

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Intervju

Dušan Mes: Slovenske železnice imajo ogromen potencial

Aktualno

Očistimo Slovenijo 2012!: Sodelovale bodo tudi Slovenske železnice

Projekt CEDEJČEK: Najbolj inovativni prejeli nagrade

Vagoni Eas so pripravljene na nove obremenitve

Reportaža

Od Pragerskega do Prlekije in Prekmurja

Tujina

Železnice Yverdon Sainte Croixa

Zanimivosti

Svet modelnih železnic – Nürnberg 2012





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

tel. 01/29 12 551

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

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: marino.fakin@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Marino Fakin • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.825 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 20. marca 2012.



Potniški vlak pri postaji Žalna
Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Intervju

Dušan Mes: Slovenske železnice imajo ogromen potencial



Aktualno

Očistimo Slovenijo 2012!: Sodelovale bodo tudi Slovenske železnice



Aktualno

Projekt CEDEJČEK: Najbolj inovativni prejeli nagrade



Aktualno

Vagoni Eas so pripravljeni na nove obremenitve



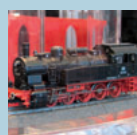
Reportaža

Od Pragerskega do Prekije in Prekmurja



Tujina

Železnice Yverdon Sainte Croixa



Zanimivosti

Svet modelnih železnic – Nürnberg 2012

2

4

6

7

16

25

28



1

Uvodnik

Marino Fakin

Odgovorni urednik

Slovenske železnice prepeljemo okrog devetdeset odstotkov tovora v mednarodnem prometu. Na tujih trgih in v gospodarskih panogah, za katere opravimo večji del prevozov, so letošnje napovedi glede potreb po železniških prevozih precej zadržane. Zaradi negotovih tržnih razmer kupci v tovarnem prometu v najboljšem primeru napovedujejo enak obseg prevozov, žal pa ponekod tudi zmanjšanje.

Večina evropskih železnic je januarja, zlasti pa februarja, prepejlala manj tovora, kakor so načrtovali. Enako velja tudi za Slovenske železnice. Na zmanjšanje obsega prevozov in prihodkov so vplivale predvsem slabe vremenske razmere. Te so se v Sloveniji negativno odrazile zlasti v luškem tranzitu, v katerem smo zato prepeljali precej manj tovora, kot smo načrtovali. Izpad prevozov bomo poskusili nadomestiti z dodatnim povečanjem prevozov do konca leta. Vsekakor so v tovarnem prometu mnenja, da sta bila prva dva letošnja meseca izredna, in zato po njih ne bi smeli ocenjevati, kakšen bo letošnji izkupiček v tovarnem prometu. Da bi do konca leta dosegli pozitivni poslovni izid, bodo povečali prodajne dejavnosti na vseh trgih, obenem pa tudi racionalizirali in optimizirali stroške.

Tovarnemu prometu je lani uspelo povečati obseg prevozov in prihodkov ter več kot prepoloviti izgubo iz leta 2010, letos pa ponekod povišati cene oziroma jih prilagoditi gibanju cen cestnih prevoznikov in nam konkurenčnih železniških prevoznikov. Drugih načrtov v tovarnem prometu tudi ne manjka. Še naprej bodo uvajali nove, celovite logistične storitve ter izboljševali kakovost storitev.

V potniškem prometu je bilo februarja zelo dejavno. Pripravili so nekaj novosti in uspešno organizirali dodatne prevoze in storitve ob informativnih dnevih. Za mlade, ki imajo šolsko abonentsko vozovnico, so pripravili novo ponudbo za vožnjo s popustom na vseh relacijah po Sloveniji ob koncih tedna ter med prazniki in počitnicami, pa tudi za vožnjo s popustom v tujino. Uvedli so novo številko klicnega centra. Ta je odslej 1999. Na njej lahko potniki dobijo informacije o voznih redih vlakov, cenah vozovnic in popustih ter o nadomestnih prevozih, hkrati pa tudi o cenah vstopnic za koncerte in druge kulturne prireditve, za katere je mogoče kupiti vstopnice v info centrih na železniških postajah Ljubljana, Celje in Maribor.

V potniškem prometu so tudi izdali nov, že drugi katalog Grem z vlakom. V njem so pregledno predstavili vso ponudbo v potniškem prometu in druge informacije za potnike. Tokratna novost v katalogu so ponudbe, ki so jih pripravili v sodelovanju z drugimi podjetji in pomenijo pridobitev za potnike. Ti so namreč deležni še popustov pri njihovih storitvah.

Zaposleni na Slovenskih železnicah ter v hčerinskih in odvisnih družbah se bomo pridružili vseslovenski prostovoljski okoljski čistilni akciji. Triindvajsetega marca bomo čistili okolico železniških postaj, območja progovnih pasov ter druga območja, na katerih delujemo. Skrb za vzdrževanje čistega in urejenega okolja je sicer naša stalna naloga. Že od leta 2003 se na Slovenskih železnicah najmanj enkrat na leto, običajno spomladi, lotimo temeljitega čiščenja zemljišč in okolice objektov, ki so v naši lasti oziroma upravljaju.

Letos je na Slovenskih železnicah kar nekaj okroglih obletnic. Oktobra bo minilo 150 let od zgraditve proge Zidani Most–Zagreb, novembra pa 50 let od elektrifikacije proge Postojna–Ljubljana. Polstoletno tradicijo ima tudi društvo ljubiteljev železnic Železna cesta, o katerem so ob tej priložnosti posneli kratek televizijski film. V njem so predstavili dejavnosti društva in njegove člane. Pri filmu so sodelovali dejavni člani društva in prikazali svoje bogate železniške zbirke. Člani društva proučujejo del slovenske tehniške dediščine ter kulturnega in tehniškega poslanstva železnice na Slovenskem. Okroglo število let, kar 60, deluje tudi kegljaški klub Lokomotiva Maribor, ki ga predstavljamo v tokratni številki.

Dušan Mes: Slovenske ogromen potencial

Dušan Mes, magister poslovnih ved, je 15. novembra lani postal član posloводства za potniški in tovorni promet. Ima bogate izkušnje s področja kriznega menedžmenta in sanacije podjetij. Prosili smo ga za pogovor, v katerem je opisal svoje poglede na logistiko Slovenskih železnic in vizijo razvoja podjetja.

Gospod Mes, nam lahko predstavite, na katerih področjih ste doslej delovali?

Svojo poklicno pot sem začel že med študijem, in sicer sem delal v podjetju za varovanje G7, kjer sem sprva vodil trženje na območju osrednje Slovenije, pol leta pozneje pa sem prevzel vodenje sektorja za računovodstvo in finance. Od takrat se ukvarjam s podjetji, ki so se znašla v težavah, in jih je bilo treba skozi različne postopke stabilizirati. Po letu 2007 sem kot član posloводства družbe Casino Portorož sodeloval pri sanaciji podjetja. Nekaj časa sem deloval tudi kot prokurist v družbi SCT, ki pa je žal bila v preslabem stanju, da bi lahko kakor koli nadalje poslovala.

Deloval sem večinoma v podjetjih, ki so bila v zelo slabem finančnem stanju oziroma so bila na robu stečaja. Moje področje delovanja sta bila sanacija podjetij oziroma krizno vodenje, kar pomeni prilagajanje podjetja na spremenjene tržne razmere in zelo otežene finančne razmere. Za uspešno sanacijo pa morajo



Dušan Mes, član posloводства (foto: Antonio Živkovič)

Železnice imajo

poleg vodstva sodelovati tudi lastniki, saj sanacije podjetja brez svežega kapitala žal ni oziroma sanacija dolgoročno ni uspešna.

Slovenske železnice so sicer v precej boljšem stanju od naštetih podjetij, predvsem pa delujejo v panogi, ki ima ogromno priložnosti.

S katerimi področji se ukvarjate kot član poslovodstva?

Kot član poslovodstva Slovenskih železnic sem odgovoren za področje logistike. Glede na to, da potekajo procesi utrjevanja holdinške oblike organiziranosti in postopki centralizacije podpornih funkcij, pa se srečujem tudi z omenjenimi procesi.

Ali vam je že uspelo spoznati Slovenske železnice v tako kratkem času?

Slovenske železnice so zelo kompleksen sistem, ki ga ni moč spoznati v treh mesecih. Spoznal sem, da imajo Slovenske železnice ogromno možnosti za razvoj svoje osnovne dejavnosti. Logistika je ena od dejavnosti v Sloveniji, ki je perspektivna in ima ogromno potenciala za nadaljnji razvoj, hkrati pa je lahko konkurenčna v širši regiji. Vsekakor pa morajo Slovenske železnice imeti pri tem osrednjo vlogo.

Kje ste zaznali težave in nevarnosti, kje pa priložnosti

in prednosti za Slovenske železnice?

Težave in nevarnosti za Slovenske železnice so zagotovo delno zaradi finančnega stanja podjetja. Veliki dolgovi iz preteklosti otežujejo delovanje Slovenskih železnic in trenutno onemogočajo hitrejši razvoj in vlaganja. Vsekakor je treba pripraviti kakovosten strateški poslovni načrt, s katerim bo mogoče rešiti težave iz preteklosti in izkoristiti dane možnosti in priložnosti. Prepričan sem, da je na Slovenskih železnicah več poslovnih priložnosti kakor nevarnosti.

V evropskem merilu smo majhno podjetje, ki pa ima odlično geostrateško lego na območju petega in desetega vseevropskega koridorja. Bližina severnojadranskih pristanišč naš položaj še dodatno krepi. S prenovo javne železniške infrastrukture bomo pridobili tudi na konkurenčnosti v regiji. Vse našete priložnosti in prednosti moramo vsekakor izkoristiti.

Kaj menite o gospodarski učinkovitosti prevoznih storitev Slovenskih železnic?

Cene prevozov narekuje in oblikuje trg transportnih storitev. Slovenske železnice se moramo danim tržnim cenam prilagajati. Nujno pa je, da naše proizvodne procese prilagodimo na način, da so naši kupci storitev zadovoljni in da iz naslova opravljenih storitev ustvarimo zadovoljiv dobiček,

ki bi ga lahko vlagali v razvoj. Brez tega načina razmišljanja in delovanja se bodo težave na Slovenskih železnicah še poglabljale.

Kaj menite o dosedanjem poslovanju?

Menim, da sta bili leti 2010 in 2011 za Slovenske železnice sorazmerno uspešni, saj so se poslovni rezultati vidno izboljšali. Veliko je bilo storjenega na področju kadrovskega prestrukturiranja in zniževanja stroškov. Tudi lastnik je z uveljavitvijo dodatka k zakonu o Slovenskih železnicah pripomogel k preprečitvi insolventnosti.

V prihodnosti bomo morali začeti procese prestrukturiranja sistema v holdinško organiziranost pospešiti, čim hitreje centralizirati podporne funkcije, še bolj stremeti k stroškovni učinkovitosti in racionalizaciji poslovanja.

Vsekakor pa moramo nujno veliko več pozornosti nameniti pospešitvi prodajnih dejavnosti. Slovenske železnice se bodo lahko razvijale le tako, da bomo na eni strani varčevali, na drugi strani pa povečevali prodajo.

Čemu boste dajali prednost pri svojih odločitvah?

Prednost pri mojih odločitvah ima izključno interes Slovenskih železnic kot podjetja. Podjetje pa sestavljajo tako zaposleni, lastnik in naši poslovni

partnerji. Za uspešno podjetje je nujen konsenz vseh deležnikov.

Kaj bi bilo treba storiti, da bi zaposleni delali čim boljše, železnice pa čim bolj uspešno poslovale?

Po moji presoji imajo zaposleni na Slovenskih železnicah veliko znanja in izkušenj. Ogromno je kakovostnega kadra, ki dela zelo dobro na svojem področju. Naloga vodstva je, da zaposlene motivira, jim predstavi cilje, usmeritve ter jih spodbuja za doseganje še boljših rezultatov.

Ali menite, da liberalizacija evropskega železniškega trga v tovornem in potniškem prometu pomeni poslovno priložnost za Slovenske železnice?

Liberalizacija železniškega trga je dejstvo, kateremu ni moč ubežati, temveč se bo treba prilagoditi. Slovenske železnice bodo konkurenčne in posledično uspešne samo, če bodo kapitalsko dovolj močne. Kapitalsko močnejše pa bodo bodisi z akumuliranjem lastnih dobičkov ali z dokapitalizacijami trenutnega lastnika oziroma morebitnega strateškega partnerja. V trenutnih gospodarskih razmerah bo nujna kombinacija obeh načinov kapitalске krepitve.

Marino Fakin

Očistimo Slovenijo 2012!

Sodelovale bodo tudi Slovenske železnice

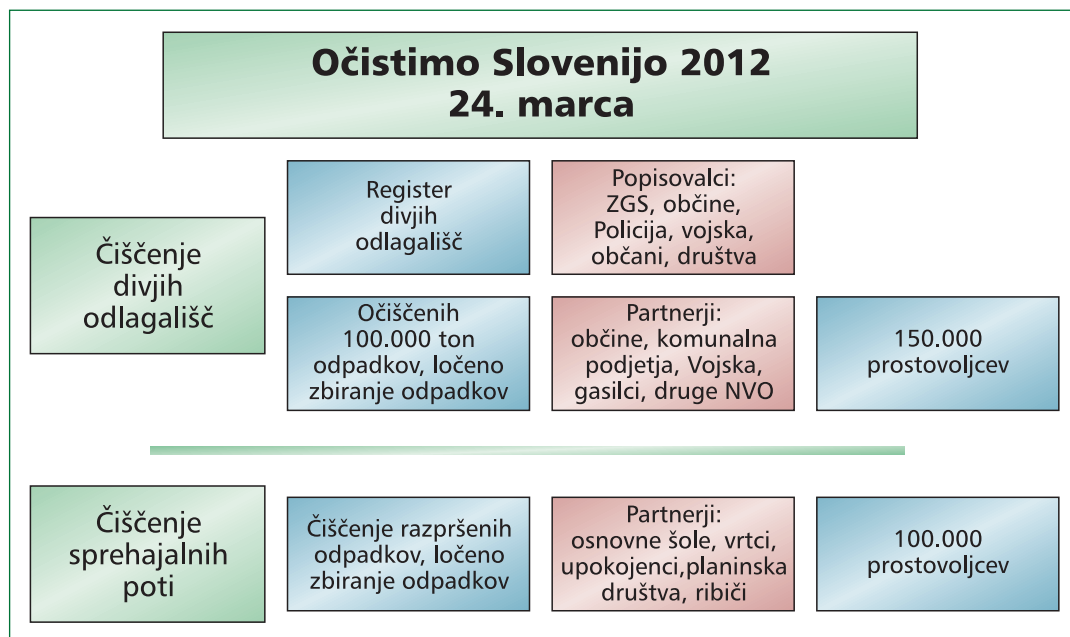
Društvo ekologi brez meja je drugič organiziralo vseslovensko prostovoljsko okoljsko čistilno akcijo. Prostovoljci bodo 24. marca okviru čistilne akcije z divjih odlagališč odstranjevali smeti, čistili okolice šol, vrtcev, naselij in sprehajalne poti. Projekt čiščenja se letos širi na svetovno raven in nosi ime Očistimo svet 2012 (an-

urejenega okolja je naša stalna naloga. Že od leta 2003 se na Slovenskih železnicah najmanj enkrat na leto, običajno spomladi, lotimo temeljitega čiščenja zemljišč in okolice objektov, ki so v naši lasti oziroma upravljanju.

