

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Aktualno

150 let železniške proge Zidani Most–Sisak

50 let prenove in elektrifikacije ljubljanskega vozlišča

Aktualno

110 let Godbe Slovenskih železnic Zidani Most

Fotoreportaža

Glasbeni vlak

Potovanje

Aconcagua, kraljica Andov – 3. del

Zanimivosti

Specialna enota Policije na železnici

Tujina

Po Maroku tudi z vlakom





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

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

Pokličite na brezplačno telefonsko številko

080 10 66

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

Pogodbenim strankam ponujamo dodatne ugodnosti in popuste!

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

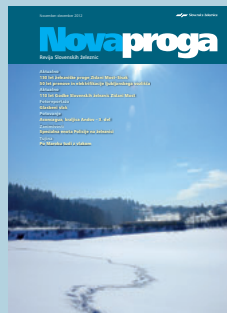
tel. 01/29 12 551

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

www.szexpress.si

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Marko Tancar, Antonio Živkovič, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemajo brezplačno • fotografij in ropisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 23. januarja 2013.



Avtor fotografije: Antonio Živkovič



Aktualno
Mag. Igor Hribar v izvršilem odboru CIT

2



Aktualno
150 let železniške proge Zidani Most–Sisak

6



Aktualno
50 let prenove in elektrifikacije ljubljanskega vozlišča

8



Fotoreportaža
Glasbeni vlak

16



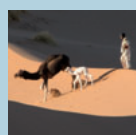
Godba SŽ
110 let Godbe Slovenskih železnic Zidani Most

18



Zanimivnosti
Specialna enota Policije na železnici

24



Tujina
Po Maroku tudi z vlakom

26



1
Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Tokratno številko naše revije zaznamuje kar nekaj za Slovenske železnice in slovensko zgodovino pomembnih obletnic. Pred 150 leti je med Zidanim Mostom in Siskom na Hrvaškem zapeljal prvi vlak. To visoko obletnico smo na SŽ proslavili s številnimi prireditvami, ki smo jih pripravili skupaj z občinami in društvi ob progi. Ob tej priložnosti je peljal tudi posebni vlak, s katerim so vodilni železničarji obiskali kraje ob progi in se udeležili številnih kulturnih prireditev, pripravljenih za počastitev obletnice. Osrednja prireditev, na kateri so se zbrali župani občin ob jubilejni progi, nekateri poslanci, železničarji in železniški navdušenci, je potekala v Krškem. Na železniški postaji v Krškem pa si je bilo moč ogledati tudi zelo temeljito predstavitev z železnico prepletene zgodovine Posavja, ki jo je soorganiziral naš Železniški muzej, z Mladenom Bogičem na čelu.

Letos je minilo tudi petdeset let od prenove ljubljanskega železniškega vozlišča in prihoda prvega električnega vlaka v Ljubljano. Pred petdesetimi leti se je temeljito spremenila tudi podoba Ljubljane v okolici železniške postaje. Zgrajeni so bili namreč številni podvozi, nove ceste ... Ogromno zanimivih podatkov in fotografij o tem nam je pripravil dolgoletni sodelavec Nove proge dr. Josip Orbančić.

O praznovanju petdesetletnice mature, ko je prva generacija železničarjev začela pouk v prostorih sedanje Prometne šole Maribor, nam je prispevek napisal France Kerk. Ob obletnici so izdali tudi zbornik, opremljen z bogatim slikovnim gradivom iz njihovih šolskih dni in zgodovine šole ter številnimi drugimi zanimivostmi.

Tisti, ki ste se udeležili koncerta Godbe Slovenskih železnic Zidani Most, ki je potekal v izjemnem ambientu delavniških prostorov v SŽ-VIT, zagotovo veste, da ta pihalni orkester letos praznuje 110-letnico delovanja. Godbeniki so to častljivo obletnico proslavili tudi z glasbenim muzejskim vlakom, s katerim so se na mrzlo, jasno, zimsko jutro podali iz Maribora proti Kopru. Glasbeno potovanje, med katerim je godba igrala na številnih postajah ob poti, je v fotoreportaži z besedo in sliko opisal Miško Kranjec.

Ob vseh omenjenih in tudi drugih obletnicah, ki jih je v podjetju, ki pomeni tako pomemben del slovenske industrijske zgodovine, moč najti ogromno, pa redna operativna dela vedno potekajo z nezmanjšano intenzivnostjo. V rubriki Aktualno lahko preberete o vzdrževalnih delih na ključnih odsekih proge, menjavah materiala in obnovah, ki so zaradi vzdrževanja visoke stopnje varnosti železniškega prometa stalnica pri delu železničarjev. Decembra so se zgodile tudi nekatere spremembe med vodilnimi kadri, imenovani so bili generalni sekretar SŽ in pomočnika generalnega direktorja.

Varnost v železniškem prometu lahko dojemamo na dva načina, prvi se nanaša na tehnično brezhibnost vozil in infrastrukture, drugi pa na zavarovanje potnikov pred kriminalom, varovanje njihovega zdravja, varovanje javnega reda in miru, pri čemer na Slovenskih železnicah precej sodelujemo s Policijo. Če bi kdaj prišlo do najhujših oblik kriminalnih dejanj, ekstremnih oblik nasilja, na primer ugrabitev ali terorizma, bi bila aktivirana specialna enota Policije. Ob koncu leta smo spremljali urjenje policistov specialne enote na vlakih in se imeli z njimi tudi priložnost pogovoriti. Delovanje specialcev na železnici smo uvrstili v rubriko Zanimivosti.

Zadnjo revijo v letu 2012 končujemo s še z eno zelo pomembno obletnico, 60-letnico zelo dejavnega društva iz Maribora, Kegljanskega kluba Lokomotiva. O obojem si lahko več preberete v rubriki Prosti čas!

Spoštovani bralci, želim vam prijetno branje in pogumno v 2013!

Novi generalni sekretar SŽ in pomočnika generalnega direktorja

Poslovodstvo Slovenskih železnic je decembra imenovalo novega generalnega sekretarja, Roberta Rožiča, ter pomočnico in pomočnika generalnega direktorja, mag. Nado Drobne-Popovič in mag. Milana Jelenca.

Robert Rožič je po izobrazbi univerzitetni diplomirani pravnik. Izobraževanje nadaljuje na doktorskem študiju prava in managementa nepremičnin.

Strokovne izkušnje si je nabiral kot namestnik direktorja družbe Mobitel, d. d., direktor sektorja za pravne, kadrovske in splošne zadeve v Elektru-Slovenija, član nadzornega sveta Rimskih Toplic in podjetja Talum Kidričevo.

Mag. Nada Drobne Popovič je po izobrazbi magistrica znanosti, ki je magistrirala leta 2006 na Fakulteti za podiplomske državne in evropske študije. Leta 2008 se je zaposlila

v Železničarskem gradbenem podjetju kot notranja kontrolorka in pozneje prevzela delovno mesto poslovne direktorice. Odgovorna je bila za vodenje računovodsko finančne, splošne in marketinške službe ter koordiniranje področja za kadrovske pravne zadeve in informatiko.

Mag. Milan Jelenc je po izobrazbi magister poslovno-organizacijskih znanosti. Ima več desetletne poslovne izku-

šnje pri vodenju, upravljanju in nadziranju gospodarskih družb s področja transporta, špedicije in logistike. Izkušnje je nabiral tudi v družbah BTC, d. d., Intereuropa, d. d., in Luka koper, d. d., nekaj let pa je deloval tudi v državnih organih s področja prometa. Zadnja štiri leta dela na Slovenskih železnicah, kjer je opravljal različne naloge na področju vodenja Tovornega prometa, kot pomočnik in kot direktor.

Mag. Igor Hribar v izvršilnem odboru CIT

Izvršilni odbor Mednarodnega transportnega odbora (CIT) je 22. novembra imenoval mag. Igorja Hribarja za polnopravnega člana odbora s štiriletnim mandatom, od leta 2013 do konca 2016. Izvršilni odbor sestavlja največ devet članov, ki skrbijo za operativno in administrativno upravljanje CIT ter nadzorujejo delo generalnega sekretarja CIT.

Mednarodni transportni odbor je zveza več kakor dvesto železniških in ladijskih transportnih podjetij, katerih dejavnost sta potniški in tovorni promet. CIT ima sedež v švicarskem Bernu in deluje po švicarskih pravnih določilih.

CIT pomaga železniškim podjetjem udeležati mednarodno transportno zakonodajo, standardizira odnose med prevozniki, infrastrukturo in kupci, predstavlja interese prevoznikov do zakonodajalcev in omogoča članicam pravne nasvete in izobraževanja.

Imenovanje mag. Hribarja kaže na zaupanje in ugled, ki ga stro-



Mag. Igor Hribar

kovnjaki in Slovenske železnice uživajo v mednarodnih organizacijah.



Foto: Miško Kranjec



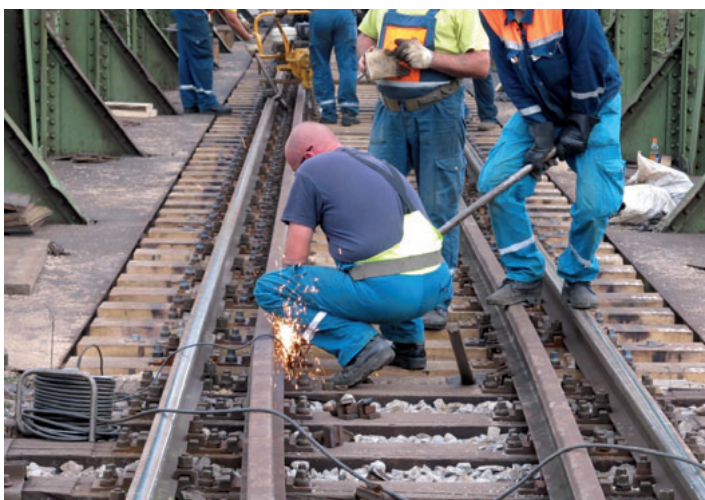
Dela na gorenjski progi

Na eni od bolj obremenjenih enotirnih prog v Sloveniji – na njej je letos povprečno vozilo 42 potniških in 29 tovornih vlakov na dan – tj. na progi med Ljubljano in Jesenicami, na leto načrtujemo dve daljši obdobji za večja gradbena in vzdrževalna dela. Dela navadno opravljamo spomladi in jeseni.

Ob letošnji spomladanski zavori na gorenjski progi so vzdrževalci Sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana v sodelovanju s Sekcijo za vzdrževanje signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav ter Sekcijo za elektroenergetiko obnovili tri nivojske prehode, in sicer prehode Preska, Reteče in Otoče,

sanirali zlome tirnic, zamenjali okrog šeststo pragov na odseku Ljubljana Vižmarje-Medvode ter sanirali spodnji ustroj, to je očistili gramozno gredo in zamenjali gramoz, na postaji Ljubljana Vižmarje.

Jeseni smo ob neprekinjeni dvodnevni zavori zamenjali 148 pragov na mostu Globoko, pri čemer naj poudarimo, da je bila zamenjava mostnih pragov povsem ročna, sanirali obok v predoru Globoko, kar je izvedlo podjetje Gras, na odseku Podnart-Lesce Bled zamenjali petsto metrov tirnic, na postajah Slovenski Javornik, Žirovnica in Podnart zamenjali dele kretnic ter na odseku Žirovnica-Sloven-



ski Javornik zamenjali okrog 350 pragov.

Ob daljših in neprekinjenih zavorah na enotinih progah, kjer so nosilci del vzdrževalci SVP, se delu priključijo še druge sekcije, ki poskušajo v tem času opraviti čim več vzdrževalnih del. Tako je Sekcija za elektroenergetiko Ljubljana med jesensko zavoro na Gorenjskem na postaji Podnart v sodelovanju s podjetjem Tegrad na enajstih drogovih voznega omrežja zamenjala konzole s pripadajočo kovinsko opremo, opravili so še nekaj drugih manjših vzdrževalnih del, prav tako so vzdrževalci SVTK med zavoro opravili nekaj vzdrževalnih del. Ob zavorah je

vselej potrebna ustrezna organizacija in priprava, saj je treba upoštevati številne dejavnike. Občasno se pripeti tudi kakšen spodrseljaj, ki pa je običajno ob sodelovanju vseh sodelujočih operativno obvladljiv.

Dela za vzdrževalce ne bo zmanjkalo, zato se že zdaj pripravljajo načrti za naslednje leto. Kaj se bo vzdrževalo oziroma posodabljalo in v kolikšnem obsegu, pa je vsekakor odvisno od višine sredstev, ki jih bo za vzdrževanje namenil lastnik, Republika Slovenija.

Zoran Račič;
Avtorja fotografij:
Peter Possnig in Zoran Račič

Menjava kretnice v Črnotičah

Delavci Sekcije za vzdrževanje prog Postojna, Sekcije za elektroenergetiko Ljubljana, Sekcije za vzdrževanje signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav Pivka in Železniškega gradbenega podjetja Ljubljana so konec oktobra,

med zaporo proge Divača-Koper, na železniški postaji Črnotiče zamenjali kretnico sistema S49-500 1:12 z novo, in sicer sistema 60E-500-1:12. Ob tem so pred novo kretnico in za njo obnovili tir v skupni dolžini 80 metrov s tirnicami sistema 60

E1. Kretnico je bilo treba zamenjati, ker je bila obrabljena, prav tako obrabljeni so bili pritrdilni material in kretniški pragovi, ki se že tako obrabljajo hitreje kakor kretnica sama. Dela so opravljali na nasipu, zaradi česar je bil dostop za gradbeno

mehanizacijo otežen. Slednjo so zato do delovišča prepeljali kar po železniških tirih. Kljub temu, da so dela pomenila velik logistični zalogaj, je že isti dan zvečer čez zamenjano kretnico stekel promet.

Foto in besedilo: Blaž Uršič



Strokovna ekskurzija dijakov TŠČ Kranj

Sedmega novembra so dijaki četrtega letnika, smeri elektroenergetika, iz Tehniškega šolskega centra Kranj obiskali elektronapajalno postajo (ENP) Kranj. Tam sta jih sprejela Marko Šuštar in Mihael Klinar, ki sta jim razložila organizacijo in pomen Slovenskih železnic in razkazala ter razložila delovanje ENP.

Dijakom sta predstavila tudi podrobnosti pred kratkim dokončane ENP Dekani, ki že jemlje energijo iz 110 kV omrežja, medtem ko večina preostalih 18 ENP jemlje energijo iz 20 kV ali 35 kV distribucije. Dijakom sta predstavila, da imajo na SŽ tudi eno premično ENP na vagonu, ki je trenutno priključena v omrežje na postaji Kozina.

Dijake TŠČ Kranj je navdušil podatek, da je za eno tono pripeljanega tovora na razdalji sto kilometrov povprečno porabljenih približno 2,4 kilovatne ure električne energije. Eno od vprašanj se je nanašalo na odnašanje ozemljil v bližini železniške proge. Povratni tok 1 A, ki se ne vrača po enem od tirov, temveč po raznih drugih kovinskih delih ob progi, naj bi v enem letu odnesel kar kilogram te kovine.

V pritličju so si ogledali vse ključne elemente ENP, SN stikališče, usmerniški transformator, usmernik, dušilko, LHO, različna stikala, diode ...

Nazadnje sta jih gostiteljja odpeljala še na ogled kontrolne sobe s komandnimi omarami, v katerih so krmilni, zaščitni in merilni elementi, in jim predstavila sistem, namenjen nadzoru in krmiljenju različnih tehnoloških procesov z računalnikom SCADA (Supervisory Control And Data Acquisition).



Dijaki na ogledu

Zahvaljujem se Slovenskim železnicam in Marku Šuštarju ter Mihaelu Klinarju za gostoljubje in izčrpno ter zanimivo razlago!

Robert Šifrer, univ. dipl. inž. el., učitelj v TŠČ Kranj



Elektronapajalna postaja Kranj



Ob kraških specialitetah v gostilni Mahnič

Z vlakom v Škocjanske jame

Potniški promet Slovenskih železnic vsako leto pripravi edinstvena poslovna srečanja za poslovne partnerje, novinarje in sodelavce. Vsako leto obišejo slovenske kraje, ki so dolgoročno pomembni pri razvoju potniškega prometa in turističnih vsebin kot dopolnilne dejavnosti v ponudbi Potniškega prometa SŽ.

Konec oktobra so v soorganizaciji z občino Divača in Parkom Škocjanske jame združili prijetno srečanje s promocijo eko turizma in potovanja z vlakom ter se odpravili na izlet v Škocjanske jame. Eden izmed soorganizatorjev tokratnega srečanja je bil tudi Dobrivoje Subić, ki je že vrsto let zaposlen na Slovenskih železnicah, in je obenem tudi svetnik v divaški občini ter povezovalna in gonilna sila številnih dejavnosti v Divači. Iz Ljubljane se je na po-

slavno srečanje s predstavniki potniškega prometa v Škocjanske jame z vlakom odpeljalo okrog sedemdeset udeležencev, od tega skoraj polovica novinarjev.

Ob Slovenskih železnicah se za promocijo eko turizma trudi tako divaška občina kot tudi Park Škocjanske jame, ki ima Škocjanske jame že od leta 1986 vpisane na seznam svetovne naravne in kulturne dediščine pri Unesco.

Po besedah direktorja SŽ-Potniškega prometa mag. Boštjana Korena je divaška občina zgled sodelovanja lokalne skupnosti z železniškim prometom in Parkom Škocjanske jame. Gorazd Hartner pa je ob tem poudaril še pomembnost srečanja in dodal, da si Potniški promet želi, da se z železniškim eko prometom povežejo tudi izobraževalni programi šol.



