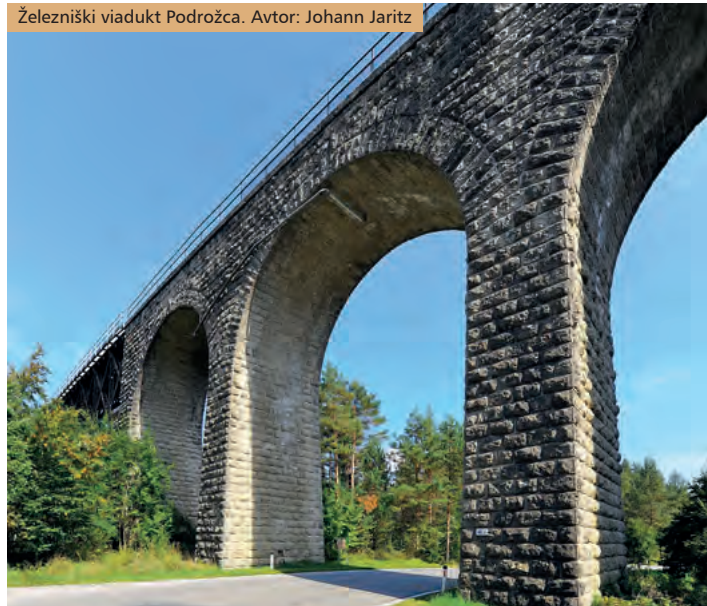
Dolina pri Celovcu

Do druge svetovne vojne še pretežno slovenska, danes pa dvojezična vas z 99 prebivalci se tudi v nemščini imenuje Dolina. Leži v občini Grabštanj (Grafenstein), zdaj stisnjena med glavno cesto Celovec-Velikovec na severu in avtocesto A2 na jugu. Leta 1849 se je trem slovenskim deklicam v gozdu pri Dolini prikazala Marija, pa tudi nekateri bolniki naj bi čudežno ozdraveli. Zato so na zahtevo domačinov med 1861

in 1863 na tistem mestu zgradili cerkev pri Mariji v gozdu, ki je kmalu postala zelo priljubljen cilj romanja koroških Slovencev. 1870 je bil v sosednji vasi Zgornja Buhlja (Oberwuchel) organiziran osemnajsti slovenski politični tabor, pri kateremu so med drugim zahtevali zedinjene vseh Slovencev v eni državni enoti. Zbralo se je več kot 7000 udeležencev. Med 1999 in 2000 je bila cerkev Marije v gozdu prenovljena in posodobljena v avtocestno romarsko cerkev (Autobahnkirche), saj je priključek na avtocesto v njeni neposredni bližini. Glavni oltar z motivom Marijinega prikazovanja je leta 1906 naslikal slovenski akademski slikar iz Rožeka Peter Markovič. V notranjosti

cerkve so ohranjene verjetno še prvotne podobe Križevega pota z napisy v slovenščini, novost pa so trije vitraži: večji z napisom

Železniški viadukt Področca. Avtor: Johann Jaritz



Železniška postaja Grabštanj



Most čez boroveljsko akumulacijsko jezero na Dravi. Avtor: Johann Jaritz

Železniška postaja Podgorje. Avtor: Johann Jaritz



vlaki med Celovcem in Področco samo še do Svetne vasi (Weizelsdorf). Tam se priključi 5,7 kilometrov dolga že opuščena Boroveljska proga, po kateri v poletnem času še vozijo muzejski vlaki: <https://www.nostalgiebahn.at/dampfzug.html>.