Na pobudo slovenskega organizacijskega odbora Očistimo svet 2012 je Področje za

škkih postaj, območja progovnih pasov ter druga območja, na katerih delujemo.

Verjamemo, da bo akcija dosegla svoj namen in da bodo cilji, ki so si jih zadali organizatorji, preseženi. Zaposlene na Slovenskih železnicah pozivamo, da se skupaj z družinskimi člani udeležijo tudi čistilne akcije, ki bo 24. marca. Lokalni



gleško: World Cleanup 2012). Slovenski prostovoljci bodo tako del večmilijonske množice ljudi, ki se bo od marca do septembra zbirala na enodnevni prostovoljski čistilni akciji v več kot sedemdesetih državah.

Na Slovenskih železnicah smo se že leta 2002, z uvedbo Sistema ravnanja z okoljem po standardu ISO 14001, zavezali, da se bomo ravnali v skladu z najvišjimi okoljskimi standardi. Skrb za vzdrževanje čistega in

raziskave in razvoj SŽ skupaj z odvisnimi družbami že januarja pripravilo akcijski načrt za sodelovanje pri tej globalni pobudi.

Slovenske železnice bodo kot dejavni partner omogočile organizacijskemu odboru Očistimo svet 2012 oglaševanje na spletni strani, facebook strani Grem z vlakom, v intranetu, Novi progi, na potniških postajah in postajališčih. Zaposleni na Slovenskih železnicah bomo 23. marca čistili okolico železni-



organizatorji bodo pravočasno obvestili javnost, kje bodo zbirna mesta za izvedbo čistilne akcije.

Franc Kosi

Vir: http://ebm.si/p/osvet/gradiva/Gradivo_za_medije_konferenca_Ocistimo_Slovenijo_24012012.pdf

Ključni cilji projekta Očistimo Sloveniji 2012

- 23. in 24. marca povezati 250.000 prostovoljcev v skupni okoljski čistilni akciji;
- ozaveščati in izobraževati javnost o ravnanju z odpadki;
- odstraniti 10.000 ton odpadkov ali eno vrečo odpadkov na prebivalca Slovenije;
- krepiti sodelovanje in povezati tisoč organizacij, da dejavno sodelujejo pri projektu;
- krepiti prostovoljstvo.

Predsednik odbora Evropskega parlamenta za promet in turizem na obisku na Slovenskih železnicah

Dvaindvajsetega februarja je Slovenske železnice obiskal predsednik odbora Evropskega parlamenta za promet in turizem **Brian Simpson**. Sprejeli so ga vsi trije člani posloводства s sodelavci. Simpsonu, ki je Slovenske železnice obiskal na lastno željo, so predstavili sistem Slovenskih železnic in načrte. Predstavili so mu tudi poglede Slovenskih železnic na politiko nadaljnjega razvoja evropskih koridorjev.

Brian Simpson je z naklonjenostjo sprejel načrte vodstva Slovenskih železnic. Zelo pozitivno je ocenil projekt Cargo 10, ki se je začel na pobudo Slovenskih železnic in katerega cilj je izboljšanje storitev na koridorju 10, ki poteka skozi države nekdanje Jugoslavije.

Kot posebno pomembno je Simpson poudaril sodelovanje Slovenskih železnic in Luke Koper, kjer je delež blaga, prepeľjanega po železnici, kar 60-odstoten. Poudaril je nujnost vključitve Luke Koper v Baltsko-Jadranski koridor, iz katerega je Luka Koper trenutno izključena. Obenem pa se je zavzel, da se med evropske koridorje TEN-T vključi tudi proga med Ljubljano in Salzburgom, ki trenutno ni del tega evropskega omrežja.

Predstavniki našega podjetja so gostu zagotovili, da si bodo tudi v prihodnje v skladu s svojimi pristojnostmi prizadevali za uvrstitev v omenjena koridorja, pri tem pa pričakujejo usklajeno delovanje vseh pristojnih na državni ravni.

Marko Tancar



Brian Simpson in Igor Blejec (foto: Miško Kranjec)

Sedmega februarja so v upravno stavbo našega podjetja prišli koranti iz Destrnika in s Ptuja. Po slovenskem ljudskem običaju so s poskakovanjem, plesom in z glasnim zvođenjem odganjali zimo. Slovenskim železnicam pa so zaželeli veliko poslovnih uspehov. Vesele korante – med njimi delujejo tudi strojevodje iz Sekcije za vleko Maribor – so sprejeli član posloводства Dušan Mes, delavski direktor Albert Pavlič in predsednik sveta delavcev Roman Šuen.

Foto: Miško Kranjec



Uspel je prvi zagon dizelskega motorja C18 na Jenbachu

V Proizvodnji Divača smo 26. januarja prvič zagnali Caterpillarjev dizelski motor – C18 – na dizel-hidravlični lokomotivi 732-178. Motor smo vgradili sami, kar je za nas nov uspeh. Gre namreč za trenutno naj-sodobnejši dizelski motor v



Priprave na zagon motorja: na fotografiji so šef Proizvodnje Divača mag. Slavko Hočevnar in sodelavci (foto: Peter Milkovič).

voznem parku Slovenskih železnic. Je elektronsko krmiljen in energijsko zelo učinkovit, zanj pa smo se odločili predvsem zato, ker je izdelan v skladu z ekološkimi zahtevami EU STAGE 3A.

Treba je bilo prilagoditi in izdelati posamezne mehanske sklope, hkrati pa tudi načrtovati in izdelati električno napeljavo. Za izvedbo projekta je bilo potrebnega veliko znanja, spretnosti in iznajdljivosti vseh zaposlenih v proizvodnjah Divača in Maribor.

Po nekaj začetnih težavah z izvirno ročno tlačilko za gorivo so se ponovno izkazali mehaniki, in motor je »zaigral«, med

navzočimi pa se je sprožil gro-mek aplavz – motorju in vsem sodelujočim pri projektu.

Centralne delavnice smo kos tudi večjim podvigom na področju remotorizacij in obnov dizelskih motorjev, osvajamo pa tudi inovacije in spremljamo najnovejše evropske direktive na tem področju. Že večkrat smo dokazali, da smo kompetentna ekipa, ki v takšne projekte vloži vse svoje znanje in jih sprejme kot dobrodošel izziv. Ne nazadnje se ob tem skupaj z našimi poslovnimi partnerji stalno razvijamo in rastemo.

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana

Projekt CEDEJČEK

Najbolj inovativni prejeli nagrade

Inovacijski projekt CEDEJČEK izvajamo v SŽ-CD že šest let. Februarja smo tako nagradili inovatorje, ki so v preteklem letu prijavili več kot pet malih izboljšav, katere so bile tudi uresničene.

Nagrajence: Marka Hvaleta, Aleša Lajovica, Janeza Ahčina in Igorja Berčana – vsi so iz Proizvodnje Ljubljana – sta sprejela pomočnik direktorja za tehnično proizvodno in razvojno področje mag. Janez Vidovič in

vodja projekta CEDEJČEK **Tone Gregorič** in jim čestitala v imenu vodstva družbe.

Že peto leto zapored se številno malih izboljšav povečuje in v projektu sodeluje čedalje več zaposlenih. Z malimi izboljšavami pogosto naredimo velike korake, zato smo veseli vsake zamisli, ki pride iz proizvodnje, pa tudi iz Vleke in Tehnično-vagonske dejavnosti.

Letošnji nagrajenci delajo na različnih področjih in se pri

svojem delu srečujejo s svojestrnimi izzivi. Ker so inovativni in jim zamisli ne manjka, so njihovi delovni dnevi še bolj pestri. **Marko Hvale**, ki je med cedejčkovimi nagrajenci že pravi veteran, nam je zaupal, da je delo na parnih lokomotivah specifično in zahteva vedno kaj novega. Lani je na primer izdelal posebni univerzalni ključ za popravilo parnih lokomotiv. Parne lokomotive imajo posebno obliko vijakov in matic, zato standardni ključi zanje ne ustrezajo.

Janez Ahčin vzdržuje električne potniške vlake. Lani je, med drugim, izdelal posebno pripravo za vstavljanje trapeznih tesnil v ventil glavnega zavornega voda na čelni spenjači EMG 312. Zaradi oblike in velikosti tesnila je vstavljanje tesnil precej težavno. Tesnilo iz akrilonitril-butadiena je prožno, zato se je Janez domislil, da bi ga lahko vstavili s posebno pripravo.

Aleš Lajovic je v ljubljanskih delavnicah prispeval izboljšave na različnih področjih. Pozor-

nost namenja tudi varnosti pri delu in načinom, kako lažje opraviti določena dela pri vzdrževanju vozil. S svojo lansko izboljšavo je olajšal delo pri menjavi težkih akumulatorjev na dizel-električnih lokomotivah vrste 643. Delavci zdaj za ta opravila uporabljajo posebno konzolo, ki se pripne na dvigalo, njena konstrukcija pa omogoča enostavnejši izvlek in namestitev akumulatorjev.

Igor Berčan, ki dela pri vzdrževanju potniških vagonov, pa največ izboljšav nameni skrajšanju časa diagnosticiranja pri delu z visoko napetostjo in varnejšemu opravljanju dela. Lani je izdelal poseben indikator za nadzor preklapljanja visokonapetostnih preklonih naprav in izbiralca napetosti. Ko indikator priklopi na merilna mesta, LED diode utripajo v določenem zaporedju, in delavec lahko med visokonapetostnim preizkusom z varne razdalje preveri pravilno delovanje

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana



Nagrajenci so poleg denarne nagrade prejeli tudi simbolični ček; na podelitvi (z leve): Aleš Lajovic, Marko Hvale, mag. Janez Vidovič, Janez Ahčin, Igor Berčan in Tone Gregorič (foto: Helena Hostnik Simončič)

Vagoni Eas so pripravljani na nove obremenitve

Vagoni Eas, ki jih SŽ-Tovorni promet uporablja pri prevozu razsutega tovora in drugih tovorov, se stalno uporabljajo, in sicer pri polni obremenitvi. Zato so se odločili za njihovo obnovo. Ker so vagoni relativno stari – izdelani so bili pred letom 1987 –, in so prevozili ogromno kilometrov, so se

grodi vagonov obrabili in čas je bil za njihovo obnovo. Do trajano pločevino smo zamenjali v Proizvodnji Dobova. Zamenjali smo pločevino na treh vagonih.

Dela smo opravili po tipški dokumentaciji tovarne GOŠA iz Smederevske Palanke, ki je tudi dobavitelj konstrukcije

groda. Dimenzije novega nadomestnega groda so iste, kot so bile v novogradnji vagona. Sedanja konstrukcija ima okrepljen zgornji rob, ki je fiksni zvarjenec stranske in čelne stene, kar omogoča zelo togo in masivno konstrukcijo. Stranske stene so okrepljene s spodnje strani s pločevino debeline 8

milimetrov, zgornji del pa je iz 4-milimetrovske pločevine. Čelna vrata omogočajo raztovarjanje z enostranskim dvigom in čelno praznjenje. V pod vagona smo vgradili novo jekleno pločevino debeline 6 milimetrov.

SŽ-Centralne delavnice Ljubljana



Tovorni vagon Eas (foto: Jože Blažič)



Obnovljeni grod (foto: Jože Blažič)

Ptujski železničarji gasilci prejeli priznanja



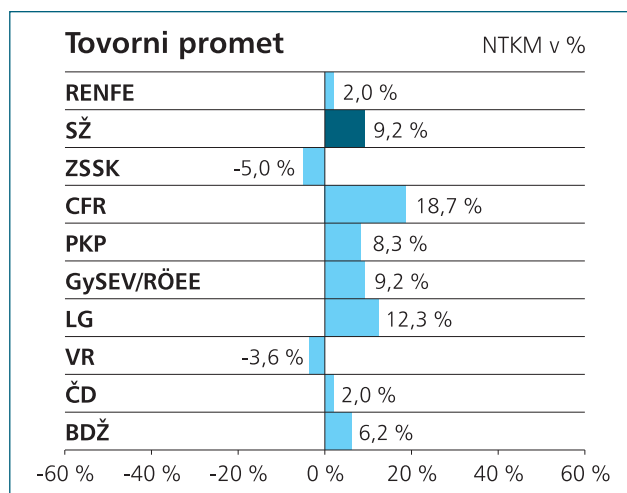
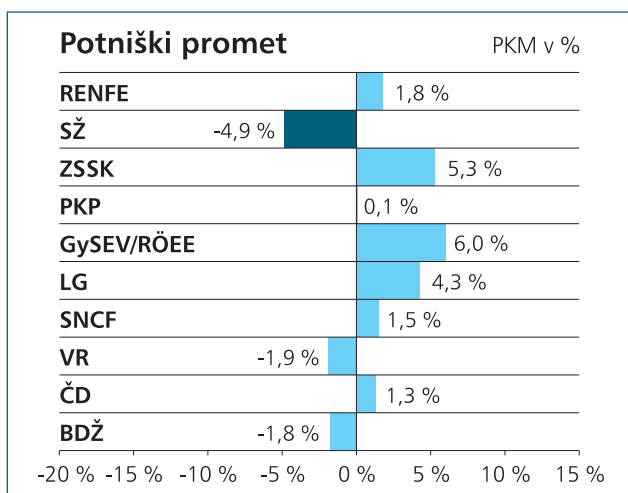
Prejemniki priznanj in podeljevalci (z leve): Peter Brmež, Vinko Pintarič, poveljnik društva Danilo Forštnerič, predsednik društva mag. Janez Vidovič, podpredsednik Gasilske zveze Slovenije mag. Janez Merc, šef Proizvodnje Ptuj Silvo Božičko, regijski poveljnik Podravske regije in član upravnega odbora GZS Janez Lipovnik (Foto: Marjan Majcen)

Tretjega februarja je v potekal občini zbor Prostovoljnega gasilskega društva Železničar Ptuj. Društvo deluje na območju Proizvodnje Ptuj (SŽ-CD). Na srečanju so podelili tudi štiri posebna priznanja svojim članom. Priznanje II. stopnje OGZ je prejel Vinko Pintarič, priznanje za štirideset let delovanja v društvu pa Peter Brmež. Poveljnik društva Danilo Forštnerič je od regijskega poveljnika podravske regije Janeza Lipovnika prejel društveno priznanje GZ II. stopnje, predsednik društva mag. Vidovič pa je prejel najzlahtnejše društveno državno odlikovanje. Izročil mu ga je podpredsednik Gasilske zveze Slovenije, mag. Janez Merc. Na občnem zboru so v gasilske vrste sprejeli tudi tri mlade člane.

