

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

INTERVJU

Jožef Petrovič, direktor podjetja Fersped
»Čas je bistveni element poslovanja
v našem podjetju«

AKTUALNO

**Smučarski skakalci že sedmo
leto z vlakom v Planico**

**Sodobno forenzično označevanje
na Slovenskih železnica**

**Na železniških postajah in postajališčih nova
brezplačna in varna parkirna mesta za kolesa**

PREGLED LETA 2018

ZANIMIVOSTI

Doumeti parni stroj





povezujemo evropo



Slovenske železnice
SŽ-Tovorni promet

SŽ-Tovorni promet, d. o. o.
e-pošta: cargo@slo-zeleznice.si

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

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Pripravke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 30. 4. 2019.



Avtor fotografije:
Miško Kranjec



Intervju

Jožef Petrovič, direktor podjetja Fersped
»Čas je bistveni element poslovanja v našem podjetju«



Aktualno

Smučarski skakalci že sedmo leto z vlakom v Planico



Aktualno

Na železniških postajah in postajališčih nova brezplačna in varna parkirna mesta za kolesa



Aktualno

Sodobno forenzično označevanje na Slovenskih železnicah



Pregled leta 2018



Zanimivosti

Doumeti parni stroj



Prosti čas

70 let PD Železničar Ljubljana



1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Razvejan poslovni sistem, v katerem delamo, potnikom in našim poslovnim partnerjem zagotavlja širok izbor različnih storitev. Te so od nekdaj presegale naše državne meje, v zadnjih letih pa se je naše mednarodno sodelovanje in vpliv na mednarodnih trgih še okrepilo. Ker je logistika gonilo sodobnih gospodarstev in motivator globalizacije ter integracije, smo se odločili, da ji bomo letos v reviji namenili več pozornosti. Kot enega od poudarkov tokratne revije Slovenskih železnic smo zato izbrali podjetje Fersped, ki je lani praznovalo petdeset let uspešnega dela v logistiki. Fersped sodi med petnajst najmočnejših logističnih podjetij v Sloveniji, in več kot petinšestdeset odstotkov vsega posla ustvari s tujino. O prilagodljivosti, njihovi poslovni poti, rasti in načrtih smo se podrobno pogovorili z direktorjem Jožefom Petrovičem. Med drugim je z nami delil svoje poglede na sodobno logistiko, predstavil težave, ki jih vsak dan rešujejo, ter med drugim razložil, kako se delo v špediterskem oziroma logističnem podjetju razlikuje od dela v drugih železniških podjetjih.

Logistika je tesno povezana z vsemi gradniki poslovnega, političnega in družbenega življenja. Zato se družbene spremembe in gospodarski trendi pri njej tudi najprej opazijo. Po podatkih najbolj vplivnih globalnih finančnih institucij naj bi se v zadnjem času čezmejne investicije, trgovanje, posel, bančna posojila in oskrbovalne verige krčili ali stagnirali v primerjavi s svetovnim BDP. Podatki kažejo, da so se stroški transporta blaga nehali zmanjševati ter da se vse več pozornosti namenja storitvam. Eden od trendov preteklih let pa je tudi, da ladjarji, ogromne globalne korporacije, širijo svoje poslovanje tudi na druge storitve, od kopenskih prevozov do carinjenja. To je resničnost, v kateri vsak dan poslujeta podjetji Fersped in SŽ-Tovorni promet, ki sta logistični del našega sistema. Vse omenjene spremembe in trendi pa pomembno vplivajo tudi na strateške odločitve skupine Slovenske železnice, naše države in tudi Evropske unije.

Marca letos je EU preprečila združitev dveh največjih evropskih proizvajalcev železniških vozil, podjetij Alstom in Siemens. To je med finančniki in poznavalci železniških trgov zbudilo tako odobravanje kot nelagodje. Medtem ko prvi menijo, da je s tem evropsko gospodarstvo dobilo še eno priložnost za boljšo integracijo, pa se drugi bojijo, da je Evropa izgubila pomembno bitko pri konkuriranju ogromnemu kitajskemu podjetju CRRC. Slednje je ravno pred nekaj tedni podpisalo pogodbo za prvi posel v Evropi, proizvodnjo štiristotih vagonov. Je to rezultat izgubljene bitke, ki so ga predvideli finančniki in politika, ali pa je Evropska unija bolj daljnovidna in ima pripravljeno boljšo rešitev, se sprašujejo. Odgovor za zdaj še ni jasan. Vsekakor pa je povedno to, da se na evropski ravni zavedajo pomembnosti tega geopolitičnega in gospodarskega izziva. EU je namreč v začetku marca objavila dokument s predlogi oziroma ukrepi za izboljšanje sodelovanja s Kitajsko. Ponavljajoča se tema poročila pa je bila izjava, da se mora Evropa prilagoditi spreminjajočemu se gospodarstvu in okrepiti domačo industrijsko bazo ter politiko, ki jo podpira. Zaradi velike vpetosti v mednarodno okolje pa bo tudi od tega odvisno, kako se bomo razvijali na Slovenskih železnicah in kako bomo v prihodnje poslovali.

Na Slovenskih železnicah redno dokazujemo, da lahko nizamo uspehe, če smo enotni in zagotovimo, da vsa podjetja učinkovito sodelujejo. Naši poslovni rezultati so se v primerjavi z letom prej spet izboljšali, finančni kazalci so odlični, vendar pa tokrat o številkah neposredno ne bomo govorili. Največji del revije smo namesto številkam namreč namenili pregledu našega dela v preteklem letu. Strategija razvoja prometa do leta 2030, ki jo je sprejela vlada RS, daje poudarek trajnostni mobilnosti in okolju prijaznejšim vrstam prometa. Kot boste lahko prebrali v Pregledu leta, na SŽ ogromno naredimo za njeno uresničevanje. Izboljšujemo konkurenčnost javnega potniškega prometa, spodbujamo trajnostni tovorni promet, posodabljammo infrastrukturo, gradimo kolesarnice, promoviramo javni prevoz in mnogo drugega. Obseg opravljenega dela in seznam uresničenih projektov sta resnično impresivna. Zato je prav, da jih železničarji poznamo in skrbimo tudi za to, da drugi vedo, na kako raznolikih področjih smo dejavni, in kako pomembno vplivamo na naše okolje.

Spoštovani, želim vam prijetno branje!

Jožef Petrovič, direktor podjetja Fersped

»Čas je bistveni element poslova

Gospod Petrovič, podjetje Fersped je lani praznovalo pol stoletja odličnega dela v logistiki. Kako bi opisali njegovo poslovno pot?

Petdesetletna tradicija Ferspeda je v logistični dejavnosti prava redkost. Sodimo med petnajst najmočnejših logističnih podjetij v Sloveniji. V podjetju se je zbiralo znanje in vsak zaposleni je k temu ogromno prispeval, zato bi rad že na začetku poudaril, da so ključni, ki so zaslužni za uspeh podjetja, njegovi zaposleni. Največja pozornost naj bo zato namenjena njim. V polstoletni zgodovini podjetja pa je bilo tudi obdobje, na katerega ne moremo biti ponosni. To je bilo v času, ko so poskušali podjetje privatizirati, kar je med drugim povzročilo izgubo. Za sanacijo pa se moramo zahvaliti poslovodstvu SŽ, ki je nato podjetje vzelo pod okrilje, ga dokapitaliziralo, da se je lahko leta 2013 začela tudi finančna sanacija.

Kakšno je delo v sedanji logistiki in kje so glavni izzivi?

Logistika je odsev gospodarskih razmer. Nanjo vplivajo med drugim vsa politična gibanja, v zadnjem času pa predvsem dogajanje med Kitajsko in ZDA, povečevanje carin in podobno. Logistika se globalizira, in priložnost za podjetje Fersped je v tem, da najdemo tržne niše, v katerih bo lahko uspešno poslovalo. Glavni igralci na svetovni ravni so velika podjetja, Fersped pa je lahko pomemben člen logistične verige. V današnjem poslovnem svetu namreč vsi iščejo najcenejši prevoz, najkrajšo pot, ki navadno vključuje glavna pristanišča. Ena od po-



Jožef Petrovič, direktor podjetja Fersped

membnih luk, ki je dobro povezana z Daljnim vzhodom, pa je tudi Koper. Fersped zato tam poleg prevozov ponuja tudi pretovor, carinjenje in druge luške storitve, s katerimi sodelujemo v logistični verigi. Tukaj smo oblikovali svojo nišo, v kateri dobro posluujemo.

Logistika se globalizira, pravi-te, torej to pomeni, da lahko Fersped svoje storitve ponuja kjer koli po svetu? Se osredotočate na več regij?

Nismo omejeni samo na eno regijo, vendar smo sami prešibki, da bi lahko igrali pomembnejšo vlogo tudi v drugih lukah, kot sta denimo Trst in Pirej. V največjih lukah so najbolj dejavni glavni špediterji, največji logisti, Deutsche Bahn, Schenker, in seveda največji ladjarji. Slednji navadno ne poslujejo neposredno z majhnimi podjetji, kot je Fersped. Majhna podjetja se morajo prilagajati. Prav to, da smo majhni in prilagodljivi, pa je naša prednost.

Velikokrat lahko ponujamo storitve, ki jih večja podjetja sama ne opravljajo ali pa zanje iščejo podizvajalce.

Kako je še mogoče preseči omejitve, ki jih imajo navadno majhna podjetja?

Fersped je špedicijsko in logistično podjetje. Znanje in tehnologija v tej dejavnosti pa neverjetno hitro napreduje. Naše pomanjkljivosti so pri informacijski podpori, te pa

nja v našem podjetju»

zaposleni nadoknadimo z iznajdljivostjo in fleksibilnostjo. Dejavnost, ki jo opravljamo, zahteva od vodstva in zaposlenih izjemno hitro prilagajanje. V tem smo dobri.

Poslovno omrežje Ferspeda je razvejano po vsem svetu. Vaš največji partner pa je iz Južne Koreje ...

Tako je. Naš največji partner je podjetje LG iz Južne Koreje. Ta ima svoje logistično podjetje na Poljskem, in zanj opravljamo določene storitve. Pogajamo in dogovarjamo se posredno z menedžmentom LG-ja na Poljskem, ki tudi neposredno nadzira logistiko in naše delo.

Je tudi večina drugih strank iz tujine?

Fersped ustvari med 65 in 67 odstotki posla s tujino. Pred približno dvema letoma je bilo to razmerje 50 : 50. Posle večinoma sklepamo s tujimi podjetji, saj se nasploh logistika globalizira. Naše podjetje bi sicer lahko več svojih dejavnosti usmerilo v špediterske dejavnosti za slovensko gospodarstvo, vendar moramo vedeti, da je samo v Sloveniji več kot šeststo špediterjev, in bi bila bitka za posel zelo ostra. V podjetju smo se odločili slediti filozofiji, da se osredotočamo samo na posle z ustrezno visoko dodano vrednostjo.