Prijetno druženje v Divači

Direktorica Parka Škocjanske jame Gordana Beltram, ki je zbrane ob spremstvu turističnih vodnikov popeljala v prečudovite Škocjanske jame, je ob srečanju dejala: »S Slovenskimi železnicami sodelujemo že deset

let, zadnjih pet let imamo vzpostavljeno tudi avtobusno povezavo, za katero, poleg našega podjetja, pretežni del stroškov krijejo tudi Slovenske železnice in divaška občina. Vstopi v naše jame pa so z železniško vozovnico tudi cenejši.«

Udeleženci poslovnega srečanja so si ogledali še muzej slovenskih filmskih igralcev v Škratelnovi hiši v Divači in ob pristni kraški kulinariki, s pivskimi in mesnimi specialitetami, v prijetnem vzdušju končali enodnevno srečanje.

Skladno z načeli eko turizma in s sloganom letošnjega srečanja so se poslovni partnerji in sodelavci proti večeru odpravili proti Ljubljani z vlakom.



Prihod na železniško postajo Divača



V Muzeju slovenskih filmskih igralcev



Pred vhomom v Škocjanske jame

Avtor fotografij:
Miško Kranjec



Prvi postanek vlaka v Zidanem Mostu in nagovor župana občine Laško Franca Zdolška

150 let železniške proge Zidani Most–Sisak

Kratka zgodovina proge

Pred dobrim stoletjem in pol, natančneje leta 1848, se je

za gradnjo proge na Hrvaškem, med Zagrebom in Siskom, potegoval konzorcij veleposestnikov. Ko so se zaradi težav pri

pridobivanju zasebnega kapitala prizadevanja sprva izjalovila, so med hrvaškima krajema nameravali zgraditi konjsko železnico. V tem času pa je bila že zgrajena železnica med Celjem in Zidanim Mostom, zato so začeli načrtovati normalnotirno povezavo s hrvaške strani do glavne proge v Zidanem Mostu.

Na Dunaju so Generalni direkciji za gradnjo železnic leta 1851 naročili, da začne s trasantanjem zasavske proge proti Zagrebu in Sisku. Na hrvaški strani so v tem času začeli izdelovati načrte, tako da je bila leta 1854 povezava od Zidanega Mosta na Hrvaško že vključena v uradni načrt železniškega omrežja. Progo so začeli graditi leta 1855 in jo v dobrih sedmih letih dokončali. Redni promet je po progi med Zidanim Mostom in Siskom stekel prvega oktobra 1862.

Gradnja proge

Progo med Zidanim Mostom in Brestanico so začeli graditi leta 1855. Do Sevnice so zgradili spodnji ustroj za dvotirno progo. Zaradi zahtevnega terena med Zidanim Mostom in Radečami so dela potekala zelo počasi. Ker je država prišla v finančne težave, so morali dela ustaviti in na pol zgrajeni objekti so začeli propadati. Prekinitev del je trajala nekaj let. Ob prodaji Južne železnice bančnemu konzorciju 23. septembra 1858 (družba Južne železnice) so novi koncesionarji prevzeli tudi načrte in že opravljena dela. Podjetje je nekoliko obnovilo prej zgrajene objekte in dogradilo progo do Siska po ravnem terenu, brez večjih vzponov in ovinkov.

Proga je bila prvotno enotirna, že med gradnjo pa so bila dela na spodnjem ustroju na najtežjem odseku od Zidanega



Postanek v Radečah



Imeniten sprejem obiskovalcev v Sevnici



Dobrote aktiva kmečkih žena Dobova



Ogled najsodobnejše postaje v Dobovi

Mosta do Krškega opravljena za načrtovani drugi tir.

Gradbeno najtežja dela so opravili med Zidanim Mostom in Radečami ter med Brestanico in Krškim. Tu so na rečni strani postavili dolge in visoke podporne zidove iz naravnega kamna, kar je klasični primer gradbene umetnosti iz sredine 19. stoletja. Največji in gradbeno najzahtevnejši objekt pa je bil most čez Savo pri Zagrebu.

Prva vožnja in uradni začetek prometa

Prva lokomotiva je iz Zidanega Mosta v Zagreb, pod budnim očesom višjega inženirja

Paulusa, pripeljala 31. avgusta 1862. Iz Zidanega Mosta je odpeljala ob 16.30 in v Zagreb prispela ob 19.15. Že tri dni pozneje, 3. septembra, je iz

Zidanega Mosta v Zagreb pripeljal prvi poskusni vlak, ki so ga sestavljali lokomotiva in dva vagona. Naslednji dan je odpeljal še do Siska.

Progo, dolgo 125,6 kilometra, so uradno odprli prvega oktobra 1862. Prvi vlak je ob 6.30 odpeljal iz Siska ter v Zagreb prispel okrog 8.30. Po 15-mi-

nutnem postanku je nadaljeval vožnjo proti Zidanemu Mostu, kamor je prispel okrog 11. ure. Posebne slovesnosti ob odprtju takrat niso priredili.

Posebni vlak ob 150-letnici proge

Slovenske železnice so za to priložnost pripravile posebni vlak, s katerim so vodilni železničarji in vsi železniški navdušenci, ki so se jim želeli na poti pridružiti, obiskali kraje ob jubilejni progi. Vlak se je na poti do osrednje slovesnosti ustavil na petih postajah, kjer so se zvrstili odlično pripravljene kulturni dogodki, ki so jih v sodelovanju s SŽ pripravili domačini. Na postankih ni manjkalo dobre hrane in pijače in navdušenja nad tako častitljivo obletnico. Pot posebnega vlaka je vsekoli spremljala tudi glasba. Že v Zidanem Mostu je vlak sprejela Godba Slovenskih železnic in se nato prav tako z vlakom odpravila do Krškega, kjer je potekala osrednja prireditev. Na železni-

ški postaji v Sevnici so pripravili odlični kulturni program. Vlak je nato odpeljal do mejne postaje Dobova, kjer so prihod gostov, ki so v Dobovo prispeli s posebnim, sodobnim vlakom ICS, naznanili Gasilski pihalni orkester Loče, in učenci Osnovne šole Dobova, ki so gostom posvetili pesem Od železne ceste Franceta Prešerna. Potnike so na vsaki postaji navdušili z gostoljubnostjo, v Dobovi pa so jim razkazali tudi najodobnejšo postajo v Sloveniji. Ogled postaje je vodil Franc Pavlič, nekdanji vodja postaje v Dobovi.

Posebni vlak se je po prireditvi in ogledu vrnil v Krško, kjer je potekala osrednja prireditev ob 150-letnici odprtja proge.

Osrednja prireditev v Krškem

Z osrednjo slovesnostjo so se v Krškem spomnili prvega oktobra 1862, ko je stekel redni promet po železniški progi med Zidanim Mostom, Zagrebom in Siskom. Na prireditvi z bogatim kulturnim programom, na katerem so se predstavili učenci osnovne šole Jurija Dalmatina, Pihalni orkester Krško s solistko Tadejo Molan in Godba Slovenskih železnic Zidani Most. Govorniki in nastopajoči so večkrat poudarili, da je železniška proga pred 150 leti krajem ob njej prinesla napredek in razvoj ter da je ta železniški odsek še danes nepogrešljiv del evropskega železniškega omrežja.

Slavnostni govornik na prireditvi je bil generalni direktor

Slovenskih železnic, Dušan Mes, ki je med drugim spodbudno povedal: » ... Mi iz Slovenskih železnic smo danes tukaj, da odgovorimo, kakšna je prihodnost te proge, prihodnost Slovenskih železnic in kakšna je prihodnost mladih prebivalcev vaših krajev. Po tej progi SŽ prevozimo osem milijonov ton tovara, kar je polovica vsega našega tovara, in prepeljemo prek pet milijonov potnikov, kar je tretjina vseh potnikov, ki se v Sloveniji vozijo z vlaki. Na SŽ bomo v sodelovanju z lastnikom, državo, in našim podjetjem SŽ-Infrastruktura še naprej učinkovito upravljali progo. Naša operaterja pa bosta zagotavljala čedalje boljše produkte.«



Nagovor generalnega direktorja SŽ Dušana Mesa



Skupna pesem Pihalnega orkestra Krško in Godbe Slovenskih železnic ob koncu prireditve



Železniški muzej SŽ je v sodelovanju z Jasmino Spahalič v restavriranih vagonih, ki so bili postavljeni na železniški postaji v Krškem, pripravil razstavo o železnici v Posavju, s katero so prikazali tudi pomen Južne železnice za naše kraje.

Zahvala organizatorjem in sodelujočim!

Pri organizaciji in odlični izvedbi dogodkov ob 150-letnici proge Zidani Most–Sisak se zahvaljujemo pobudniku prireditve Janezu Roškarju, lokalnim skupnostim in županom občin Laško, Radeče, Sevnica, Brežice in Krško. Za pomoč se zahvaljujemo tudi Pivovarni Laško, Tegrad, d. o. o., Aktivom kmečkih žena iz Zabukovja, Krškega in Dobove. Za veselo vzdušje ob raznovrstnih dogodkih ob progi hvala vsem orkestrom in ostalim nastopajočim.

Za odlično opravljeno organizacijsko in pripravljalno delo pa gre velika zahvala tudi našim sodelavcem iz SŽ-VIT, Centralnih delavnic Dobova, SŽ-Infrastruktura, SŽ-Potniškega prometa in seveda sodelavcem iz Železniškega muzeja SŽ.

Petdeset let prenove in elektrifikacije

Letos mineva petdeset let od temeljite prenove ljubljanskega železniškega vozlišča in prihoda elektrovleke v Ljubljano. Na kratko se bomo spomnili tega zgodovinskega dogodka.

Elektrifikacija proge Postojna–Ljubljana

Italija je leta 1936 dokončala elektrifikacijo prog v okolici Trsta, med katere so spadale tudi proge od Trsta do Postojne in Reke. Elektrovleko na teh progah so prevzele naše železnice po osvoboditvi, 15. septembra 1947. Kmalu so začeli načrtovati nadaljevanje elektrifikacije proti Ljubljani. Začetek se je nekoliko odmaknil, vendar so leta 1953 v Postojni postavili gradbišče in postopoma elektrificirali progo najprej do Rakeka, potem do Logatca, kamor je elektrovleka prispela leta 1959. Elektrifikacijo so izvajali z enosmernim sistemom 3.000 V, kakršnega smo ga nasledili od Italije. V okviru JŽ pa so vztrajali pri elektrifikaciji z izmeničnim sistemom 25 kV, 50 Hz. Nastali so različni zapleti in odločeno je bilo, da se v Brezovici konča enosmerni sistem in se preide na izmeničnega. Slovenija tega ni sprejela in

je po določenem zastoju nadaljevala z enosmernim sistemom do Ljubljane in Zaloga. Tedaj so to razlagali kot provizorij, vendar je potem obveljala trajna rešitev in Slovenija je nato nadaljevala celotno elektrifikacijo z enosmernim sistemom. Prehod na izmenični sistem je bil in ostal v Dobovi. Prihod električnega vlaka v Ljubljano in prenovo ljubljanskega vozlišča so proslavili za dan republike 29. novembra 1962. Slovenski električni vlak z lokomotivo 362 ter vlak z motornikom 312 sta prispela v Ljubljano 28. novembra 1962.

Časopis Delo je 29. novembra 1962 ob tem dogodku zapisal: »Prvi električni vlak v Ljubljani – V prisotnosti sekretarja za promet LRS Bojana Polaka in predsednika OLO Borisa Mikoša je bila danes na železniški postaji v Ljubljani skromna slovesnost ob zaključku prve faze del pri urejanju ljubljanskega prometnega vozlišča. Ob zvokih železničarske godbe in piskanju vseh lokomotiv na postaji je pribrazil iz postojnske smeri na ljubljanski peron prvi električni tovorni vlak, pretrgal vrnico, razpeto preko tirov, in s tem simbolično obeležil novo pomembno delovno zmago naših ljudi.«

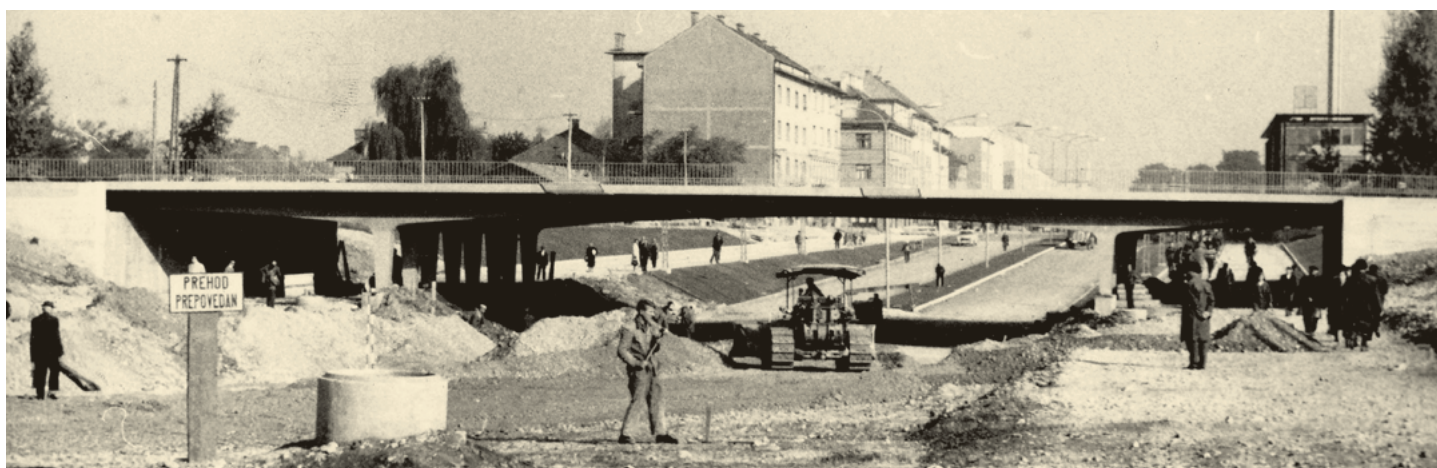


Gradbišče Celovška cesta, 6. 4. 1962 (Foto Pleterski – hrani ŽM)

Gradnja ljubljanskega vozlišča

Za nadaljnji razvoj elektrovleke je bilo treba rešiti zlasti vprašanje ljubljanskega železniškega vozlišča. To je bil tedaj največji projekt na slovenskih železnicah. Gre za veliko gradbišče, ki se je razprostiralo na dolžini skoraj petnajst kilometrov. Šlo je za pet ključnih objektov: ranžirno postajo Zalog, lokomotivsko postajo Moste, krajevni tovorni kolodvor v Mostah, potniško postajo Ljubljana in tivolski lok z izvenivojskimi križanji (podvozi) na Celovski in Titovi cesti.

Na postaji Ljubljana in v njeni širši okolici je bilo treba najprej prenehati opravljati skladiščno in vlečno dejavnost ter usposobiti Zalog za večji premik vlakov. Potem se je lahko začelo delo na sami postaji. Leta 1961 so porušili sedem gospodarskih objektov in tudi stanovanja za 57 družin, ki so jih premestili drugam. Marca 1961 so za promet zaprli Titovo in Celovško cesto ter preusmerili promet na druge ceste. Začeli so graditi podvoze. Premestiti je bilo treba tudi vse vodovodne, električne, telefonsko-telegrafske in plinovodne instalacije. Rekonstruirati je bilo treba več cest.



Gradbišče Titova cesta, zdaj Slovenska/Dunajska, 17. 10. 1962 (Foto Pleterski – hrani ŽM)

Ljubljanskega vozlišča



Slavnostni otvoritveni vlak na novem podvozu, 28. 11. 1962 (Foto: E. Šelhaus – hrani MNZS)



Elektromotornik slavnostnega vlaka je prispel na ljubljansko postajo 28. 11. 1962, (Foto: E. Šelhaus – hrani MNZS)

Zgradili so novo Topniško cesto itd. Dela je izvajalo 25 podjetij ter številni obrtniki. Glavni projektant za železniške naprave je bil ing. Jurij Medved, za stavbe ing. arh. Stane Jerman. Oba sta delala načrte z železniškim projektivnim podjetjem. Za cestni del je načrte naredilo podjetje Projekt nizke gradnje, za podvoza pa Metalna Maribor.

Slavnostno odprtje je bilo 28. novembra 1962, ko je v Ljubljano s Primorske prispel prvi električni vlak.

Ranžirna postaja Zalog s klančinami in modernimi napravami je bila zgrajena v več

fazah. Za začetek so razširili staro ranžirno postajo, dodali so 5050 metrov tirov in 19 kretnic ter drugo opremo. Preostale naprave so gradili pozneje.

Podvozi na Titovi cesti, zdaj Slovenski, in Celovski cesti so jekleni, iz Železarne Jesenice. Izdelala in montirala jih je Metalna Maribor. Rok je bil 15. maj 1962, do novembra pa so nameravali ceste odpreti za promet. Oba podvoza sta dolga 40 metrov, na Titovi je širok 20 metrov, za štiri tire, na Celovski pol manj, za dva tira. Promet so zaprli 30. marca 1962. Dela so končali do praznika republike,

29. novembra 1962. Delali so pod prometom. Tedaj je vozilo okrog tristo vlakov na dan. Prvi vlaki po novih podvozih so stekli 25. septembra proti Jesenicam in 5. oktobra proti Sežani. Celovška je bila odprta 15. oktobra in Titova 8. novembra 1962. Jekleni konstrukciji tehtata 322 ton.

Tovorno postajo v Mostah so odprli 18. decembra 1961. Nahaja se levo od proge Ljubljana-Zalog, naprej od tovarne Izolirka. V tem predelu je bilo tudi letališče, zato so morali predstavljati tudi ceste in drugo. Nadomestila je tovarno skladišče v Šiški, ki so ga odstranili zaradi modernizacije postaje Ljubljana. Novo skladišče ima halo (99 krat 67 metrov), ki se deli na tri dele: predajnega za prevzem blaga 1.772 m², tranzitnega 1.386 m² in oddajnega 1.772 m². Opremljeno je s sodobnimi tehnicami, vilničarji (4 motorni in 8 ročnih) ipd., kar vse omogoča delo s paletami. Ima štiri skladiščne tire.