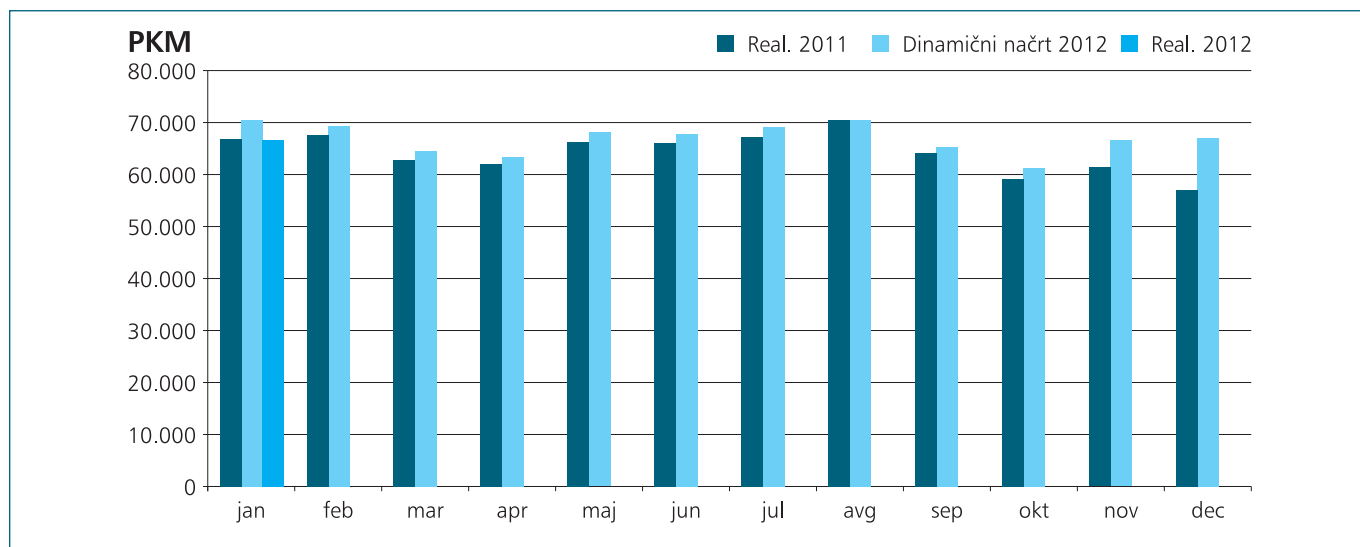
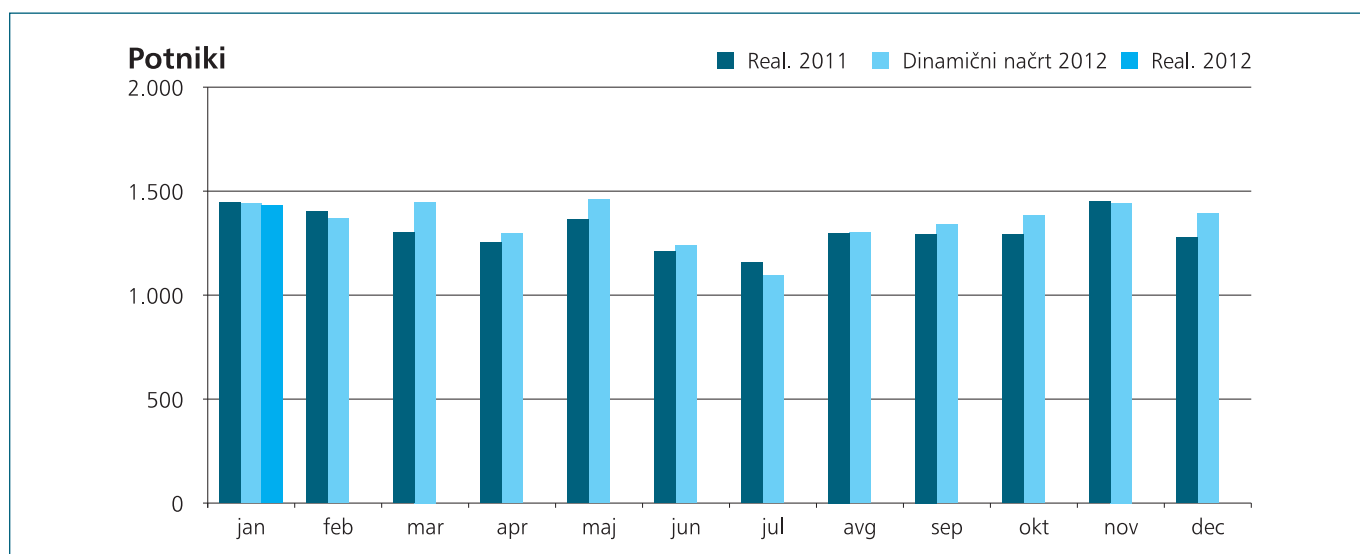
SŽ-Centralne delavnice Ljubljana

Obseg dela evropskih železnic Januar-december 2011/2010

Vir: Statistika Slovenskih železnic - UIC



Potniški promet Slovenskih železnic



Skrb za duševno zdravje delavcev po nesrečah

V okviru projekta promocije zdravja »Izboljšanje duševnega zdravja delavcev v primerih doživetja izrednih dogodkov na tirih«, smo na Slovenskih železnicah do konca lanskega leta izvedli raziskavo, v katero je bilo vključenih skoraj sedemsto strojevodij. Ugotavljali smo, kako stresno strojevodje doživljajo izredne dogodke na tirih, posledice, ki jih občutijo ob dožitju izrednih dogodkov na tirih in pozneje ter kako premagujejo spremeljajoče - predvsem čustvene – stiske, povezane s temi dogodki.¹

V drugem delu projekta bomo na podlagi ugotovitev analize raziskave pripravili izobraževalni program za strojevodje, ki jim bo v pomoč pri spoprijemanju s stiskami ob dožitju izrednih dogodkov na tirih. Namen izobraževalnega programa je, da bi strojevodje lažje razumeli in obvladovali tovrstne stresne situacije.

Ugotovitve analize raziskave

V raziskavi je sodelovalo 691 strojevodij, ki so izpolnili anketni vprašalnik. Od vseh sodelujočih strojevodij v raziskavi smo prejeli 658 izpolnjenih in 33 (5 %) neizpolnjenih anketnih vprašalnikov. Od 658 strojevodij, ki so izpolnili anketni vprašalnik, jih 358 (54,4 %) še nikoli ni doživelo nesreče, v kateri bi

ugasnila življenje. Nekateri strojevodje, ki so doživeli nesrečo, v kateri ni bilo smrtnih žrtev, so kljub temu navedli, da so nesrečo prav tako doživeli zelo stresno.

Nesrečo je enkrat doživelo 152 anketiranih strojevodij (23 %), dvakrat je nesrečo doživelo 51 strojevodij (9 %), trikrat 41 strojevodij (6 %) in štirikrat ali večkrat 37 strojevodij (približno 6 %). Eden izmed strojevodij je nesrečo doživel celo enajstkrat.

Na vprašanje, kako stresno so strojevodje doživeli prvo nesrečo, v razponu ocen od 0 do 10, je ena šestina anketiranih svoje dožitje ocenila z oceno pet, ena šestina z oceno osem in ena šestina z oceno deset. Dožitje travmatičnosti² vsake naslednje nesreče so strojevodje ocenili z ocenami pet (17 %), osem (12 %) in deset (12 %). Na podlagi odgovorov strojevodij lahko sklepamo, da so stopnjo travmatičnosti nesreče doživljali bolj stresno, kar kažejo njihove ocene (pet, osem, deset). Vsako naslednjo nesrečo so v povprečju doživljali nekoliko manj stresno.

Na vprašanje, ali bi si želeli psihosocialno pomoč po nesreči, jih je polovica sodelujočih strojevodij odgovorila pritrdilno. Kot obliko pomoči je večina izrazila potrebo po pogovoru s strokovno usposobljeno osebo.

Pri premagovanju stiske po nesreči je bila večini strojevodij (179 odgovorov) na prvem mestu najbolj v pomoč družina in na drugem mestu prijatelji (146 odgovorov). Pomoč zdravnika je omenilo le 22 strojevodij. Na podlagi odgovorov strojevodij lahko povzamemo, da je pomembno, da ima vsak posameznik dobro družbeno omrežje, ki mu lahko pomaga v stiski. Stisko po nesreči so strojevodje razbremenjevali in lažje premagovali z rekreacijo in športno dejavnostjo (sprehodi, kolesarjenje, planinarjenje).

Pomembna ugotovitev raziskave je, da ima oziroma še vedno občuti posledice nesreče dve tretjini strojevodij. Te posledice doživljajo najpogosteje kot vsiljive misli (84 odgovorov), neprijetne čustvene reakcije ob ponovnem srečanju s krajem nesreče (71 odgovorov), strah pred ponovno nesrečo (69 odgovorov), nočne more (34 odgovorov), kar so bile le nekatere njihove najpogostejše

navedbe. Možnih je bilo več odgovorov.

Sporočila strojevodij, ki so jih imeli možnost zapisati ob koncu anketnega vprašalnika (nekateri predstavljamo na koncu), so spodbudna. Izražajo željo in potrebo po večjem razumevanju, po strokovnem pogovoru, katerega bi se moral udeležiti vsak strojevodja, ki doživi travmatično izkušnjo ob nesreči. Poleg tega je spodbudno, da strojevodje čutijo in izražajo potrebo po strokovnem izobraževanju na temo razreševanja in zmanjševanja travmatične izkušnje ali večjega stresa ob izkušnji dožitja izrednega dogodka.

Na podlagi ugotovitev analize bomo za strojevodje pripravili izobraževalni program, ki jim bo v pomoč pri razumevanju, obvladovanju in zmanjševanju stresnih situacij, ki so posledica nesreč. Program bomo predvidoma izvedli spomladi, v okviru rednih mesečnih izobraževanj za strojevodje.

Strojevodje so predlagali

»Po nesreči bi bilo treba delavcu omogočiti najmanj teden dni odsotnosti. Čim prej ga je treba odpeljati s kraja nesreče.«

»Kako se odzivamo na izredne dogodke, je odvisno od vsakega posameznika posebej. Prav bi bilo, da je v takem primeru vsakdo deležen pogovora s strokovnjakom, ki bo ocenil psihično stanje udeleženca.«

»Udeležencem nesreč s smrtnimi žrtvami bi bilo treba omogočiti začasno menjavo delovnega okolja, spremembo okolja in pomoč strokovnjaka – psihoterapevta!«

»Menim, da bi bilo izobraževanje o postravmatskem stresu zelo dobrodošlo.«

»Vsak udeleženec nesreče potrebuje razumevanje, pogovor in nasvet.«

¹ Projekt je delno sofinanciral Zavod za zdravstveno zavarovanje Slovenije.

² O travmatični izkušnji govorimo, ko je posameznik sam doživel, bil priča, ali pa se je soočal z dogodkom, ki je povezan z dejansko ali grozečo smrtjo, z resno poškodbo ali grožnjo telesni integriteti sebe ali drugih. Posledice lahko posameznik občuti na čustvenem, miselnem, vedenjskem, socialnem in delovnem področju, kar vpliva na njegovo telesno in duševno zdravje. Zato je čim prejšnja strokovna pomoč ob izrednem dogodku zelo pomembna. Ubeseđenje doživljanja travmatičnih izkušenj je ključno za zmanjševanje stisk in ponovno vzpostavitev psihičnega ravnovesja, ki omogoča delovanje posameznika v okolju. Posledice nepredelanih travmatičnih in hudih stresnih dogodkov se kažejo v potrativatski stresni motnji, depresiji, upadu delovanja na poklicnem področju, v medsebojnih odnosih in drugje, zaradi česar nas pogosto tudi najbližji, vključno s sodelavci, težko razumejo.

Vpliv kakovosti na ekonomiko poslovanja v železniškem prometu (10)

Obvladovanje sprememb v železniškem prometu

V vsaki organizaciji se stalno dogajajo spremembe kot odziv na različne vplive, na primer na staranje osebja, prihajanje novih sodelavcev, pojav novih tehnologij in znanja, pridobivanje in izgubljanje tržnih deležev in drugo.

Spremembe v železniškem prometu obravnavamo kot priložnost za izboljšavo. Preden spremembe uvedemo, predvidimo, kakšne bodo posledice zaradi njih in kako bodo vplivale na procese dela. Zato načrtujemo postopke za izboljšanje kakovosti ter izvajanje korektivnih in preventivnih ukrepov. Z načrtovanjem kakovosti v železniškem prometu omogočamo doseganje ciljev. V načrtih, na primer v letnem poslovnem načrtu, načrtu razvoja proizvoda ali storitve, načrtu usposabljanja, načrtu uresničitve pogodbe in drugih načrtih, odgovorne osebe določijo cilje, dejavnosti, odgovornosti, časovni potek dejavnosti, rezultate, kontrolne točke, tako da so zahteve odjemalcev (uporabnikov železniških storitev) vedno izpolnjene. Korektivne in preventivne ukrepe je treba opraviti zaradi večje učinkovitosti poslovnih in proizvodnih procesov, pa tudi zaradi izpolnjevanja zahtev standarda. Pri tem uporabljamo tudi statistič-

ne metode za ugotavljanje priložnosti za izboljšave.

Kako premagati odpor do sprememb?

Če želimo doseči določene spremembe, jih moramo prikazati kot posledice izboljšav. Izboljšave so pozitivne spremembe, vendar je treba za njihovo uresničitev ustvariti razmere in vzdušje, v katerem je takšne spremembe mogoče uvajati čim bolj učinkovito. Tudi v pozitivnem delovnem okolju se lahko zgodi, da so predlogi za izboljšave sprejeti z odporom. Zato jih je treba temeljito proučiti in jih nato predstaviti z njihove pozitivne strani.

Najvišje vodstvo je odgovorno, da v organizaciji vzpostavi takšen sistem, da zaposleni začno resno razmišljati o nujnosti sprememb. Primerne tehnike, ki jih lahko uporabljamo, so primerjava sposobnosti (benchmarking), ki osebju pokaže, kako in kaj dela konkurenca ter kakšne rezultate dosega. Druga zahteva je, da najvišje vodstvo predstavi svojo vizijo razvoja organizacije, ki mora biti takšna, da je uresničljiva, da ji ljudje verjamejo in zaupajo. Z razpravami na različnih rav-

neh vodenja je treba oblikovati izhodišča za politiko, opredeliti globalne cilje in strategije za doseganje ciljev. S tem v organizaciji vzpostavimo skupno razumevanje prihodnosti. To je potreben pogoj, ne pa tudi zadosten. Uspešno opravljena izboljšava in njen pozitiven rezultat sta najboljša dokaza, da je bila sprememba potrebna.