Kakšno pa je bilo poslovanje podjetja Fersped v preteklem letu?

Lansko leto je bilo konjunktorno leto, in ta veter smo uspešno ujeli v svoja jadra. Ustvarili smo odlične poslovne

rezultate in povečali prihodke za skoraj tretjino, z osemnajst na triindvajset milijonov evrov. Največji delež tega se ustvari v koprski enoti, vendar pa nikakor ne moremo zanemariti vseh drugih enot. Nekoliko se je spremenila tudi struktura posla, saj se je povečal obseg cestnega transporta, ki zdaj dosega že okrog deset milijonov evrov prihodkov. V zadnjih dveh letih se je zmanjšal delež železniškega transporta, s šestdeset na trideset odstotkov, povečal pa se je delež drugih logističnih in skladiščnih storitev.

Zakaj se po vašem mnenju zmanjšuje delež železniškega transporta?

Razlogov je več, med drugim tudi ta, da te dejavnosti neposredno prevzemajo sami železniški prevozniki. Lani je bilo tudi nekaj težav, povezanih z obsežno prenovo infrastrukture v Sloveniji. Vendar pa zmanjševanje deleža, o katerem sem govoril, nikakor ne pomeni, da bi na Ferspedu zanemarjali železniški transport. Glede na analize in izkušnje drugih podjetij je videti, da je dodana vrednost železniških prevozov dokaj nizka v primerjavi z drugimi storitvami, ki jih lahko ponujamo na trgu. Zato smo se tudi odločili okrepiti druge segmente.

Fersped posluje zelo uspešno. Kako ste sanirali podjetje?

Kot sem že dejal, je bila ključna odločitev posloводства Slovenskih železnic, da je Fersped dokapitaliziralo in ga tako rešilo pred stečajem. Nato pa smo po več fazah začeli sanacijo. Prva faza je bila dokapitalizacija, druga kadrovska optimizacija,

tretja pa sanacija poslovanja. Zasluge, da smo to uspešno uresničili, moramo pripisati vsem zaposlenim v podjetju, saj so se zavedali, da popravnega izpita ne bo. Če se nam ne bi uspelo izklopiti iz rdečih števil, podjetje ne bi več obstajalo.

Pri sanaciji smo najprej začeli zapirati podjetja v tujini in tako zaprli podjetja na Madžarskem, na Poljskem in v Trstu. Za zdaj imamo še podjetje Fercargo v Bosni, ki dobro posluje. Si pa želimo narediti korak naprej tudi pri poslovanju tega podjetja, ki je za zdaj osredotočeno na železniški transport. Načrtujemo, da bomo njegovo poslovanje razširili tudi na druge storitve, kot je denimo carinjenje.

Kateri so zdaj prioritetni projekti?

Največ pozornosti za zdaj namenjamo informacijski prenovi. V tem segmentu najbolj zaostajamo za globalnimi špediterji. Prenovljeni informacijski sistem potrebujemo najprej za vsakodnevno delo, saj moramo biti pri delu s carinami absolutno urejeni, natančni in ažurni. Potrebujemo pa tudi informacijsko podporo odločanju. Na tem področju z ekipo SŽ napredujemo. Za zdaj deluje platforma, na kateri lahko redno spremljamo vse poslovne rezultate. Naredili pa bomo še korak naprej in načrtujemo, da bomo informacijsko prenovi končali letos.

Zakaj se je leta 2017 Fersped povezal s podjetjem VV Log?

Podjetje VV-Log je ekonomsko zelo donosno podjetje. Z njim smo združili znanje in kadre za obvladovanje tržnega

položaja na logističnem trgu. Na tem področju je namreč izjemno močna konkurenca, saj je denimo samo v Kopru okrog stopetdeset špediterskih podjetij. Fersped lahko raste samo po dveh poteh. Organsko, kar je omejeno zaradi konkurence, in s prevzemom drugih podjetij. Menim, da je bila odločitev o nakupu podjetja VV Log pravilna. Dobro vidni so že finančni učinki, saj je Fersped leto 2018 sklenil z milijonom evrov dobička iz poslovanja ter še približno 870 tisoč iz naložbenja. To pomeni, da smo ustvarili čisti poslovni izid 1,7 milijona evrov, v primerjavi s 439 tisoč evri dobička leto prej.

Ali načrtujete še kakšno širitev, akvizicijo?

Načrtov je več, vendar pa moramo pri njih upoštevati tudi to, da spadamo v logistično skupino SŽ, za katero poslovodstvo Slovenskih železnic izbira strateškega partnerja. Vstop strateškega partnerja bi tudi za Fersped pomenil reorganizacijo in lahko večje spremembe. Za naše podjetje bi bilo dobro, da bi strateškemu partnerju lahko zagotavljali servis in podporo njihovim dejavnostim.

Kaj je največja razlika med Ferspedom in drugimi podjetji skupine SŽ?

Menim, da je temeljna razlika med Ferspedom in drugimi podjetji v skupini ta, da pri nas ne moremo razviti bolj dolgoročnih partnerskih odnosov, saj na leto opravimo med trinajst in štirinajst tisoč individualnih poslov. Mnogokrat delamo tudi ob sobotah in nedeljah, saj se lahko zgodi, da ladja prispe v

Koper denimo v četrtek zvečer, zahteva poslovnega partnerja pa je, da je prvi tovor v ponedeljek že na Poljskem. Skratka pri nas je delovno okolje stresno sedem dni v tednu. Tako je, če želiš biti odgovoren in skrbiš za vse segmente dela. Skrbiš za posel, za izterjavo, za kadrovske stvari idr. Veliko pozornosti moramo nameniti tudi carinski zakonodaji in dokumentaciji.

Kako pomembna je za uspeh dobra ekipa?

Brez ekipe, na katero se lahko absolutno zanesesh, tega posla ne bi mogli učinkovito opravljati. Za vsako napako v našem poslu je podjetje kaznovano, zaposleni so vedno pod časovnim pritiskom in pritiskom zakonodaje. Čas je bistven element poslovanja v našem podjetju, in zato je dobra ekipa, ki jo imamo na Ferspedu, nujna.

Katere uspehe štejete kot svoje največje, v obdobju, ko delujete kot direktor podjetja Fersped?

Uspehov ne bi pripisoval sebi, ker so rezultat dela vseh zaposlenih. Delo pri nas je timsko in napredek je opaziti v vseh poslovnih enotah. Posebej pa moramo pohvaliti koprsko enoto, saj ustvarjajo okrog 65 odstotkov vsega posla našega podjetja. Ker se gospodarstvo ohlaja in je ravno v logistiki opaziti prve znake ohlajanja, ne morem natančno napovedati, kakšni bodo rezultati v prihodnjih letih, se pa zmanjšuje število naročil. Poslovne načrte smo zastavili tako, da bi presegli rezultate preteklega leta. Vendar pa je to odvisno tudi od okoliščin. Naši primarni poslovni partnerji so evropska podjetja, in znano je, da denimo Nemčija napoveduje nižjo gospodarsko rast. Vsekakor pa bomo nadaljevali z iskanjem novih kupcev in nadaljevali s filozofijo »kmetovanja« pri obstoječih partnerjih ter filo-



Foto: Miško Kranjec

zofijo »lovca« pri novih tržnih nišah.

Bi lahko bolj pojasnili to filozofijo?

Pri obstoječih poslovnih partnerjih si prizadevamo čim bolj utrditi odnose, skrbeti zanje in na njih razvijati posel, kot kmet, ki skrbno vlaga v svoje posestvo, ga razvija in skrbi zanj. Hkrati pa se želimo tudi širiti, zato moramo iskati nove tržne niše. V tem pogledu smo kot lovec, ki raziskuje, zasleduje in išče priložnosti za ulov. Na Ferspedu pri poslovanju razmišljamo o obojem. Lani smo tako povečali prodajo novim strankam ter predvsem občutno povečali prodajo obstoječim strankam. Pri slednji kategoriji smo prodajo povečali za štiri milijone in pol evrov. Povečala se je pozicijska razlika. Povečalo pa se je tudi število individualnih poslov.

Bi lahko povedali kaj o dolgoročni viziji Ferspeda logistike?

Logistika je izjemno perspektivna panoga. Dolgoročna vizija Ferspeda je povezana z razvo-

jem skladiščnih zmogljivosti logističnega centra ter z načrti, ki jih ima skupina SŽ s strateškim partnerjem. Že danes pa moramo začeti razmišljati tudi o novih zaposlenih. Leta 2023 se bo namreč na Ferspedu upokojilo kar nekaj zaposlenih z bogatimi izkušnjami. Mlade moramo zato začeti kmalu zaposlovati, da jih lahko primerno vpeljemo v logistični posel.

Kakšen je vaš način vodenja tega podjetja?

Ljudem navadno zaupam, tako sem se naučil iz svojih izkušenj. Menim, da tega posla enostavno ne bi mogel opravljati, če svojim zaposlenim ne bi zaupal. In če ravnaš tako, se zaupanje vrača. Četudi ni vedno vse gladko, se trudimo biti drug do drugega strpni, strokovni in delati brez zamer.

Kaj bi svetovali ljudem, ki bodo začeli delati v logistiki ali v Ferspedu?

Sam imam do upokojitve še okrog tri leta. V tem času želimo Fersped narediti tako

uspešnega, da bodo delo v tem podjetju zaposleni priporočali svojim otrokom. Biti špediter je izjemno zanimivo in dinamično delo, ki zahteva ogromno strpnosti, odgovornosti in izjemne natančnosti. Vsekakor je to zanimiva panoga in lep posel.

Kdaj začenjate svoj dan?

Vstajam navadno ob 4.30, da zjutraj v miru popijem kavo in se pripravim na nov delovni dan.

Je to tudi oblika sproščanja? Imate še kakšno?

Tudi. Najbolj pa se sproščam poleti na kosu zemlje, ki ga imam. Delo na posestvu mi je v veliko veselje in popolnoma se strinjam s Francetom Bučarjem, ki je dejal, da zemlja sprošča. V zadnjem času me poškodba rahlo omejuje pri tem delu, vendar je čas, preživet v naravi, neprecenljiv in odlična alternativa dinamiki dela v sodobni logistiki.

Gospod Petrovič, najlepša hvala!

Podpisali pogodbo za štiri nove premikalne lokomotive

Direktorica SŽ-Tovorni promet, d. o. o., mag. Melita Rozman Dacar, je 12. februarja s podjetjem CZ Loko podpisala pogodbo za nakup štirih premikalnih lokomotiv. Z njimi bo podjetje SŽ-Tovorni promet še izboljšalo storitve, ki jih ponuja na izjemno konkurenčnem trgu železniških prevozov v Evropi.