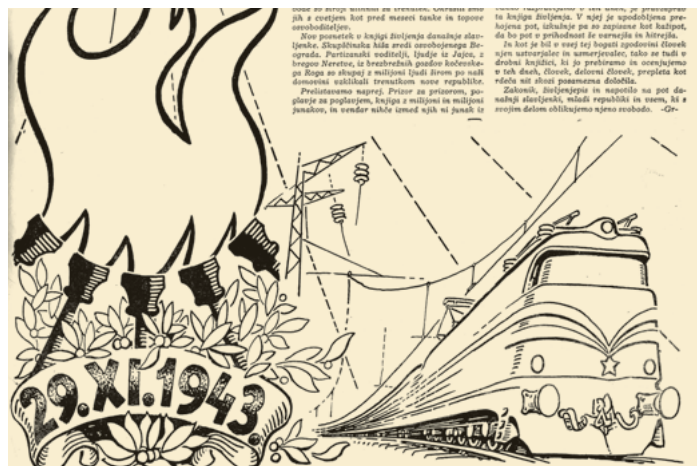
Lokomotivsko postajo Moste so začeli graditi oktobra 1961. Nahaja se na desni strani proge Ljubljana-Zalog. Omogočila je prenos najprej tovarne vleke s postaje na novo lokacijo, potem pa še drugega. Oprema potniških vlakov je ostala še v

Ljubljani. Zgradili so vodni stolp (8 metrov premera in višine 15 metrov, vsebine 150 m³ vode) in dva vodnjaka na globini 25 m, dve čuvajnici, transformatorsko postajo, remizo za parne lokomotive (67 x 30 metrov) in delavnice, sušilnico peska, okretnico, štiri deponije za premog (9 x 38 metrov) s tiri in opremo. Potem so postopno gradili delavniške prostore za elektro lokomotive in drugo. Tukaj so bile od 1973 naprej Centralne delavnice, leta 2011 pa sta se tja, v novozgrajeni objekt, preselili tudi vleka vlakov in tehnično vagonška dejavnost. Petega julija 2012 so se Centralne delavnice preimenovala v SŽ Vleka in tehnika, d. o. o. (VIT). SŽ-VIT nadaljuje tradicijo vzdrževanja železniških vozil, vleke in TVD.

Postaja Ljubljana je poleg povezav na tivolski lok in proti Jesenicam prek novih podvozov dobila še pokrite perone, prometni stolp za avtomatsko upravljanje prometa. Rekonstruirane so bile Titova cesta, Celovška cesta, Trg OF, Gosposvetska cesta itd. Na novo je bila zgrajena Topniška cesta. Postaja je bila tudi elektrificirana in usposobljena za elektro vleko. Končana je bila prva faza in sledila so nadaljnja dela.



Lokomotiva 362 012 otvoritvenega vlaka se ustavi na novem peronu ob bok parni lokomotivi 10-002, 28. 11. 1962 (Foto: M. Ciglič, hrani MNZS)



Del naslovnice Nove proge 29. 11. 1962, ob dnevu republike, s prikazom električnega vlaka

SŽ-VIT pridobil certifikat ECM

SŽ-Vleka in tehnika je med prvimi ponudniki storitev vzdrževanja železniških vozil v Evropi pridobila certifikat o usposobljenosti za vzdrževanje tovornih vagonov v skladu z direktivo EU 445/2011 (ECM).

Po presoji, ki jo je opravil švicarski inštitut Sconrail AG, in tehnični presoji presojevalcev VPI, Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten, je naša družba pridobila certifikat ECM, Entity in Charge of Maintenance, za tehnično vzdrževanje tovornih vagonov ali njihovih delov, vključno z dokumentacijo o ustreznosti za obratovanje.

Hkrati smo pridobili podaljšano potrdilo o usposobljenosti delavnic za vzdrževanje kolesnih dvojic in tovornih vagonov, do 31. julija 2015, s strani DB Schenker Raila in združenja VPI. Pridobitev certifikata ECM in nadaljevanje uspešnega sodelovanja z VPI je pomembna potrditev dela naše družbe na tujih trgih vzdrževanja tovornih vagonov in kolesnih dvojic, ki nam daje spodbudo za dobro sodelovanje s tujimi partnerji še naprej.

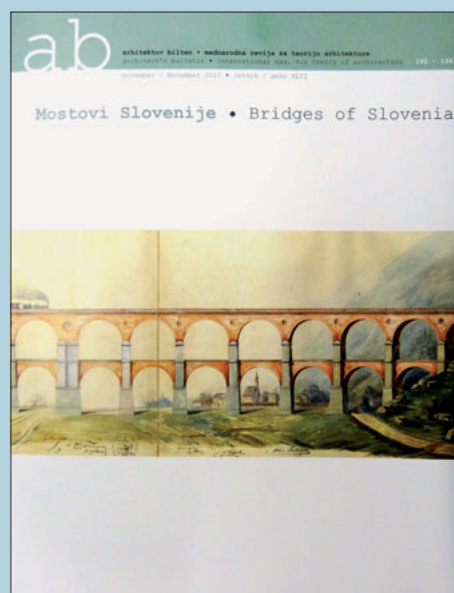


Lorber evropski prvak v kickboksu

Na evropskem prvenstvu v Turčiji, ki se ga je udeležilo 600 tekmovalcev iz tridesetih držav, je Aleš Lorber, strojevodja iz Maribora, osvojil prvo mesto. Osvojitev naslova najboljšega na stari celini, v kategoriji do 94 kilogramov, je še toliko slajša, ker je Lorber v polfinalu premagal večkratnega svetovnega in evropskega prvaka, proti kateremu je lani zaradi poškodbe izgubil v polfinalu.



Evropski prvak Aleš Lorber, na najvišji stopnički, drugi z leve



Izšla je 195./196. številka revije **ab** (Arhitektov bilten), ki je v celoti posvečena mostovom v Sloveniji. Vidno mesto zavzema prispevek o železniških mostovih, ki ga je pripravil Mladen Bogić, ravnatelj Železniškega muzeja SŽ.

Pol stoletja z železnico

Sošolci iz generacije 1960–1962 Železniške prometne šole Maribor smo letos praznovali 50. obletnico mature. Bili smo prva generacija, ki smo v drugem letniku začeli pouk v sedanji prometni šoli. Prvi letnik smo obiskovali na železniški postaji Maribor in nato je vsak izmed nas mesec dni opravljaj prakso na eni izmed slovenskih postaj.

Ob obletnici mature smo se srečali na železniški postaji v Mariboru in se fotografirali pred internatom na Kopitarjevi ulici. Po ogledu daljinskega vodenja prometa in predstavitvi sodobne tehnike ter dela v prometni operativi smo se odpravili na Prometno šolo Maribor, na Preradovičevo ulico, kjer sta nas prisrčno sprejela mag. Oton Mlakar in ravnateljica Mateja Turk.

Ob obletnici se nas je zbrala večina nekdanjih sošolcev, nekateri pa so zaradi bolezni ali drugih vzrokov žal ostali doma. So pa bili med nami tudi taki, ki so se zelo potrudili, da jim je uspelo priti, čeprav od daleč ali kljub nepravemu dnevu srečanja. Tako se je eden izmed sošolcev pripeljal celo iz Beograda, drugi iz Ljubljane, in to



V prvem letniku, pred železniško postajo Maribor

neposredno iz bolnišnice. Ali pa koga ni bilo, ker je na primer zamenjal datume, kar se je zgodilo našemu odličnemu šahistu.

Ob jubileju smo tudi izdali zbornik, opremljen z bogatim slikovnim gradivom iz naših šolskih dni, pa tudi s poznejših

srečanj, prispevki o zgodovini naše šole in številnimi zanimivostmi.

Pri organizaciji te obletnice se želim zahvaliti predvsem našemu soigralcu nogometa v času šolanja in sedanjemu profesorju v pokoju, Andreju Rutarju. Sošolci se zahvalju-

jemo tudi tajnici prometne šole Zdenki Cafuta in osebju v kuhinji.

Srečanje nam bo ostalo v zelo lepem spominu.

France Kerk



Od leve proti desni, Franc Pešec, Jože Soršak, Jože Rajk, Kokan Todorović, Karli Koček, Franc Kerk, Jože Volčanjk, Tone Krajnik, Ivan Marolt, Franc Camplin.



Pred vhodom v učilnico na železniški postaji

Med pravico in krivico

»Med pravico in krivico ni srede.«
Slovenski pregovor

Vsak izmed nas v življenju doživlja in doživi najrazličnejše krivice, ki prizadenejo in bolijo. Od nas samih pa je odvisno, kako se bomo nanje odzvali in odzivali. Prav tako je od nas odvisno, koliko časa bomo namenili doživljanju posamezne krivice. Koliko časa bomo torej namenili temu, da nas bo doživljanje krivice »obvladovalo« oziroma koliko časa bomo krivice držali v sebi in jih s tem ohranjali pri življenju.

Ljudska modrost pravi: »Kdor trpi staro krivico, vabi novo v hišo.« Lahko bi rekli, da posameznik, ki krivici ne dovoli, da ga obvladuje do te mere, da obstane na neki točki v življenju, da ga le ta ohromi in s tem odpira prostor za doživljanje novim krivicam, slednjo predela in lahko živi naprej. Ali kakor pravi latinski pregovor: »Modrijana krivica ne prizadene.«

Kdaj doživljamo krivico?

Najprej se lahko vprašamo, kdaj pravzaprav doživljamo nekaj kot krivico? Kot krivično lahko doživljamo neko dejanje, vedenje ali besedo, ki nas poniža, razosebi, očrni naše dobro ime, nas razvrednoti ali drugo, kjer izgubimo nekaj, kar smo si zaslužili in za kar smo prepričani, da nam pripada in je naše. Lahko je to naše dobro ime, imetje oziroma lastnina, o kateri menimo, da nam jo je nekdo po krivici vzela. Lahko je to pridobljena pravica, položaj. V določenih primerih je lahko tudi zdravje, ki ga v spletu okoliščin izgubimo, postanemo invalidi ipd. Nadalje je to lahko izguba nam najbližjih, dragih ljudi. Vse to doživljamo kot krivično, ko se z nami poigra »usoda«.

Krivico doživljamo kot izgubo nečesa nam pomembnega; kar nam storijo drugi, tudi tisti, za katere smo pričakovali, da nas imajo radi, da so na »naši strani«, ali celo tisti, od katerih pričakujemo, da nas imajo najrajši in smo z njimi čustveno najbolj povezani.

Katera krivica je večja ali bolj boleča? Rečemo lahko, da je največja krivica tista, ki se nam je zgodila oziroma jo občutimo v tem trenutku. Ta najbolj boli, najbolj skeli. Za vsakega je njegova krivica ali bolečina najtežja, največja, najbolj krivična.

Iz krivic se lahko učimo

»Kar nas ne zlomi, nas utrdi.« je znani rek. Preizkušnje v življenju so sestavni del našega življenja. Zaradi preizkušenj znamo bolj ceniti lepe trenutke v našem življenju. Po preizkušnjah, kamor lahko štejemo tudi krivice, postajamo zrelejši, modrejši, izkušenejši. Življenje nas oblikuje in utrjuje. Pri tem pa je zelo pomembno, kako znamo sprejeti krivico, preizkušnjo, bolečino, ponižanje, kako se nanje odzivamo. Od našega sprejemanja in odzivanja nanje je odvisno, kako si bomo oblikovali svoje nadaljnje življenje.

Odzivanje na krivico

Odzivamo se lahko vsaj na dva značilna načina. Prvi način je, da se jezimo, bentimo, besnimo, v sebi gojimo sovražne samogovore, s katerimi spodbujamo sovraštvo do človeka ali ljudi, o katerih menimo, da so povzročitelji določene krivice, ki jo doživljamo in nas boli. Drugi način je popolno zanižanje teže situacije, bolečine, neprijetnosti. Vse navedeno opravičujemo z najrazličnejšimi izgovori; od tega, da je za to krivo vreme, sprememba Lune, ali drugi znani ali neznani razlogi. Na ta način minimaliziramo

resnost problema ali zadeve in ta obrambni mehanizem nam je v pomoč, da lažje živimo, da nam je bolj znosno, saj nam na ta način ni treba ničesar storiti ali spremeniti in ostajamo pasivni.

Ne prvi in ne drugi način soočanja s krivico nista dobra. V prvem primeru gojimo in hranimo bolečino in jo s tem povečujemo. Ta se v nobenem primeru ne zmanjša. V sebi ohranjamo čustvo smiljenja samemu sebi. Marsikdo bi temu ugovarjal in vprašal, zakaj bi zmanjšal bolečino, če pa mi je bila storjena krivica? Razmišlja namreč, da je povzročitelj moj sovražnik, ki mi škoduje in me je prizadel. In če mi je storjena krivica, lahko o njej govorim, lahko se jezim ali na kak drug način pokažem, da mi ni vseeno, kaj mi je bilo storjeno.

Kaj lahko človek stori, ko doživlja krivico in čuti, da so mu na primer kratene pravice, kot so svoboda, izguba nečesa ipd.? Gojitev sovraštva in objokovanje zaradi storjene in doživete krivice človeku ne more pomagati, temveč zgolj spodbuja nadaljevanje trpljenja. Ohranjanje spomina na doživeto krivico človeku jemlje energijo, voljo do dela, ustvarjanja, do življenja. Dolgotrajno pasivno prenašanje krivice in ob tem doživljanje nesmiselnih bolečin pogosto sprožijo tudi pojav težjih bolezní.

Sprijazniti se s krivico, ne pomeni, da ostanemo ravnodušni, pasivni opazovalci, pač pa pomeni, da se proti krivici dejavno borimo, jo skušamo preprečiti oziroma zahtevamo popravilo krivice, če je to ka-

kor koli mogoče. Pri tem pa je potrebno, da znamo oceniti realne možnosti in »moč nasprotnika«. »Z glavo ne moremo skozi zid,« pravi pregovor. Kakor koli, ostaja nam poglavitno vprašanje: Kaj lahko v dani situaciji naredimo, spremenimo, da bo stanje drugačno, boljše, da bomo lahko živeli bolj človeka vredno življenje, bolj kvalitetno?!

Krivica kot šola življenja

Krivica je lahko priložnost, da v sebi poiščemo vir moči in se nanjo odzovemo pokončno, zrelo, borbeno. Nihče nam ne more vzeti našega človeškega dostojanstva, poštenosti, človečnosti, tega, kar smo najgloblje v sebi.

Znani avstrijski psihiater judovskega rodu Viktor Frankl je preživel grozote koncentracijskega taborišča druge svetovne vojne. Dragoceni so njegovi zapisi osebnega izkustva svobode – kakor jo je poimenoval »po-



slednja od človekovih svobod«. Človek se lahko sam odloča o svojem odzivu na nek dogodek, dražljaj, situacijo. Ta njegov odziv ravnanja ali reagiranja je popolnoma svoboden. Človek ima v sebi moč, da se lahko v dani situaciji odziva konstruktivno ali destruktivno. In v tem se kaže človekova veličina in dostojanstvo. Z drugimi besedami lahko rečemo, da med dražljajem (situacija, dogodek, vedenje drugega ipd.), ki ga človek zazna, in njegovim odzivom na ta dražljaj, ima človek možnost svobodne izbire in se odziva v skladu s svojo notranjo močjo, svojim dostojanstvom in veličino. To seveda ni človekova preprosta danost, ampak je za to potreben trening (ozaveščanje, vrednote, volja itd.).

Kaj pa krivice na delovnem mestu?

Tudi na delovnem mestu se lahko dogaja, da kdaj doživimo

mo krivico, nerazumevanje, ponižanje ipd. Prav je, da se na krivice odzivamo, jih ne dopuščamo, jih preprečujemo ali zahtevamo njihovo popravilo. Dogaja pa se tudi, da nekdo v sebi nima moči, da bi se uprl, da bi sploh komu povedal, kaj vse doživlja, ko čuti, da se mu dogaja krivica. Tak človek sam v sebi zelo trpi in se celo boji, da bi z odkrito besedo stanje samo še poslabšal. Toda, če o stvareh ne spregovorimo, dovoljujemo, da povzročitelji še naprej izvajajo nedopustno ravnanje, ki se širi lahko še na druge sodelavce. Nikogar pa seveda ne moremo prisiliti, da o tem spregovori in tako prepreči širjenje nedopustnega ravnanja.

Nemalokrat se zgodi, da človek s pozicije moči, v svoji osebni zanesenosti nekaj naredi ali sprejeme določene odločitve, ki negativno vplivajo na posameznike, družine, družbo, pa čeprav je vse to lahko sprejeto v prepričanju, da gre za skupno dobro. Vendar so lahko ti ukrepi krivični, premalo premišljeni, ali namenjeni samo določeni privilegirani skupini ljudi, kar v današnjem času pre pogosto okušamo. Posledično smo se na nek način tudi znašli v krizi, v kateri je ves svet. Navedeno potrjuje še ena ljudska modrost: »Dokler je pravica ujetnica, je krivica cesarica.« (Srbohrvaški pregovor)

Pred kratkim sem bil priča pogovoru, ko je nekdo razlagal svojim sodelavcem nekako takole: »Meni so barabe povzročile polno krivic. In zaradi teh krivic, ki jih trpim jaz in s tem moja družina, mi ne more nih-

če pomagati. Nihče mi ne more popraviti teh krivic, noben zdravnik, noben terapevt.« Ob tem, ko sem ga poslušal, sem čutil iz njegovih besed, kako globoko v sebi trpi, kako je v sebi poln bolečine, jeze, celo sovraštva. In pomislil sem, kako zaradi tega postaja čedalje bolj zagrenjen, osamljen in nesrečen človek. Kot da bi obupal in se predal povzročeni krivici, ki zdaj usmerja njegovo življenje in je njegovo življenje na tej točki nekako zastalo. Ne zna več uživati življenja, se dejavno boriti proti krivici in živeti naprej. Kakor v začaranem krogu se pogreza globlje in globlje v svoji bolečini, ki ga razjeda in ga kakor hobotnica s svojimi lovkami požira vase. Iz pogovora ni bilo moč prepoznati, ali gre za krivice na delovnem mestu ali za krivice, ki so se mu zgodile v življenju. Konec koncev to niti ni pomembno.