Pogosto se pri vnašanju izboljšav ustavimo takrat, ko dosežemo cilje. Takrat je treba cilje zvišati. Nikoli se ne smemo ustaviti pri psiholoških mejah, temveč je treba izkoristiti vse možnosti. Položaj, v katerem je organizacija, lahko vpliva pozitivno ali negativno na nadaljnji razvoj organizacije in poslovanje. Za doseganje sprememb je treba vložiti določena sredstva.

$$\text{Idealnost stanja } S(t) = \left| \frac{\sum U_i}{\sum H_j + \sum C_k} \right|_{\max}$$

U_i – koristne lastnosti spremembe
 H_j – škodljive lastnosti spremembe
 C_k – stroški za uvajanje spremembe

Organizacije včasih uvajajo spremembe hitreje, kot je mogoče meriti učine prejšnjih sprememb. Izboljšave dosežemo takrat, kadar je posledica sprememb povišanje dodane vrednosti. Dvig vrednosti označimo kot $V\uparrow$. Če spremembe opredelimo kot razliko med prejšnjim in sedanjim položajem:

$$\Delta = S(t) - S(t + 1)$$

potem je izboljšava (I) sprememba, ki je omogočila dvig dodane vrednosti. To je mogoče takrat, kadar se poviša vsota koristnih lastnosti in/ali zniža vsota škodljivih lastnosti in stroškov.

$$I = \Delta + V\uparrow$$

Za vsako spremembo moramo vložiti določeno delo. Če uvedemo spremembo, ki ne zniža stroškov, ne poveča tržnih deležev, ne izboljša produktivnosti in tako naprej, je bilo delo zaman. Takšno delo je jalovo delo, ki povzroča stroške in motnje v komunikaciji.



Foto: Miško Kranjec

Varnost železniškega prometa (8)

Obvladovanje procesov v železniškem prometu

Obvladovanje procesov izdelave proizvodov oziroma opravljanja storitev je opredeljeno v sedmi točki standarda ISO 9001:2000. V železniškem prometu opravljamo glavni proces, ki je prevoz, in podprocese, ki so vodenje prometa, vzdrževanje infrastrukture, tehnično-vagonska dejavnost in vleka. Upoštevati je treba tudi druge poslovne in podporne procese, kot so nabava, kadrovanje in izobraževanje, vzdrževanje vozil idr. Vse procese v železniškem prometu je mogoče enako ali zelo podobno dokumentirati, voditi in obvladovati. Skupne značilnosti teh procesov so:

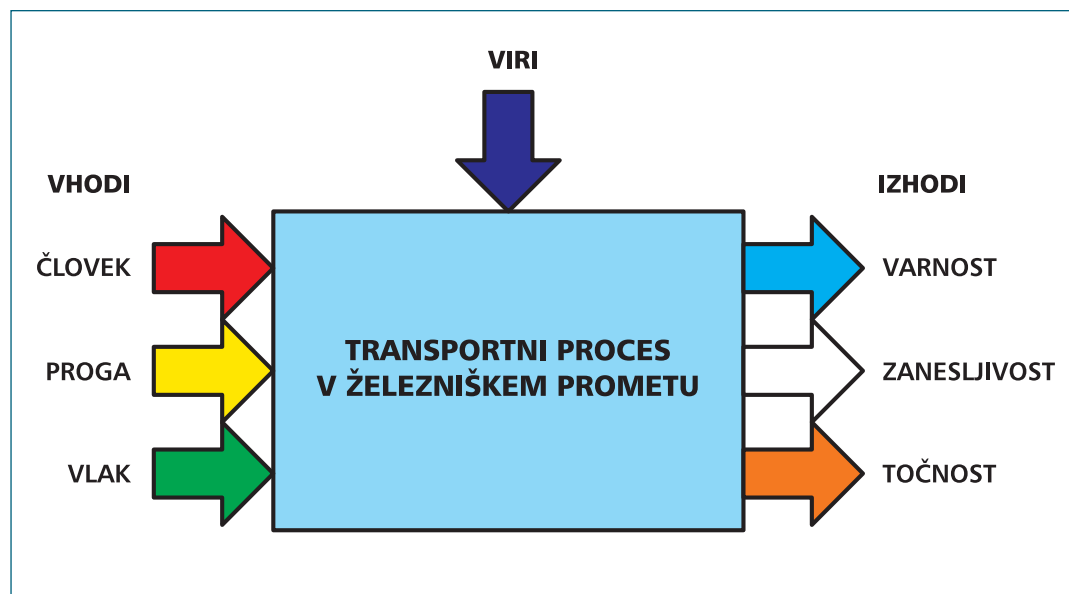
- delo, ki ga izvajajo organizacije v železniškem prometu, je sestavljeno iz procesov,
- procese dokumentiramo kot zaporedje aktivnosti,
- dokumentirane procese je mogoče analizirati in izboljšati (znižati stroške, skrajšati čas, zmanjšati število neskladnosti, izboljšati lastnosti storitve ...),
- določiti je treba vhode, izhode in kontrolne vhode, s katerimi obvladujemo glavni, temeljni in podporni proces v železniškem prometu.

Dokumentiranje procesov

Splošni razlogi za dokumentiranje procesov so naslednji:

- izbira aktivnosti, pri katerih je treba izvajati meritve,
- dokumentiranje procesa omogoča njegovo analizo in izboljšavo, s katero povečamo učinkovitost procesa, s tem da izločimo ali spremenimo določene aktivnosti,

Transportni proces v železniškem prometu



- dokumentiranje omogoča analizo vplivov različnih sprememb procesa na izhod in lastnosti procesa,
- določitev razmerja med dobaviteljem in odjemalcem.

Zajem podatkov o procesu, določitev vhodov in izhodov

Dokumentiranje procesov v organizacijah začnemo na makro ravni. Namen takšnega postopka je, da dobimo »veliko sliko« ali pregled nad procesom. V železniškem prometu je to opravljanje transporta oziroma transportni proces.

V transportnem procesu je treba zagotoviti neovirano delovanje vseh njegovih elementov. Morebitne ovire pri transportnem procesu pomenijo manjšo varnost. Vprašanje varnosti si zato zasluži posebno pozornost kot najpomembnejši kriterij kakovosti. Vsaka

organizacija v železniškem prometu zato stremi k temu, da zagotovi čim večjo varnost prometa.

Varnost in zanesljivost železniškega prometa sta odvisna od človeških in tehnično-tehnoloških dejavnikov, ki povezani v celoto sestavljajo železniški prometni sistem. Vstopne sestavine železniškega sistema so: človek, proga in vlak. Izstopne značilnosti pa so varnost, zanesljivost, točnost in druge. Te so odvisne od stanja vhodnih sestavin, ustreznosti njihove povezave in zunanje okolje.

Učinkovitost železniškega sistema je odvisna od obvladovanja procesov oziroma komunikacijskega sistema, ki povezuje posamezne elemente sistema, hitrosti pretoka informacij in korekcijskih akcij - korekcij, korektivnih ukrepov, izvajanje preventivne, preventivnih ukrepov - na podlagi povratnih informacij.

Namen povratnih informacij je izboljšati obstoječe stanje v procesih.

Stopnja varnosti železniškega prometa je predvsem odraz obsega negativnih vplivov na železniški transportni proces. Ti vplivi prihajajo iz sistema in iz okolja, v katerem železniški sistem deluje. Vplive je treba spriti in sistematično spremljati in analizirati. Rezultati analiz rabijo kot podlaga za systemske ukrepe, s katerimi bomo odpravili škodljive vplive oziroma zmanjšali njihov obseg. Preprečevanje napak, odpovedi oziroma škodljivih vplivov v železniškem prometu, ki jih je mogoče napovedati, je pomemben korak pri razvoju proizvodov oziroma storitev, s čimer dosegamo tudi višjo kakovost in večje ekonomske učinke.

Železniški info zajtrk

Ob informativnih dnevih, desetega in enajstega februarja, ko se je veliko mladih zgrnilo v univerzitetna mesta, smo bodoče srednješolce in študente za dobrodošlico ob prihodu v Ljubljano na postaji presenetili z zajtrkom. Pripravili smo ga v sodelovanju z Ljubljanskimi mlekarnami in Žitom, in bodoče študente razveselili z odličnimi mlečnimi izdelki (smuthie) ter pekovskim pecivom – krofi in čokoladnimi roladicam - ter bonboni Herba. Časnik Delo pa je poskrbel za zanimivo branje med vožnjo z vlakom.

Na Slovenskih železnica smo na oba informativna dneva pripravili podaljšane garniture rednih vlakov in tudi dva dodatna vlaka.



Tudi direktor SŽ-Potniški promet Boštjan Koren je mladim delil letake SŽ na info zajtrku (foto: Miško Kranjec)

Posebni vlak na beneški karneval



Foto: Dubravka Urban

Na pustno soboto, 18. februarja, smo v sodelovanju z Madžarskimi železnicami organizirali enodnevni izlet z vlakom v Benetke. Posebni vlak je z ljubljanske železniške postaje odpeljal ob 4.10 in potnike zapeljal do postaje Venezia Santa Lucia, kamor smo prispeli ob 8.30.

Izlet v Benetke, na največji karneval v Evropi, smo oglaševali na spletni strani Slovenskih železnic in v nekaterih časopisih, in sto sedežev, kolikor smo jih imeli na voljo v vlaku, je bilo nemudoma razprodanih. Na poti v Benetke smo potnike pogostili s svežimi krofi, ob vrnitvi pa smo v vlaku organizirali nagradno igro in tako potnike razveselili še s praktičnimi nagradami Slovenskih železnic.

Informacije o potniškem prometu po novem na številki 1999

Dvajsetega februarja smo spremenili telefonsko številko klicnega centra na železniški postaji. Informacije o potniškem prometu je namesto na številki 01/29 12 332 odslej mogoče dobiti na 1999.



Na telefonski številki 1999 lahko potniki vsak dan, med 6. in 22. uro, dobijo informacije o vozniških redih vlakov, nadomestnih prevozih, cenah vozovnic in popustih pri potovanju z vlakom po Sloveniji in v tujino ter cenah vstopnic za koncerte in druge kulturne prireditve, za katere je mogoče kupiti vstopnice v Infocentrih na železniških postajah Ljubljana, Celje in Maribor.

ABOš 25&50 nova posebna ponudba za dijake in študente

Potovanje z vlakom je za tiste, ki imajo šolsko abonentsko vozovnico, od začetka februarja občutno cenejše tudi na drugih relacijah po Sloveniji in tudi v tujino. Vse naše potnike s šolskimi abonentskimi vozovnicami - mesečnimi, polletnimi, letnimi - nagradujemo z novim, privlačnim popustom ABOš 25&50. Tako imajo 25 odstotkov popusta pri nakupu vozovnic RailPlus in 50 odstotkov pri potovanju na kateri koli relaciji v Sloveniji, in sicer ob koncih tedna ter med prazniki in počitnicami.

Foto: iStockphoto



Izšel je novi katalog

Februarja smo izdali že drugo številko kataloga Grem z vlakom. V njem je na enem mestu in pregledno predstavljena naša raznolika ponudba, hkrati pa potniki lahko najdejo številne informacije, kako najceneje potovati po Sloveniji in v tujino, kam se lahko z vlakom zapeljejo na izlete, koncerte, prireditve in so hkrati deležni popustov pri nakupu vstopnic zanje. V sodelovanju z drugimi podjetji smo namreč pripravili privlačne in ugodne ponudbe za naše potnike. Prepričani smo, da bo vsakdo našel kaj zanimivega zase.

Katalog je mogoče prelistati tudi na naši spletni strani www.slo-zeleznice.si.



Med železničarji nočne izmene

Noč na Čretu

Noč ima svojo moč, tako pravi rek, zame kot dokumentarnega fotografa pa je noč poseben izziv, saj je slikanje ljudi v akciji v temi noči neprimerno zahtevnejše kot pri belem dnevu. Še posebej to velja za tako temačna, slabo razsvetljena območja, kot so železniške tovarne postaje.

Celje Čret me spomni na to, da ga že nekaj let nisem obiskal,

in sicer vsakič, ko se peljem proti Mariboru, ter zdrsne mimo okna takoj za puščavo, ki jo je pustila za sabo stara Cinkarna. Pri zadnji vožnji sem si rekel, da je zdaj dovolj, in ob vrnitvi poklical Francija Čuša, vodjo delovne enote, ter se dogovoril za obisk in snemanje. Da to le ne bi bila zgolj navadna reportažna slikanica in da bi bil izziv zame večji, sem se odločil, da bom

posnel, kako življenje in delo na Čretu poteka ponoči.

Čret je manjša ranžirna in tovarna postaja, ki se seveda ne more primerjati z ljubljansko v Zalogu. A vendar je zelo pomembna, ne le za razporejanje vagonov po vlakih, ki vozijo iz Celja in skozi njega v vse smeri Slovenije ter na Hrvaško, temveč tudi za celjsko gospodarstvo.

Železarna Štore, Cinkarna, Merkscha, Petrol, Plinarna je le nekaj od ducata in pol industrij, navezanih s tiri na to postajo. Tu pa je še širše celjsko območje, ki ga oskrbujeta kontejnerski terminal in ŽAP - Železniški avtopromet.

Na Čretu dela v treh izmenah kakih 50 ljudi, vsak dan pa sprejmejo in odpravijo 20 do 25 vlakov, odvisno od prometa



Tovarna ranžirna postaja Celje Čret ponoči.
Na odhod čaka Reagan 664-110 z vlakom 49417 za Rogatec



Menjava zavornjakov v temi



Med premorom



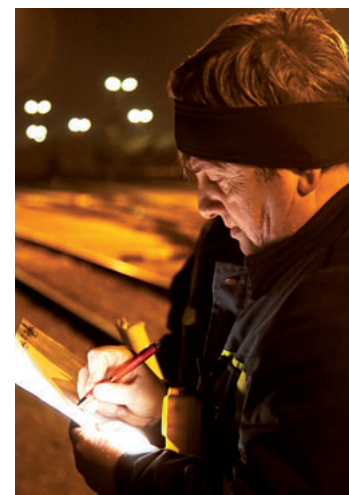
Vladimir Lorger, prometnik



Danijel Mastnak, premikač



Andrej Štruklec, strojevodja



Ivan Horvat, vlakovodja



Vlaki so odhajali in prihajali vso noč. Na sliki je 52084 iz Dobove namenjen v Maribor

in sezone. To je nekaj manj, kot v preteklosti, razlog za to pa je vedno večje število predvsem kontejnerskih blok vlakov. Tudi to noč, ko sem slikal na Čretu, so ti neprenehoma drveli mimo.

Nočna izmena je pričela s premikom vlaka 49417, ki je iz Češke pripeljal pesek za steklaro v Rogatcu, na vozovno pregledne tire.

Pridružil sem se preglednikom in se nisem mogel načuditi, kako lahko svoje delo opravljajo v taki temi, kot vlada na teh tirih. Slikanje je bilo praktično nemogoče, pa vendar mi je uspelo napraviti nekaj uporabnih posnetkov zgolj v svetlobi njihovih baterijskih svetilk.

Sledili so drugi vlaki – kontejnerski vlak 50000

(pravijo mu Marko) iz Maribora v Koper, vlak 51451 s petrolovimi cisternami za Rače, vlak 47011, ki se je umaknil zaradi prehitevanja, pa »rajonc« 45511, namenjen Hrvaškim železnicam, deljeni vlak 93208 s titanovo žlindro za Cinkarno, da naštejem le nekaj od 12 vlakov, ki so bili te noč »procesirani« na Čretu.

