

«Za delo na Slovenskih železnica je značilno posebno izrazoslovje. Tako denimo ni vseeno, ali mesto, kjer vstopimo ali izstopimo z vlaka, poimenujemo z besedo postaja ali postajališče, ker »postaja je prometno mesto z najmanj eno kretnico«, postajališče pa »mesto na progi, namenjeno za vstopanje in izstopanje potnikov.«»

Vozi me vlak ...

Kraj rojstva: nekje na tirih!?

Mateja Kotnik besedilo in fotografije

»Gospo in gospodje! Slovenske železnice vas pozdravljajo na vlaku Intercity Slovenija. Naš vlak bo imel postanke na Pragerskem, v Celju, Zidanem Mostu in v Ljubljani. Vabimo vas, da obiščete bistro ali naročite prigrizke in napitke pri gostinskem delavcu, ki vas bo obiskal med vožnjo. Vse druge informacije dobite pri vodji vlaka,« se je natančno ob 5.40 iz zvočnikov oglasil ženski glas in v naslednjem hipu se je vlak s približno sto potniki premaknil po železni cesti proti Pragerskemu, odseku, na katerem doseže največjo hitrost – 160 kilometrov na uro!

Kdo pa je vodja vlaka?« vprašam sopotnico in stegnem vrat, da bi pogled segel čez udobne usnjene sedeže. »Ona! Ona je vodja vlaka,« pove Jolanda Gosak in s prstom pokaže na Štefko. Pristopila je visoka, kratko postrižena in modro-oka Štajerka iz Maribora. Štefka Žnider je že skoraj četrto stoletja pri železnici. Sprva je bila transportna komercialistka v Mariboru. Potem je postala tehnološki presežek. Ponudili so ji, da gre na cesto ali na vlak. »Izbrala sem vlak in sploh mi ni žal. Uživam. Vsak delovni dan je drugačen. Spoznavam zanimive ljudi ...« pripoveduje.

»Zbudi me, ko bomo v Ljubljani,« ji naroči eden od potnikov, ki jih Štefka že dobro pozna. »Točno vem, kdo na vlaku navadno spi, kdo rad med vožnjo prebira časopis, kdo dela za službo,« našteva sogovornica v uniformi, v kateri spominja na stewardeso. Pa saj je tale intercity skoraj res kot kakšno letalo. Še nagiba se zdaj levo, zdaj desno. »Oprostite, imam zelo nenavadno prošnjo,« se je oglasila potnica za šankom zelo majhnega, a dobro založenega gostinskega lokala. »Mislim, da bom bruhala. Lahko dobim vrečko? Ničesar nimam pri sebi,« je razlagala, medtem ko se je natakar za pultom, Milko Blagojevič, že sklanjal in iskal kaj primerne. »Žal, nič drugega



Vsi vlaki niso hitri, moderni in udobni – »Če bi bili, bi bilo na tirih več potnikov,« so prepričani tisti, ki imajo srečo, da lahko službeni in železniški urnik uskladijo tako, da potujejo z najsodobnejšimi.

nimam,« ji je rekel in ji pred nos pomolil 45-litrsko vrečo za smeti. »Joj, tako velike pa ne potrebujem. Saj ne bom toliko izbruhal,« je v zadregi pripomnila potnica, Štefka pa jo je že objela okoli ramen in ji pomagala z napotki, kako naj ravna, da ji bo kmalu bolje. »To ni še nič! Nekoč je neka ženska na vlaku skoraj rodila. Dobila je popadke. In to zelo močne. Poklicala je moža, da jo je prišel čakati na prvo naslednjo postajo. Si predstavljate, da bi rodila na vlaku? Le kaj bi potem navedli za kraj rojstva? Bi pisalo: rojen na tirih, med Zidanim Mostom in Litijo?

Najprej se je z vlakci le igral

V Celje je vlak prispel točno. Vkrcala se je nova skupina potnikov in ob 6.33 je odbrzel dalje. Strojvodja Evgenij Steinbaher premakne ročici za plin. Med pogovorom v kabini, kamor sme stopiti potnikova noga le s posebnim dovoljenjem, ves čas gleda na progo. »Pa morate? Saj je vendar samo ena pot!« izstrelim nepoučeno. Od kod pa bi tudi kaj vedela. Do prvih tirov, po katerih morda le dvakrat na dan pripelje kakšen starejši vlak, imam skoraj pol ure vožnje z avtomobilom. »Mo-

ram. Opazujem, kaj se dogaja na progi in ob njej,« pojasni Evgenij, očitno vaje takšnih in podobnih vprašanj. Osemnajst let že opravlja to službo. Želel si jo je že kot otrok. »Vedno sem se igral z vlakci in govoril, da bom nekoč strojvodja.« Vlak št. 11 pa medtem pospešuje. Na 140 kilometrov na uro. Hitreje tod ne sme. In kako ve, koliko lahko kje pelje? »Vse je zapisano v vozno redni knjižnici ter na oznakah ob cesti,« je rekel Evgenij in počasi zaviral. Kakšna zavora! Velika ročka medenastaste barve, ki je strojvodji dosegljiva z levico. Skozi sprednje okno

pa ... Kakšen pogled! Zunaj se dani. Kaj pa, ko je tema ali gosta megla? »Progo poznam kot lasten žep,« klepet konča Evgenij.