Z vlakom iz Slovenije

Do postaje Grabštanj (Grafenstein) se pripeljemo po Dravski železnici iz smeri Maribora (z vlakom SŽ do Pliberka) ali Beljaka (druga postaja od Celovca). Postajo so povsem prenovili, saj bo skozi njo speljana hitra dvotirna Goliška železnica (Koralmbahn), ki bo omogočala hitrosti vlakov do 250 kilometrov na uro. Proga bo v celoti dokončana predvidoma do leta 2026, vožnja z vlakom med Gradcem in Celovcem pa naj bi se skrajšala s treh na eno uro. Od postaje Grabštanj do Doline je po asfaltirani cesti 3,3 km. Kolesarji si lahko izlet popestrimo, če vožnjo nadaljujejo skozi naselja Pokrče, Žilije (Sillebrucke) in Vasjo vas (Lassendorf) do najstarejše slovenske romarske cerkve pri Gospe Sveti (Maria Saal), katere predhodnico je v času samostojne slovenske kneževine Karantanije v 8. stoletju ustanovil škof sv. Modest. Razdalja znaša 12 km. S tamkajšnje železniške postaje, ki je tretja od Celovca, se z vlakom vrnemo v Slovenijo.

Želim vam prijeten izlet!



Oltarna slika v cerkvi pri Mariji v gozdu. Avtor: Johann Jaritz



Gospa Sveta

»Veter večnosti postaja močnejši« v več jezikih ter manjša vitraža s slovenskima napisoma »Pojem« in »Ločim se«. Cerkev Marije v gozdu je podružnica bližnje dvojezične župnijske cerkve v Pokrčah (Poggersdorf). Tudi v tej je ohranjen Križev pot s slovenskimi napismi.

Rožanska železnica

Leta 1906 odprta proga je skozi predor Karavanke povezala Jesenice ob Gorenjski s Celovcem ob Dravski in Št. Vidom (Sankt Veit an der Glan) ob Rudolfovi železnici. Že med obema svetovnjima vojnoma se je glavni promet med Področco (Rosenbach) in Celovcem preusmeril po ovinku po Karavanški železnici skozi Beljak. Od 10. decembra 2016 vozijo potniški



Vlak za Volčji breg na železniški postaji Grabštanj

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost za ljubitelje železnic, navajamo slovenska imena postaj ob Rožanski progi od Jesenic do Št. Vida ob Glini. Z znakom (#) so označene tovarne, z zvezdico (*) pa ukinjene postaje: {predor Karavanke, (7976 m)}, 1. Področca (Rosenbach), {odcep za Beljak (Villach)}, {predor Leše (Lessach)}, {Viadukt Področca}, 2. Podgorje v Rožu (#Maria Elend im Rosental), 3. Ladine (*Ladinach), 4. Sveče (*Suetschach), 5. Bistrica v Rožu-zahod (*Feistritz im Rosental West), {Viadukt Bistrica}, 6. Bistrica v Rožu (#Feistritz im Rosental), 7. Št. Janž v Rožu (*St. Johann im Rosental), 8. Svetna vas-naselje (*Weizelsdorf Ort), 9. Svetna vas (Weizelsdorf), {most čez boroveljsko akumulacijsko jezero na Dravi}, 10. Žihpolje (Maria Rain), 11. Kotmara vas (*Köttmannsdorf), 12. Vetrinj (*Viktring), 13. Celovec-jug (Klagenfurt Süd), 14. Celovec-glavna.ž.p. (Klagenfurt Hbf), 15. Celovec-vzhodna ž.p. (Klagenfurt Ostbahnhof), 16. Celovec-Trnja vas (Klagenfurt Annabichl), 17. Gospa Sveta (Maria Saal), 18. Gosposvetko polje (*Zollfeld), 19. Štrebuncji (*Willersdorf), 20. Glinje (Glandorf), 21. Št. Vid ob Glini-jug (#St. Veit a. d. Glan-Süd) in 22. Št. Vid ob Glini (St. Veit a. d. Glan). Med Jesenicami in Področco ter med Celovcem in Št. Vidom je proga dvotirna in elektrificirana.