Vlaki so prihajali in odhajali, jaz

pa sem s fotoaparatom sledil vlakovodjem in premikačem in dokumentiral njihovo delo, preklinjajoč temo, nemogoče razmere za slikanje in sebe ter upal, da bo nekaj posnetkov vendarle dovolj dobrih za objavo. Pridružil sem se tudi strojevodji na premikalki in tako videl, kako hitro lahko kašen nepredviden dogodek spremeni ustaljen delovni red. Ko smo dostavljali vagon hlodovine za Merkscho, bi se skoraj zgodil izredni dogodek, saj je eden od nepremišljenih šoferskih bedakov tik pred nami obvozil spuščene zapornice. Pozneje, ko smo dostavili vagon za vlak 52320, ki vozi proti Velenju, pa smo zaman čakali na njegovo lokomotivo, ki je obtičala pokvarjena v kurilnici. Njeno nalogo je prevzela naša premikalka, mi pa smo se vrnili na Čret z drugo, ki je prišla po nas.

V stalni akciji, borbi s temo in premikajočimi se vlaki, pa v klepetu s fanti nočne izmene v trenutkih premora, ki so ga poživile neštevne šale in medsebojna prijateljska draženja, je noč minila, kot bi trenil. Z nekaj fanti sem se poslovil že, ko je ob pol treh zjutraj Reagan 664-110 odpeljal vlak 49417 proti Rogatcu, z drugimi pa, ko se je teharska cerkvena že kopala v svetlobi sicer še nevidnega jutranjega sonca. Ko sem nato v jutranji prometni gneči vozil proti Ljubljani, pa me je veliko bolj kot utrujenost neprespanske noči mučilo vprašanje, koliko od silne množice posnetkov bo sploh uporabnih. Veliko prav gotovo ne, o tem sem bil prepričan.



Celje potniška, čakanje na lokomotivo, ki je ni bilo.



Vlakovni dokumenti



Mirsad Kujundžić, premikač, nekaj dni pred upokojitvijo



Čret v jutranji zarji

Od Pragerskega do Prlekije in Prekmurja

Ko sredi devetnajstega stoletja Avstrija ni več mogla graditi in vzdrževati železnice, so se začele rojevati zasebne družbe, ki so v železnicah videle možnost za dober zaslužek. Južne železnice so marca 1858 prevzele progo med Dunajem in Trstom, Vzhodne železnice pa so nameravale zgraditi progo med Pragerskim, Ptujem in Ormožem, ki bi potekala prek Čakovca in Kotoribe do madžarske prestolnice. Vendar so Vzhodne železnice kmalu zašle v finančne težave, in se novembra 1858 združile z Južnimi železnicami. Leta 1860 odprta proga je bila tako druga proga v Sloveniji in prva na Hrvaškem.

Proga je bila vse do leta 1870, ko je bila odprta proga Zagreb–Koprivnica–Budimpe-

šta, edina povezava Slovenije z Madžarsko. Avstro-ogrsko cesarstvo je vodilo različne politike razvoja železniškega prometa, Madžari pa dolgo časa niso dovolili povezave med slovenskimi in hrvaškimi progami. Avstrijci so leta 1890 dokončali progo med Špiljem in Ljutomerom. Istega leta so Madžari povežali Zalaegerszeg z Lendavo in Čakovcem, sedemnajst let pozneje pa so zgradili še progo med Zalaegerszegom Hodošem in Mursko Soboto. Šele leta 1924 je Prekmurje dobilo povezavo med Mursko Soboto, Ljutomerom in Ormožem. Takšno stanje je ostalo do konca druge svetovne vojne, ko so Nemci pri umiku zrušili železniški most med slovensko Radgono in avstrijsko Radgono, Madžari pa so iz političnih razlogov

odstranili progo do Lendave in popolnoma ohromili promet čez Hodoš. Naše železnice pa so leta 1968 ukinile železniški promet med Mursko Soboto in Hodošem. Leta 2001 je bila med tema krajema zgrajena povsem nova proga, ki le delno sledi stari trasi. Na njej bi vlaki lahko vozili s hitrostjo do 160 kilometrov na uro, vendar je zaradi cestnih prehodov hitrost omejena na 100 kilometrov na uro. Z vstopom Slovenije v Evropsko unijo je proga med Pragerskim in Hodošem postala del petega koridorja.

Zakaj so Vzhodno železnico priključili na Južno železnico v Pragerskem, bo ostala skrivnost. V času načrtovanja so bile zamišljene Vzhodni progi ob Muri do Špilja, ob Dravi do Maribora, ali še južneje od Prager-

skega do Poljčan. Verjetno so zmagali interesi lokalnih veleposesnikov in stroški gradnje. Kakor koli, Pragersko je nastalo kot železničarsko naselje z gradnjo železniških prog. Na Pragerskem so zgradili trikotnik, ki omogoča, da vlak lahko pelje neposredno iz Maribora na Ptuj, ne da bi ustavljal na Pragerskem. Značilnost proge od Pragerskega do Ptuja, skozi Dravsko polje, je, da je popolnoma ravna v dolžini trinajstih kilometrov, od Pragerskega do Hajdine.

Ob lepem dnevu lahko vidimo na desni, približno pet kilometrov od proge, znamenito gotsko cerkev iz leta 1410 na Ptujski Gori. Pri Hajdini proga zavije v levo in pred železniško postajo Ptuj prečka Dravo. Stari železniški most so januarja



Dizel lokomotiva pred priklopm na Citadello na Pragerskem



Lokomotiva na industrijskem tiru Radenske



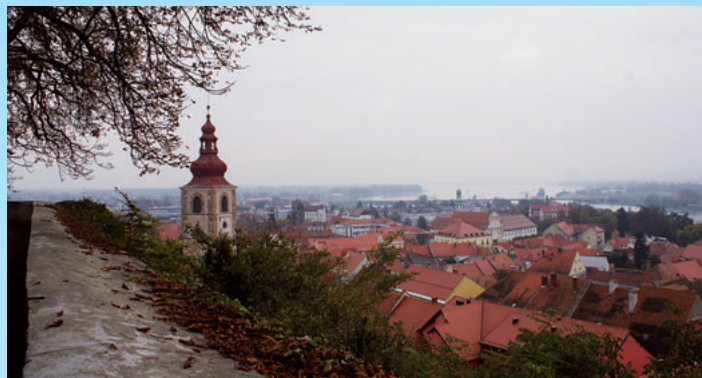
Pogled na Ptujski grad z Dravskega mostu

1945 zrušili zavezniki. Po vojni so most začeli obnavljati, tako da je promet čez Dravo stekel že leta 1946. Z mostu zagledamo Ptujski grad, enega najlepših slovenskih gradov. Rodbina gospodov ptujskih je tam živela od 12. do 15. stoletja, v njihovem času pa je Ptuj hitro napredoval.

S Ptuja se peljemo po Ptujškem polju, po levem bregu Drave. Proga je spet ravna, in sicer v dolžini šestnajstih kilometrov, do Velike Nedelje. V bližini proge sta imenitna gradova - Dornava in Velika Nedelja -, na desni strani, v vasi Gorishnica, pa stoji tristo let stara panonska »cimprana« hiša.

V Ormožu se proga popolnoma približa Dravi, za postajo vodi naravnost do Središča in Čakovca, proga v Prlekijo pa zavije na levo, proti največjemu slovenskemu gričevju – Slovenskim goricam. To je izredno vinorodno območje, Jeruzalem pa njegovo vinarsko središče. V 13. stoletju so se tam ustavili križarji, uživali ob gostoljubju domačinov in ugotovili, da je to nebeški kraj. Tako je nastal slovenski Jeruzalem.

Po dobrih dvajsetih kilometrih pridemo v Ljutomer, glavno mesto Prlekije. Mesto se prvič omenja leta 1242, danes pa ima občina približno 13.000 prebivalcev. Postajališče Ljutomer mesto se nahaja v središču mesta, glavna postaja Ljutomer pa je kilometer stran. V Ljutomeru so leta 1868 organizirali prvi slovenski tabor, na katerem



Ptuj, pogled z gradu

so udeleženci zahtevali uvedbo slovenskega jezika v šolah, uradih in cerkvah. Leta 1905 je tam dr. Karol Grossmann posnel prve slovenske filmske zapise. Tudi prve konjske dirke v Sloveniji so leta 1874 priredili v Ljutomeru.

Z glavne železniške postaje vodita dva tira, ki se po slabih dveh kilometrih ločita. Levi nas vodi v Gornjo Radgono, desni pa v Mursko Soboto in Hodoš. V Gornjo Radgono ne vozijo redni potniški vlaki, temveč le tovorni vlaki, ki večinoma prevažajo steklenice iz industrijskih tirov Radenske. Slovenska in avstrijska Radgono si prizadevata za zgraditev novega železniškega mostu in obnovo potniškega prometa med državama. Avstrijski lokalni potniški vlaki redno vozijo med Spielfeld Strass in avstrijsko Radgono (Bad Radkerburg). Od železniške postaje v avstrijski Radgoni je do Gornje Radgone le dober kilometer. Tako se lahko peljete iz Ljubljane v Gornjo Radgono, prek Avstrije, tri do

štiri ure, iz Maribora pa uro do ure in pol.

Na progi med Ljutomerom in Gornjo Radgono je veliko cestnih prehodov, zato vlaki vozijo s prilagojeno hitrostjo, po potrebi ustavijo, strojevodje pa voznike opozarjajo z zvočnimi signali.

Pri Veržeju, ki je znan po zadnjem delujočem mlinu na Muri, Babičevem mlinu, prečkamo reko po starem železniškem mostu in pridemo v Prekmurje. Čez nekaj kilometrov prispemo v prekmursko prestolnico, Mursko Soboto. Postaja ima šest tirov in dva perona za potnike. Središče mesta je le nekaj sto metrov od postaje. Prvi zapis imena Murazomath, kar je madžarsko ime za Mursko Soboto, se je pojavil 16. junija 1348. Vendar so arheologi odkrili, da je bilo to območje naseljeno že 3.500 let pred našim štetjem. Slovani so se naselili v 7. in 8. stoletju. V 9. stoletju je bilo območje današnje Murske Sobotne del Spodnje panonske kneževine in Salzburške nadškofije. Že

takrat so se začeli boji za prevlado med Avstrijci in Madžari na tem strateško zanimivem območju. V času Avstro-Ogrske je bilo Prekmurje madžarska vplivna cona. Madžari niso hoteli povezati Murske Sobotne s slovenskim, v tistem času avstrijskim železniškim omrežjem, zato je bilo mesto sedemnajst let končna postaja madžarske proge.

Nato se peljemo naprej po najmlajši slovenski progi, vse do Hodoša. Vožnja je bolj tekoča in udobna. Večina objektov ob progi je pripravljena za dograditev drugega tira, ko bo to potrebno. Postaja Hodoš je sodobna in lepo urejena, čeprav je to ena najmanjših slovenskih občin, z le 360 prebivalci. Posodobitev in elektrifikacija postaje sta bili končani lani. Madžarske električne lokomotive že vozijo vlake iz Madžarske in vanjo. Na postaji Hodoš se bosta srečala dva sistema napajanja, podobno kot v Dobovi, in sicer slovenski enosmerni tok 3 kV in madžarski izmenični tok 25 kV/50Hz.

Proga Pragersko–Hodoš se elektrificira. Pripravljalna dela so se začela že lani, proga pa naj bi bila elektrificirana do konca leta 2014. Hkrati bodo posodobili postaje Ptuj, Ormož, Ljutomer in Murska Sobota, opremili cestne prehode, zgradili nekaj zunaj nivojskih prehodov ter izboljšali signalnovarnostne naprave. Ko bodo dela končana, bo čas potovanja med Pragerskim in Mursko Soboto skrajšan z 72 na 47 minut, prepustnost



Potniški peron v Ormožu



Priklop dizel lokomotive na Pragerskem



ŽP Lipovci



ŽP Murska Sobota



ŽP Ljutomer mesto



ŽP Ormož



ŽP Ljutomer



ŽP Pragersko

prog pa se bo povečala s 46 na 77 vlakov na dan.

Iz Ljubljane v Mursko Soboto oziroma Hodoš vozijo trije direktni vlaki - Citadella, Ptuj in Mura -, sicer pa je treba prestopiti na Pragerskem. Najhitrejši vlak nas pripelje v Mursko Soboto v treh urah in pol, po obnovi vseh prog bo čas potovanja skrajšan za eno uro. Med Mariborom in Mursko Soboto vozijo trije direktni potniški vlaki, in sicer vozijo dve uri. Med

Mursko Soboto in Hodošem vozi sedem parov potniških vlakov, med Hodošem in Zalaegerszegom pa vozijo Madžarske železnice z osmimi pari vlakov.

Prihodnost železnic v Prlekiji in Prekmurju je svetla. Posodobitev petega koridorja, obnova prometa med obema Radgonama, pa tudi morebitna vzpostavitev potniškega prometa med Ormožem, Čakovcem in Lendavo bodo omogočili razcvet železnice na tem območju.



ŽP Ptuj

Z vlakom na Kamen v Podjuni

S krožno vozovnico Regio AS se lahko za samo 29 evrov odpravimo na zanimiv izlet na avstrijsko Koroško.

Odsek dravske železniške proge med Mariborom in Celovcem je bil odprt 1. junija 1863. Železniška postaja Ti-

nje–Kamen (Tainach–Stein, 393 m) stoji nad desnim bregom Drave, v Podjuni, na uradnem dvojezičnem (nemško-sloven-

slem) območju avstrijske Koroške. Postaja je od Maribora oddaljena 107 kilometrov, od Celovca pa 18 kilometrov, in je zelo primerno izhodišče za pohodnike in kolesarje. V poletni sezoni je mogoč prevoz koles z vlakom. Stavba železniške postaje iz 19. stoletja je spomeniško zaščiten. Po izstopu iz vlaka se s perona po pešpoti spustimo v smeri proti Celovcu na ožjo asfaltirano cesto, ki takoj zatem zavije na levo skozi železniški podvoz, nato pa po slabem kilometru vzpenjanja proti jugu pripelje v križišče sredi vasi Kamen v Podjuni (Stein im Jauntal, 472 m, 207 prebivalcev).

Koroški križev pot

Na daleč vidni in s treh strani strmi skali, po kateri je vas dobila ime Kamen, stoji župnijska cerkev sv. Lavrencija. Župnija je dvojezična. Od podružnične cerkve sv. Marjete iz 11. stoletja, ki stoji ob vznožju vzpetine, vodi do vrha Kamna zavita pešpot s štirinajstimi

Železniška postaja Tinje–Kamen





Križev pot na Kamnu v Podjuni

kapelicami križevega pota. Ob začetku poti stojijo velike večjezične informativne table, kjer so tudi v slovenščini predstavljene zanimivosti tega kraja.