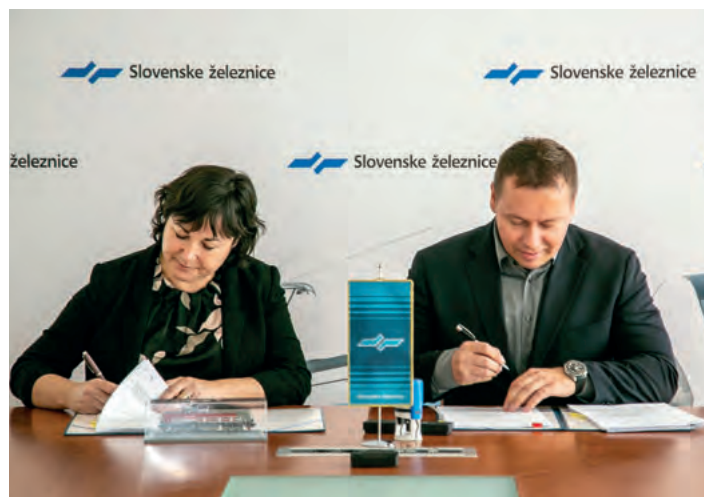
Dizelske lokomotive Effihunter 1000

Nove lokomotive CZ Loko so za četrtno bolj zmogljive od obstoječih premikalnih lokomotiv in tudi tišje. Poganjajo jih motorji C23 podjetja Caterpillar. Lokomotive porabijo bistveno manj goriva, izdatno nižji pa

nih lokomotiv. Po vsej Sloveniji jih uporabljamo za ranžiranje, sestavo vlakov, dostavo vagonov, na progah z minimalnim naklonom pa tudi za vleko lažjih tovornih vlakov. Nove premikalne lokomotive bodo vozile na tovorni postaji Koper, ki je po obsegu dela najpomembnejša tovorna postaja na slovenskem železniškem omrežju. Vsak dan namreč na koprski tovorni postaji naložimo oziroma razložimo okrog tisoč dvesto vagonov.

Do 2025 še dvajset lokomotiv in štiristo novih vagonov

Nakup novih premikalnih lokomotiv je del dolgoročne celo-



Poleg tega pa podjetje posodablja tudi obstoječe premikalne lokomotive. V prihodnjih dveh letih jih bo posodobljenih dvajset.



Foto: Miško Kranjec

EffiShunter 1000

Štiriosna dizelelektrična lokomotiva

- moč - 895 kW
- najvišja hitrost - 100 kilometrov na uro
- vlečna sila - 267 kN
- masa - 80 ton
- tip motorja - (C32) znamke Caterpillar



so tudi stroški njihovega vzdrževanja.

Kje bodo vozile nove premikalne lokomotive?

SŽ-Tovorni promet ima z novimi štirimi v lasti 41 premikal-

vite posodobitve voznega parka SŽ-Tovornega prometa. Podjetje je pred nekaj meseci prevzelo že stoti sodobni vagon tipa Sggrs, do leta 2025 pa načrtujejo še nakup dvajsetih sodobnih in zmogljivih električnih lokomotiv ter štiristotih tovornih vagonov.



Smučarski skakalci že sedmo leto z vlakom v Planico

Planica je od 21. do 24. marca gostila finale svetovnega pokala v smučarskih skokih. Slovenski skakalci so se dan pred začetkom tekmovanja že sedmo leto zapored tradicionalno zapeljali v Planico z vlakom. Roberta Kranjca, ki je letos

v Planici končal svojo kariero, so na peron ljubljanske železniške postaje na ramenih prinesli kar njegovi sotekmovalci. Skupaj so se nato v odličnem vzdušju proti Planici odpeljali z vlakom.

V Planico so tudi letos vozili podaljšani redni vlaki, v soboto



in nedeljo pa izredna vlaka do Hrušice. Od tod do Planice je bil organiziran brezplačni prevoz z avtobusi in kombiji. Slovenske železnice so v preteklih letih do Jesenic ali Hrušice prepeljale več kakor dvanajst tisoč športnih navdušencev. Tako dejavno sodelujemo pri projektu trajnostnega razvoja in skrbi za okolje ter skupaj z organizatorji FIS finala svetovnega pokala v poletih Planica skrbimo za čistejšo prihodnost.



Foto: Miško Kranjec

Obiskali so nas kurenti

Na Slovenskih železnicah so kurenti tudi letos preganjali zimo in pozdravljali pomlad. Več kot dvajset kurentov iz

Društva koranti Destnik je v Ljubljani najprej obiskalo podjetje SŽ-VIT, kjer so se srečali s sodelavci in vodstvom podjetja.



Direktor, član posloводства Slovenskih železnic, Tomaž Kraškovic predaja darilo.



Nato so se odpravili v Železniški muzej, kjer so jih pričakali otroci iz bližnjih vrtcev in šol. Zaposleni v Muzeju so otrokom poleg edinstvenega obiska pripravili tudi prav posebno presenečenje in jih z miniaturno lokomotivo zapeljali po vrtni železnici.

Kurenti so svojo pot nadaljevali peš proti železniški postaji

Ljubljana ter nato do upravne stavbe Slovenskih železnic. V imenu posloводства Slovenskih železnic je zbrane pozdravil direktor, član posloводства Slovenskih železnic, Tomaž Kraškovic. V imenu vseh železničark in železničarjev jim je predal darila, zaželel veliko uspehov ter jih povabil na srečanje tudi prihodnje leto.



Foto: M. R.

Sprevodnice na portoroškem Semplu

Konec preteklega leta smo v Portorožu sodelovali na regijski konferenci medijskih trendov,

SEMP, ki smo jo tokrat podprli kot zlati sponzor. Na konferenci se je srečalo več kot tisoč dve-

sto strokovnjakov s področja marketinga in komuniciranja z mediji. Na letošnjem dvajsetem

Semplu pa se je za nagrade Sempler, za medijske presežke sodelujočih organizacij, potegovalo več kot devetdeset projektov iz šestih držav.

SŽ-Potniški promet je predstavljal svojo ponudbo ter obširen oglaševalski prostor, ki ga ponujamo na SŽ. Hostese, oblečene v uniforme sprevodnic Slovenskih železnic, so ob vходу v predavalnice pozdravljale obiskovalce, jih usmerjale in delile promocijsko gradivo.

Odzivi obiskovalcev in rezultati letošnjega sodelovanja na največji regijski konferenci medijskih trendov so bili odlični.



Železniškemu muzeju Kosova smo podarili železniško uniformo

Na pobudo beograjskega združenja European Station smo se s Slovenskih železnic konec novembra udeležili srečanja na železniški postaji Kosovo polje, ki stoji v bližini Prištine. Srečanje je organiziralo podjetje Infrakos, ki skrbi za železniško infrastrukturo na Kosovu ter upravlja železniški muzej na postaji Kosovo polje.

Srečanja so se poleg kosovskih predstavnikov udeležili še

gostje iz Nemčije, Srbije in Slovenije. Iz Nemčije je bil navzoč prof. Gerd Neubeck, predstavnik infrastrukturnega odbora za evropska in mednarodna varnostna vprašanja Nemških železnic, iz Srbije Nata Živanović, ustanoviteljica združenja European Station, Slovenijo in SŽ pa sem zastopal Mitja Vaupotič.

Predstavnike je sprejel izvršni direktor podjetja Infrakos Agron Thaçi. Gastje so kosovskim go-



stiteljem v znak dobrega sodelovanja in nadaljnega razvoja muzeja podarili različna darila. Prof. Gerd Neubeck je v imenu Nemških železnic izročil model vlaka, Nata Živanović je v imenu združenja European Station izročila dioramo z železniško tematiko, Slovenske železnice pa so podarile aktualno zeleno železniško uniformo.

Mitja Vaupotič



Železniški muzej Kosova obstaja od leta 2006

Železniški muzej Kosova je na postaji Kosovo polje začel nastajati leta 2006. Muzej je v zastekljenem prostoru postaje, tako da si ga je mogoče vedno ogledati. Vsebinsko združuje vse pomembnejše sklope železnice, kot so vzdrževanje prog, vleka, telekomunikacije in signalna varnost. Muzejska zbirka je nastala zaradi volje zaposlenih na železnici in se še zmeraj dopolnjuje. Med razstavljenimi eksponati izstopa tarna tehtnica s postaje Kacanik, iz leta 1874, ko je bila na Kosovu zgrajena prva proga. Bogata je tudi zbirka telekomunikacijskih naprav. Pred postajnim poslopjem pa stoji mogočna parna lokomotiva 01-043, edina ohranjena parna lokomotiva na Kosovu.

Na železniških postajah in postajališčih nova brezplačna in varna parkirna mesta za kolesa



Na ljubljanski železniški postaji smo postavili kolesarnico in uredili parkirišča za kolesa ter vsa zavarovali z videonadzorom. Ob postajni zgradbi ter ob južnem vhodu v podhod je kolesarjem na voljo novih 244

pa Ministrstvo za promet oziroma Direkcija RS za infrastrukturo.

Nova parkirišča tudi na celotnem železniškem omrežju Slovenije

V prihodnje bodo ne le ljubljanska, temveč tudi druge postaje po Sloveniji dostopnejše za kolesarje. Na vseh 220-ih postajah in postajališčih načrtujemo postaviti kolesarnice in urediti parkirišča za kolesa ter postaviti polnilnice za električ-



parkirnih mest, od tega 96 pokritih, vsa pa bodo lahko uporabljali brezplačno. Na pokritem delu je tudi stojalo z orodjem za popravilo koles in tlačilka. Na postaji je tako po novem skupaj 334 parkirnih mest za kolesa.

Poskrbeli smo tudi za večjo varnost kolesarjev, saj smo postajno območje prometno prenovili. Ob vstopu na glavno avtomobilsko parkirišče smo zgradili krožišče ter ob njem zarisali kolesarsko stezo.

Dela je opravila SŽ-Infrastruktura, d. o. o., financiralo



na kolesa. Tudi na teh postajah bo mogoče kolo brezplačno parkirati, hkrati pa si ga tudi izposoditi. Projekt bo financiralo Ministrstvo za okolje in prostor, in sicer iz Sklada podnebnih sprememb.

Skrb za čistejše okolje

Slovenske železnice si dejavno prizadevamo za večjo uporabo javnega potniškega prometa, spodbujanje trajnostne mobilnosti in zmanjševanje onesnaževanja okolja. V ta namen med drugim urejamo tudi nova brezplačna parkirišča za kolesa.

Strategija razvoja prometa do leta 2030, ki jo je sprejela vlada RS, daje poudarek okolju prijaznejšim vrstam prometa, železniškemu prometu, in trajnostni mobilnosti. Po Opera-



tivnem programu zmanjševanja emisij toplogrednih plinov za obdobje 2014-2020 naj bi se do leta 2020 izpusti TGP iz prometa zmanjšali za devet odstotkov glede na leto 2018, do leta 2030 pa za petnajst odstotkov.