Samar za denčar

Na tejle nenavadni torbici bi zaman iskali oznake *Furla*, *D & G ali Grošelj*, pa tudi prostora za tisočere ženske stvari ne bi našli – ga ni. »Torbica« je napolnjena z žimo in zašita. Čemu torej služi? Gre za majhen, a pomemben izum človeške iznajdljivosti, za »samar za denčar«. Seveda gre za poimenovanje v železniški latovščini, po izvoru srbsko, kakršne smo zaradi pomenske točnosti in nezamenljivosti radi prevzeli tudi v Sloveniji. Beseda »samar« pomeni tovorno sedlo, »denčar« pa v pomeni vlak za prevoz kosovnih pošiljk.



»Samar za denčar« v pripravljenosti in v delovnem položaju



Moderna ženska torbica v rustikalnem stilu?

V srbsčini so se bili udomačili številni turcizmi, tudi ta, ki izvira iz turške besede »denk«, kar pomeni balo ali zavitek. Gre torej za »sedlo«, za zaščito za ramo, ki so jo uporabljali skladiščni delavci na vlaku za prevoz kosovnih pošiljk, da jim ne bi robati in oglati predmeti med nošenjem poškodovali ram. Pred tremi desetletji so delavci na Tovorni postaji Ljubljana-Moste *samar* s ponosom pokazali, opisali in ga izročili za muzejsko zbirko.

Denčar, vlak-kosovec, je pomenil pomembno pospešitev transporta kosovnih pošiljk med postajami. Bil je sestavljen iz sedmih ustrezno predelanih tovornih vagonov vrste Gk, ki so jim na čelnih stranicah vgradili prehodne mostičke in harmonikaste prehodne mehove, tako da so predstavljali enovit prostor, nekakšen predor, ki je služil kot potujoče skladišče. Za razliko od navadnih, rjavih tovornih vagonov so bili obarvani zeleno.

Vagone so predelali in jih sestavili v vlake v železniških delavnicah v Šiški. Pripravili so

osem kompletnih garnitur. V srednjem vagonu je bila urejena pisarna za skladiščnika, dodan pa je bil še poseben vagon s kuhinjo in prostorom za počitek. Denčarji so začeli voziti 20. maja 1951, izhodiščna nakladalna postaja pa je bila Ljubljana-Šiška, dokler niso v prvi polovici 60-ih let zgradili tovorne postaje Ljubljana-Moste – poslej so odhajali od tod. Vsak dan sta krenila dva vlaka, eden po južni poti Ljubljana-Zagreb-Beograd, drugi pa po severni poti Ljubljana-Maribor-Pragersko-Čakovec-Varaždin-Koprivnica-Osijek-Subotica-

Novi Sad-Beograd. V povratku sta zamenjala traso. Dodajali so jim tudi navadne tovarne vagonne, ki so bili namenjeni na posamezne postaje. Takšen vlak je imel navadno 15–18 vagonov, največ pa 30 vagonov s skupno težo 500 ton.

Ustavljali so se na medpotnih postajah in oddajali oziroma prevzemali kosovno blago. Vsakič so prepotovali okroglih 1300 kilometrov, za kar so potrebovali 5-6 dni. Na vlaku sta bili dve ekipi skladiščnih delavcev – brigadi, ki sta se izmenjavali pri delu. Na večjih postajah sta delali skupaj. Vsaka je imela vodjo – brigadirja, pa manipulant in osem skladiščnih delavcev. Ves čas so bivali na vlaku in med potovanjem naložili/razložili od 400 do 500 ton blaga. Treba si je poizkusiti predstavljati, kako je bilo na vlaku v poletni vročini, ko je bilo treba med vožnjo sortirati kosovno blago in ga pripraviti za razkladanje na naslednji postaji – na vlaku pa ni bilo kopalnice... Hudo je bilo tudi pozimi, saj tovorni vagoni niso imeli nobene izolacije in je mraz vdiral skozi sleherno špranjo. So pa bili delavci razmeroma dobro plačani, zato se niso pretirano pritoževali. Kljub temu, da so bili vlaki opremljeni z vsemi mogočimi



Polovica vlaka »denčar« z enovitim skladiščnim prostorom – foto dr. Vinko Kokot



Zanka, ki sta jo prevozila denčarja na svojem potovanju.