Ker so stare baročne podobe v kapelicah obledele, so domačini leta 1991 križev pot obnovili in povabili štirinajst sodobnih koroških umetnikov - med njimi

tudi Valentina Omana -, da so za vsako od kapelic na novo in povsem svobodno izdelali svoje vizije podob Kristusovega trpljenja. Tako nastali Koroški kri-

žev pot je postal znamenitost, ki jo turisti pogosto obiskujejo. Današnja cerkev sv. Lavrencija na vrhu vzpetine je v svojem jedru nekdanja grajska kapela iz leta okrog 1200. Grad Kamen je bil porušen v 15. stoletju, njegovih ostankov pa ni več. Cerkev je obdana z obzidjem, v katerega je vzdana nekdanja kostnica. V njej je koroška pop-art umetnica Kiki Kogelnik (1935-1997), doma iz Pliberka, leta 1996 ustvarila svoje zadnje delo, sodobni mrtvaški ples, s katerim se križev pot končuje.

Liharda Kamenska

Premožna grofica Liharda (Hildegarda) Kamenska, ki je živela verjetno med letoma 905 in 985, je bila znana po svoji dobroti in sočutju do revežev. Legenda pravi, da naj bi Lihardo in njeno služabnico ljubosumni mož, grof Albuin (Albin), v navalu besa vrgel skozi okno v globino, vendar naj bi iz nebes posredoval angel in obe ženski varno spustil na tla. Grof naj bi zato za kazen oslepel, nato pa je za pokoro romal



Klopínsko jezero

v Rim. Lihardin grob je v cerkvi na Kamnu v kripti pod oltarjem. Čeprav je Liharda uradno samo blažena, velja v ljudskem izročilu za svetnico. V preteklih stoletjih so Slovenci v velikem številu romali na njen grob. Liharda je s svojimi sredstvi na Kamnu ustanovila dobrodelno ustanovo in tam oskrbovala uboge. Enkrat na leto so pogostili berače z vse Koroške. Lihardina ustanova je delovala tudi po njeni smrti vse do leta 1923, ko je inflacija izničila vsa preostala sredstva. Do danes se je ohranil običaj, da domačini spečejo majhne ržene hlebčke, ki jim pravijo kržeji ali krušeji, in jih na



Pogled s križevega pota



Kostnica

dan Lihardine smrti, s hodnika nekdanjega gradu mečejo med zbrano množico. Velja prepričanje, da kdor kruhek ujame v zraku, bo imel v tistem letu srečo. Najbolj spretni pri tem so otroci. Običaju Korošci v slovenščini pravijo šentliharče, v nemščini pa strizelwerfen.

Klopinj in Tinje

Štiri kilometre je od Kamna oddaljeno Klopinsko jezero (Klopeiner See). Po asfaltirani cesti se napotimo najprej proti vzhodu, nato pa zavijemo na jug. Površina jezerske vode se

poleti ogreje do 24 stopinj Celzija, zato je primerno za kopanje in je v sezoni množično obiskano. Prav tako štiri kilometre razdalje je od železniške postaje Tinje–Kamen do vasi Tinje. Od postaje se po asfaltirani cesti usmerimo proti vzhodu, nato pa na križišču zavijemo na levo na most čez Dravo. V Tinjah je Katoliški dom prosvete Sodalitas, ki velja za eno izmed najpomembnejših slovenskih in danes tudi medkulturnih katoliških izobraževalnih ustanov v Podjunu.

Prijeten izlet!



Mrtvaški ples v kostnici



Ostanki stare kapelice



Štirinajsta kapelica križevega pota

Šrilanka Z vlakom med nasade čaja

Šrilanka, za tri Slovenije velik otok, ki leži južno od Indije, je znana predvsem po vabljivih tropskih obalah in kot dežela, iz katere prihaja najboljši čaj na svetu. Zanimivo pa je, da je nekoč Šrilanka slovela po kavi. Prav zaradi slednje so na otoku že davnega leta 1864 odprli prvo železniško povezavo, dolgo 54 kilometrov. Zanj so poskrbeli takratni kolonijatorji Britanci, ki so otok imenovali Cejlon.

Železnico so uvedli zaradi prevoza kave s plantaž v hriboviti notranjosti do pristanišča v glavnem mestu Kolombo. Le sedem let pozneje je rastlinska bolezen uničila številne nasade kave, a so jo hitro uspešno nadomestili grmi čajevcev. Gojenje čaja je postajalo čedalje bolj razširjeno, in zato so začeli podaljševati železniško progo v notranjost. Pozneje pa so vzpostavili železniško povezavo še z obalnimi kraji, v okolici katerih

so pridelovali kokos in kavčuk. Leta 1927 je skupna dolžina tirov dosegla že 1.530 kilometrov, in takrat so z železnico povezali tudi najtežje dostopno vzhodno obalo otoka. Zlato obdobje šrilanške železnice je bilo med letoma 1955 in 1970, ko so skrbno posodabljali tire ter spremljajočo infrastrukturo in vozni park. V naslednjih desetletjih pa je železniški promet vztrajno stagniral, in šele zadnji dve leti se oblasti resneje tru-

dijo za ponovno posodobitev. Pospeseno obnavljajo še zadnje odseke, ki so bili poškodovani med divjanjem cunami leta 2004, in severni odsek železnice, ki je bil desetletja zanemarjen zaradi dolgotrajne državljanske vojne.

Potovanje v nebesa

Nuwara Eliya v hriboviti deželi čaja je postala priljubljena turistična destinacija prav po



Največ potnikov vlaki prepeljejo v okolici Kolomba.



Ob obali progo spremljajo kokosove palme.



Razgledni vagon se ponaša s panoramsko steno.

zaslugi železnice. Potovanje iz Kolomba do gorskega mesta je še danes eno najbolj slikovitih na svetu. Mestece je pravzaprav le eno izmed številnih podobnih, ki se vrstijo vse do končne postaje v Badulli.

Za dobrih tristo kilometrov dolgo pot potrebuje vlak kar deset ur! Predvsem zaradi zastarele železniške infrastrukture, ki ne omogoča večje hitrosti vlakov. Ta je na nekaterih odsekih, predvsem na nekaterih ovinkih in mostovih, omejena zgolj na 20 kilometrov na uro!

Na šrilanških vlakih je mogoče potovati v prvem, drugem in tretjem razredu. Cene vozovnic so zelo nizke. Tako je treba za vožnjo od Kolomba do Badulle odšteti približno pet evrov, medtem ko stane vožnja v tretjem razredu le kak evro! Sedeže je običajno mogoče rezervirati le za prvi razred. Na gorski relaciji je to še posebej pomembno, saj so v prvi razred uvrščeni posebni, razgledni vagoni. Vagon s panoramsko zadnjo steno je običajno zadnji v vlakovni kompoziciji, tako da se potnikom odpira prostran razgled na pokrajino ob progi. Vagoni so sicer že precej dotrajani in niso klimatizirani. A kljub temu ponujajo enkratno izkušnjo, pa čeprav

z neprestano odprtimi okni in vrati!

Kazalo je že, da bom zanjo prikrajsan, saj dan pred odhodom ni bilo mogoče dobiti prostega sedeža v prvem razredu. Toda rezervacijski sistem očitno ne deluje najbolje, saj sem tik pred odhodom dobil sedež v skoraj praznem razglednem vagonu! Ta se je napolnil šele na naslednjih postajah. Potovanje se je začelo ležerno. Kar preveč, saj smo bili za začetek deležni skoraj dvourne zamude. Pokvarila se je namreč lokomotiva in za njeno zamenjavo so potrebovali kar nekaj časa. Potem pa se je vendarle začelo. Mimo panoramskega okna se je kot na velikanskem televizijskem ekranu vrstila slikovita pokra-

jina: zadnje hiše so zamenjali gozdovi borovcev in evkaliptov ter neskončni nasadi čajevcev. Zazdalo se mi je kot, da smo prispeli v nebesa s skrbno negovanimi vrtovi. Takšen vtis so dajali pristrizeni grmi čajevcev. Počasi smo se pomikali mimo terasastih polj in slapov, skozi ozke doline in pod gorskimi vrhovi, ki segajo tudi krepko prek dva tisoč metrov visoko. V bližini najvišje točke, ki jo doseže vlak, pri kraju Pattipola (1898 m), nas je naenkrat objela megla, iz katere so tu in tam kukali gozdnati vrhovi. Prepadne strmine so ponekod spremljale železnico z obeh strani, in občutek je bil, kot bi se peljali po tiri, speljanih skozi oblake. Na dolgih ovinkih sem se čudil potnikom, ki so v sprednjih vagonih dobesedno viseli na vratih. Pa ne le zaradi gneče! Predvsem zaradi razgleda in menda svojevrstnega užitka. Privošči si ga lahko vsak, saj so vrata ves čas vožnje odprta. K sreči vlak vozi počasi, tako da ni posebne nevarnosti, da bi kdo padel skozi vrata. Počasnost vlaka izkoriščajo tudi številni pešci, katerim železniška proga pomeni najkrajšo povezavo med posameznimi gorskimi kraji. Tako imajo vedno več kakor dovolj časa, da se pred ropotajočim vlakom umaknejo s tirov.

Prodajno okence se verjetno ni spremenilo od kolonialnih časov.



Sprevodniki vestno opravljajo svoje delo.

Nekatere železniške postaje so bile prav slikovite in so bile videti, kot da se na njih v zadnjem stoletju ni prav veliko spremenilo. Prav vse postanke so popestrili prodajalci vseh mogočih prigrizkov. Nekateri so se povzpeli na vagone in se peljali do naslednje postaje. Večinoma pa so ponujali svoje blago kar pod vagoni in trgovali skozi vedno odprta okna.



Okna vagonov so običajno odprta.



Najbolj slikovita je notranost otoka.



Med vožnjo so običajno odprta tudi vrata vagonov.

Čas za posodobitev

Šrilanške železnice (SLR) so v lasti države, železniški. Danes v primerjavi s prvotnimi začetki močno prevladuje potniški promet. Premorejo kar tristo potniških vlakov in le deset tovornih, na dan pa prepeljejo okrog tristo tisoč potnikov. Širina tirov je ostala iz kolonialnega obdobja in znaša 1.676 mm, kar dve tretjini železniških prehodov pa je nezavarovanih. Žal tudi vožnja z vlakom ni bistveno hitrejša kakor pred stoletjem, saj vlaki dosegajo najvišjo hitrost 80 kilometrov na uro. To želijo v naslednjih letih zvišati na sto kilometrov na uro, na novo načrtovanih odsekih pa naj bi vlaki vozili še z dvajset odstotkov višjo hitrostjo. Železničarsko podjetje, ki zaposluje kar 14.400 ljudi, premore 175 dizelskih lokomo-



Postanke poživljajo prodajalci prigrizkov.

tiv ter 900 vagonov, pretežno kitajske, indijske in romunske proizvodnje.

Najbolj donosne so železniške povezave v okolici prestolnice Kolombo. Priključena je tudi južna obalna proga v dolžini 160 kilometrov, ki sega do mesta Matara. Severna proga

je dolga 310 kilometrov, najdaljša pa je povezava do mesta Batticaloa na vzhodni obali, do katerega je 348 kilometrov. Poleg običajnih vlakovnih kompozicij je vsak dan na tirih tudi nekaj posebnih vagonov. Sodobni klimatsko hlajeni vagoni, na katerih potnikom ponujajo

tudi kakovostno postrežbo, se imenujejo Exporail in Rajadhani Express. Potovanje z njimi ni nič hitrejše, saj so priključeni običajni vlakovni kompoziciji. Zato pa potniki uživajo v neprimerno večjem udobju.

Prav posebno priložnost pomeni vožnja z vlakom Viceroy Special. To je edini ohranjeni otoški muzejski vlak s parno lokomotivo, ki ga sestavljajo udobni, klimatizirani vagoni. Vlak običajno vozi le po naročilu, a zanimanje je kar precejšnje, saj uspešno vozi že četrto stoletje.

Delo strojevodij na šrilanških železnicah vsekakor ni enostavno, pa ne le zaradi zastarele opreme. Na progah se srečujejo še z eno neobičajno težavo, s sloni! Te velike živali se včasih tudi pred vlakom nočejo umakniti, zato je na določenih predelih potrebna še posebna previdnost.



V gorskih krajih pomeni železniška proga tudi priljubljeno pešpot.



Največ udobja ponujajo vagoni Rajadhani Express.

Železnice Yverdon Sainte Croixa

Ene izmed številnih malih švicarskih železnic, ki tiho in učinkovito opravljajo storitve javnega prometa, so ozkotirne železnice Yverdon Saint Croixa (YSteC). Železnice YSteC vozijo na gorski progi, dolžine 24,17 kilometra in tirne širine enega metra, med mestoma Yverdon Les Bains in Sainte Croix.

Yverdon Les Bains je pomembna postaja na južnem delu jezera Neuchatel, ob glavni progi Švicarskih zveznih železnic (SBB), med postajama Biel in Ženeva. To zgodovinsko mesto je vredno ogleda! Nje-

gova zgodovina sega v peto stoletje pred našim štetjem, ko so ob jezeru živeli Kelti. Mesto leži na križišču trgovskih poti. Že Rimljani so tukaj zgradili terme. V starem mestnem jedru je ohranjenih še veliko srednjeveških zgradb. Na glavni železniški postaji stoji delavnica SBB, v zalivu ob mestu pa še preprosta postaja železnic YSteC.

Na hribu, na 1066 metrih nadmorske višine – Yverdon Les Bains je na 435 metrih nadmorske višine – leži Sainte Croix. Nekoč je bilo pomembno mesto. Bilo je namreč svetovno središče za izdelavo glasbenih

skrinjic ter premikajočih se lutk, in si je prizadevalo za povezano z glavno železniško progo. Leta 1955 je v mestu živel 7.000 prebivalcev, mnogi med njimi so bili zelo visoko usposobljeni obrtniki. Potem pa je mesto začelo stagnirati in septembra 2011 štel le še 4.646 prebivalcev, od teh 3810 švicarskih državljanov.

Železnico do Sainte Croixa so zgradili 17. novembra 1893. Največji naklon proge, ki se stalno dviga, je 44 promilov. Leta 1893 je vlak za pot od Yverdona do Saint Croixa potreboval 102 minuti, leta 1913

pa le še 64 minut. Leta 1945 je bila proga elektrificirana, in sicer z napetostjo 15.000 voltov 16 2/3 Hertz. Čas prevoza se je leta 1970 skrajšal na 33 minut, medtem ko danes znaša 35 minut. Ko so na progi vozile parne lokomotive, so za vožnjo navzdol za gorivo uporabljale lokalni les oziroma za vožnjo navzgor v Sainte Croix uvoženi premog. Tak način se je izkazal kot učinkovit in gospodaren!