Za uresničitev tega cilja se udeležujejo ukrepi za izboljšanje konkurenčnosti javnega potniškega prometa, spodbuja se trajnostni tovorni promet, energetska učinkovitost cestnih motornih vozil, gradnja kolesarskih stez in podpornih objektov ter promovira kolesarjenje.



Sodobno forenzično označevanje na Slovenskih železnica

Slovenske železnice so razvejan poslovni sistem, ki svoje storitve zagotavlja po vsej Sloveniji. Podjetja v skupini SŽ so prevozniki v tovornem in potniškem prometu, upravljajo 1207 kilometrov prog, imajo več kot 7500 zaposlenih in pri svojem delu uporabljajo ogromno predmetov z visoko vrednostjo. Svoja osnovna sredstva imajo podjetja na različnih lokacijah po vsej državi, zaradi česar je njihovo varovanje velik izziv in velik strošek.

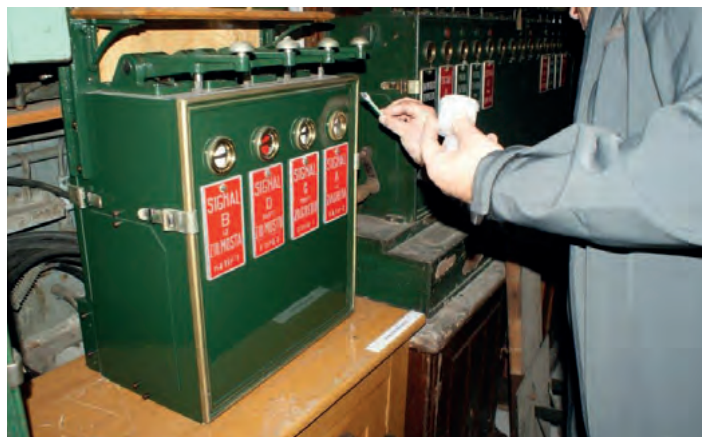
Železniška podjetja po vsem svetu se spopadajo s krajami žic, kovinskih in drugih predme-

Kaj je SelectaDNA in forenzično označevanje?

SelectaDNA je patentirana, edinstvena forenzična raztopina za označevanje, ki temelji na DNA kodiranju. Uporabnikom omogoča, da svoje premoženje in predmete označijo z mikroskopsko majhnimi delci ter tako olajšajo njihovo identifikacijo in identifikacijo tatov. Metoda je v tujini precej razširjena in učinkovito odvrča tatove. Snov je nemogoče odstraniti s predmetov, policija pa lahko predmete razmeroma enostavno odkrije tudi po več letih. Na železniškem območju so tako denimo označene žice voznega omrežja, ki bi jih – če bi jih kdo ukradel – lahko odkrili na smetiščih in povezali z natančno lokacijo in lastnikom.

Na Slovenskih železnica označena že dobra tretjina predmetov

Snovi, ki so v obliki gela, tekočine ali razpršila, smo na Slovenskih železnica začeli uporabljati leta 2014. Odkar sodelujemo s podjetjem Selecta DNA, nismo zaznali nobene tatvine kovin. Poleg tega ni bil v tem času ukraden niti en predmet, ki smo ga zaščitili s to metodo. Za zdaj smo snovi nanесли na dobro tretjino naših



predmetov, nanašanje pa bomo nadaljevali tudi v prihodnje.

S sodelovanjem podjetja Selecta DNA smo zelo zadovoljni, prav tako tudi z učinkovitostjo njihovih izdelkov. Vodja službe za varovanje pri SŽ-ŽIP je o nameščanju raztopine SelectaDNA in sodelovanju s podjetjem povedal:

»Z družbami v skupini Slovenske železnice sodelujemo že od aprila 2014, ko smo z izdelki SelectaDNA prvič označili vrednejše kovinske predmete in vrednejšo zunanjo infrastrukturo v lasti Železnic. Uporabili smo izdelka SelectaDNA Trace in mast SelectaDNA. Označena območja smo opremili z opozorilnimi tablamami, ki tatove opozarjajo na posebno vrsto zaščite in jih s tem odvrčajo od tatvine. Na označenih območjih tatvin, zaradi katerih je podjetje prej utrpelo precejšnjo škodo, praktično ni več. Tovrstna metoda varovanja se je tako pokazala kot zelo uspešna. Izdelki SelectaDNA so izjemna rešitev za zmanjšanje kriminalitete - rešitev, ki je gospodarna in enostavna ter pomeni modro naložbo.

Rešitev tipa SelectaDNA je primerna tako za varovanje zasebnega premoženja kot premoženja podjetij. Snovi SelectaDNA je mogoče nanesti na vse

vrste materiala, izpostavljenega najrazličnejšim vremenskim vplivom.«



Na Slovenskih železnica varnosti v prometu namenjamo veliko pozornosti. Na prometno varnost lahko vplivajo številni dejavniki, med drugim tudi s prometom navidezno nepovezana dejanja, kot so kraje bakra in drugih kovin s signalnovarnostnih naprav ali voznega omrežja. Tako kot na drugih varnostnih področjih si tudi pri varovanju izjemno kompleksnega železniškega sistema najprej prizadevamo usklajeno delati na preventivi. Forenzična identifikacija je nadvse učinkovita komplementarna varnostna metoda, s katero smo pomembno izboljšali varnost našega premoženja.



tov, to pa pomeni ne le poslovno škodo, temveč lahko tudi nevarno znižuje varnost udeležencev v prometu. V skupini SŽ smo analizirali več možnosti za zavarovanje naših osnovnih sredstev in po skrbnem pregledu izbrali kombinacijo klasičnih in sodobnih metod. Med njimi je tudi forenzično označevanje oziroma DNA-kodiranje.



Japonska

Novi Shinkasen bo vozil 360 na uro

Japonske železnice, natančneje železniško podjetje JR EAST, bodo letos testirale novi hitri vlak Shinkasen serije 956. Vlak bo vozil s še višjo hitrostjo kot prejšnje generacije, in sicer namesto zdajšnjih 320 kar s 360 kilometri na uro.

Decembra lani so javnosti predstavili prvi vagon kompozicije s podaljšanim aerodinamičnim nosom. Testiranje vlaka z desetimi vagoni pa se bo začelo maja letos. S testiranjem bodo tlakovali pot novi generaciji hitrih vlakov, ki bodo vozili na hitri progi Tohoku. Vlaki naj bi začeli voziti leta 2030, ko bo končana tudi proga med prestolnico Tokio in dvomilijonskim Sapporom. Vožnja med mestoma se bo z osmih skrajšala na pet ur.

Alfa-X testni program

ALFA-X je oznaka testnega programa, med katerim bodo med drugim analizirali udarni tlak in hrup, ko vlak z zelo visoko hitrostjo zapelje v predor. Prvi testni vlak bo imel kopijo nosu vlaka serije E5 podaljšano s petnajstih na šestnajst metrov, testni vlak številka 10 pa bo imel še daljši, 22-metrski nos. Med testnim obdobjem desetih let bodo analizirali prototipe, po katerih bodo nato izdelali vagone za vožnjo na hitri progi Tohoku. Med drugim bodo imeli vlaki nove serije še izboljšani sistem samodejnega zaviranja v sili, sistem za preprečevanje iztiranja ob potresu ter aktivno vzmetenje za zmanjševanje vibracij.



Hello Kitty hitri vlak

Lani je začel na hitri progi na vzhodu Japonske, med mestoma Hakata in Shin-Osaka, voziti hitri vlak Hello Kitty. Vlak je pobarvan v roza odtenke s pentljicami, ki jih nosi priljubljena animirana junakinja, mucka Hello Kitty.



Severna Afrika

Prva hitra proga v Afriki

Konec lanskega leta so v Maroku odprli prvo hitro progo v Afriki, ki je dobila ime Al Boraq.

Proga med Tangerjem ob Gibraltarski ožini in Kenitro na atlantski obali je dolga 186 kilometrov, in je bila zgrajena za hitrosti do 320 kilometrov na uro. Na progi je trinajst viaduktov v skupni dolžini deset kilometrov.

Progo sta za poskusno obratovanje sredi novembra odprla maroški kralj Mohammed VI in francoski predsednik Macron. Kralj je ob tej priložnosti prvo hitro progo na afriški celini poimenoval Al Boraq, po mistični krilati pojavi, ki v njihovi mitologiji prenaša preroke.

137 kilometrski odsek od Kenitre do Casablance mimo mesta Rabat pa so nadgradili za hitrosti do 160 kilometrov na uro in dodali še tretji tir za povečanje pretočnosti prometa. Ta odsek bodo v prvi polovici letošnjega leta še prenovili za hitrosti 220 kilometrov na uro.

Pot od Tangerja do Casablance bo trajala 2 uri in 10 minut, kar bo več kot prepolovilo dosedanje štiri ure in 45 minut. Nacionalni



operater ONCF načrtuje, da bodo v prvih treh letih prepeljali šest milijonov potnikov.

Maroko je pri Alstomu za to progo kupil dva najst vlakov Euroduplex. Vsak ima dva pogonska modula in osem potniških vagonov, ki v dveh razredih sprejmejo 533 potnikov.



Avtor: Artur Švarc

Evropa

Od januarja je operativen Jantarni koridor

Sredi januarja je z objavo vlakovnih poti začel delovati Jantarni koridor. Omogočal naj bi čezmejni železniški tovorni promet med industrijskimi središči ter intermodalnimi terminali Poljske, Slovaške, Madžarske in Slovenije.

S koridorjem je povezano tudi koprsko pristanišče, s čimer so čez obmejno poljsko postajo Maleszewice proti Belorusiji zagotovljene dobre evroazijske povezave. Krak Jantarne koridorja sega tudi proti vzhodnoevropskim državam, čez madžarsko postajo Kelebia v Srbijo.

Jantarni koridor oziroma RFC 11 je novi koridor v mednarodnem železniškem tovornem prometu, ki je nastal na temelju določil evropske regulative iz leta 2010. Štiri države, pet upravljavcev infrastrukture in upravljalni organ koridorja so se zavezali, da bodo organizacijo razvijali kot sestavni del evropskih transportnih koridorjev. Njihov glavni cilj je pomagati transportnim operaterjem, upravljavcem terminalov ter logističnim podjetjem in ladjarjem.



Koridor pomembno prispeva k razvoju in upravljanju mednarodnega železniškega tovornega prometa in hkrati pomaga pri preusmerjanju cestnega tovornega transporta na železnico.