Psihološko gledano je bil ta človek vsekakor v vlogi žrtve in je vse druge krivil za svoje nesrečno stanje. V začetni fazi je vloga žrtve lahko morda celo koristna, ker obstajajo ljudje, ki radi prisluhnejo takšnim ljudem in jih tolažijo. Tolažba in tako njim namenjena pozornost jim prija in je to njihov psihološki dobiček, ki pa se dolgoročno ne obrestuje. Potrebno je odrasti in prevzeti odgovornost. Treba se je sprijazniti s krivico, bolečino in se pokončno boriti naprej, in to do konca. Samo dejavna vloga nam daje občutek, da živimo in da smo storili vse, kar smo lahko storili. In to daje občutek zadovoljstva in sreče; občutek zmage, čeprav v navideznem porazu.

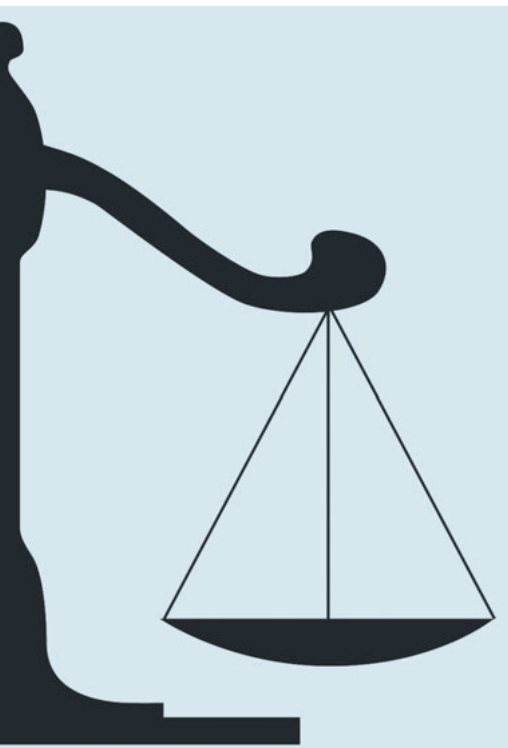
Pogled z distance

Kako torej ob vsem ostati pokončen? Kako se boriti in kljubovati krivicam, ki se nam dogajajo? Po transakcijski analizi (Erik Bern) bi moral človek

krepite svojega Odraslega, torej razumski del svoje osebnosti, in ne »negovati« svojega ranjenega Deteta, ki je čustveni del naše osebnosti in nam omogoča, da ostajamo v vlogi žrtve. Odrasli je tisti del naše osebnosti, ki nas lahko dvigne, ki se bori, ki presodi resnost in realnost situacije, dogodka, nekega vedenja, ki smo ga doživeli kot krivično in zaradi česar se upravičeno počutimo prizadete, ranjene, ponižane. Pri tem pa ne smemo gledati samo iz lastne perspektive, temveč tudi iz perspektive drugega. Včasih smo za napačno doživljanje krivice lahko »odgovorni« tudi sami, ker gledamo samo iz situacije dogodka – z iste ravni razmišljanja, kot se nam je zgodil. Znan je rek Alberta Einsteina: »Pomembnih težav ni mogoče rešiti na isti ravni razmišljanja, na kateri smo bili, ko smo jih ustvarili.« Zato je potrebno, da se v določenih situacijah »dvignemo« nad sebe, da smo jih sposobni vrednotiti in presojeti čustveno neobremenjeni, ali z drugimi besedami, s čustvene distance; ne iz Deteta. Takrat bomo na stvari sposobni gledati bolj realno, iz Odraslega. Hkrati pa bomo sposobni pogledati tudi iz perspektive, kaj imam sam pri tem in kaj lahko naredim, da se tej in podobnim krivicam uprem, jih v prihodnje preprečim ali vsaj zmanjšam.

Pri tem pa ne gre pozabiti, da je odziv na krivice še vedno v naši moči, in naša temeljna svoboda, ki nam je ne more vzeti nihče. Z vrsto odziva pa je povezana tudi bolečina ali radost. Mnogo je torej odvisno od nas samih, mnogo več kot od drugih! Če se tega zavedamo, krivice manj bolijo in se z njimi hitreje soočimo.

Dr. Zdravko Lavrič



Slovenija ob progi

Od Ljubljane do Kopra

Zgodovina proge

Ko je 18. avgusta 1849 z Dunaja v Ljubljano prispela prva lokomotiva, se je začela transportna revolucija tudi na Slovenskem. Čeprav so sprva načrtovali, da bodo progo do Trsta dokončali v treh letih, so za to porabili dobrih osem let. V tem obdobju je bila Ljubljana končna postaja, na kateri so pretovarjali blago na vozove, namenjene v Gorico in Trst. Ker je bila zmogljivost ljubljanske postaje majhna in je zmanjkovalo tovornih vagonov, so vozovi na pretovor čakali več dni. Za voznike je bilo to slabo, razcvetele pa so se storitvene dejavnosti, kot so gostinstvo, trgovina, obrti, špedicija in podobno. Število prebivalcev v Ljubljani je takrat naglo naraslo na 25 tisoč.

Do zamude v graditvi proge in velikih podražitev del je prišlo zaradi pomanjkljivega načrtovanja in osebnih interesov veleposestnikov. Današnja, kraška varianta je bila najkrajša,

vendar je imela tri velike pomanjkljivosti: težaven prestop čez Ljubljansko barje, močno kraško burjo ob poti in pomanjkanje vode za lokomotive na kraških postajah.

Za prvi prestop Ljubljanskega barja so izbrali najožji del med Notranjimi Goricami in Preserjem. Tam so predvideli slabih dva in pol kilometra dolg nasip do mosta čez Ljubljanico. Da bi zgradili nasip, so morali pripeljati ogromno materiala, ki se je počasi ulegal skozi močvirnata tla do trde kamnite podlage. To pa je seveda zahtevalo čas.

Ivan Mohorič v knjigi Zgodovina železnic na Slovenskem piše: »Za ves nasip so porabili sto tisoč kubičnih sežnjev (1 kubični seženj je okrog 3,6 m³, op.a.) zasipnega materiala, kamnja, mešanega z gramozom, medtem ko bi bilo pri trdih tleh zadostovalo 18.000 kubičnih sežnjev. S tem so dosegli, da je bil nasip v celoti visok 42 do 45 čevljev (približno dvanajst do sedemnajst metrov, op. a.)«

Prek Ljubljanskega barja, mimo Rakovega Škocjana

Po progi, ki je bila odprta leta 1857, se peljemo iz Ljubljane do Divače. Proga se nadaljuje do Sežane in Trsta, nas pa tiri vodijo levo do Kozine po dvajset let mlajši avstro-ogrski progi v Pulj. V Kozini so leta 1887 zgradili odcep za Trst, da vlakom iz Pulje ni bilo treba uporabljati tirov Južne železnice prek Divače in Sežane. Po drugi svetovni vojni, leta 1958, je bila proga Kozina-Trst ukinjena. Za postajališčem Prešnica se odcepi najmlajša slovenska proga, zgrajena leta 1967. Najprej se prebije do Kraškega roba, ob katerem se spusti v dolino Rižane.

Prav nobena proga v Sloveniji ne vodi ob tolikšem številu svetovno znanih naravnih znamenitosti. V Brezovici, kjer se je pred leti odcepila lokalna proga v Vrhniko, proga zavije proti krajinskemu parku Ljubljansko barje. Ko skozi okno vagona občudujem to enkratno pokrajino, ki je rezervat ptic in

drugih ogroženih živali, in se ob jesenskem dežju pretvori v veliko jezero, premišlujem o silnih vozovih, ki so nepretrgano dovažali kamne in jih stresali na bodočo traso.

Ko vlak nedaleč od Podpeči prestopi Ljubljanico, prispe v postajo Preserje. Od tam se je začel vzpon ob zahodnem pobočju Planine. Nad današnjo postajo Borovnica je proga v loku drugič prečkala barje preko mogočnega dvonadstropnega viadukta, dolgega 560 metrov. Dolgo časa je bil to največji kamniti most v srednji Evropi. Vendar je viadukt hitro propadal, ker je bil zgrajen na barju na lesenih pilotih. Pred drugo svetovno vojno in med njo so ga večkrat razstrelili, dokončno pa so ga onesposobila ameriška letala leta 1944. Od viadukta je ostal le en stolp kot spomin na originalno progo. Za tem viaduktom še danes stoji originalen Jelenov most, dolg 219 metrov in 29 metrov nad dolino, ki je obstal kljub vsem poskusom uničenja. Del Borov-

Železniška postaja Rakek



Železniška postaja Pivka



Ostank borovniškega viadukta





Nova proga proti Borovnici pod staro traso



Cepišče Pulj–Koper

nice med viadukti se še danes imenuje Stara postaja, ker je bila tam prvotna postaja na Južni progi.

Ko so zavezniki zrušili borovniški viadukt, so Nemci zgradili obvozno progo, ki je bila med staro in današnjo traso. Najprej so morali spustiti progo nazaj v dolino, potem pa narediti ostri desni ovinek, ter na koncu ujeti originalno progo pri stari postaji Borovnica. Zato je vzpon dosegal 33 promilov, za kar so včasih potrebovali tri lokomotive! Po drugi svetovni vojni so

zasedli to področje po prvi svetovni vojni. V Rakeku se spet približamo svetovno znanim znamenitostim. Do Cerknice oziroma Cerkniškega jezera so le štirje kilometri.

O Cerkniškem jezeru, jezeru, ki presiha, je vrhunsko raziskavo napisal Janez Vajkard Valvasor. Zato so ga leta 1687 sprejeli v naravoslovno Kraljevo družbo (Royal Society) v Londonu.

Naprej proga pelje tik ob robu najstarejšega slovenskega krajinskega parka Rakov Škocjan. Tam je speljano nekaj

no in nekaj predorov do Divače, kjer bomo zapustili Južno železnico in se obrnili proti Istri. V Divači je zgrajen železniški lok, ki omogoča neposredno vožnjo vlakov iz Kopra proti Sežani. Pa smo spet le tri kilometre od Škocjanskih jam, parka, uvrščenega v svetovno naravno dediščino. Marsikdo trdi, da so Škocjanske jame lepše od Postojnske, zame pa so vse čudovite. Na desni, pet kilometrov od proge, lahko občudujemo lepote v kobilarni Lipica, ki jo je nadvojvoda Karl izbral za dvorno kobilarno leta

luke, vem, da je blizu konec potovanja. Proga pelje ob kolesarski stezi, ki je bila nekoč trasa ozkotirne proge Trst–Koper–Poreč. Na postaji v Kopru je razstavljena stara lokomotiva, ki je vozila po tej trasi.

Promet in tehnični podatki

Zdajšnja enotirna proga Divača–Koper omogoča vožnjo 66 vlakov na dan in je na zgornji meji izkoriščenosti (88 odstotkov), zaradi česar je to ozko



Izhod tovornega vlaka iz predora pri Podpeči



Tovorna postaja Koper



Vlak na Krašem robu s postaje Hrastovlje

stokovnjaki ugotovili, da bi bilo viadukt težko in drago obnoviti. Zato so se odločili za tretjo traso, ki od Preserja pelje pod originalno progo, skozi novo postajo Borovnica, ki je zgrajena nekje okrog začetka viadukta, ter se nadaljuje globoko v borovniško dolino in jo pri vasi Dražica prečka v loku po nasipu. Po trasi proge od Preserja do Borovnice je delno speljana lokalna cesta, delno vodi pešpot, nad postajo Borovnica je lepo obnovljena čuvajnica št. 666.

Proga se zdaj vztrajno vzpenja, pelje nad Tehničnim muzejem Bistra, prečka avtocesto pri Verdu in prispe v Logatec. Tudi tam so Avstrijci načrtovali in delno zgradili progo proti Godoviču in Idriji, vendar je imela le vojaški pomen, ter ni bila zanimiva za Italijane, ki so

naravoslovnih učnih poti; Veliki in Mali naravni most sta postala simbol tega parka.

Za Rakekom se začne dokončni vzpon do najvišje postaje v Sloveniji, Postojna, ki leži 582 metrov nad morjem. Od postaje do središča mesta je le en kilometer, pod postajo pa je postajališče brezplačnega mestnega avtobusa. O Postojnski jami ni treba izgubljeni besed, morda je vredno omeniti le, da je turistična železnica v jami najdaljša in edina dvotirna podzemeljska železnica v naravni jami na svetu.

Spust proti morju

Počasi se spuščamo proti morju in prihajamo v Pivko. Tam se odcepi proga za Reko, mi pa nadaljujemo skozi Koša-

1578. Čez kratek čas prispemo v Kozino. Nekaj kilometrov naprej se odcepi proga za Pulj, mi pa začnemo oster spust proti Kraškemu robu. Ker se moramo spustiti s petsto metrov nadmorske višine do morja, proga zaide globoko v dolino pod Kraški rob, pri Hrastovljah pa naredi 360-stopinjski ovinek in se bolj mirno približa Kopru.

Kraški rob je naravna meja med Krasom in Istro. V zgodovini so tam zgradili nekaj vojaških postojank (Črni Kal, Podpeč), navpične stene so pravi izziv za športne plezalce. V cerkvi v Hrastovljah so čudovite stenske poslikave, med katerimi je najbolj znan Mrtvaški ples. Pogled iz vlaka, ko se spuščamo po Kraškem robu, je nepozaben.

Ko se na izhodu iz doline Ržane prikažejo žerjavi kopske

grlo naše najbolj pomembne proge. Ker to zavira razvoj luke Koper, se že desetletja govori o drugem tiru, pravzaprav novi progi med Divačo in Koprom. Izdelani so že različni načrti, vendar za zdaj drugi tir obstaja le na papirju.

Pogled v prihodnost

V načrtu za obdobje 2017–2020 je predvidena tudi nadgradnja proge Ljubljana–Borovnica za hitrosti 160 kilometrov. Končno, v letih 2025 do 2030, je predvidena gradnja popolnoma nove hitre proge Borovnica–Divača. Če se vsi načrti uresničijo, bomo po letu 2030 prišli do Kopra z vlakom v manj kot eni uri. Luka Koper bo lahko sprejela in odpravila 120 vlakov na dan.

Tehnični podatki o progah:

Proga	Glavna proga	Dolžina proge (km)	Leto odprtja	Nadm. višina začetne postaje	Najvišja točka na progi	Št. predorov
Ljubljana–Divača	Ljubljana–Sežana–Trst	103,9	1857	289 m	Postojna 582 m	7
Divača–Kozina–Prešnica cepišče	Divača–Pulj	16,5	1876	433 m	Prešnica 503 m	0
Prešnica cepišče–Koper	Prešnica–Koper	31,5	1967	496 m		4

Glasbeni vlak Glasbeno potovanje od Maribora do Kopra



Zidani Most



Maribor



Ljubljana



Pragersko



Postojna



Celje



Divača



Glasbeni vlak na poti skozi praviljično zimsko pokrajino

Na prav posebni datum, 12. 12. 12., se je na pot prek Slovenije, od Maribora do Kopra, podal prav tako posebni, glasbeni vlak. Pod vodstvom duše orkestra in njenega dirigenta Francija Lipovška ter v spremstvu številnih prijateljev in železničarjev je pol stotnije glasbenikov Godbe Slovenskih železnic presenetilo in razveselilo z mini koncertom navzoče na vseh večjih postajah ob poti. Kljub mrazu, ki je še posebej pritiskal na začetku, ter dolgemu potovanju, ki se je končalo šele zvečer, so igrali udarno in zvonko, kot da bi bili v najboljši dvorani. Seveda je čaru tega glasbenega potovanja veliko pripomogel tudi muzejski vlak. Mogočna Borsig lokomotiva, ovita v ogromne oblake pare, je ponujala ob prihodu in odhodu vlaka veličasten prizor, ki bo ostal v spominu vsem ob progi, še posebno pa najmlajšim. Bilo bi lepo, če bi tako potovanje postalo tradicionalno in s tem posebna znamenitost tega izvrstnega orkestra.



Franci Lipovšek, vodja in duša Godbe Slovenskih železnic



Društvo ljubiteljev železnic Celje je Albertu Pavliču predalo sliko - kopijo akvarela celjske Postojanke 2



Za primerno vzdušje in pozornost na postajah je poskrbel vodja kurentov Andrej Jevšenak



Na sprejemu godbe v ljubljanski direkciji so bila izmenjana simbolna darila. Direktor Mes je od godbe dobil boben s podpisi članov



Koper



Vzdušje na vlaku je bilo slavlju primerno, stari prijatelji pa so našli čas za neslužbene pogovore, obujanje spominov in šale



Fotografirano na križišču v Zidanem Mostu s stopnic pred solo



Železničarska godba ob praznovanju 60-letnice

110 let Godbe Slovenskih železnic Zidani Most

110 let glasbe ob železniških tirih

V Zidanem Mostu, enem izmed najpomembnejših železniških križišč v Sloveniji, je doma godba, ki je letos dopolnila 110 let. Čeprav je v bogati, dolgoletni zgodovini večkrat zamenjala svoje ime, je znana po vsej naši deželi, pa tudi onkraj meja. To je, kakor pravi prav za godbo napisana pesem, godba Zidan' Most, ki na križišču prog živi, nas zabava radosti in z nami praznike slavi!