Da je ta rezultat praktične pameti preveč preprost, da bi ga povzdigovali med izume? Toda vsi veliki izumi v zgodovini so bili vendar preprosti!

Denčarji so nehali voziti v 70-ih letih, bojda zaradi sporov med republikami glede pokrivanja stroškov. Zanimivo je, da so že skoraj izginili iz spomina celo takrat aktivnih železničarjev – vsi anketirani so vedeli za te vlake, nihče pa ni mogel podati natančnejšega opisa – niti koliko predelanih vagonov je bilo v kompoziciji niti kje so pravzaprav vozili. Na srečo se je ohranil opis v neki železniški publikaciji iz leta 1960, ki ga je podal brigadir Jože Dolinar.

pripomočki, kot skladiščnimi vozički, prehodnimi mostički, pa tudi s kladivi, žebli, žico,

palicami, cevmi, podložkami, svetilkami in skrinjico s prvo pomočjo, pa niso imeli osebnih

zaščitnih sredstev, zato so si delavci pomagali sami in so izumili tudi *samar za denčar*.

Mladen Bogič, julij 2016

Zaposlena na SŽ pomagala ujeti roparja

Policisti policijske postaje Postojna so bili v začetku leta obveščeni o ropu trafike na železniški postaji v Postojni. Oropala sta jo dva zamaskirana roparja. Pri njenem odkritju in hitrem prijetju sta pomembno vlogo odigrala zaposlena na Slovenskih železnicah, **Franci Janežič** iz službe za varovanje pri SŽ-ŽIP ter **Oliver Markovič** iz službe za EE in SVTK pri SŽ-Infrastruktura.

Kako?

Policisti so po takoj po ropu zaposili za posnetke videonadzornih kamer s postaje Postojna. Pri tem jim je pomagal Oliver Markovič. Poklical je pravo osebo za dostop do videonadzornih kamer, Francija Janežiča. Ta je bil ta dan sicer prost, vendar je brez odlašanja odšel v službo v videonadzorni center v Ljubljani ter analiziral in pripravil posnetke za policiste.

Ko se je vračal iz nadzornega centra v Ljubljani, je v čakalnici železniške postaje Ljubljana je opazil mlajša moška, ki sta popolnoma ustrezala opisu storilcev. Takoj je poklical policiste PU Ljubljana, ti so ju identificirali kot roparja in ju prijeli.

Franci Janežič je prejel bronasti znak Policije za sodelovanje

Komandir Policijske postaje Postojna Bojan Žolger je Franci-

ja Janežiča in Oliverja Markoviča povabil na policijsko postajo in se jima zahvalil za pomoč. S svojim ravnanjem sta izjemno pripomogla k hitremu prijetju storilcev ropa.

Za nesebično pomoč in velik prispevek pri prijetju roparjev pa je komandir Žolger podal predlog za podelitev bronasti znak policije Franciju Janežiču. Franci Janežič je visoko priznanje prejel na uradni slovesnosti od dnevu policije junija v Pivki.



Skupinska fotografija s podelitve priznanj Policije.



Od leve proti desni: Zoran Matijević, varnostni menedžer SŽ-ŽIP, Oliver Markovič, SŽ-Infrastruktura, Franci Janežič, varnostnik SŽ-ŽIP, in Bojan Žolger, komandir PP Postojna

Koliko parov gojzarjev bi žrtvovali za uspešen vzpon na Triglav?

Ste že kdaj pomislili, koliko parov gojzarjev bi bili pripravljeni žrtvovati za uspešen vzpon na Triglav? Verjetno ne. Tudi nihče izmed nas – bilo nas je kar 48 – ni pomislil na to. Toda gora je zahtevala svojo žrtev, ki smo jo bili prisiljeni dati. Za Triglav smo žrtvovali kar precej gojzarjev! Koliko? O tem več pozneje.