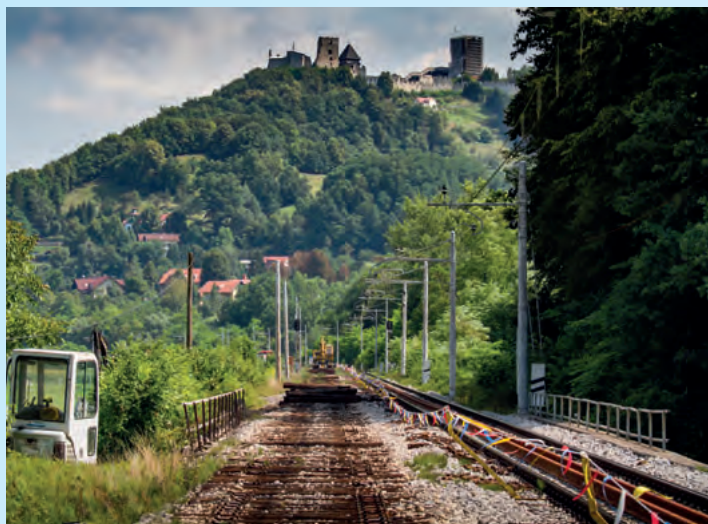
Evropska unija proti združitvi Alstoma in Siemens

Evropska unija je preprečila združitev podjetij Alstom in Siemens, ki bi pomenila nastanek največjega evropskega podjetja v železniški industriji. Podjetji naj bi združitev načrtovali zaradi bolj učinkovitega konkuriranja na svetovnem železniškem trgu, predvsem z ogromnim kitajskim proizvajalcem železniških vozil CRRC. Če bi se podjetji združili, bi nastala ogromna korporacija, podobna Airbusu v letalski industriji. V začetku februarja je združitev z vetom preprečila evropska komisarka za konkurenco Margrethe Vestager. Takšna združitev za Evropsko unijo ni sprejemljiva, ker naj bi uničila konkurenco v določenih poslovnih segmentih in močno povišala cene železniških vozil v Evropi. Medtem ko so združitev podpirali denimo nemška kanclerka Merklova, francoski predsednik Macron in finančni ministri obeh držav, pa je komisarka ostala pri svoji odločitvi neomajna. Po mnenju strokovnjakov, ki nasprotujejo združitvi, so glavne težave EU v premajhni integraciji gospodarstev držav članic. Nastanek poslovnega giganta v železniški industriji bi bil tako po njihovem mnenju le rešitev za simptom – tj. pomanjkanje evropskih podjetij, ki lahko konkurirajo na globalni ravni – ne bi pa odpravil pravih vzrokov. Rešitev bo zato EU iskala v dodatnem povezovanju gospodarstev držav članic.



Prenavljali, gradili in obnavljali smo

Prenavljali smo progo Zidani Most–Celje

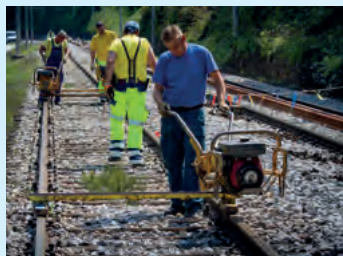


Med Rimskimi Toplicami in Celjem so se 19. julija začela obsežna gradbena dela pri prenovi proge št. 30. Zaradi njih je med drugim spremenjen tudi vozni red vlakov. Dela na levem tiru proge so se končala decembra



lani, februarja letos pa smo se lotili del na desnem tiru. Dela opravlja konzorcij podjetij Kolektor Koling, SŽ-ŽGP in CGP.

Proga in vozno omrežje na tem odseku bosta prenovljena, ukinjeni bodo trije nivojski prehodi ter zgrajena nov most in nov zunajni-vojski prehod. Sanirani bodo obstoječi objekti na progi, mostovi, nadvoz, podvozi, oporni zidovi, prepusti in zgrajeni novi. Zgrajena bo protihrupna zaščita ter prenovljene signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave.



Postavili smo elektronapajalno postajo Hrastovlje

Sočasno z graditvijo iz vlečnega tira koprskeske tovarne postaje je bila postavljena tudi elektronapajalna postaja Hrastovlje, ki zagotavlja dodatno električno energijo na železniški progi Divača–Koper. Z njo je povečana pretočnost težkih tovornih vlakov na tem odseku proge.



Vlaki so začeli voziti po prenovljeni progi Pesnica–Šentilj–državna meja

Sredi decembra, po petdesetdnevni zapori proge med Pesnico in Šentiljem, je po novih tirih zapeljal prvi tovorni vlak. S tem so se končala dela v prvem od štirih sklopov nadgradnje 15,5-kilometrskega odseka železniške proge od Maribora do meje z Avstrijo. Od 25. oktobra do 15. decembra je bilo na gradbiščih povprečno vsak dan okrog štiristo delavcev in dvesto delovnih strojev.

Predvidoma maja letos se bodo nadaljevala dela v drugem sklopu projekta, in sicer nadgradnja železniških postaj Maribor in Tezno, odseka Maribor–Počehova ter zgraditev protihrupne zaščite. Rok za končanje del je avgust 2019.



Obnovljeni postaji Celje in Laško

Pred koncem leta smo končali prenovo železniških postaj Celje in Laško. Dela je večinoma opravilo podjetje SŽ-ŽGP Ljubljana.

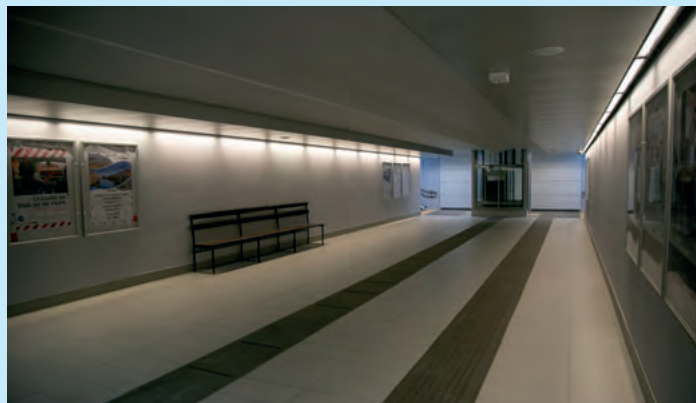
Prenova je delno financirana z evropskimi sredstvi

Slovenija je za projekt posodobitve železniške proge Zidani Most–Celje, v dolžini 26,2 km, februarja 2016 uspešno kandidirala na razpisu Evropske komisije za nepovratna sredstva v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE). Novembra 2016 sta ministrstvo za infrastrukturo in Evropska komisija tako podpisala sporazum o dodelitvi EU sredstev iz IPE nacionalne kohezijske ovojnice v višini 90,6 milijona evrov. Rok za dokončanje projekta je 31. december 2020, skupna ocenjena investicijska vrednost pa je okrog 292 milijonov evrov.

Glavni namen projekta je izboljšanje tehničnega stanja javne železniške infrastrukture, povečanje varnosti in dostopnosti.

Postaja Celje

Postaja Celje leži na glavni dvotirni progi št. 30, Zidani Most–Šentilj–državna meja, in je cepna postaja za enotirno regionalno progo Celje–Velenje. Razdeljena je na potniški in tovorni del. Postaja je bila že večkrat obnovljena in povečana, nazadnje pa v več fazah



v sedemdesetih letih. V tem času so bili postajna infrastruktura, železniški pragovi in pritrdilni material že zelo dotrajani. Zato so se odločili za celovito obnovo. Sanirati je bilo treba tudi podhod in omogočiti lažji dostop funkcionalno oviranim osebam, zato so v sredinsko os podhoda vgradili tudi tri dvigala.

Postaja Laško

Postaja Laško je postaja na dvotirni progi Zidani Most–Maribor. Svojemu namenu je bila predana pred natanko šestdesetimi leti, zato jo je bilo treba celovito prenoviti. Projekt je bil končan novembra 2018. Zgradili so podhod za pešce in kolesarje ter dvigala do peronov. Poleg postaje je po novem več parkirišč, prenovljena je intervencijska pot, premostitveni objekti, tirne naprave idr.

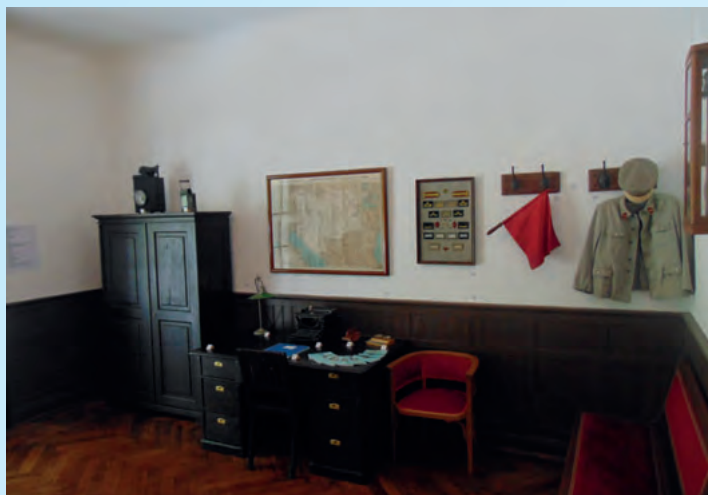
Kompleksno prenovi omenjenih postaj je ekipa SŽ-ŽGP, pod vodstvom vodje projekta Aleksandra Turšiča, končala uspešno in zastavljenih rokov.

Trenutno potekajo dela na odprti progi Rimske Toplice–Laško in Laško–Celje, v drugi polovici leta pa se začeta obnavljati postaja Rimske Toplice in železniški odsek Zidani Most–Rimske Toplice.



Prenovljena spominska soba na postaji Bled jezero

Prenovili smo muzejsko razstavo in spominsko sobo postaje Bled jezero. Prenova je bila nujna zaradi zastarele muzejske postavitve ter poškodb v prostoru.



Prenova sedmih postajališč na širšem območju Ljubljane



Lani je bila končana prenova sedmih postajališč na širšem območju Ljubljane. Na peronih so postavljeni nadstreški, klopi, koši za smeti, informacijske table. Na vseh postajališčih so po novem tudi stojala za kolesa.



Zgrajena nova postajališča Lavrica, Ljubljana Dolgi most ter Novo mesto–Šmihel

V Novem mestu je bilo lani zgrajeno postajališče Šmihel, v Ljubljani pa postajališči Dolgi most in Lavrica. Z novimi postajališči naj bi razbremenili glavne mestne vpadnice, potnikom pa omogočili večji dostop do javnega potniškega prometa. Temeljni cilj projekta je namreč preusmeritev dela potnikov primestnega in mestnega prometa s cest na železnico, s čimer naj bi razbremenili mestne vpadnice in občutno prispevali k varovanju okolja. Vlaki so na postajališčih začeli ustavljati 9. decembra.