Začetki Godbe Slovenskih železnic segajo v začetek prejšnjega stoletja, natančneje v leto 1902. Takrat je skupina železničarjev, ki se je ob težkem in naporsem delavniku rada zvečer sprostil ob prijetni glasbi, ustanovila Stanovsko godbo. Za ustanovitev godbe je bilo v tistih časih treba odšteti veliko denarja. Celotno financiranje Stanovske godbe so na svoja pleča prevzeli železničarji, ki so plačevali visoke članarine.

Stoletje razvoja z različnimi dirigenti in številnimi spremembami imena

Eden ključnih mož pri ustanovitvi in ohranjanju godbene dejavnosti v Zidanem Mostu je bil Leopold Potrebin, ki je bil hkrati tudi prvi dirigent. V 110-ih letih delovanja je taktirsko palico vihtelo kar enajst dirigentov. Vsak izmed njih je v godbi pustil poseben pečat. Domačin Franc Plaznik je godbo prvič prevzel leta 1917, potem ko je godba zaradi svetovne vojne za dve leti prenehala s svojo dejavnostjo. Dve leti pozneje je dirigentsko mesto prepustil glasbeno bolj podkovanemu Janku Friškovicu. Ko je ta tri

leta pozneje umrl, je Plaznik ponovno prevzel vodenje orkestra. Leta 1938 je zaradi bolezni moral odstopiti. V času druge svetovne vojne je okupator družtvu zaplenil skoraj vse imetje, leta 1944 pa sta bili v napadu na Zidani Most porušeni obe dvorani za godbene vaje. A ker se je glasba železničarjem globoko vtisnila v srce, se je takoj po koncu vojne v Zidanem Mostu ponovno zaslišala glasba. Takrat je na dirigentski stolček tretjič sedel Franc Plaznik in orkester vodil do leta 1953. V začetku 80-ih let je taktirko železničarske godbe začel vihteti Ivo Gulič. Član vojaškega orkestra ljubljanske vojne gimnazije se je z železničarsko godbo srečal, ko je v Zidanem Mostu poučeval pihalne inštrumente. Sedanji dirigent Franci Lipovšek je taktirko prevzel leta 1999.

Poleg dirigentov je železničarska godba pogosto menjavala tudi svoje ime. Ko je leta 1905 dobila javnoprav-

no veljavnost in pravila, se je imenovala Glasbeno društvo za Zidani Most in okolico. Na začetku prve svetovne vojne se je orkester preimenoval v Glasbeno društvo Zidani Most. Naslednje preimenovanje je sledilo po drugi svetovni vojni. Takrat so si godbeniki nadeli ime po njihovem članu, ki je med vojno padel v boju. Imenovali so se Sindikalno kulturno umetniško društvo Viktor Strel. V približno dvajsetih letih so se preimenovali še štirikrat, danes pa jih poznamo pod imenom Kulturno društvo Godba Slovenskih železnic Zidani Most.

Tekmovanja so pomembna za rast orkestra

»Ko sem prevzel mesto dirigenta, sem moral godbenike precej nagovarjati, da smo se udeležili tekmovanja, ki ga je organizirala Zveza slovenskih godb. Mnenja godbenikov takrat so bila, da se na tekmovanjih vedno dogodi krivica, jaz pa sem se želel dokazati, zato sem vztrajal in jih na koncu le prepričal,« je povedal Franci Lipovšek. Na tistem tekmovanju so prejeli zlato plaketo, skupno pa zasedli drugo mesto. To priznanje je bila velika spodbuda za naprej. Že naslednje leto so godbeniki ponovno prejeli zlato plaketo, tokrat v naslednji, višji, kategoriji. In tako se je zgodba ponavljala, dokler niso prišli v najvišjo, koncertno skupino, v kateri še danes trdno držijo svoje mesto. Godba slovenskih železnic je tudi edina godba v Sloveniji, ki ji je, na tekmovanjih Zveze slovenskih godb, uspelo v petih letih priti od najnižje do najvišje skupine. Lani so se udeležili tudi mednarodnega tekmovanja v Splitu, kjer so dosegli zavidljivo drugo mesto

v najzahtevnejši kategoriji in se predstavili na reviji pihalnih orkestrrov v španski Calleli. Dirigent Franci Lipovšek poudarja, da je redna udeležba na tekmovanjih zelo pomembna, saj lahko orkester le na tak način ohranja svojo kakovost.

Železničarji so v preteklosti – in še danes – ogromno prispevali h godbi, česar se člani zavedajo in cenijo. V zadnjem času pa se je še posebej izkazal njihov predsednik Albert Pavlič, ki zanje vedno lepo poskrbi.

Godbeniki se lahko pohvalijo s številnimi skladbami, ki so bile napisane prav za njihovo godbo. Pred desetletjem, ko je godba praznovala stoto obletnico delovanja, je Vinko Štrcl zanje napisal dve koračnici, ob 150-letnici proge Ljubljana–Trst pa je Rok Golob napisal skladbo Železni komad, ki so jo na letošnjem 32. tekmovanju Zveze slovenskih godb izvajale vse tekmovalne godbe v koncertni skupini.

Godbeniki se trudijo biti zelo inovativni in skušajo svoji zvesti publiki vsako leto na koncertih in predvsem na tradicionalnih božično–novoletnih koncertih ponuditi kaj novega. Lani so poželi ogromen aplavz s skladbo Retratos do Brazil, ki so jo izvajali prvi v Sloveniji, skladbo Prism pa so izvajali celo prvi v Evropi. Slednja je bila napisana za godbo ameriških zračnih sil, in ko jo je dirigent Franci Lipovšek prvič slišal, ga je tako navdušila, da je poiskal založnika, ki je notni material pridobil iz Kalifornije v ZDA.

Uspešna turneja po Severni Ameriki

Kot enega izmed največjih uspehov pri promoviranju orkestra in slovenske glasbe v tujini

Verjetno prvi zapis v časnikih o Godbi

Dne 23. t. m. obhajata Jernej in Marija Kisuc iz Šmarčne, župnija Boštanj, svojo zlato poroko. Mož je star 82 let in žena 75 let, oba pa sta še čila in trdna. Poroka se vrši v cerkvi sv. Mihaela na Kompolji. Slavnost se vrši potem v gostilni sina jubilanta Jožefa Kisuc na Bregu pri Loki. Pri slovesnosti, h kateri se vabijo vsi znanci in prijatelji jubilanta, svira sloveča železničarska godba iz Zidanega mosta.

Slovenski gospodar, letnik 40, št. 38, 20. september 1906



Godba SŽ pred Belo hišo v Washingtonu

lahko štejemo turnejo po Severni Ameriki, kamor je orkester odšel pred tremi leti. Da je ta turneja uspela, je zelo zaslužen predsednik godbe, ki je navezal stik z nekdanjo pevko pri Ansamblu bratov Avsenik, Marijo Ahačič Polak, ki je zelo dejavna na kulturnem področju pri slovenskem izseljenskem društvu v Torontu. Koncertirali so pri slovenskih izseljencih v Clevelandu, nato pa turnejo nadaljevali po več mestih v Kanadi in Združenih državah Amerike. Godba Slovenskih železnic se lahko pohvali tudi z manjšimi komornimi zasedbami, ki igrajo v različnih glasbenih zvrsteh. Tako so se na turneji predstavili tudi

s trobilnim kvintetom Kvintolo, ki ga sestavlja pet izobraženih glasbenikov, za češnje na smetani severnoameriške turneje pa so poskrbeli tudi pianistka in odlični vokalisti, ki so godbo spremljali.

Število profesionalnih glasbenikov narašča

V zadnjem desetletju se je število članov, ki imajo poleg osnovne glasbene izobrazbe narejeno tudi srednjo glasbeno šolo (ali jo bodo imeli) ali celo kaj več, izredno povečalo. Franci Lipovšek je dejal, da so bili na začetku njegovega vodenja v godbi z glasbeno izobrazbo

zgolj trije člani – on sam, brat Boštjan in sestra Andreja. Danes je v njihovih vrstah kar dvajset članov, ki se z glasbo ukvarjajo tudi profesionalno. »Trdno sem prepričan, da je naša godba vsaj malo vplivala na odločitve mladih, da svoje glasbeno izobraževanje tudi nadaljujejo,« je zatrdil Franci Lipovšek. Kljub velikemu številu glasbeno izobraženih članov je Godba Slovenskih železnic še vedno ljubiteljska godba. Da pa o kakovosti njihove glasbe ne dvomijo niti najvišji državniki, pričajo tudi nastopi, ki jih je železničarska godba izvedla na državni ravni. Tako se lahko pohvalijo na primer tudi s tem, da so igrali na

državni slovesnosti ob proslavi dneva samostojnosti in enotnosti v Slovenski filharmoniji.

Franci Lipovšek je na svojo godbo, ki jo sestavlja 69 članov, zelo ponosen in nanjo navezan. O delu v orkestru je dejal: »Velikokrat je s tako velikim korpusom težko delati. Težko je delati s skupino, v kateri so ljudje tako različnih starosti. S tem pride tudi do raznolikosti mnenj. Včasih, priznam, da je ta voz težko vleči naprej, ampak vsak dobro odigrani nastop, koncert, posebno pa še tekmovanje, mi da tako veliko zadoščenje, da me vleče naprej.«

Godbo Slovenskih železnic ob koncu leta čakajo nove priložnosti, da se dokažejo publiki, dirigentu in samim sebi. Morda zaigrajo kakšno takšno, ki je še niste slišali, vsekakor pa bodo zaigrali in zapeli tisto: To je godba Židani Most, ki na križišču prog živi, nas zabava, radosti, naša godba z nami praznike slavi!

Alja Angeli

Godba Slovenskih železnic Židani Most proslavila 110-letnico s slavnostnim koncertom



Dirigent Franci Lipovšek in Godba Slovenskih železnic Židani Most



Koncert godbe sta s svojo navzočnostjo počastila tudi predsednik Republike Slovenije Borut Pahor in minister za Infrastrukturo in prostor Zvone Černač.

Osemnajstega decembra zvečer je Godba Slovenskih železnic v prostorih SŽ-VIT v Ljubljani pripravila slavnostni koncert ob 110-letnici svojega obstoja. Koncert se je odvijal v edinstvenem železniškem ozračju, v ogromni hali, v katero so, kot se za godbo z izjemno železničarsko tradicijo spodobi, postavili številne vlake in druga vozila, od parne lokomotive Borsig, do znamenitega »zelenca« in najsodobnejšega vlaka ICS.

Ob vodilnih železničarjih, z generalnim direktorjem Dušanom Mesom na čelu, sta se koncerta udeležila tudi minister za Infrastrukturo in prostor Zvone Černač in predsednik Republike Slovenije Borut Pahor.

Ob zvokih godbe, ki je ob svoji častitljivi obletnici pripravila čudovit glasbeni izbor, ki je segal od mojstrovinske skladateljke Bojana Adamiča do kulturnih slovenskih popevk, je harmonija železniške tradicije in sodobnosti vidno navduševala obiskovalce. Kdor po dobri uri odlične glasbe nad slišanim še ni bil povsem prepričan, pa ga je nedvomno o kvaliteti godbe prepričala znamenita Uvertura 1812, ki jo je napisal Peter Iljič Čajkovski ob obletnici poraza Napoleonove vojske pred Moskvo. V mogočni skladbi je bilo moč slišati pritrkavanje zvonov in celo strele topov, ki so odzvanjali v polni dvorani.

Godbenice in godbeniki Godbe Slovenskih železnic so na koncertu prejeli Gallusove značke za dolgoletno ustvarjanje v glasbi, najbolj zaslužna za velike uspehe železničarskega orkestra, dirigent Franci Lipovšek in predsednik godbe Albert Pavlič, pa sta prejela posebni priznanji. Albert Pavlič je prejel bronasti častni znak Zveze slovenskih godb, dirigent Franci Lipovšek pa zlato medaljo Bojana Adamiča, ki se podeljuje za uspehe v godbeništvu in več kakor 30-letno članstvo v godbi.

Kot se za božično-novoletne koncerte spodobi, so glasbeniki in godbenice koncert sklenili s Straussovim Maršem Radetzkega in prav zanje napisano skladbo, Naša godba. Poslušalci so bili nad slišanim in tudi nad izjemnim ambientom, v katerem je godba koncertirala, nadvse navdušeni.

Z vlakom na Otvinov vrh

Pohodniki in kolesarji iz Slovenije se lahko s povratno vozovnico Regio AS po ugodni ceni (iz Ljubljane do Celovca za 20 evrov, iz Maribora do Celovca za 15 evrov) odpravijo na zanimiv enodnevni izlet na razgledni Otvinov vrh ali pa na štiridnevne počitnice v okolico mogočnega gradu Ostrovica (nemško Burg Hochosterwitz), simbola avstrijske dežele Koroške.

Otvinov vrh (Otwinus kogel, 783 m) je razgleden hrib, ki se dviga nad glavno dvotirno železniško progo Celovec–Dunaj (na tem odseku je bila zgrajena med letoma 1868 in 1873), pet kilometrov vzhodno od koroškega mesta Št. Vid ob Glini (St. Veit an der Glan). Vrh je dobil ime po tirolskem grofu Otvinu Pustriškem (Otwin

von Pustertal), možu grofice Vihpurge (Wichburge), ki je v bližnjem Šentjurju ob Dolgem jezeru (Sankt Georgen am Längsee) med letoma 1002 in 1008 na svojem posestvu ustanovila benediktinski samostan. V teh krajih se je še do prve svetovne vojne govorilo slovensko. Otvinov vrh je odlična razgledna točka za opazovanje gradu Ostrovica (687 m) na 2,5 kilometra oddaljeni in 160 metrov visoki osamelni skalni vzpetini. Ime gradu je slovenskega izvora – po vzpetini z »ostrim vrhom«, na kateri stoji. Panorama z Otvinovega vrha popestri živahen promet na bližnji železniški progi. Potrebujemo samo še fotoaparata s čim večjo povečavo in že lahko uživamo v lepih prizorih, ki jih posnamemo za domači fotografski album.

Creda jakov



Z vlakom iz Celovca

Pred potovanjem si za boljšo orientacijo na pohodu na spletni strani turistične skupnosti Šentjurja ob Dolgem jezeru (<http://www.st-geor->

gen-laengsee.gv.at/) pod menijema Turizem (Tourismus) in Pohodniške poti (Wandervege) poiščimo natančno pohodniško-kolesarsko-jahalno karto (Wanderkarte) Šentjurja z okolico. Pod geslom »Nr. 7 Otwi-

Razgled z Otvinovega vrha (brez povečave)



Pogled na grad Ostrovica z Otvinovega vrha





Dvorišče na gradu Ostrovnica



Pogled z gradu Ostrovnica na Otvinov vrh

nus» najdemo opis Otvinove poti, ki je na karti in na smer-nih tablah ob poti označena s številko 7. Iz Slovenije se do Celovca pripeljemo z vlakom s povratno vozovnico Regio AS, nato pa vožnjo podaljšamo v

smeri proti Št. Vidu ob Glini in Šentjurju za šest postaj. Razda-lja od Celovca do Šentjurja je 26 kilometrov, vožnja pa tra-ja 25 minut. V poletni sezoni lahko z vlakom prepeljemo tudi kolesa.

Od železniške postaje Šentjur ob Dolgem jezeru (St. Georgen am Längsee) se proti samostanu Šentjur napotimo po asfaltirani cesti. Na polovici poti do samostana (po enem kilometru in pol) se od glavne in stranske ceste na desni odcepi gozdna cesta, ki nas v blagem vzponu in v serpentinah pripelje na jaso na Otvinovem vrhu. Tam zagledamo znamenje s križem na skali, zraven pa stoji lesena klopa za počivanje. Z jase je po stezi do razgledišča še približno petdeset metrov. Pod razglediščem je prepadna ste-na, zato moramo biti zelo pre-vidni! Za pohod od železniške postaje Šentjur do razgledišča na Otvinovem vrhu potrebujemo uro in pol do dve uri. Pri tem prehodimo razdaljo 5,5 kilometra in premagamo višinsko razliko 250 metrov. Pot je lahka in prijetna tudi v poletni vročini.

Na grad Ostrovnica

Iz Šentjurja se s potniškim vlakom zapeljemo do naslednje (sedme iz Celovca) železniške postaje Ostrovnica (Launsdorf – Hochosterwitz). Razdalja znaša tri kilometre, vožnja pa traja tri minute. Od postaje je do vho-da v grad, najprej naravnost po asfaltirani cesti in nato okrog grajskega hriba, 45 minut hoje. Do gradu se okoli razgledne vzpetine vije pot s štirinajstimi stolpastimi zaporami z obramb-nimi vrati in s petimi dviznimi mostovi nad »volčjimi jamami«. Vsaka vrata imajo svoje ime in

Pogled iz kabine vzpenjače na grad Ostrovnica



še danes pomenijo največjo atrakcijo gradu. Na vrh vzpe-tine vodijo tri poti. Po običajni poti skozi 14 zapornih vrat je 20 minut hoje. Druga možnost je, da se na grad povzpemo z vzpenjačo v dveh minutah. Tretja je strma, tako imenovana »pot norcev« (Narrensteig), ki je zaradi nevarnosti za javnost zaprta. V gradu sta muzej orož-ja in restavracija. Za ogled vseh zanimivosti si je treba vzeti vsaj dve do štiri ure časa. Grad je za obiskovalce odprt od Velike noči do sredine oktobra. Več zanimivih informacij o zgodovini gradu Ostrovnica lahko naj-dete v reportaži v Novi progi, ki je izšla oktobra 2008.

Želim vam prijeten oddih!