Milenko Blagojevič je v prvem razredu že postregel kavico. Privoščimo si jo s potniki, ki se z vlakom vsak dan vozijo v službo. Nasproti mene uživa ob prvi jutranji kavi televizijski voditelj Janko Šopar, velik poznavalec železnic: zato, ker se je kot otrok igral z vlakci, zato, ker se z njimi vozi že 35 let, in zato, ker je železnico še v starih časih spremljal kot novinar. Na vlaku je doži-



Prometnik Franc Močnik pred vlakom Intercity Slovenija – Vlaki ICS vozijo na relaciji Ljubljana–Maribor–Ljubljana, poleti pa ob sobotah, nedeljah in praznikih tudi na relaciji Maribor–Ljubljana–Koper in nazaj.



Vodja vlaka Štefka Žnider – Namesto na cesto je šla raje na vlak.



Evgenij Steinbaher – Strojvodja



Janko Šopar – Redni potnik na progi med Celjem in Ljubljano.

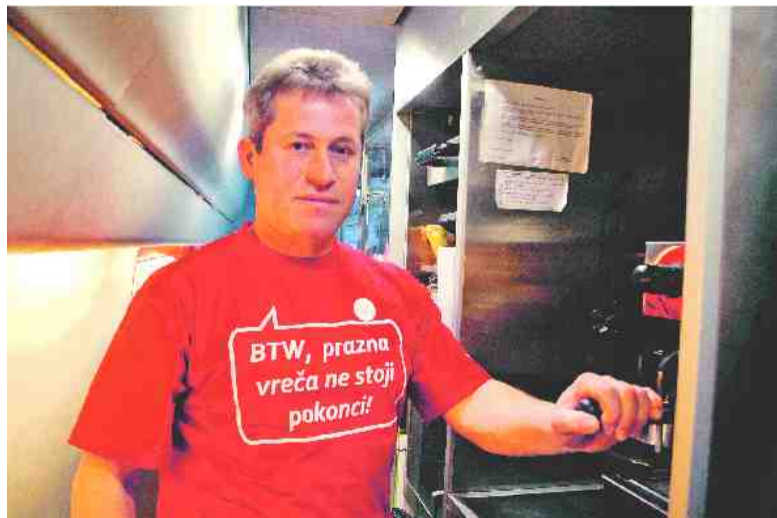
vel že marsikaj: »Predvsem na povratkih iz Ljubljane, še posebno če se je dan končal s kozarčkom preveč po službi. Zgodilo se je, da sem sedel na napačen vlak. Ali pa sem sedel na pravega, a na njem zaspal. Nekoč sem se zjutraj zbudil na Pragerskem in se od tam s prvim vlakom vrnil naravnost v Ljubljano. Tudi v vagonu, ki ni nikamor odpeljal, sem že sedel in čakal.« pripoveduje Janko Šopar, prepričan, da bi se moralo z vlakom voziti več ljudi, tudi politikov, ki bi morali biti za zgled.

Udoben, točen, varen

Celjska poslanka **Andreja Rihter** je med redkimi politikami, ki se v službo vozijo z vlakom: »Na železniški promet me vežejo zelo lepi spomini. Nanj vselej gledam s kančkom nostalgije. Kot svoje redno prevozno sredstvo sem ga uporabljala že kot študentka, pa tudi moja mama je bila tam zaposlena 36 let. Od tedaj se je veliko spremenilo. Še kako rada

bi se danes popeljala skozi tunele do Mislinje, na počitnice. Varne tire je tam nadomestila smrtonosna cesta. Četudi se v javnosti ustvarja vtis, da je železniški promet zgolj nostalgичen moment neke preteklosti, sama menim ravno nasprotno. Vlak še vedno zelo pogosto uporabljam za svoje poti na delo v Ljubljano. Je udoben in točen, zaposleni na njem pa prijazni. Pot je prijetna, ob pogovorih o aktualnih tematikah s prijatelji iz Celja. Počutim se varno, pomirjeno. Železniški promet je morda res lep spomin na pretekla dni, a je hkrati izjemna razvojna ekološka priložnost za Slovenijo.«

»Vse vlade do zdaj so železnico pustile životariti. Najbolj pomembno je bilo, da gradimo avtoceste. Slovenske železnice se sicer trudijo, a ... Proge so zastarele, premalo je vlakov, kot je ta, na katerem sedimo. Modernih, hitrih, udobnih ...« je kritičen Janko Šopar.