Z največjega gradbišča v Sloveniji

Prenova odseka proge med Pesnico in Šentiljem

Od oktobra do sredine decembra je bilo na progi med Pesnico in Šentiljem vsak dan okrog štiristo delavcev in dvesto delovnih strojev. V tem obdobju je bilo to največje gradbišče v Sloveniji. S tem so se končala dela v prvem od štirih sklopov nadgradnje 15,5-kilometrskega odseka železniške proge od Maribora do meje z Avstrijo. Od 25. oktobra do 15. decembra je bilo na gradbiščih povprečno vsak dan okrog štiristo delavcev in dvesto delovnih strojev.

Predvidoma maja letos se bodo nadaljevala dela v drugem sklopu projekta, in sicer nadgradnja železniških postaj Maribor in Tezno, odseka Maribor–Počehova ter zgraditev protihrupne zaščite. Dela naj bi bila končana avgusta letos.

Največje gradbišče v Sloveniji



Med izjemno obsežnimi gradbenimi deli so urejali spodnji in zgornji ustroj proge, prenovili signalnovarnostne naprave, vozno omrežje ter sanirali več kot dvajset objektov, med drugim tudi predor Šentilj. Na železniških postajah Pesnica in Šentilj sta zgrajena podhoda za pešce in kolesarje, dvigala ter novi peroni z nadstrešnicami. Skupna vrednost opravljenih del je okrog 44,5 milijona evrov. Iz skupine SŽ pri projektu sodelujeta podjetji SŽ-ŽGP in SŽ-Infrastruktura.



Nadgradnja železniških postaj Pesnica in Šentilj

Na obeh železniških postajah, Pesnica in Šentilj, sta bila zgrajena po dva nova perona ter podhod z dvigalom. S tem lahko do peronov dostopajo tudi gibalno ovirane osebe. Na postajah pa sta bili zgrajeni tudi parkirišči za osebne avtomobile.

S končanjem prvega sklopa se je nosilnost proge povečala, in sicer na 22,5 tone na os. Proga zdaj sodi v kategorijo D4, po njej pa vlaki lahko vozijo do sto kilometrov na uro. Postajna infrastruktura je bistveno bolj sodobna in varna, novi so peroni, podhodi, dvigala, parkirišča, občutno večja pa je tudi raven prometne varnosti.

**Nadgradnja proge Maribor–Šentilj (2018–2022)**

Nadgradnja obstoječe enotirne proge med Mariborom in Šentiljem bo uresničena v štirih sklopih:

- I. sklop: Nadgradnja železniškega odseka Pesnica–Šentilj–državna meja
- II. sklop: Nadgradnja železniške postaje Maribor, nadgradnja železniške postaje Tezno in nadgradnja progovnega odseka Maribor–Počehova ter postavitve protihrupne zaščite
- III. sklop: Nadgradnja odseka železniške proge Maribor–Šentilj–d.m. od km 595+900 do km 599+600 (gradnja nove trase za bodočo dvotirnost - predor Pekel, viadukt Pesnica)
- IV. sklop: Ureditev križanj cest z železnico

Nadaljevanje del v prvem sklopu projekta

Letos se bodo dela nadaljevala z gradnjo nove železniške povezave od Počehove do postaje Pesnica, gradnjo 1,5 kilometra dolgega predora Pekel ter gradnjo viadukta čez pesniško dolino. Do leta 2022 bodo pri Pesnici urejena zunajnivojska križanja ceste in železnice, poleg pasivno zavarovanega prehoda Pesnica pa bodo ukinjeni še trije označeni prehodi in dodatno zavarovan nivojski prehod Ranca. Predvidena je tudi postavitve 5,4 kilometra protihrupnih ograj. Pri Šentilju pa bodo do 2021 ukinjeni nivojski prehodi Štrihovec 1 in 2 ter Šentilj 1 in zgrajen nadvoz čez železnico.



Ponosno smo podpirali slovenske športnike

Slovenska olimpijska bakla po Sloveniji z vlakom

Z vlakom smo po Sloveniji zapeljali olimpijsko baklo. Slovenski športniki so pred zimskimi olimpijskimi igrami v korejskem Pjongčangu obiskali domače kraje tistih, ki so za Slovenijo dosegli največje olimpijske uspehe.



ki promovirali Slovenijo in slovenske izdelke na zimskih olimpijskih igrah v korejskem Pjongčangu.

Miha Butara novi direktor HK SŽ Olimpija

Pomočnik generalnega direktorja Miha Butara je na mestu direktorja hokejskega kluba SŽ Olimpija zamenjal Tomaža Vnuka. Ta je klub vodil preteklih šest let in bo še vedno vpet v njegovo operativno delo. V izvršnem odboru HK SŽ Olimpija je od lani tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.

Fersped, logist slovenskih olimpijcev

Slovenske železnice smo veliki sponzor slovenske olimpijske reprezentance. Skupaj s hčerinskim podjetjem Fersped smo poskrbeli za logistiko opreme slovenskih olimpijcev. Prav tako smo prepeljali opremo za Slovensko hišo, v kateri so športniki in drugi predstavniki



Razstavljali smo doma in v tujini

Skupaj na 51. sejmu MOS v Celju

Več podjetij iz skupine Slovenske železnice je razstavljalo na največjem sejmu podjetništva in obrti pri nas. Na mednarodnem obrtnem sejmu je letos sodelovalo 1478 razstavljavcev iz tridesetih držav, ogledalo pa si ga je več kot 120 tisoč obiskovalcev.



Tudi letos na Otroškem bazarju v Ljubljani

Podjetje SŽ-Potniški promet je razstavljalo na Otroškem bazarju, prireditvi, ki je tudi lani na ljubljansko Gospodarsko razstavišče privabila več kot 25 tisoč obiskovalcev.



Na berlinskem Innotransu sta SEESARI in Shift2Rail podpisala sporazum o sodelovanju



Predsednik iniciative SEESARI in direktor Prometnega instituta, dr. Peter Verlič, ter izvršni direktor Shift2Rail, Carlo Borghini, sta na prvi dan mednarodnega železniškega sejma Innotrans v Berlinu, ob navzočnosti evropske komisarke Violete Bulc, podpisala sporazum o sodelovanju. Sporazum med drugim določa tesnejše sodelovanje organizacij ter izmenjavo informacij o raziskavah in inovacijah.



Praznovali smo visoke obletnice

Dnevi Slovenskih železnic v Rimskih Toplicah



Železničarke in železničarji že tradicionalno v prvih junijskih dneh v več slovenskih krajih praznujemo dneve Slovenskih železnicah. Praznovanje navadno sestavlja več prireditev ter kulturnih in športnih dogodkov, s katerimi se spomnimo prihoda prvega vlaka na Slovensko. Na prireditvah predstavimo uspehe preteklega leta, se srečamo s sodelavci in poslovnimi partnerji ter posebno pozornost namenimo tistim, ki so v skupini Slovenske železnice zaposleni že trideset let. Tako so jubilarji tudi lani prejeli posebna priznanja in železniške žepne ure, ki so jim jih predali njihovi vodje in direktorji podjetij.



Osrednjo slovesnost smo v petek, 1. junija, pripravili v Rimskih Toplicah. Na prireditvi se je večina gostov pripeljala z vlaki, organiziran pa je bil tudi poseben vlak. Goste je na železniški postaji Rimske Toplice z glasbo sprejela Godba Slovenskih železnic iz Židanega Mosta in jih slovesno, s paradnim korakom, pospremila do pri-



reditvenega prostora, na drugi strani mostu v Rimskih Toplicah. Na osrednji slovesnosti so nastopili godbenice in godbeniki ter odlični folkloristi veteranske folklorne skupine društva Tine Rožanc. Slednji so na skrbno pripravljenem nastopu z lastno spremljavo med drugim zaplesali splet slovenskih plesov.

Osrednji govornik na prireditvi je bil generalni direktor Dušan Mes, ki je predstavil uspešno delo skupine SŽ, ter velike načrte, ki so si jih podjetja v njej zastavila v prihodnjih letih. Posebej je poudaril pripadnost in veliko vlogo tistih, ki so tokrat praznovali trideset let dela na Slovenskih železnicah. Med drugim se je vsem zahvalil za dobro delo, sam pa je predal priznanje in železniško uro direktorju SŽ-Infrastrukture Matjažu Kranjcu, ki je bil eden od 302 letošnjih jubilarntov.



50-letnica Prometnega instituta Ljubljana

Podjetje Prometni institut Ljubljana - ki je v skupini SŽ pristojno za razvoj in raziskave na širokem področju prometa, mobilnosti in logistike - je lani praznovalo petdesetletnico. Podjetje je bilo ustanovljeno leta 1968 in je ves čas pomemben sestavni del sistema Slovenskih železnic. Praznovanje visokega jubileja so pripravili v Železniškem muzeju.



Pol stoletja podjetja Fersped

Podjetje Fersped je bilo ustanovljeno leta 1968 in ima za sabo bogato poslovno pot. Leta 2012, odkar je podjetje Fersped spet pod okriljem Slovenskih železnic, so se finančno prestrukturirali ter notranje reorganizirali. Podjetje zdaj uspešno posluje na mednarodnem logističnem trgu in si zastavlja zelo ambiciozne cilje. Med lanskimi dnevi Slovenskih železnic so v Portorožu praznovali svojo 50-letnico.

Praznovanje so pripravili na ladji in svoje sodelavce ter poslovne partnerje peljali na vožnjo ob slovenski obali.



Gostili in sodelovali smo

Konferenca Izzivi prihodnjega razvoja kombiniranega prevoza blaga v Sloveniji

Novembra smo gostili mednarodno konferenco o izzivih razvoja kombiniranega prevoza tovora v Sloveniji. Na njej so sodelovali strokovnjaki s področja transporta, predstavniki ministrstev štirih držav – Slovenije, Avstrije, Nemčije in Švice – predstavniki prevoznikov

z železniškim prometom, Gospodarske zbornice Slovenije, Javne agencije za železniški promet ter drugih organizacij, tesno povezanih z intermodalnim prevozom in logistiko. Namen konference je bil predstaviti primere in predloge za spodbujanje kombiniranega prevoza tovora na območju alpskih držav in širše v Evropi ter po sklepih konference oblikovati gradivo za odločevalce na politični ravni.



Velik korak k izboljšanju regionalnega sodelovanja med železniškimi prevozniki v tovarnem prometu

Februarja so se na pobudo SŽ-Tovornega prometa sestali direktorji nacionalnih prevoznikov v železniškem tovarnem prometu Slovenije, Hrvaške, Bosne in Hercegovine, Srbije, Črne gore in Makedonije. Namen sestanka je bil okrepiti sodelovanje med podjetji, s čimer bodo ta lahko zagotavljala boljše storitve za poslovne partnerje.



Mednarodni projekt REGIO-MOB in četrti sestanek ključnih deležnikov

Na Prometnem institutu Ljubljana so decembra gostili četrti sestanek skupine ključnih deležnikov mednarodnega projekta REGIO-MOB v Sloveniji. Udeležili so se ga strokovnjaki za razvoj trajnostne mobilnosti v Sloveniji s področja urejanja hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prevoza, mirujočega prometa, mestne logistike, regionalnih razvojnih središč in lokalnih skupnosti.