Grad Ostrovnica s severovzhoda



Vzpenjača na grad Ostrovnica

Aconcagua, kraljica Andov – 3. del

Pohod skozi kanjon Horcones

Naslednje jutro smo vstali zgodaj, potrebovali smo čas za razporeditev in pripravo opreme za transport z mulami. V agenciji Rudy Para smo najeli mule, ki naj bi nam pretovorile potrebno opremo do baznega tabora Plaza de Mulas na 4200 metrih. Mule so prvovrstne za transport in oskrbovanje vseh pomembnih točk in krajev v krajinskem parku Aconcagua, zato jih je v mestu in okolici moč opaziti na vsakem koraku. Ni čudno, saj so tudi glavni vir zaslužka za preživetje večine okoliških kmetov. Poleg mul park oskrbujejo še s helikopterji. Za bivanje v parku je treba plačati dovoljenje, pri čemer sta vanj všteta tudi helikoptersko reševanje in zdravniška oskrba.

Z našo opremo naložene mule so krenile na pot že dve uri pred nami. Pet kilometrov severno od mesta se nahaja vhod v dolgo prostrano dolino Horcones, ki vodi do baze Plaza de Mulas – Mulji trg. Čakalo nas

je kar polnih trinajst ur naporne hoje po dolini. Ob vhodu je tudi prva kontrolna točka in upravno administrativni center parka, kjer vsak obiskovalec dobi navodila o gibanju in obnašanju v parku, uradnikom pa mora predložiti dovoljenje za gibanje v parku.

Po opravljenih birokratskih zadevah smo se podali na dolgo pot. Nekaj sto metrov višje nad vodom smo naleteli na lepo urejen park, ozaljšan s kristalnimi ledeniški jezerci in ribniki ter prepleten z urejenimi stezami. Na najvišjem delu parka je razgledna točka, imenovana Mirador, od koder je mogoče opazovati Aconcagua v vsej njeni mogočni podobi. Imeli smo srečo; ko smo se povzpeli na Mirador, so se začeli razgrinjati gosti črni oblaki, ki so prekrivali goro, in v nekaj trenutkih se nam je kot na dlani odprl veličasten pogled na mogočno celotno južno steno Aconcague, ki se je zrcalila v sijaju modrine neba. V tistem hipu sem imel občutek, da sem v gledališču,

kjer se je pravkar začela razgrinjati odrska zavesa in se je začela veličastna predstava. Pred nami je bila to igra narave, od katere se v tistem trenutku naši pogledi niso mogli ločiti.

Prizor nas je tako prevzel, da smo skoraj pozabili na dolgo, večurno naporno pot, ki smo jo morali opraviti, spregledali pa smo tudi, da smo na tesnem s časom. Zrcalno podobo mogočne Aconcague je bilo moč opaziti tudi v slehernem jezercu, mimo katerega smo se vzpenjali. Čim višje smo prodirali po dolini in ob reki Horcones, tem bolj presenetljiva je bila pokrajina. Po treh urah hitre hoje smo že lahko občudovali pokrajino doline Confluencia (Sotočje) na 3300 metrih. V tamkajšnji pokrajini se združujeta soteski zgornjega in spodnjega Horconesa, in prevzelo nas je opazovanje združitve dveh rek istega imena. Reka dolnjega Horconesa je rdečerrjave barve, ker teče po zemlji, ki vsebuje veliko železa, reka gornjega pa je bistrejša in zelenkastih odtenkov.

V Confluencii se nahaja tudi prvi višinski tabor pod istim imenom in kontrolna točka, kjer je treba znova pokazati dovoljenje za gibanje v parku. Nad taborom na desni strani doline se dviga čudovita gora Almacenes (5162 m). Gora je zanimiva, ker je lepo in razločno razdeljena na plasti raznobarnih usedlin, ki pričajo o njenem tisočletnem nastajanju. Na kraju, kjer se združujeta soteski in reki zgornjega in dolnjega Horconesa, se cepita dve poti. Ena vodi pod zahodno steno Aconcague do Muljega trga, ki je bil naš cilj, druga pa zavije na desno in vodi do Francoskega trga pod južno steno gore. Aconcagua so začele naskakovati številne znanstveno-raziskovalne alpinistične odprave že leta 1883, vse pa so se zastavljenih nalog lotile po zahodni steni gore od Muljega trga, kjer danes poteka normalni dostop do vrha. Prvemu je uspelo osvojiti vrh švicarskemu vodniku Mathiasu Zurbriggerju, in sicer po zahodnem grebenu, 14. januarja 1897. Južno steno,



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



Bazni tabor Plaza de Mulas - Mulji trg (4200m) in v ozadju gora Cuerno - Rog (5462m)



Dvanajsturni pohod skozi dolg, pust, kanjon Horcones do baznega tabora Plaza de Mulas – Mulji trg (4200m)



Mule in konjički so edino transportno sredstvo za transport opreme osvajačev Aconcague.



Žalostni pogledi na propadajoča trupla mul, ki ležijo po celotnem kanjonu.

eno od najzahtevnejših, je prvič uspelo preplezati francoski odpravi leta 1954. Pot so imenovali Francoska smer.

Bolj na začetku doline Horcones pa se odcepi pot, ki vodi po dolini reke Rio de las Vakas (Kravja reka) do Argentinskega trga pod vzhodno steno Aconcague. Po vzhodnem grebenu je prvim uspelo doseči vrh gore Poljakom, 8. marca 1934, ko so se na vrh povzpeli kar štirje člani

odprave. Smer in ledenik se zato imenujeta po Poljakih.

Nekaj sto metrov višje od Sotočja smo vstopili v prostrano strugo reke Horcones, kjer pa so se stvari popolnoma spremenile. Že po dveh kilometrih hoje je vse zelenje izginilo in okolje je začelo dobivati podobo velike puščavske doline, prepletene s potočki ledeniške reke.

Iskanje prehodov čez potočke, ki so prepletali vso dolino, je bilo naporno. Čakalo nas je skoraj dvanajst kilometrov poti skozi turobno puščavsko sotesko, ki pa se je prav malo vzpenjala. Vzbuja nam je občutek, kot da hodimo po neskončno ravni dolini. Od časa do časa so turobni občutek spremenili le zanimivi vrhovi, ki smo jih srečevali. Eden od takšnih je bila gora Dedos (Prsti), katere vrh sestavlja skupina pokonci stoječih skalnih stolpičev. Na prvi pogled so podobni kraljevski kroni, a ko prideš bližje gori, dobijo obliko petih prstov na roki. Kdaj pa kdaj nas je presenetil smrad razpadajočih teles mul, ki pogosto poginejo zaradi utrujenosti ali nesreče. Lastnik po navadi mulo pusti tam, kjer pogine, zato je bilo videti na poti veliko okostij in razpadajočih živalskih teles. Da bi se vsa turobnost še povečala, je poskrbel nenaden, močan, mrzel vihar, ki je začel pihati vzdolž soteske proti nam in naznanil hitro spremembo vremena. Močan veter je dvigal prah, pomešan z ostrimi kamnitimi zrci, ki so rezali po obrazu in ustnicah. Takoj za tem se je močno ohladilo, spustila se je gosta megla in začelo je sneži-

ti. Mraz je začel zalezovati pod kožo in takrat sem se spomnil, da sem pustil rokavice v prtljagi, ki so jo odnesle mule. Še sreča, da je imel Sebastian v nahrbtniku rezervne volnene nogavice, ki so mi potem služile kot rokavice in mi zaščitile prste na rokah pred ozeblinami.

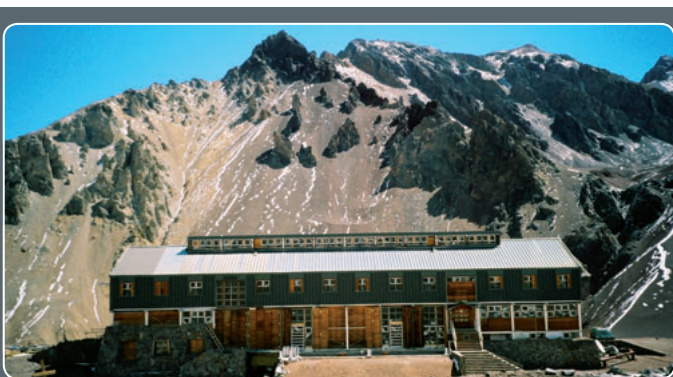
V zadnjem delu poti proti Muljemu trgu se je začela steza strmo vzpenjati. Močno sneženje in gazenje snega, ki ga je zapadlo kar precej, nas je močno utrudilo in nam zadnji del poti časovno občutno podaljšalo. Okoli devete ure zvečer nam je uspelo vkorakati na Mulji trg.

Plaza de Mulas – Mulji trg

Močno me je presenetila dobra organiziranost in urejenost tabora. Pred šotori naše agencije je ležala naša oprema, že pokrita z debelim snegom. V velikem šotoru agencije smo se malo pogreli in nato kmalu nadaljevali z delom, kajti v močnem vetru, sneženju in ob temperaturi minus 16 stopinj je bilo treba postaviti šotore. S precejšnjimi težavami nam je končno le uspelo postaviti naše domove. Utrujeni od naporenega dneva smo se takoj zleknil v tople spalne vreče in utonili v svet sanj. Prebudila in zdramila nas je šele močna svetloba naslednjega dne, ki se je vsiljevala skozi šotorska platna in nas privabljala iz toplih ležišč. Že prvi pogled izza šotorskega platna mi je pričaral neznansko navdušenje. Pred mojimi očmi sta se v kristalni modrini neba kvišku bohotali s snegom in ledom

prekriti gori Catedral (Katedrala, 5.400 m) in Cuerno (Rog, 5.462 m). Posebno pozornost je vzbujal stožčast vrh Roga, ki povsem spominja na švicarski Matterhorn. Prizor je bil tako ganljiv, da sem pozabil, da z bosimi nogami pred šotorom stojim v štiridesetcentimetrski snežni odeji. V bližini naših šotorov je bilo slišati tudi pogovor v slovenskem jeziku. Naš vodja Tomo je že veselo kramljal z moškim iz okolice Ljubljane, ki se je prav takrat vrnil nekoliko poškodovan z vrha Aconcague. Čakal je na helikopter, da ga popelje v mesto Puente del Inca. Povedal nam je nekaj o hudem neurju in ekstremno nizkih temperaturah, ki so zadnje tri dneve zajeli zgornji del gore. Temperature so se spustile celo pod minus petdeset stopinj Celzija. Njihova odprava je pravočasno odnesla pete pred neurjem, naj bi jo pa skupila dva Francoza, ki sta se v neurju podala proti vrhu in sta ostala pogrešana.

Tisti dan smo namenili počitku in krajšim sprehodom po taboru in okolici. V nekaj urah je v taboru in na bližnjih pobočjih vidno pobralo sneg. Popoldan smo obiskali najvišje ležeči hotel na svetu, ki leži na 4200 metrih nadmorske višine, kilometer stran od tabora. V salonu hotela je bilo moč opaziti polno nalepk in zastavic s slovenskimi simboli. Očitno je gora s Slovenci vsako leto precej oblegana. Na vremenski postaji, s katero je opremljen bazni tabor, so nam povedali, da v naslednjih dneh na Aconcagui pričakujejo lepo vreme.



Bazni tabor Plaza de Mulas premore tudi najvišje ležeči hotel na svetu.



Pogled iz baznega tabora na zahodno steno Aconcague ob sončnem zahodu



Znak specialne enote ima obliko štita, na katerem je stilizirana podoba rdečega karantanskega panterja.



Specialna enota Policije na železnici

Specialna enota Policije

Specialna enota Policije izvaja najbolj zahtevne naloge protiteroristične dejavnosti, ukvarja se s storilci ekstremnih oblik nasilja, posreduje pri ugrabitvah in zajetjih talcev ter deluje ob specifičnih varnostnih okoliščinah, pri katerih je stopnja tveganja za varnost in življenja ljudi izjemno visoka.

Pripadniki Specialne enote so fizično in psihično vrhunsko izurjeni policisti, od katerih se vedno pričakuje mojstrsko obvladovanje posebnega znanja in posebnih veščin v najbolj stresnih in varnostno ogrožajočih situacijah.

Znotraj Policije deluje Specialna enota v okviru Uprave za policijske specialnosti, ki organizacijsko spada pod Generalno policijsko upravo. Specialna enota je razdeljena na tri oddelke: oddelek za operativno delovanje, oddelek za operativno podporo in oddelek za protibombno zaščito.

Temelje ustanovitve enote lahko najdemo v letu 1972, ko je v takratno republiko Jugosla-

vijo vdrla oborožena diverzantsko-terroristična skupina. Ob prijetju te skupine je sodelovala tudi policija, ki je prav zaradi tovrstnih groženj ustanovila posebne enote za boj proti terorizmu. V začetku leta 1973 so tako ustanovili Četo milice, ki sta jo sestavljala Vod milice za zavarovanje objektov in Vod milice za posebne naloge, ki je predhodnica današnje specialne enote. Pripadniki Voda milice za posebne naloge so se prvič zbrali in pričeli z delom prvega marca 1973, zato ta datum štejemo kot »rojstvo« sedanje Specialne enote Generalne policijske uprave.

Vaja Specialne enote na železnici

Jeseni so pripadniki operativnega oddelka SE v sodelovanju s Slovenskimi železnicami izvedli dvodnevno vajo na vlakih. Prvi dan so si ogledali železniška vozila in se seznanili z značilnostmi in nevarnostmi dela na železnici. Inštruktorji Slovenskih železnic so jim predstavili delovanje ključnih sistemov elektromotornih garnitur, materiale, ki



sestavljajo vlake, načine odpiranja vrat z zunanje strani, okna in druge možne vstopne točke na vlak. Namen treninga specialne enote na vlaku je bilo namreč urjenje postopkov, ki jih morajo pripadniki obvladati in izpeljati ob zajetju talcev na vlaku.

Drugi dan je enota preigravala razne scenarije zajetja talcev na vlaku, od enostavnih do kompleksnejših, z več oboroženimi teroristi – ugrabitelji. Več ur so namenili taktiki in postopkom vstopov v vlak Siemes Desiro in vstopov v potniški vagon s kupeji.

Policisti SE so oboroženi s pištolo sig sauer P 226 kalibra 9 milimetrov in brzostrelkami

Heckler & Koch MP5. Pri urjenju so uporabljali neubojno





strelivo Simmunition, z barvno markirno kroglo, ki se ob trku s tarčo razpoči in pusti barvni madež. To strelivo je posebej prilagojeno, da se lahko z manjšimi modifikacijami izstreljuje iz standardnega orožja, s čimer je omogočen najbolj realističen trening z identičnim orožjem z enako težo in odsunom. Sprva so bile v vlakih za simulacijo teroristov postavljene tarče, pozneje pa so ugrabitelje igrali nekateri pripadniki enote. Takrat so tarče streljale nazaj.

Neradno smo izvedeli, da so bili nekateri na SŽ zaskrbljeni, da bodo vlaki oziroma sedeži umazani zaradi zgrešenih streljalskih izstrelkov z barvnimi krogli, ki jih enota uporablja na treningih, vendar so jim inštruktorji SE zagotovili, da je strah odveč, ker so pri tako visoko izurjeni enoti zgrešeni strelji prej izjema kot pravilo. Zagotovila so seveda držala.

Specialna enota svoje vaje navadno posname, da lahko na podlagi posnetkov ugotovijo in odpravijo morebitne napake, ki se pri posameznih postopkih pojavljajo.

Celotni manever SE v grobem opisu poteka takole: Poveljnik aktivira Specialno enoto Policije, pripadniki pridejo na območje, v našem primeru do vlaka, v katerem teroristi zadržujejo osebe. Pripadniki SE vstopijo oziroma vdrejo v vlak skozi vrata, ki jih odprejo iz zunanje strani ali skozi okna.

Okna navadno razbijejo, pri vlakih, ki so namenjeni za višje hitrosti in imajo večplastna okna iz odpornejših materialov, kot je to pri vlakih ICS, pa uporabijo eksploziv. Po natančno določenih postopkih specialci vstopijo, eliminirajo grožnje in vzpostavijo varno okolje za nadaljnje delo uniformirane policije in kriminalistov. Prijete osumljence, teroriste predajo kriminalistom, ki nadaljujejo s svojim delom na kraju kaznivega dejanja.

Sodelovanje s Slovenskimi železnicami

Specialna enota Policije se je na naših vlakih nazadnje urila leta 2006. Vodja usposabljanja iz specialne enote Policije je sodelovanje, ki sta ga s strani SŽ koordinirala zaposlena v Sekretariatu SŽ – Obrambne zadeve, zaščita in varnost, Sašo Stojanov in Zoran Matijević, opisal kot odlično. Poudaril je, da so vstopi v vozila in omejene prostore taktično gledano podobni, vendar ima vsak scenarij svoje edinstvene značilnosti, ki jih je treba temeljito načrtovati in se zanje izuriti. »Glede železnice je za SE nujno pomembno, da tedaj, ko enoto aktivirajo, ta ve, na koga se na SŽ obrniti in s kom je treba sodelovati,« je še dodal.

Specialci na vlakih v Sloveniji še niso posredovali. V pripravljenosti so bili pred dobrim letom dni, ko je tuj državljan na vlaku grozil z bombo takratnemu premierju.

Specialna enota Policije deluje kot ekipa. Enota večino časa preživi na intenzivnih treningih ter nenehnem izobraževanju in izpopolnjevanju veščin. Pripadniki specialne enote se nenehno urijo in so vrhunsko pripravljeni tudi na najmanj verjetne scenarije. O tem sami pravijo, da ko je treba reagirati, se nihče več ne sprašuje, ali znaš ali ne znaš. Takrat se je treba z grožnjo spopasti in jo najhitreje učinkovito in varno odpraviti.

Janez Krivec



Pogoste zmote in vprašanja

Pri policijskih enotah, še posebej, kadar gre za enote, nad katerimi lebdi oblak skrivnostnosti, se dostikrat pojavljajo zmotna prepričanja in izkrivljena dejstva.