Kot vsako leto smo se tudi na začetku letošnjih šolskih počitnic zbrali na planinskem taboru Mladinskega odseka Planinskega društva Železničar. Šotore smo tokrat postavili v preddverju osrednjih Julijskih Alp, na prostranem travniku ob soteski Mlačca pri Mojstrani, pod zahodnimi obronki Mežakle, ob šumenju bližnje Triglavske Bistrice.

Podvig smo pri t.i. *garažah* v dolini Krme začeli tisto nedeljo ob 6.30. Dan prej smo imeli večurno vadbo tehnike s samovarovalnimi kompleti ter temeljito pripravo opreme in nahrbtnikov in seveda skupne hrane in pijače. Udeleženci tabora pa so že med letom opravili lepo število pripravljanih tur. Mnogi udeleženci so, kljub svoji mladosti, že zelo izkušeni gorniki in tudi večkratni udeleženci tabora MO PD Železničar.

Razdelili smo se v štiri starostno mešane skupine. V skupinah smo gladko napredovali po zjutraj prijetno hladni dolini Krme, nato mimo žvižgajočih svizcev na Malem polju, čez pregrete pragove pod Kurico ter po malo bolj prezračenih pobočjih nad Konjskim sedlom.



Do 13.30 smo vsi dosegli visokogorsko postojanko Dom Planika pod Triglavom na 2401 metrih nadmorske višine. Naporeni del ture je bil s tem za nami. Čakal pa nas je še tehnično zahtevni in plezalsko uživaški vzpon po vršni očkavi piramidi. Tudi tega smo se lotili v štirih skupinah – dve skupini sta naskok opravili kar isti dan popoldne, dve pa naslednji dan zgozdaj zjutraj. V idealnem toplem



vremenu, ob rahlem vetru, brez oblačka smo vse vzpone opravili brez zapletov. Vsi, tudi najmlajši udeleženci, so pokazali odlično tehnično znanje ter primerno kondicijo. Le pri nekaterih se je na trenutke oglasil strah, večinoma pa pristno spoštovanje

te veličastne in zahtevne gore. Za 29 udeležencev je bil to prvi vzpon na Triglav.

Prehrana, tako lastna kot tista na koči Planika in nastanitvev



v njej sta bili odlični. Če kaj, nas je pestila žeja, saj smo porabili res veliko tekočine, precej več, kot smo jo prinesli iz doline. Ob popoldanskem vzponu na vrh smo lahko zalogo vode izdatno dopolnili na snežišču pod Malim Triglavom. Ob jutranjem vzponu pa ta »začasni izviri« vode še ni imel vode.

No, in ob koncu k obljubljenemu žrtvovanju gojzarjev. Že na dostopu do kočice Planika so dvema udeležencema začeli odstopati podplati na gojzarju, tretjemu pa so celo popolno-

ma odpadli. Reševali smo jih s trakom ter menjavo obutve pri naskoku na vrh. Pri spustu so odpovedali še eni gojzarji. Tudi v ostalih dneh našega planinskega tabora – v teh smo opravili še ture na Vrtaški vrh, Bivak IV, izlet do slapa Peričnik, preplezali težjo od obeh Mojstranskih ferat – so gojzarji odpovedovali poslušnost, tako da je bil skupni rezultat kar šest. Ja, prav ste prebrali, šest parov gojzarjev. Vsak osmi udeleženec je torej žrtvoval gojzarje za uspešno turo na Triglav. Ali bi to storil še enkrat? Vsekakor. Bilo je nepozabno!

Sklenemo lahko, da se ključ za uspešno izpeljano turo na Triglav skriva v temeljitih pripravah nanjo, še bolj pa v večletnem rednem delu z mladimi. Za slednje so še posebej zaslužni dolgoletni vodniki tabora MO PD Železničar, to so Jani Klemenčič, Damijana Kastelec ter Dejan Krapež.

Foto: Miško Kranjec
Fotografija Miška Kranjca za katero je leta 2007
prejel drugo nagrado revije Trains.





székeskísérelt