Progi je grozilo zaprtje, vendar so jo ohranili zaradi organizacije državne razstave, ki je potekala v teh krajih leta

Garnitura 2000 na postaji Yverdon





Glasbena skrinjica v trgovini Reuge v muzeju CIMMA, Sainte Croix



Garnitura 2000 na postaji Vuitboeuf, prestop na avtobus

2002. Železnico so zato posodobili. Leta 2001 so pridobili dve Stadlerjevi vlakovni garnituri GTW in leta 2007 garnituro BT 52, ki jo uporabljajo za okrepitev prevozov ob konicah in ki je prav tako iz Stadlerja. Večina postajališč je brez osebja. Na teh postajališčih vlak ustavlja po potrebi oziroma na zahtevo. Vlake upravlja po ena oseba. Proga je bila leta 2001 vključena v organizacijo družbe Travys, ki upravlja še železnici Vallorbe–Le Brassus Bahn (PBR) in Orbe–Chavornay Bahn (OC). Slednja je najmanjša železnica v Švici in je zelo zanimiva. Družba Travys upravlja tudi avtobusne linije med železniškimi postajami Yverdon Les Bains, Vallorbe in Chamblon L'Auberson ter avtobusno linijo med postajama Sainte Croix in Mauborget. V Yverdon Les Bains vozi tudi na petih mestnih

progah. Travys je kratica družbe Transports Vallée de Joux–Yverdon–Les–Bains–Sainte–Croix.

Vlaki na progi Yverdon Les Bains–Sainte Croix vozijo redno, vsako uro. Obstajajo načrti, po katerih bodo v letih od 2013 do 2016 povečali število vlakov, in sicer naj bi ti vozili vsake pol ure. Travys je podjetna družba; pri njih lahko na postaji Sainte Croix najamete kolesa, tudi električna, kajti območje je zelo priljubljeno med kolesarji, na vlakih YSteC pa kolesa prevažajo brezplačno. Najeti je mogoče tudi restavracijski vagon La Traverse iz leta 1913. Vagon je prvotno vozil na železnicah Rhaetische Bahn (RhB), leta 2002 pa so ga obnovili in zdaj v njem razvajajo goste z odlično potrežbo in panoramskih razgledom. Več informacij je na voljo na spletni strani www.travys.ch.

V tovornem prometu YSteC prepeljejo po tri zabojnike z odpadki enkrat na teden iz Sainte Croixa v Yverdon za nadaljnji prevoz v Lausanno, kjer odpadke sežigajo. V sezoni vozijo tudi sladkorno peso in les.

Pred kratkim, oktobra lani, so pridobili vlakovno garnituro GTW Be 2/6. Ta vozi na progi, ki je vzporedna s progo SBB, prečka reko in po potrebi ustavlja na postajališču William Barbey. Postajališče je dobilo ime po človeku, ki je financiral gradnjo proge. Rodil se je 14. julija 1842 v Genthodu, blizu Ženeve, kjer je študiral. Bil je botanik in je zaradi raziskovanja rastlin veliko potoval. Zelo je spoštoval nedeljo kot dela prost dan, zato je financiranje gradnje proge pogojeval s tem, da vlaki ne smejo voziti ob nedeljah naslednjih 25 let. Tako

do leta 1918 vlaki niso vozili ob nedeljah. William Barbey je umrl 18. novembra 1914 v kraju Chambésy.

Na levi strani postajališča William Barbey je železniška delavnica, kjer osem zaposlenih vzdržuje vozni park ter popravlja in posodablja železniška vozila. Naslednja postaja je La Brinaz, nato pa postaja Valeyres-sous-Montagny s svojo klasično postajno zgradbo. Na tem delu proge je nešteto nivojskih prehodov in večji del se peljemo vzporedno ob cesti. Po 5,53 kilometra pridemo na postajo Essert-sous-Champvent. Tu se začnemo vzpenjati v gozd in po 8,83 kilometra pridemo na postajo Vuitboeuf. Postajna zgradba je zaprta, ampak nekdo še vedno živi v zgornjem delu zgradbe. Zaradi zamenjave tirov se naprej peljemo z avtobusom družbe Travys. Vožnja

Zabojniki za prevoz odpadkov na postaji Sainte Croix





Postaja Sainte Croix



Ure v muzeju CIMA, Sainte Croix

z avtobusom je zelo zanimiva, peljemo se mimo čudovite privlačne cerkve. Zmotim sem se pri štetju ostrih ovinkov – pozneje sem na zemljevidu ugotovil, da jih je bilo deset –, na katerih se mora voznik prepričati, da navzdol ne pelje nobeno vozilo. Ni morem si predstavljati, kako lahko železnica premaguje ta zopni vzpon. Na postaji Baulmes, na 11,5 kilometru, se nahajajo industrijski tir, remiza in ploščad za tovor. Tu si lahko ogledate tudi drežino in delovne vagonce. Proga se nato v velikem loku vzpne do postaje Six Fontaines, ki je na 14,4 kilometru. Six Fontaines je zelo privlačna postaja, krasijo jo rože in na njej je nekaj industrijskih tirov.

Nato se vzpenjamo po pobočju, s katerega je lep razgled na dolino, kmalu naletimo na pet železniških predorov. Na-

slednja postaja je Trois-Villes, ki stoji na 19,26 kilometru. Na tem odseku železničarji pogosto srečujejo divje koze, rise, divje merjasce in srnjad. Kmalu prispemo na planoto, in prek nivojskega prehoda na privlačno postajo Sainte Croix, kjer so pisarne, trgovine, tovarno skladišče, nakladalna ploščad in industrijski tiri.

Mesto Sainte Croix je nad železniško postajo. Blizu postaje je muzej CIMA (Centre International de la Mécanique d'Art, spletna stran www.musees.ch). Muzej je nastal iz nekdanje tovarne, kjer so izdelovali glasbene skrinjice. Odprli so ga leta 1985. V njem je najbolj čudovita zbirka zapletenih glasbenih skrinjic vseh velikosti. Številne so v lepo izrezljanih lesenih škatlah. Mehанизmi glasbenih skrinjic so ročno izdelani, njihova pestrost in lepota pa

je navdihujoča. Potem so tu še premikajoče se lutke, v velikosti otroka. Očaral me je zlasti kraljevski slog dame, ki sedi za mizo in piše. Ob pritisku na gumb začne pisati z običajnim kemičnim svinčnikom. Medtem ko piše, se njen prsni koš dviga in spušča, kot da diha, glavo premika levo in desno ter s pogledom sledi svinčniku, njene veke se odpirajo in zapirajo, glavo dviga in sklanja. Na koncu obrne glavo, jo skloni, premakne roko in zapiše še naglas nad črko a. Pestrost in zapletenost njenih gibov sta fascinantni.

Nad stopniščem je angel. To je še ena figura, ki se premika, leti, se obrača. Med mojim obiskom je mojster in izumitelj Mario Wüthrich vodil skupino šolarjev, ki so izdelovali »ure s švicarskimi možgani« (spletna stran www.les-contes-du-temps.ch).

Te ure v svetlih barvah vam res dajo misliti! Glasbene skrinjice prodajajo v trgovini družbe Reuge v muzeju, poleg sta kavarna in trgovina s spominki. Glasbene skrinjice so izumili tukaj leta 1796.

V tem majhnem mestu je kar nekaj muzejev. Mesto je tudi dobro izhodišče za raziskovanje okolice. Po okusnem obroku v kavarni v bližini železniške postaje, kjer so tudi številni domačini uživali ob hrani in pijači, sem se z večernim vlakom vrnil v Yverdon. Ko smo se peljali okoli gore, je bila dolina pod nami zavita v mlečnobelo gosto meglo. Sonce je počasi zbledelo in potopili smo se v temo in hladno noč, kar je bil nadvse primeren konec potovanja po tem zanimivem delu Švice.

Premikajoče se lutke v muzeju CIMA



Angel



Graciozna dama, ki piše



Svet modelnih želez

V Nürnbergu se je v začetku februarja odvijal največji mednarodni strokovni sejem igrač na svetu, kamor spadajo tudi modelne železnice. Med novostmi so že obstoječi modeli v novih barvah ter oznakah ter popolnoma na novo konstruirani modeli. Kljub gospodarski krizi v svetu še vedno ostaja veliko zanimanje za tovrstni hobi, tako med ljubitelji kot tudi zbiralci. Čedalje bolj pa se uveljavlja izdelava števila modelov v serijah in se oblikuje na podlagi naročil pogodbenih partnerjev.



Model štiridelnega hitrega elektromotornika DB 403 v merilu 1 : 87 (H0) bo v tretjem četrtletju na voljo članom klubov Märklin in Trix, ki bodo naročilo oddali do začetka aprila.



Popolnoma na novo konstruiran model parne lokomotive z zalogovnikom v merilu 1 : 87 (H0). Model lokomotive bo pri Märklinu dobavljiv v enkratni seriji v tretjem četrtletju.



Model reklamne električne lokomotive SŽ 541 MAMMUT v merilu 1 : 160 (N) bo v enkratni seriji izdelal Hobbytrain. Ljubitelji in zbiralci železniških miniatur lahko model pričakujejo spomladi.



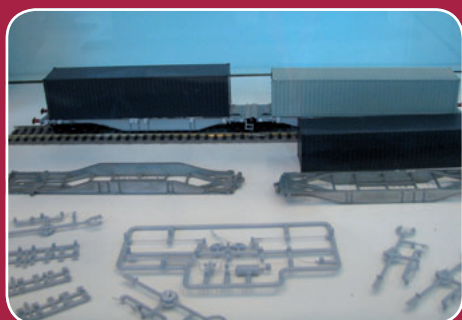
Tilligov model električne lokomotive ÖBB 1216 v merilu 1 : 120 (TT) bo dobavljiv v tretjem četrtletju. Modeli bodo opremljeni z vmesniki PLUX12 in prostorom za zvočnik.



Piko širi ponudbo modelov Herkules v merilu 1 : 120 (TT). Prva bo v ponudbi ER20 Siemens (na sliki), sledila ji bo WLE (Westfälische Landes-Eisenbahn) in ER20-Enercon.



A.C.M.E. za letos napoveduje prihod kompleta treh različno oštevilčenih vagonov JŽ tipa Y iz petega železniškega obdobja, v merilu 1 : 87 (H0), in vagon z ležišči tipa Y v merilu 1 : 87 (H0).



A.C.M.E. je predstavil novo Intermodel skupino tovornih vagonov za prevoz kontejnerjev v merilu 1 : 87 (H0), posebnost teh vagonov je kovinska osnova. Kontejnerski vagoni Sggmrss 90' so pogosto videni na slovenskih železniških progah.



Švicarsko podjetje HAG je predstavilo vzorčni model dvosistemske električne dvoosne ranžirne lokomotive SBB Ee-922, v merilu 1 : 87 (H0). Serijski model bo v celoti kovinski in naj bi bil dobavljiv do konca leta.



Vitrainsova novost 2012 - model legendarne italijanske električne lokomotive Breda E.326, v merilu 1 : 87 (H0). V ponudbi bodo modeli s štirimi različnimi oštevilčenji iz drugega in tretjega železniškega obdobja.

nic – Nürnberg 2012



Jägerndorfer Collection se vse bolj uveljavlja med ljubitelji in zbiralci železniških miniatur. V strogo omejeni seriji, ob 175. obletnici rojstva avstrijske cesarice Sissi in 200. obletnici rojstva madžarskega skladatelja, dirigenta in pianista Franza Liszta, bodo izdali v poslikavah po originalih modele Taurusa v merilih 1 : 87 (H0) in 1 : 160 (N).



Jägerndorferjev model enokabsinske električne ranžirne lokomotive ÖBB 1163 v merilu 1 : 87 (H0). V ponudbi bodo letos trije različno oštevilčeni modeli. Dva bosta imela novejšo, eden pa starejšo ÖBB oznako (logo). Lokomotive ÖBB 1163 v službi z istimi oštevilčenji so stacionirane v Salzburgu in Beljaku.



M.T.H. s sedežem v Kolumbiji ima v programu evropskih modelov v merilu 1 : 43 (0) od letos modele električne lokomotive ES-64-U4. Prve med njimi so v barvah podjetij Arriva, CargoServ, RTS in InRail. Vsi modeli so opremljeni z dekodirniki in zvoki. V prihodnje M.T.H. dopušča možnost izdelave ÖBB 1216 in SŽ 541 v merilu 1 : 43 (0).



V drugem četrletju bo Märklinov ponudil starodobni potniški vlak Švicarskih severnih železnic (SNB), ki bo vseboval parno lokomotivo D1/3 Aare v merilu 1 : 87 (H0).



Novo konstruiran dizelmotornik DB VT 75.9 v merilu 1 : 87 (H0) bo pri Märklinu dobavljiv v enkratni seriji marca, z zvokom, in maja, brez zvoka.



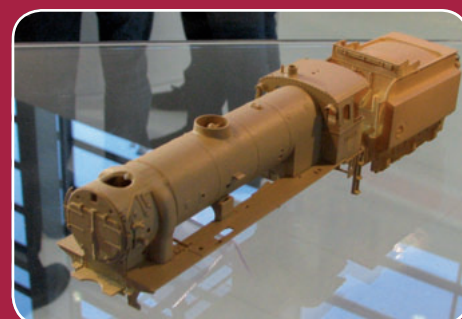
Os.Kar je naznanil prihod modela Francoskih železnic SNCF dizel električne lokomotive BB 46000 v merilu 1 : 87 (H0) v barvah FRET. Zasnova modela je ista kot pri MoKo SŽ 643.



Nemški ESU bo za zadnje četrletje letos ponudil novi model dizelske električne lokomotive razreda 77 MRCE v merilu 1 : 87 (H0). Kovinski model bo vključno z vsemi dodatki vseboval 22 različnih ter med sabo usklajenih funkcij, kor na primer svetlobni in zvočni učinki, izpuh izpušnih plinov. Model lokomotive bo lahko vozil po tirih DC sistema, kot tudi AC sistema (Märklin).



Proti koncu leta Brawa napoveduje sedem modelov tovorne parne lokomotive z vlečnim zalogovnikom tipa G7.1 v merilu 1 : 87 (H0) različnih železniških družb, oštevilčenj in obdobj. Vsi modeli bodo na voljo za istosmerno ali izmenično napajanje ter analogno ali digitalno upravljanje. Modele bo odlikovala visoka detajliranost. V Sloveniji je poznana kot serija JŽ 23.



Modelleisenbahn GmbH (ROCO) bo ljubiteljem in zbiralcem železniških miniatur oktobra ponudil model hitrovodne parne lokomotive Južnih železnic SB 109.13 v merilu 1 : 87 (H0) iz prvega železniškega obdobja. Ta lokomotiva je tudi sestrška lokomotiva slovenske muzejske parne lokomotive SŽ 03. Avgusta bo ROCO na podlagi prednaročil dobavil model električne lokomotive SŽ 541-107 v osnovni rdeči barvi, v merilu 1 : 87 (H0).