Zamenjevanje SE in PPE

Ljudje pogosto zamenjujejo Specialno enoto Policije s Posebno policijsko enoto (PPE). Slednja, PPE, je enota, ki deluje na sklic in je namenjena za občasno opravljanje nalog policije. Policisti, ki sicer opravljajo naloge na policijskih postajah, so v PPE sklicani takrat, ko je za uspešno izvedbo določene naloge potrebno učinkovito sodelovanje večjega števila policistov. Pripadniki Posebne policijske enote posredujejo ob množičnih kršitvah javnega reda in miru, železničarji pa jih največkrat srečamo na vlakih, ko spremljajo kakšno navijaško skupino na tekmo v drugem kraju. Policisti Specialne enote pa so zaposleni v Specialni enoti in ne opravljajo drugih policijskih nalog. Njihova identiteta je skrita zaradi specifičnih nalog, s katerimi se enota ukvarja.

Specialci in borilne veščine

Mnogi verjamejo, da se pripadniki Specialne enote urijo v natančno določenem sistemu borilnih veščin, ki je običajnim ljudem nedostopen in ga učijo le peščico izbrancev. Dejstvo je, da imajo mnogi pripadniki SE znanje iz številnih borilnih veščin, od boksa do jiu jitsa, in prvine posameznih veščin tudi trenirajo, vendar sistema, ki bi ga trenirali samo specialci, ni. Eden izmed pripadnikov Specialne enote o tem pravi: »Pri borilnih veščinah so pomembni temelji. Velikokrat se je pokazalo, da če ima človek dobro osnovo, se ga da marsikaj naučiti, vsekakor pa je treba ostati pri učinkovitosti in preprostosti.«

Zakaj so pripadniki SE zamaskirani?

Policisti, pripadniki SE, pri svojem delu uporabljajo tako imenovano »črno krinko«. Glavni namen njene uporabe je zaščita obraza. Tako kot uniforma je maska namreč izdelana iz ognjeodpornega materiala Nomex, ki preprečuje poškodbe in opekline, če bi bili policisti izpostavljeni odprtemu ognju. Drugi namen uporabe »črne krinke« pa je zaščita pred morebitnim maščevanjem oseb, s katerimi se srečujejo ob aretacijah in drugih postopkih.

Po Maroku tudi z vlakom

Maroko je ena izmed najlažje dosegljivih arabskih držav, ki jo je razmeroma enostavno prepotovati. Hladnejši meseci so za obisk še posebno primereni, saj se dnevne temperature ob morju povzpnejo tudi čez dvajset stopinj Celzija, v puščavi pa je precej bolj znosno, kot v najhujši poletni pripeki. V tem času so težje dosegljivi le prek štiri tisoč metrov visoki gorski vrhovi. Zato pa je ponekod mogoče celo smučati! Pot v Maroko z vlakom je zelo dolga, čeprav seveda ni nemogoča. Le med Španijo in Afriko je treba vožnjo po tirih zamenjati s plovbo z enim izmed številnih trajektov. Lahko pa se v Maroko podate z letalom, kakor sem tja odpotoval tudi sam.

Ena izmed ugodnejših letalskih povezav je z letoviškim mestom Agadir, ki leži ob atlantski obali. Žal tako daleč na jug ne segajo železniške povezave, čeprav jih že nekaj časa načrtujejo. Tako sem se za začetek spoznal z lokalnimi avtobusi. Povezave so zelo dobre, le napisi so pogosto le v arabščini, tako da brez pomoči domačinov običajno ne gre. Kmalu sem ugotovil, da je vredno odšteti nekaj več

za vožnjo z avtobusi državnega podjetja CTM. Njihovi avtobusi so sodobnejši in hitrejši, saj ne ustavljajo za vsakim vogalom. Običajno so tudi manj zasedeni, sedež pa je mogoče tudi rezervirati. Obenem so sprevodniki bolj poštene in ti za prtljago ne skušajo zaračunati preveč (pet dirmov oziroma manj kot pol evra je čisto dovolj!). V večjih mestih se splača najeti taksi. Včasih tudi za kak celodnevni izlet. A za ceno se je vedno treba dogovoriti vnaprej!

Čarobni Marakeš

Z vlakom sem se prvič srečal v velikem mestu Marakeš. Tu sem spoznal, da so maroške železnice dokaj sodobne, le nekaj let stara postaja v Marakešu pa je zelo lepa in funkcionalna. Šarm starodavne prestolnice vladarskih rodbin se kaže predvsem v starem mestnem jedru, arabsko imenovanem medina. Tu je obdana z visokim in kar šestnajst kilometrov dolgim obzidjem. Za njim je pravo mesto v mestu. S starimi palačami, živahnimi tržnicami, trgovinami in restavracijami, hoteli, ter mošejami. Med slednjimi je najbolj



Novo železniško postajo v Marakešu so odprli leta 2008.



V Casablanci je vedno gneča.

slikovita Koutoubia s 77 metrov visokim minaretom iz sredine 12. stoletja. Žal jo je mogoče občudovati le od zunaj, saj v Maroku v mošeje lahko vstopijo samo muslimani. Nedaleč stran se razprostira eden najbolj slavnih maroških trgov Djemaa El

Fna. Na njem je živahno od zgodnjega jutra do večera, ko se stotnijam trgovcev ter gručam uličnih pevcev in glumačev pridružijo še preproste restavracije pod vedrim nebom. Takrat občutiš bistvo mesta, kakršnega ni nikjer drugje na svetu! In



S tovornimi vlaki do pristanišč prevažajo fosfate.



Ponekod so ohranjene stare puščavske utrdbe.

nad njim so se in se še vedno navdušujejo tako popotniki z nahrbtnikom na ramah, kot najvplivnejši ljudje z vseh koncev sveta. Tu in med okoliškimi ozkimi ulicami, belimi hišami in vsakdanjim vrvežem velikanske tržnice je mogoče okušati čas arabskih zgodb iz Tisoč in ene noči: V temačnem labirintu stojnic, trgovin in delavnice se ponuja na stotine izvornih spominkov, preprog, nakita, oblačil, čevljev, pohištva pa tudi začimb, zdravilnih zelišč, datljev in sadja. Trgovci te skušajo na vsakem koraku zvesti v svojo trgovino, pogosto tudi z zvijačo ali vabilom na čaj. Za oddih si kaže privoščiti katero izmed odličnih jedi, ki se ponujajo dobesedno na vsakem koraku. Med njimi seveda ne sme manjkati značilna enolončnica harira in tradicionalna maroška jed tadžin. Slednjo

pripravljajo v glineni posodi z zvonastim pokrovom, v katero naložijo raznovrstno zelenjavo v kombinaciji z ribo, piščancem ali drugim mesom, vse skupaj bogato začinijo in dolgo pečejo nad žarečim ogljem. Jed zaradi lončenega pokrova ohrani sočnost, obenem pa lahko nad žerjavico tudi ure dolgo čaka na lačnega gosta.

Čari železniških tirov

Že v kolonialnem obdobju, od 1912 do 1930, se je današnji Maroko ponašal z enim največjih sistemov ozkotirne (600 mm, 750 mm in 1000 mm) železnice v Afriki, v dolžini 1700 kilometrov. Leta 1928 so začeli z uvajanjem tirov standardne širine (1435 mm), ki so prevladali. Danes maroške železnice (ONCF) upravljajo enega najsoodobnejših železniških sistemov



Vrvež na glavnem trgu Marakeša.

v Afriki. V tej transportni panogi je zaposlenih okrog 7800 ljudi. Na leto po tirih prepeljejo več kot 30 milijonov potnikov in 35 milijonov ton tovora. Danes upravljajo 1907 kilometrov prog, od katerih je nekaj več kot polovica elektrificiranih. Najbolj prometna linija poteka od pristaniškega mesta Tanger na severu preko prestolnice Rabat in velikega mesta Casablanca do Marakeša. Casablanca pa druga veja povezuje z vzhodom. Vlaki vozijo prek mesta Fes do Oujude, pred poldrugim desetletjem pa so vozili še naprej, v Alžirijo. Po tirih vozijo sodobni vlaki z udobnimi kupeji prvega in drugega razreda. Na najdaljših povezavah - okrog petsto kilometrov - pa je mogoče potovati tudi s spalnikom. Cene so dokaj ugodne, saj je treba za najdaljšo pot odšteti približno trideset evrov. Za daljša potova

vanja je vredno odšteti nekaj več za prvi razred, kar omogoča tudi rezervacijo sedeža. Pri nakupu vozovnice pomaga, če znate vsaj nekaj besed francosko, še bolje pa seveda arabsko. Domačini so večinoma prijazni in med vožnjo se radi zapletejo v pogovor. Še več, skoraj vedno bodo z vami delili tudi hrano in pijačo, ki jo prinesejo s sabo. Sicer pa jo je mogoče kupiti tudi na vlaku. Pri vožnji s počasnejšimi navadnimi vlaki pa tudi na postajah, saj tam prodajalci hrano ponujajo kar skozi odprta okna vagonov.

Maroške železnice namepravajo v naslednjih desetletjih zgraditi še več prog proti jugu, do Marakeša pa načrtujejo vlake, ki bi vozili s hitrostjo do 350 kilometrov na uro. Poleg tega načrtujejo tudi predor pod Gibraltarsko ožino, ki bi Afriko še bolj tesno povezal z Evropo.



Tudi s kamelo se daleč pride.



Ob obali vabi več privlačnih mest.

Modalohr

Železniški prevozi po Evropi sestavljajo le manjšinski delež vsega kopenskega prometa. V tem deležu običajno prevladuje transport razsutega tovara, ki ga je zelo zahtevno drugače prevažati. Cestni prevozniki sestavljajo največji delež in navadno prevažajo pošiljke, ki so enake velikostim in obremenitvam železniškega vagona. Kljub temu pa je tam, kjer so železnice tekmovalce z cesto, železnica navadno izgubila. Za dosti bolj uspešno se je pokazalo sodelovanje s cestnimi prevozniki, pri čemer se pri železniškem prevozu na daljšo razdaljo prihrani precej stroškov. Časi, ko so pripeljali blago na železniško postajo, ga z železnico dostavili na končni cilj in naredili enako v smeri nazaj, so minili. Splošno prepričanje je namreč, da je prihodnost v intermodalnem transportu.

Preizkušen je bil že vsak možen način prevažanja naloženega tovornjaka in večina iz različnih razlogov ni bila uspešna. Običajno so se težave pojavile zaradi nosilnosti oziroma razmerja med težo praznega vozila in samega blaga ali pa je bila zaradi omejitev železniške infrastrukture preveč omejena količina blaga, ki ga lahko naložijo na tovornjak.

Prevozniki polprikolic in tovornjakov

V Švici kontejnerje in polprikolice, ki jih na železniške vagone nalagajo z vertikalnimi dvigali, že več let zelo uspešno prevažajo podjetje Hupac. Celotne tovornjake – pri čemer vozniki potujejo v spremnem vagonu – prek Švice prevažajo podjetje RALpin. Uporabljajo vagone z zelo nizkim podvozjem, prevoz pa imajo omejen na tovornjake, nižje od štirih metrov, in še to le na določenih progah. Kljub temu pa se tovrstni prevoz ne

povečuje tako občutno, da bi lahko zmanjšali število tovornjakov, ki jih je na švicarskih cestah čedalje več.

Na trg je pred kratkim vstopil inovativen nov igralec. Modalohr se je na podlagi dejstva, da po Evropi potuje le pet odstotkov polprikolic, prilagojenih temu, da jih z žerjavom dvignejo in spustijo na vagon, usmerilo na prevoz preostalih. Podjetje prav tako ne predvideva prevoza vlečnih vozil skupaj s prikolicami, to pa ustreza trgu, saj so vlečna vozila pri prevozu najdražji del.

Modalohr

Modalohr je del zasebne francoske družbe Lohr Industries s sedežem v bližini Strasbourga. Začetki družbe, ki je danes mednarodno podjetje s tovarnami v ZDA, Mehiki, na Kitajskem in v Turčiji, segajo v leto 1963. Glavna dejavnost podjetja je izdelava avtomobilskih prikolic za prevoz avtomobilov, kombijev in manjših tovornjakov. Poleg tega Lohr proizvaja tudi specializirana vojaška vozila in trolejbusse. Razvoj na področju intermodalnih vagonov je bil zato smiselno načrtovana usmeritev njihovega strokovnega znanja in izkušenj pri izdelavi težkih tovornih prikolic. Modalohrove vagone so prvič uporabili novembra 2003, ko je začel skozi predor Fréjus voziti vlak med Aitonom v Franciji in Orbassanom v Italiji. Zaradi omejenega nakladalnega profila so lahko prevažali le prikolice s cisternami, kar še danes uspešno nadaljujejo. Razdalja med krajema je le 175 kilometrov, kar dokazuje, da je lahko v določenih okoliščinah železnica uspešna tudi na kratkih razdaljah. Marca 2007 je temu sledila še tisoč kilometrov dolga povezava med Bettembourgom v Luksemburgu in Perpignonom

na francoski meji s Španijo. Ti vlaki so 80-odstotno napolnjeni, na dan vozijo štirje vlakovni pari z bruto težo 2400 ton na vlak.

Lohr omenjene storitve upravlja v skupnem podjetju Lorry Rail, v sodelovanju z Luksemburškimi in Francoskimi železnicami. Uspeh podjetja in njegovih storitev dokazuje, da koncept parov zgibnih vagonov s konvencionalnim podstavnim vozičkom in vsemi energetskimi sistemi, ki so potrebni, da se na terminalih nakladalna ploščad vagonov obrne tako, da je mogoče naložiti prikolico, ne da bi jo bilo treba dvigniti, deluje prepričljivo v vseh razmerah.

Kljub dokazanemu uspehu, dobičkonosnosti in privlačnosti sistema za cestne prevoznike ter koristim za okolje se uporaba širi počasi. Sistem, ki ga je razvil Modalohr, ne zahteva prilagoditve prikolic, mogoče ga je uporabljati tako pri običajnih intermodalnih skladiščih z verti-



kalnim dvigalom združljivih prikolic, kot tudi kot nizkocenovno rešitev za manjša skladišča. Sistem se lahko uporablja po vsej Evropi, na primer tudi pri prevozu skozi Rokavski predor proti Londonu.

Prevozi čez Švico

Modalohr načrtuje prevoze iz Nemčije v Italijo prek Švice. Da bi omenjene storitve lahko dodatno razvili, so s Francoskimi





železnicami ustanovili podjetje Via Transhelvetica. Najnovejša različica vagona Modalohr ima nižje podvozje kot kateri koli drug vagon. Tako lahko prevažajo polprikolice, ki so visoke do štiri metre – takšnih je približno 95 odstotkov vseh prikolic v Evropi - na progah, kjer jih prej ni bilo mogoče prevažati.

S to različico vagonov lahko prevažajo prikolice omenjenih dimenzij skozi švicarski predor Gotthard, ne da bi bilo treba kakor koli prilagajati nakladalni profil ali infrastrukturo. Modalohr ugotavlja, da bi bilo mogoče skozi Gotthard prepeljati šest parov vlakov na dan. Štirje pari vlakov bi vozili na razdalji 400

kilometrov med mestom Lahr do skladišča južno od mesta Chiasso v Italiji, dva para vlakov na dan pa na 840 kilometrov dolgi progi med nemškim Rhurom in Chiassom v Italiji. Vsak vlak bi lahko prevažal 42 polprikolic, kar pomeni približno sto tisoč prepeljanih prikolic na leto.

Ko bodo, predvidoma leta 2016, odprli bazni predor Gotthard, bi lahko podjetje vlake še vsaj za enkrat podaljšalo. Kljub temu, da Modalohr poudarja, da nikakor ne konkurirajo švicarskim železnicam, Hupacu ali RAlpinu, je dejstvo, da si prizadevajo pridobiti tržni delež za polprikolice, ki jih drugi ne

prevažajo in jih s svojo opremo tudi ne morejo prevažati. V nasprotju s predorom Lötschberg, kjer nakladalni profil omogoča prevoz štiri metre visokih vozil na prikolicah RoLa, lahko skozi predor Gotthard prevažajo le 3,8 metra visoke prikolice, kar močno omejuje možnosti prevoza. Modalohr pa je razvil vagon, s katerimi lahko že zdaj ponudi prevoze štirimetrskih prikolic.

Švicarska vlada se je zavežala, da bo porabila 940 milijonov švicarskih frankov za razširitev predorov, tako da bodo sčasoma lahko štiri metre visoka vozila prevozila celotno pot. Švicarska zakonodaja, ki ureja varovanje alpskega okolja, predvideva, da bodo s tem preusmerili približno šeststo tisoč cestnih vozil na železnico.

Ob tem se pojavlja vprašanje, ali bo investicija v povečevanje profilov predorov sploh potrebna, glede na to, da je z Modalohrovo tehnologijo že zdaj mogoče prepeljati polprikolice do višine štirih metrov.

Vendar je za doseg spremembe v modalni porazdelitvi prometa, ki vsako leto prečka Alpe, treba uporabiti vse metode, ki so na razpolago, zato bodo Švicarji najverjetneje vseeno nadaljevali povečevanje profilov predorov.

Viia Transhelvetica

Da bi podjetje Viia Transhelvetica dokazalo, da lahko brez težav prevažajo polprikolice skozi predor Gotthard, so konec oktobra skozen prepeljali testni vlak. Vlak s štirimi vagoni in eno štiri metre visoko prikolicco je naredil dve povratni potovanji iz Arth Goldaua skozi predor Gotthard v Airolo in nazaj. S prevozom ni bilo težav. Ugotovili so le, da potrebujejo vagoni nekaj manjših prilagoditev

za izpolnitev švicarskih norm, zato bodo nadaljnja testiranja opravili spomladi leta 2013.