Teden mobilnosti 2018

Dejavno smo se vključili v promocijo tedna mobilnosti 2018 in tako spodbujali prepletanje in dopolnjevanje različnih oblik prevoza. Z občinami in drugimi organizacijami smo promovirali vožnjo z vlakom, do okolja najbolj prijazno obliko javnega prevoza, hkrati pa vse udeležence opozarjali na varnost v prometu.



Svetovni varnostni kongres Mednarodne železniške zveze – UIC na Bledu

Mednarodna železniška zveza – UIC in Slovenske železnice so oktobra na Bledu gostili strokovnjake s področja varnosti na železnici. Na svetovnih varnostnih kongresih UIC se enkrat na leto srečajo zaposleni v železniških podjetjih, varnostni strokovnjaki, akademiki in drugi, ki so dejavni na področju



transportne varnosti. Glavne teme to- kratnega, 14. kongresa, ki je bil prvič v Sloveniji, so bile krizno upravljanje in vodenje ob naravnih nesrečah, učinko- vito ravnanje upravljavcev in železniških prevoznikov ob večjih prekinitev pro- meta ter varnost v predorih in reševanje iz njih.



Srečanje nekdanjih članov in predstavitev zbornika košarkarskega kluba Železničar

Konec septembra so se v Stekljeni dvorani upravne stavbe Slo- venskih železnic na predstavitvi zbornika zbrali nekdanji člani Želez- ničarskega košarkarskega kluba Ljubljana, predstavniki Slovenskih železnic, Železniškega športnega kluba in drugi gostje s športnega področja.



Sodelovali smo na delavnici UIC o kriznem upravljanju in komuniciranju v Parizu

Sodelovali smo na delavnici UIC o kriznem upravljanju in komuni- ranju v sodobnem svetu, ki je prepleten z družbenimi mediji. Sredi februarja jo je pripravil oddelek Mednarodne železniške zveze, ki se ukvarja z varnostjo na železnicah.

Dnevi TEN-T v Ljubljani

Dnevi TEN-T so ena največjih prireditev, ki jih na področju prometa pripravlja Evropska komisija. Organizirajo jih vsaki dve leti in le- tos jih je prvič gostila Ljubljana. Dnevov TEN-T se je udeležilo več kot 2200 gostov, med drugim visoki predstavniki Evropske komi- sije, Evropske investicijske banke, ministri evropskih držav ter tudi evropska komisarka Violeta Bulc. Na tej prireditvi so se letos prvič srečali tudi ministri držav zahodnega Balkana, Turčije in južnih sredozemskih držav. Slovenske železnice je predstavljalo podjetje Prometni institut.

Ključni cilji pogovorov so bili izboljšanje mobilnosti v Evropi, učin- kovitejša prehajanje mej na zahodnem Balkanu ter prometno zblji- ževanje.

Slovenske železnice na dnevih TEN T zastopal Prometni institut

Na dnevih TEN-T so se predstavljale tudi Slovenske železnice, ki jih je zastopal Prometni institut. Udeležencem prireditve so predstavl- jali trenutne in načrtovane projekte Instituta ter razvoj železniške infrastrukture in Slovenskih železnic nasploh. Posebno pozornost so namenili tudi iniciativi SEESARI.

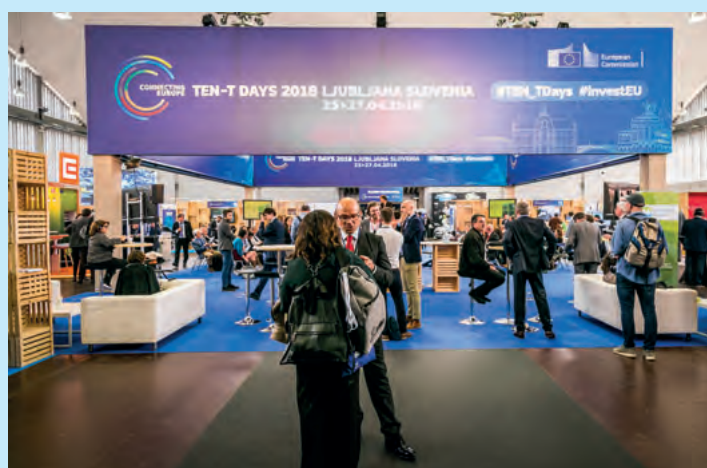
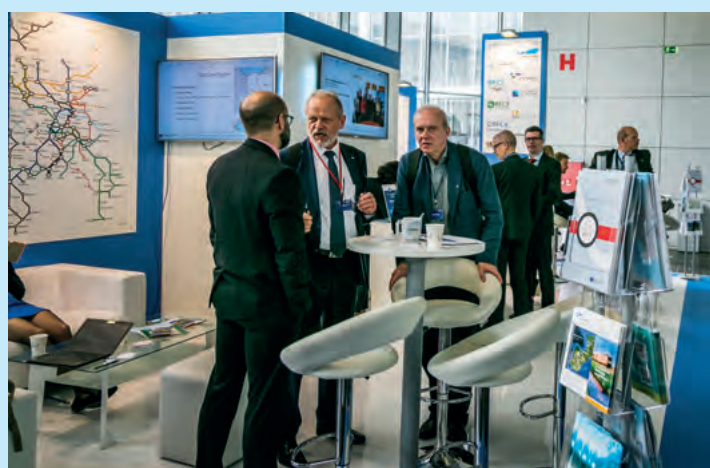
Direktor Prometnega instituta dr. Peter Verlič je predstavil razvoj železnic in infrastrukture v JV Evropi in poudaril pomembnost re- gionalnega povezovanja med železnicami, saj je za razvoj železnic eno od prioritetenih področij.



Še tesneje vpeti v razvoj evropskih železnic

Sočasno z dnevi TEN-T je bil organiziran tudi sestanek usmerjevalnega odbora iniciative SEESARI, ki sta ga vodila dr. Peter Verlič, direktor Prometnega instituta in predsednik iniciative SEESARI, ter Miroslav Stojčič, generalni direktor Srbskih železnic in predsednik usmerjevalnega odbora SEESARI. Sestanka se je udeležil tudi izvršni direktor SHIFT2RAIL Carlo Borghini.

Glavna tema je bila predstavitev in potrditev sporazuma o sodelovanju med SEESARI-jem in Shift2Rail-om. Po njem – o sporazumu podrobneje pišemo v rubriki Aktualno – bosta organizaciji tesneje sodelovali pri novih projektih in si izmenjevali informacije. S tem so Slovenske železnice dobile večji neposredni vpliv na oblikovanje razvojne politike evropskih železnic.



Dejavni tudi pri varnosti in zdravju

Z Dunking Devils proti nepravilnemu prečkanju proge



Posebno pozornost smo varnemu prečkanju proge namenili tudi med letošnjim tednom mobilnosti. V sodelovanju s svetovno znanimi Dunking Devili smo posneli video, s katerim smo poudarili velik pomen varnosti v prometu.



Reševalna vaja Železniška nesreča Verd 2018



Na Verdu so oktobra svojo usposobljenost za reševanje pri množični železniški nesreči preverjali poklicni in prostovoljni gasilci, Policija, enote nujne medicinske pomoči, pripadniki Civilne zaščite, Rdečega križa, skavti, planinci ter zaposleni na Slovenskih železnica. Skupaj več kot 350 oseb iz različnih organizacij je med vajo preverjalo svoje znanje ter usklajenost pri odpravljanju posledic nesreče na železnici.



Teden promocije zdravja in evropski teden športa

S tednom promocije zdravja na delovnem mestu smo SŽ septembra sodelovale pri evropskem tednu športa. Uvod v teden športa so bile športne igre zaposlenih 2018, ki se jih je udeležila ekipa igralcev malega nogometa s Slovenskih železnica. Z odličnim drugim mestom smo si priigrali povabilo Olimpijskega komiteja Slovenije – Združenja športnih zvez na Evropskih igrah zaposlenih 2019, ki bodo julija v Salzburgu.

Železničarji tekli na 5. Istrskem maratonu

Tekači v ekipi železničarjev, ki je organizirana pod okriljem Železničarskega športnega društva Slovenije, smo se osmega aprila v velikem številu udeležili Istrskega maratona. Tekli smo na dveh prizorščih, v Izoli in v Ankaranu. V Izoli je bil start 8,5-kilometrskega teka in polmaratona, v Ankaranu pa start maratona.



zapisana v imenu zdaj že tradicionalne akcije, so krepko presegli. Z akcijo 1000 železničarjev nad 1000 metrov smo sklenili teden zdravja, med katerim smo za zaposlene po vsej Sloveniji pripravili delavnice za promocijo zdravega življenja ter strokovna predavanja in izobraževanja.

1000 železničarjev nad 1000 metrov



Tudi lani smo pripravili več organiziranih pohodov do planinskih postojank. Spodbujali smo druženje, zdrav način življenja ter vožnjo z vlakom. Več sto železničark in železničarjev se je tako 26. maja odpravilo na Mariborsko kočo, Mrzlico, Slavniki in Vogar. Številko tisoč, ki je



Osvajali smo visoke cilje

Podpisali smo pogodbo za nakup novih potniških vlakov



Aprila smo s podjetjem Stadler podpisali pogodbo za nakup novih vlakov. Skupna vrednost naročenih 26 Stadlerjevih potniških garnitur FLIRT in KISS je 169 milijonov evrov brez DDV. Prvi vlaki naj bi pri nas začeli voziti konec leta 2019.



Z vlakom letos spet do Trsta in Vidma

Devetega septembra ob 5.57 zjutraj so med Ljubljano, Trstom in Vidmom spet začeli voziti potniški vlaki. Vlaki vozijo vsak dan, dvakrat na dan, in ustavljajo tudi na tržaškem letališču.



SŽ-Tovorni promet prevzel stoti Inno vagon

Podjetje SŽ-Tovorni promet je septembra prevzelo že stoti vagon z inovativnim sistemom RockTainer.



Razveseljevali smo in združevali

Srečanja ljubiteljev železnice



Železniški muzej že nekaj let za pored vsak mesec, od aprila do oktobra, organizira srečanja ljubiteljev železnic. Konec oktobra so pripravili zadnjega v preteklem letu. Prireditev v muzeju se udeležuje čedalje več obiskovalcev. Zaposleni v muzeju organizirajo različne delavnice, animacijo in igre za otroke, ter strokovno vodene ogleds čudovite muzejske zbirke. Lani smo v Muzeju dokončali prigo vrtno železnice tako, da se ta vije na ploščadi na več kot petsto metrih.