Kavica na vlaku? – Na Intercityju Slovenija vam bo z njo postregel Milko Blagojevič.

Odmev

240 knjig za podružnično OŠ v Javorju

Učenci in učiteljice podružnične osnovne šole v Javorju se zahvaljujejo vsem, ki ste jim po objavi reportaže z naslovom S kozo in dvema knjižnima policama 1150 metrov nad morjem podarili knjige. »Najlepša hvala RTV Slovenija iz Ljubljane, Interdiskontu z Raven na Koroškem, Matildi in Alojziju Lebu iz Mengša, Dominiku Dreglu iz Ljubljane, Rudiju Pesicu iz Portoroža ter novinarkam Nedela iz Ljubljane. Otroci so z velikim veseljem odpirali vaše pakete in listali po knjigah, ki so obogatile šolsko knjižnico,« je sporočila vodja najvišje ležeče osnovne šole v Sloveniji Polona Libnik. **M. K.**



Na železniški postaji v Celju – Od štirih zjutraj je potnikom prodajala vozovnice Lidija Stupan (na fotografiji), pomagal ji je sodelavec Jože Wagner.

Na vlak le za deset minut

Nekateri potujejo z vlakom zelo daleč, drugi le kratko pot. So potniki, ki sedejo nanj le za deset minut. Pa se jim vseeno izplača. **Matej Praprotnik**, radijski voditelj na Valu 202: »Uživam, ko se iz Črnuč v središče Ljubljane pripeljem v desetih ali enajstih minutah. Avtobus odpade, ker traja vožnja v eno ali drugo smer vsaj trikrat dlje. Zares pa bom zadovoljen, ko bo vlak postal neločljiv del mestnega prometa, ko ga bo uporabljalo več Črnučanov in potnikov iz drugih predmestij. Če Slovenske železnice nimajo denarja ali idej za oglaševanje, jih bom oglaševal sam. Preprosto zato, ker verjamem v javni promet in poznam njegove prednosti. Ironija je, da se na vlak v Črnučah nekateri jezijo, vsaj zjutraj, ko zapornice ustavljajo cestni promet. Stavim tudi, da bodo

prej zgradili Emoniko kot omogočili plačevanje primestnih vlakov z urbano. Razen seveda, če župan ne obljubi drugače.«

»Jevnica!« zavpijem v kabini vlaka. Slovenske železnice so tam zaradi varčevalnih ukrepov v začetku tega meseca zaprle postajališče, mimo katerega smo švignili kot raketa. Približno tristo do tristo petdeset domačinov, ki se v Ljubljano vozijo v šolo ali v službo, negoduje, saj na vlak čakajo na prostem; na mrazu, vetru in dežju. **Franci Rokavec**, župan Litije: »Pri Slovenskih železnicah smo protestirali zaradi te odlo-

čitve. Obljubili so, da bodo v šestih mesecih ugotovili, kaj lahko storijo. Krajani so ogorčeni, saj so postajališče zgradili sami. Ravno te dni podpisujejo peticijo, v kateri od Slovenskih železnic zahtevajo vzpostavitev prvotnega stanja.«

Zavorna pot vlaka ICS je dolga približno tisoč metrov. Čas je, da Evgenij Steinbaher potegne za zavoro, vodja vlaka Štefka Žnider pa: »Gospa in gospodje! Kmalu bomo prispeli v Ljubljano. Zahvaljujemo se vam, da ste za svoje potovanje izbrali vlak Intercity Slovenija.«

Po podatkih Slovenskih železnic imamo v Sloveniji 1228 kilometrov železniških prog, ob katerih stoji 128 železniških postaj. Najvišje ležeča železniška postaja je Postojna (582 metrov), najnižja Koper (tri metre nad morjem). Najbolj strma proga je med Prvačino in Štanjelom (26,7 promila), najdaljša horizontala med Rušami in Falu v dolžini 6500 metrov na progi Maribor–Prevalje, najdaljša ravnina pa med Ptujem in Veliko Nedeljo (15.810 metrov)



Pred Zidanim Mostom – Tu je pomembno železniško križišče, kjer se od proge Ljubljana–Zagreb odcepi proga proti Mariboru.