60 let kegljaškega kluba Lokomotiva Maribor

Kegljaški klub Lokomotiva Maribor, ki prav tako kot njegov soimenjak iz Ljubljane velja za enega izmed najstarejših tovrstnih klubov v Sloveniji, letos praznuje 60-letnico delovanja. Že iz imena je razvidno, da klub izhaja iz železničarskega okolja. KK Lokomotiva je nastal kot naslednik kegljaških krožkov Štajerc in Kurilnica, v katerih so se od leta 1949 združevali železničarji. KK Štajerc je denimo deloval pod okriljem Kegljaškega kluba Železničar, člani so keglje podirali v Gambrinusovi dvorani v središču mesta. Leta 1951 so železničarji s prostovoljnim delom in s pomočjo sindikalne podružnice v železničarski koloniji na Taboru, nasproti študentskih centralnih delavnic, zgradili lastno enostezno kegljišče, leto za tem so ga še dogradili. Zagnani kegljači so ustanovili krožek Kurilnica, ki je kot ena izmed številnih športnih sekcij deloval v sestavi Sindikalnega športnega kluba Lokomotiva. Marca leta 1952 se je krožek

preimenoval v Kegljaški krožek Lokomotiva, 24. septembra istega leta pa je bil na občnem zboru na kegljišču v Kurilniški ulici ustanovljen KK Lokomotiva.

Za prvega predsednika kluba je bil izvoljen Rado Baumkircher, ki je na čelu vztrajal vse do leta 1966. Kasneje so ga v vlogah predsednikov nasledili Slavko Rosi (do leta 1979.), Štefan Simončič (do leta 1986.), Mirko Lukić (do leta 1992.), Oto Nabernik (do leta 1995.), Jože Alegro (do leta 2005.) in sedanji predsednik kluba Zmago Majer. V šestih desetletjih delovanja se je v klubsko zgodovino zapisalo veliko prizadevnih članov, pri čemer še zlasti izstopa ime maja lani preminulega Vinka Mandla, ki je bil kot tehnični vodja, trener, gospodar in tajnik ter hkrati dolgoletni predsednik mariborske območne kegljaške zveze kar 54 let Lokomotivina gonilna sila in velja za večno legendo kluba.

Med najpomembnejše mejnike v dolgi zgodovini KK Lokomotiva sodijo tudi posodobitve kegljišča. To je leta 1956 dobilo še drugo stezo, leta 1962 so bili dograjeni klubski prostori, leta 1969 so bili nameščeni avtomati za postavljanje kegljev, leta 1979 sta stezi namesto asfaltne dobili plastično prevleko.

V vitrinah Lokosov tudi evropske in državne lovorike

Tudi pri tekmovanjih je klubska zgodovina prežeta s številnimi nepozabnimi dosežki. V zgodnjih letih je bilo več Lokomotivinih kegljačev stalnih članov državne in republiške železničarske reprezentance (Slavko Tučič, Janko Lupša, Slavko Rosi, Vinko Fundak ...), ki je leta 1965 na evropskem železničarskem prvenstvu osvojila bronasto kolajno. Ekipa Lokomotive je vrsto let nastopala v prvi in drugi republiški ligi, njeni člani so tekmovali na posamičnih prvenstvih Slovenije,

danes pa je klubsko moštvo že šestnajsto sezono zapored član tretje državne lige. Med največje podvige sodi leta 2005 osvojeni naslov državnih prvakov v borbenih igrah, ki si ga je v Celju prikegljala ekipa v postavi Zvonko Cafuta, Borut Planinšič, Borut Ramšak, Jože Golob, Peter Rakovič, Simon Mali (trener Srečko Lešnik), leta 2007 je moštvo v borbenih igrah osvojilo še naslov slovenskega podprvaka. Anja Balog je leta 1996 postala državna kadetska prvakinja in skupaj z Alenko Nabernik še prvakinja v dvojicah.

Za svojo plodno dejavnost so KK Lokomotiva in njegovi člani prejeli številna priznanja, Vinko Mandl in Martin Frece sta bila med drugim nagrajena s priznanjem Mednarodnega olimpijskega komiteja, oba sta bila skupaj z Mirkom Novakom dobitnika priznanja Kegljaške zveze Slovenije, ki je klubu leta 2007 kot najvišje priznanje podelila tudi Zlati keglj.

Pri KK Lokomotiva je že od samega začetka kot nadvse pomembna komponenta široko razvejana tudi dejavnost rekreativnih krožkov, v dosežanih šestdesetih letih se jih je na seznamu zvrstilo prek petdeset, ta čas jih deluje 19 z okrog 200 aktivnimi kegljači in kegljavkami, med katerimi sta tudi krožka Slovenskih železnic, KK Sekcija za vleko vlakov in KK Centralne delavnice.

KK Lokomotiva, ki se ga je kot priljubljeno oprijelo tudi ime Lokosi, bo v letošnjem jubilejnem letu priredil kopico tekmovanj, med drugim tudi veliki odprti mednarodni turnir Loko's Open, osrednja proslava ob 60-letnici delovanja pa bo jeseni.



Z leve: Franc Ilešič, Peter Rakovič, Jože Golob, Avgust Volšek, Vlado Ostojčič, Igor Skaza in Borut Planinšič, spredaj pa so Jože Špenga, Oto Lorenčič, Slavko Štelcar, Milan Mali in Josip Matulin.

Pesniško-kantavtorska karavana na vlaku EC Emona

Petnajstega februarja se je v organizaciji Založbe Pivec iz Maribora in Mladinskega kulturnega centra Maribor v Ljubljano z vlakom odpravila skupina pesnikov in glasbenikov iz Maribora, Ruš, Velenja, Žalca in Celja. Na vlaku EC 151 smo pripravili dvournu literarno-glasbeno predstavo, ki je nato potekala še na Metelkovi, in sicer ob 18.30 v hostlu Celica in ob 20.00 v Menzi pri koritu. Nazaj iz Ljubljane smo se odpeljali ob 22.25 z vlakom RG 604.

Zamisel za tovrstno prireditev se nam je porodila lanskega novembra, ob izidu prevoda pesniške zbirke bosansko-hercegovskega pesnika Admirala Mahića pri Založbi Pivec, z dovolj zgovornim imenom Vozni red ljubezni. Vendar je bila knjiga takrat predstavljena drugje, zamisel pa je ostala. Uresničili smo jo v mesecu, v katerem praznujemo kulturni praznik in Valentinovo.

Prešern(ov)i valentinčki smo bili kantavtorji Peter Andrej, Tadej Venjak, Dani Bedrač in literati Vesna Spreitzer, Nino Flisar, Petra Kolmančič, Jože Kos, Željko Perović, Ivo Stropnik, Tonja Jelen, Zoran Pevec, Zdravko Kokanović, Milan Novak, Tanja Petelinek, Alenka Kveder; v Ljubljani pa so se nam pridružili še Barabara Korun, Boštjan Narat, Iztok Osojnik, Dejan Koban, Cvetka Bevc, Senada Smajič, Jure Drlječan, Tomislav Vrečar.

Seveda, brez soglasja pristojnih služb na železnici ne bi mogli uresničiti naše zamisli. Zahvaljujemo se SŽ-Potniški promet, zlasti Milošu Rovšniku, Ivanu Fidlerju in Alenki Babič, ki so nam znali prisluhniti in nam pomagali uresničiti zamisel.

Sodeč po odzivih udeležencev je projekt bil zelo uspešen, zato smo pripravljene še kdaj organizirati podobno prireditev na vlaku.



Foto: Miško Kranjec

Admiral Mahić

Na peronu trepetavega privida

*Na peronu trepetavega privida –
po dežju – pljusk sonca.
Po nitkah pajkove mreže
so se vsuli akvareli.*

*Jaz pa živim v noči,
z ledenim tovarišem,
v lobanji žuboreči.
Te bolečine hrepenijo
po bliskih nezemeljske stvarnosti.
Boli me vzdih, ki
proizvaja misli.*

*O, zasanjana jata, vzemi me s seboj,
dekle, ki jo čakam,
ne bo prišla ne s prvim ne z zadnjim vlakom!
Dekle, želja, kje si?
Če bi me še ljubila, ne bi mrtva bila!*

*Kladivo tolče po pločevini.
Sonce poje.
In vse plameni od razpenjenih krošenj –
lokomotive pa neprenehoma prodirajo
skozi šampanjsko pomlad!*

Prevedel: Željko Perović

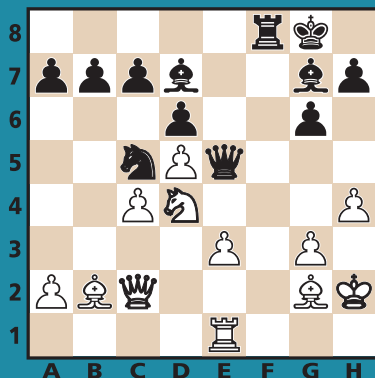
ŠAH

Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 39

Čprav sta v poziciji na diagramu nasprotnika materialno izenačena, pa odloča aktivnejši položaj črnih figur, katerih igralec je tudi na potezi.

Novotelnov : Chistiakov
(Tbilisi, 1949)



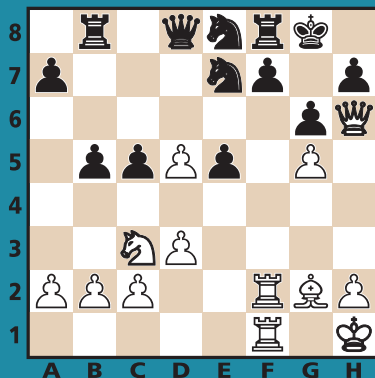
Rešitev:

1...Dxg3+ 2. Kxg3 [2. Kg1 Dxe1+ 3. Kh2 (3. Lf1 Dxf1+ 4. Kh2 Le5#) 3...Le5#] 2...Le5#

Primer 40

Vojska črnega okoli svojega poveljnika daje vtis neprebojnega oklepa, toda uvodno potezo ima beli, ki elegantno zaključijo partijo v svojo korist.

Kofman : Kalasian
(Tbilisi, 1950)



Rešitev:

1. Dxf8+ Kxf8 2. Txf7+ Kg8 3. Tf8+ Kg7 4. T1f7#

Šahovski pokal SŽ – drugi turnir

Presenetljiv preobrat na prvem mestu

V petih letih šahovskega cikla Slovenskih železnic se še ni zgodilo, da bi igralec, ki je izgubil v prvem krogu, tudi osvojil turnir. To je v soboto, 25. februarja, na drugem turnirju šestega cikla uspelo Primožu Petku. Po začetnem porazu je dosegel sedem zmag in odigral remi proti neporaženemu drugouvrščenemu Boštjanu Jeranu. Jeran je petkrat zmagal in štirikrat remiziral prav proti vsem igralcem iz prve peterice. En remi več kot Jeran je odigral Matej Keršič, ki tudi ni okusil grenkobe poraza, in zasedel peto mesto. Rekorder po številu remijev je bil Janez Hribar, ki je ob treh zmagah zbral še kar šest

remijev. Kljub temu, da je ostal tudi on neporažen, je »plačal davek« zaradi miroljubne igre, in pristal »le« na trinajstem mestu. Med prvo deseterico je treba omeniti šahovskega veterana Milana Kavška, ki šteje več kakor osemdeset pomladi in je pokazal, da leta niso ovira, saj se je kot 37. nosilec uvrstil na odlično sedmo mesto. Najboljši železničar je bil Nenad Djekanović, ki je kot trideseti nosilec zbral 5,5 točke in zasedel lepo 17. mesto. Naslednji turnir bo 24. marca, več o ciklu pa si lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red 2. turnirja: 1. Primož Petek, 7,5 točke, 2. Boštjan Jeran, 3. Dezider Ivanec, oba 7 točk 4. Dušan Čepon, 5. Matej Keršič, 6. Bernard Perič, 7. Milan Kavšek, 8. Igor Babnik, vsi 6,5 točke, 9. Blaž Debevc, 10. Velimir Remetič, oba 6 točk.

Skupni vrstni red: 1. Boštjan Jeran 193 točk, 2. Dušan Čepon 185, 3. Dezider Ivanec 179, 4. Matej Keršič 173, 5. Igor Babnik 165, 6. Milan Kavšek 161, 7. Martin Ocepek 144, 8. Bernard Perič 141, 9. Zlatko Jeraj 139, 10. Matjaž Kodela 133.



Najboljše uvrščeni železničar na drugem turnirju Nenad Djekanović (na desni)

Vlastimir Djurdjević

Končne in začetne črke

Besedi, po katerih sprašujejo opisi, imata skupno zadnjo oziroma prvo črko. Te črke, brane z vrha navzdol, dajo končno rešitev.

1. zbirka zemljevidov – oseba, ki upravlja lokomotivo
2. oblačilo, v katerem se igra v gledališču, filmu – objekt čez globinske ovire
3. bivališče iz snega v obliki kupole – kdor kaj upravlja
4. oseba, ki opravlja premikalna dela – dnevno ali tedensko glasilo za obveščanje javnosti
5. službeno obvestilo – ustaljeno zaporedje črk v kaki pisavi, zlasti v latinici
6. cevast prostor pod zemljo, urejen za železniški, cestni promet – sestavljanje vlaka
7. začetni udarec z zogo pri tenisu – železniški delavec
8. železniška kompozicija – kvaliteta
9. deli železniške proge – vlak, ki ne vozi redno (izredni vlak)

1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
12.		
13.		
14.		

10. nasprotje od odhoda – del vlaka
11. dogovorjeni znak za določeno dejanje – vlečni stroj vlaka
12. železniška pot – zavarovalni ali gospodarski matematik
13. uporabnik prevoza – naprava v železniškem tiru
14. železniška vozila brez lastnega pogona – tir lastnika blaga (dve besedi)

Pripravil: Bojan Kocbek



ABOŠ 25&50

Dijaki in študentje!

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

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

Ponujamo vam

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

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



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



Leta 1949 je bila v Ljubljani velika proslava ob 100-letnici železnic v Jugoslaviji. Sicer je že leta 1946 minilo 100 let od prihoda železnice na Slovensko, namreč iz Gradca v Celje, vendar tako kmalu po koncu vojne pač ni bilo možnosti za velika slavlja. Časi pa so bili nadvse optimistični in so kar klicali po praznovanjih. Tako so tri leta pozneje izkoristili 100. obletnico prihoda prvega vlaka v Ljubljano. Priredili so festival železničarjev iz vse Jugoslavije, ki je trajal od 11. do 18. septembra. Vse dni so se vrstili prireditve in nastopi folklornih ter kulturno umetniških skupin iz vseh republik, dali so celo dva simfonična koncerta in tri dramske predstave. Uporabili so malone vse razpoložljive dvorane v Ljubljani, tako Unionsko dvorano, pa dvorano Litostroja, Dom Jugoslovanske armade, celo kulturni dom v Šentvidu in večkrat dvorano Filharmonije ter Opero. Zdi se, da so vsi udeleženci dejansko ponotranjili geslo »Kultura in prosveta – to naša bo osveta!« Po glavnih ljubljanskih ulicah je potekala velika parada železničarskih športnih in kulturnih društev, ki so se potem pomerila na tekmovanjih in prireditvah, pri Moderni galeriji pa je bila postavljena velika razstava železniških povojnih dosežkov. V spomin na ta imenitni dogodek je priznani medaljer Štoviček oblikoval to medaljo, ki naj ponazarja stoletni napredek pri razvoju železnice pri nas.