Viia Transhelvetica navaja, da ne potrebujejo subvencije za učinkovito upravljanje svojih vlakov, vendar pa podjetje išče finančno pomoč pri treh terminalih, ki jo ocenjujejo na okrog šestdeset milijonov evrov. Terminali namreč potrebujejo na obeh straneh tira široke asfaltne površine, ki omogočajo, da tovornjaki zapeljejo prek vagonov in odložijo prikolice in jih nato zopet pripnejo. Podoben sistem so pred leti uporabljali v Veliki Britaniji, vendar pa ni bil uspešen, ker je bila zaradi železniške infrastrukture precej omejena višina prikolic, ki bi jih lahko tako prepeljali. Poleg tega so potrebovale prikolice zahtevne prilagoditve, da so jih sploh lahko namestili na železniške vagon. Sistem, ki ga je razvil Modalohr, pa prevažna s preprostimi, robustnimi vagoni, ki ne zahtevajo prilagoditev cestnih vozil.

Morda je edino, kar lahko pomeni težave za železnico, to, da EU trenutno eksperimentira s prevozi z daljšimi prikolicami. Če bo daljšim prikolicam dovoljena vožnja po cestah, bodo te predolge za železniške vagon, s čimer bo cestni promet pridobil še eno prednost. Današnje prepeljano blago je na splošno lažje kot kdaj koli prej. Prepelje se veliko več hrane, oblek in potrošnega blaga, zato – zaradi dodatnega prostora na prikolicah – vozila ne bodo dosti težja, temveč bo z daljšimi prikolicami le več prostora in bo bolj izkoriščen dodatni prostor.

Čas bo pokazal, ali lahko tudi železnica na podoben način poveča svojo učinkovitost. Uporaba sistema, ki ga je razvil podjetje Modalohr, pa je zagotovo eden od načinov, da železnica privabi več prometa s cest in si poveča uspešnost.



Kazahstan**Druga mednarodna železniška povezava Kazahstana s Kitajsko**

Dvaindvajsetega decembra so uradno odprli drugo mednarodno železniško povezavo med Kazahstanom in Kitajsko. Z odprtjem še drugega mejnega prehoda se bo povečal železniški promet med Kitajsko in osrednjo Azijo ter posledično tudi z Evropo. Prek novo odprtega mejnega prehoda Korgas pričakujejo pretok okrog 15 milijonov ton blaga na leto, z dolgoročnim ciljem 30 milijonov ton. Za primerjavo lahko povemo, da prek drugega mejnega železniškega prehoda med državama že zdaj prepeljejo dobrih 15 milijonov ton blaga, od tega slabih 10 milijonov ton iz Evrope v Kitajsko in okrog 5 milijonov ton v obratno smer.

Vir: Railway Gazette

Rusija**V Moskvi 120 novih tramvajev**

Za javni železniški promet v ruski prestolnici bo konzorcij podjetij Uralvagonzavod in Bombardier Transportation zagotovil 120 novih tramvajev. S tem bodo javni mestni promet precej posodobili. Naročniki so naročili od 25 do 30 metrov dolga vozila, s prostom za do 255 potnikov, ki dosežejo najvišjo hitrost 75 kilometrov na uro. Prva serija prototipov tramvajev bo izdelana in preizkušena v prvi četrtini leta 2014, sedemdeset tramvajev bodo v Moskvo dostavili do konca leta 2014, preostalih petdeset pa še leto pozneje.

Vir: Railway Gazette

Mednarodna železniška zveza (UIC)**Vladimir Yakunin je novi vodilni UIC**

Predsednik Ruskih železnic je bil na 81. skupščini Mednarodne železniške zveze, z vsemi glasovi za, izvoljen za novega predsednika Mednarodne železniške zveze. Za zaupanje in podporo pri nominaciji za to pomembno funkcijo se je Yakunin zahvalil prejšnjim vodilnim UIC in poudaril, da smo priča železniški renesansi, ki je močno povezana z zavedanjem, da je železnica zelo učinkovita in nosi v sebi velik potencial.

Vir: IRJ

Rusija**Lastovka pridobila vse potrebne certifikate v Rusiji**

Siemensovi vlaki Desiro RUS, Lastovke, o katerih smo podrobneje pisali v prejšnji reviji, so po več mesecih testiranj pridobili potrebne certifikate za prevoze v ruskem železniškem prometu. Preizkušanja vlakov in njihovih komponent so se začela že julija letos in se končala sredi novembra. Prvi korak je bila certifikacija okrog šestdesetih posameznih delov vlaka, med drugim klimatskih naprav, koles in podstavnih vozičkov, nato pa so vlake preizkušali tudi kot celoto, kjer so se osredotočili predvsem na zaščito pred iztirnjenji in zaviranjem. Vlaki in vse njihove komponente so morali brezhibno delovati tudi pri temperaturah do -40 stopinj Celzija.

Slednje preizkuse, ki so trajali dobrih deset tednov, so opravljali v klimatskem vetrovnem predoru na Dunaju, v katerem lahko ume-tno ustvarijo ekstremne klimatske razmere.

Vir: European Railway Review

Irak**Nakup desetih dizelskih motornikov**

Sredi decembra je iraška vlada podpisala dogovor o nakupu desetih dizelskih motornikov kitajskega podjetja Dongfang Electric Corp. Prvi dve garnituri bo podjetje v Irak dostavilo leta 2013. Gre za sodobne motornike, ki lahko dosežejo hitrosti do 160 kilometrov na uro. Iraške železnice so za vlake, katerih pogodba je ocenjena na 115 milijonov dolarjev, plačale že deset odstotkov, preostali znesek pa ob prejemu vsakega vlaka.

Vir: Railway Gazette

Hrvaška**Obnovitvena dela na progi Knin–Zadar**

V začetku decembra so se začela obnovitvena dela na progi Knin–Zadar. Na tem odseku želijo južni sosedje povečati potovalno hitrost s petdeset na osemdeset kilometrov na uro. Hrvaške železnice predvidevajo, da bodo dela trajala dve do tri leta, odvisno od vremenskih razmer. Z obnovo se bo bistveno povečala prepustnost proge.

Vir: Hrvaške železnice

Bolgarija**Sedem potencialnih kupcev za tovarni del Bolgarskih železnic**

Bolgarska agencija, ki bdi nad procesi privatizacije Bolgarskih železnic, je konec decembra sporočila, da se za nakup tovarnega dela podjetja zanima sedem kupcev. Pet kupcev je iz Bolgarije, eden je podjetje BRC, Bolgarska železniška družba, ki je v romunski lasti, sedma družba, ki se poteguje za nakup, pa naj bi bile Ruske železnice.

Privatizacijski proces, ki se je začel novembra, je že drugi poskus prodaje največjega železniškega tovarnega prevoznika v Bolgariji, ki je leta 2010 prepeljal 11,57 milijona ton blaga.

Vir: IRJ

Španija**Načrti za podaljšanje proge od Barcelone do Valencije**

Španski minister za javna dela in transport je predstavil načrte za podaljšanje proge standardne tirne širine od Barcelone do Valencije. Gre za slikovito progo med pomembnima pristaniščema, ki poteka ob Sredozemskem morju. Po 1,4 milijarde evrov vrednem projektu bodo obstoječo progo med mestoma nadgradili v progo z dvojno tirno širino in na nekaterih mestih v progo z izključno standardno tirno širino.

Vir: IRJ

Mariborski »lokosi« slavili 60. rojstni dan

Kegljaški klub Lokomotiva Maribor, ustanovljen 24. septembra 1952, je zadnji dan novembra tudi uradno proslavil 60-letnico svojega delovanja. Na sklepni prireditvi v Prometni šoli Maribor se je zbralo 160 od skupno 240 članov in članic enega najstarejših in najštevilčnejših kegljaških klubov v Sloveniji, ki ga zadnjih sedem let vodi predsednik Zmago Majer. Med uglednimi gosti na slovesni proslavi sta

bila tudi predsednik Kegljaške zveze Slovenije Milan Kurelič in članica predsedstva krovne organizacije Ema Zajc, ki sta podelila posebna bronasta priznanja deveterici članov organizacijskega odbora. Ta je pod taktirko predsednika Avgusta Volška v jubilejnem letu priredil šest odmevnih tekmovanj, tudi mednarodnega značaja, ter na 52 straneh izdal zbornik z zapisom izjemno bogate klubske zgodovine.

Na prireditvi so podeljevali pokale in medalje najuspešnejšim udeležencem tekmovanj, »lokosi« pa so jo veselo sklenili z družabnim srečanjem s srečlovom in plesom ob zvokih ansambla Play Band. Poleg predsednika kluba, ki je imel govor ob odprtju slovesnosti, sta navzoče pozdravila in jih nagovorila še predsednik Športne zveze Maribor Alojz Križman in predsednik Območne tekmovalne skupnosti Maribor Vili Jurančič.

Zlato jubilejno priznanje je prejel 82-letni član kluba Dušan Poljšak, srebrno Peter Rakovič, Franc Ilešič, Anton Brumen in Borut Planinšič, bronasto pa Avgust Volšek, Zmago Majer, Andrej Rodinger in kegljaški krožek ASS Thomas. Klub se je s podelitvijo posebnih zahval oddolžil tudi donatorjema, Slovenskim železnicam in podjetju Kovis.

Borut Planinšič



Prejemniki bronastih priznanj ob 60. obletnici KK Lokomotiva, z leve: predsednik OO Avgust Volšek, predsednik kluba Zmago Majer, Andrej Rodinger in Jože Drevenšek, predstavnik krožka ASS Thomas



Fotografija s podelitve prehodnega pokala zmagovalcem memoriala Vinka Mandla. Pokal predstavniku krožka Avto Hoče, Janku Viltušniku, izročila Mara Mandl, vdova lani preminule legende kluba, Vinka Mandla.

Smučarski tečaj za otroke železničarjev 2013

Na Slovenskih železnicah nadaljujemo večletno tradicijo organiziranja smučarskih tečajev za otroke železničarjev v Kranjski Gori. Smučarski tečaj bo organiziran v dveh terminih med zimskimi šolskimi počitnicami, in sicer:

od 16. do 23. februarja 2013
(vzhodna Slovenija)

od 23. februarja do 2. marca 2013
(zahodna Slovenija)

Cena tečaja je **285 EUR**, vanjo pa so všteti: bivanje otrok in učiteljev smučanja v Železničarskem domu (polni penzion), smučarske vozovnice za otroke in učitelje smučanja, vstopnina za bazen v hotelu Larix, morebitni najem drsalk in drsališča ter turistična taksa. Cena je okvirna in se lahko tudi zniža, odvisna je od števila prijav. Znesek se v celoti poravnava ob prihodu v Železničarski dom v Kranjski Gori.

Pri prijavi imajo prednost otroci zaposlenih v skupini SŽ. Če bodo na voljo še prosta mesta, pa bomo z veseljem sprejeli tudi otroke »neželezničarjev«.

Prijave sprejemamo do petka, 11. januarja 2013.

Prijavnice pošljite:

- po pošti: **Slovenske železnice, d.o.o., Področje za organizacijsko-pravne zadeve in kadre, Kolodvorska 11, Ljubljana;**
- po faksu: **(01) 29 14 807;**
- po e-pošti: **igor.smid@slo-zeleznice.si**

Razpis in prijavnica sta objavljena v vašem tajništvu in v intranetu.

Dodatne informacije:

Igor ŠMID, tel. **01/29 14 391**.

Smučarski pozdrav!

Igor Šmid



ŠAH

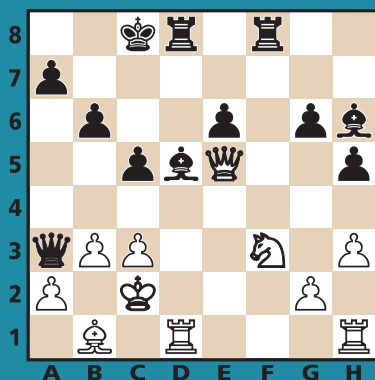
Ureja: Zvonko Mesojedec

Primer 53

Kralj belega je res malce nerodno stisnjen na točki c2, toda kljub temu se zdi, da imajo njegove figure funkcijo zadostnega štita za preprečitev vseh napadov.

Črni z uvodno potezo nadaljevanja nakaže, da bo zanesljivo kaznoval slab položaj kralja.

Bulah : Petrov
(Moskva 1951)



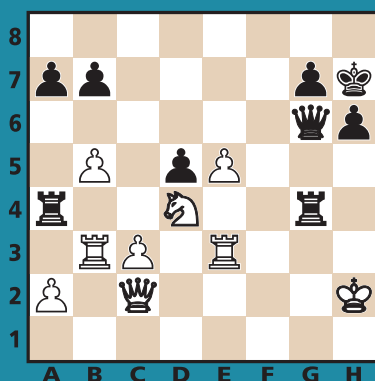
Rešitev:

1...Txf3 2. gxf3 Lxb3+ 3. axb3 Dc1+ 4. Txc1 Td2#

Primer 54

Beli grozi, da z menjavo dame, zaradi velike materialne prednosti, v končnici odloči partijo v svojo korist. Vendar prvo potezo nadaljevanja ima beli.

Sanžin : Sergeev
(Ulan – Ude, 1947)



Rešitev:

1...Txa2 2. Dxa2 [2. Tb2 Txb2 3. Dxb2 Dh5+ 4. Th3 Dxe5+ 5. Kh1 De1+ 6. Kh2 Dg1#] 2...Dh5+ 3. Th3 Dxe5+ 4. Kh1 [4. Tg3 Dxc3+ 5. Kh1 Dg1#] 4...De1+ 5. Kh2 Dg1#

Rekordni zadnji letošnji turnir

Sobota, 1. decembra, se bo v zgodovino šahovskega cikla Slovenskih železnic zapisala po desetem Šahovskem turnirju, na katerem je bila presežena »magična« meja stotih udeležencev. Za ta »dosežek« je bilo treba čakati šest let oziroma 60 turnirjev. Zadnjega turnirja cikla, na katerem se je odločalo o skupnem zmagovalcu, so se udeležili natanko sto trije igralci. Med njimi sta bila oba kandidata za skupnega zmagovalca, do zadnjega turnirja vodilni mojstrski kandidat Boštjan Jeran in mednarodni mojster Leon Mazi. Za Mazija je bil, kot je dejal za Val 202, to popravni izpit, ker je enega izmed sedmih predhodnih turnirjev odigral katastrofalno slabo. Prišel je izboljšat rezultat, saj za končno uvrstitev šteje največ sedem najboljših rezultatov. To mu je tudi uspelo. Zbral je sedem točk, toliko kot Jeran, z njim pa je v petem kolu tudi remiziral. Zaradi boljšega dodatnega kriterija Bucholza je zasedel četrto mesto, dve mesti bolje kot Jeran, kar je zadostovalo za ubranitev naslova in za že peto skupno zmago. V senici dvoboja je na svojem prvem letošnjem nastopu prvo mesto osvojil Fide mojster Rok Hrčica, hkrati pa ostal neporažen. Po sedmih zaporednih zmagah je v osmem kolu v burni partiji, v kateri so odločale sekunde, izpustil zmago in odigral remi



Od leve proti desni Boštjan Jeran, Leon Mazi, Dušan Čepon

proti prav tako neporaženemu Fide mojstru Marjanu Črepanu. V zadnjem kolu pa je odigral še en »velemojstrski« remi proti drugouvrščenemu mojstrskemu kandidatu Dušanu Čeponu. Fenomenalno uvrstitev je dosegel trinajstletni Anže Žnidarič, ki je zbral enako število točk kot skupna zmagovalca in zasedel odlično peto mesto. Ciklus Slovenskih železnic že drugo leto velja kot tekmovanje za najboljšega šahista Ljubljane. Ta laskavi naslov je osvojil mojstrski kandidat Igor Babnik. Drugo oziroma tretje mesto sta osvojila mojstrski kandidat Marjan Butala in Matjaž Kodela. Najboljši železnikar na zadnjem turnirju je bil s 5,5 osvojenimi točkami na tridesetem mestu Nenad Djekanovič. V skupni razvrstitvi

pa je najboljši železnikar postal Milorad Šljivič, ki je zasedel 27. mesto. Več o šahovskem ciklu, ki se ga je udeležilo rekordno število igralcev, kar 170, lahko preberete na www.sah-zeleznicar.com.

Vrstni red 10. turnirja: 1. Rok Hrčica, 8 točk, 2. Dušan Čepom, 3. Marjan Črepan, oba 7,5 točke, 4. Leon Mazi, 5. Anže Žnidarič, 6. Boštjan Jeran, vsi 7 točk, 7. Matej Keršič, 8. Blaž Debevec, 9. Bernard Perič, 10. Zlatko Jeraj, vsi 6,5 točke.

Končni vrstni red: 1. Leon Mazi, 684 točk, 2. Boštjan Jeran, 674, 3. Dušan Čepon, 672, 4. Marjan Črepan, 666, 5. Matej Keršič, 625, 6. Primož Petek, 619, 7. Igor Babnik, 611, 8. Gregor Goršek, 604, 9. Zlatko Jeraj, 589, 10. Boris Skok, 584.



Skupinska fotografija šahistov med turnirjem v Stekleni dvorani



ABOŠ 25&50

Dijaki in študentje!

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

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

Ponujamo vam

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

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



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



V Avstriji so v preteklih letih izdali celo serijo spominskih srebrnikov, posvečenih obletnicam posameznih železnic. Leta 2007 so ob 150-letnici dokončanja proge Dunaj – Ljubljana – Trst izdali ta srebrnik v počastitev Južne (takrat še državne) železnice. Na prednji strani je upodobljena lokomotiva Steinbrück, v prevodu Zidani Most, ki je bila izdelana leta 1848 in je najstarejša ohranjena lokomotiva s te proge. Sodi v prvo generacijo lokomotiv, ki so vozile na Slovenskem. Hranijo jo na častnem mestu v Dunajskem tehniškem muzeju. Na zadnji strani kovanca pa je upodobljena lokomotiva serije 17c Južne železnice, prvi čistokrtni tip za brzovlake na Slovenskem. V železniškem muzeju hranimo njeno sestro z zaporedno številko 406.