Godba Slovenskih železnic na Festivalu Ljubljana



Godbenice in godbeniki Godbe Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta so nadvse uspešno sklenili leto. Bili so zelo dejavni, nastopili na številni prireditvah doma in v tujini ter navduševali s samostojnimi koncerti. Med drugim so se na večer zadnjega majskega dne, na Kongresnem trgu v Ljubljani pod okriljem Festivala Ljub-



ljana, predstavili s skupnim koncertom s Policijskim orkestrom. Izzivov polno godbeniško leto pa so sklenili z nizom božično-novoletnih koncertov.

Železničarji lovci na drugem srečanju



Člani LD Loka pri Zidanem Mostu so v začetku oktobra že drugo leto zapored pripravili skupinski lov in srečanje železničarjev, ki so tudi lovci. Udeležilo se ga je več kot štirideset lovcev iz vse Slovenije.

Bili smo dobrodelni

Postali smo pomemben člen Verige dobrih ljudi

Z Zvezo prijateljev mladine Ljubljana Moste-Polje smo konec leta začeli sodelovati še pri enem dolgoročnem projektu, tokrat pri Verigi dobrih ljudi. Projekt je bil zasnovan z željo, da bi več or-



ganizacij skupaj pomagalo slovenskim družinam v denarni stiski. Slovenske železnice smo sodelovale z neposredno finančno pomočjo, hkrati pa smo okrog 240 družin peljali na pravljичno potovanje z muzejskim vlakom na ogled Postojnske jame.



Božična glasbena pravljica v Slovenski filharmoniji



Konec decembra smo v sodelovanju z Zvezo prijateljev mladine in Slovensko filharmonijo za otroke do desetega leta pripravili prav posebno glasbeno pravljico. Z izvrstnimi zgodbami, prepletenimi z glasbo, so glasbeniki orkestra Slovenske filharmonije predstavljali različne inštrumente ter igrali najbolj znane klasične melodije. Otroke pa je obiskal in obdaril tudi božiček.



Tudi lani smo bili božički za en dan

Že tretje leto zapored sodelovali pri akciji Božiček za en dan. Podjetje SŽ-Tovorni promet, natančneje SŽ-Ekspress, je pomagalo pri prevozu daril po vsej Sloveniji. Prostovoljci namreč vse leto zbirajo darila za socialno ogrožene otroke v Sloveniji, jih decembra pakirajo in nato dostavijo po vsej Sloveniji. Letos je pri akciji sodeloval tudi predsednik republike Borut Pahor.



Božiček je po Sloveniji znova potoval z vlakom

Decembra je tudi letos po vsej Sloveniji vozil božičkov vlak. Prvo vožnjo je imel prvega, zadnjo pa štiriindvajsetega decembra. Slovenske železnice že več let zapored pripravljamo vožnje muzejskega božičkovega vlaka, ki so postale izjemno priljubljene. Tako je bila letos večina tistih, ki smo jih pripravili za zunanjo javnost, razprodana v rekordno kratkem času, v nekaj urah po začetku prodaje vozovnic. Poleg omenjenih pa smo že tradicionalno pripravili tudi vožnje z božičkovim vlakom za vse otroke železničarjev do sedmega leta starosti. Več kakor tisoč petsto otrok železničarjev se je na vlaku srečalo z božičkom, ki jim je zaželel lepo praznovanje in jih obdaril.

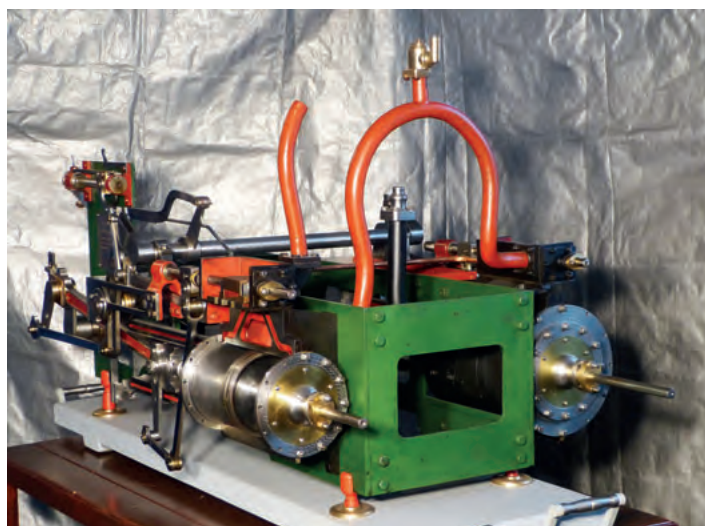
Skupaj se je letos z božičkovimi vlaki prepeljalo okrog dvanajst tisoč otrok ter njihovih staršev in spremljevalcev.

Na Slovenskih železnicah pa je postalo tradicionalno tudi to, da nekaj voženj božičkovega vlaka namenimo v dobrodelne namene. Letos smo med drugim sodelovali pri projektu Veriga dobrih ljudi, in z Zvezo prijateljev mladine Moste-Polje, oddajo Svet in POP TV otrokom omogočili nepozaben izlet z muzejskim vlakom v Postojnsko jamo.

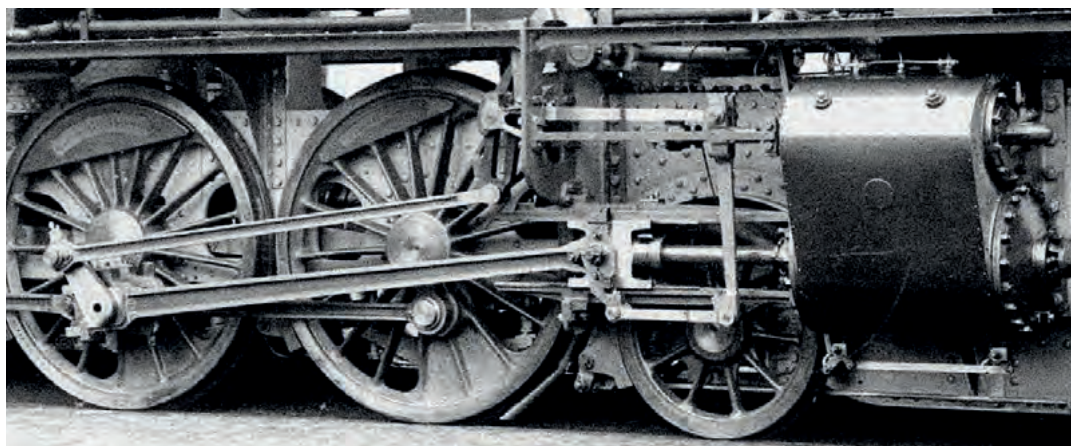


Doumeti parni stroj

Biti gospodar ogromnega jeklenega stroja je bil nekoč menda vsakemu fantiču življenjski cilj: »Ko bom velik, bom strojevodja ...« Vendar je do tega cilja vodila dolga pot – najprej je bilo treba postati izučen ključavničar, da bi se kandidat sploh lahko vpisal v strojevodsko šolo. In ta je bila vse prej kot lahka. Parna lokomotiva je čudovito konstruiran, kompliciran in prefinjen mehanizem, ki ga je treba razumeti do potankosti. Kako naj torej učenec doume skrivnosti parnega stroja in pogonskega drogovja, ko pa ne vidi v notranjost in lokomotive ne more spremljati med vožnjo?



Compound (zvezni) parni stroj na lokomotivi. Človek bi na prvi pogled menil, da so ga sestavili narobe, saj je en cilinder večji kot drugi ...



Komplicirano, a očarljivo drogovje parne lokomotive

Potrebno je nazorno učilo, kjer je počasi, po fazah mogoče spremljati in razumeti delovanje parnega stroja. V železniškem muzeju Slovenskih železnic hranimo dva takšna

primerka, enostavni, ploskovni, čeprav gibljiv model in čudovito izdelani, tridimenzionalni model z dvema parnima strojema v izvedbi compound, kjer para najprej vstopi v viso-

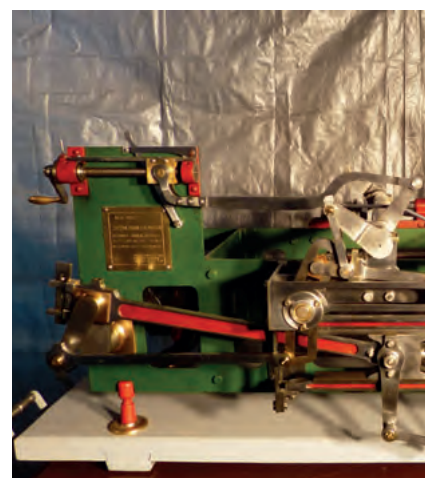


Gibljiv ploskovni, »2D« model parnega stroja na lokomotivi

kotlačni cilinder na desnem boku lokomotive, tu opravi pol dela in se nato po zvezni cevi pretoči v nizkotlačni cilinder na levem boku, kjer opravi preostalo polovico. S to precej komplicirano konstrukcijo so v določenem obdobju pri nekaterih lokomotivah dosegli pomembne prihranke pri vodi in gorivu. Ker bi seveda na obeh straneh lokomotive želeli imeti enake sile, mora biti nizkotlačni cilinder večji od visokotlačnega, saj se sila na bat izračuna preprosto kot zmnožek parnega tlaka in površine bata. Torej mora imeti nizkotlačni

bat dvakrat večjo površino kot visokotlačni.

Kar pa je pri tem modelu – učilu največ vredno, je to, da so ga v letih 1949-52 izdelali učenci strojevodske šole v Novem mestu sami, seveda pod



Mojstrsko izdelani model zveznega parnega stroja in

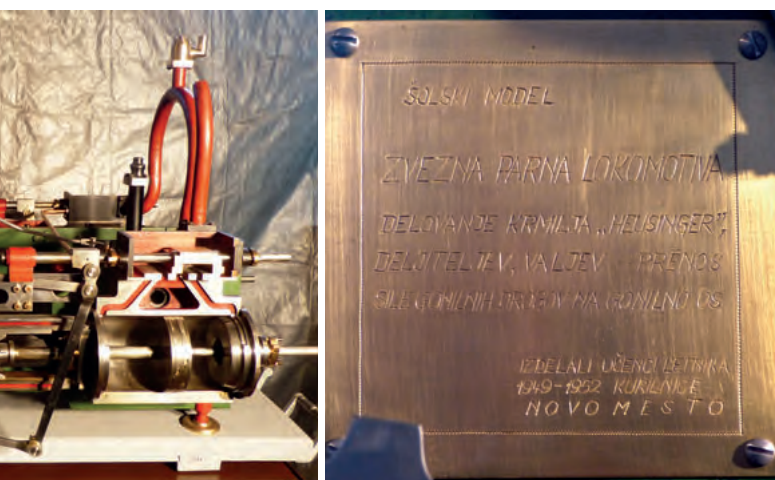
vodstvom mentorjev. Ni dvoma, da so ob tem doživeli najtesnejši stik s principi parnega stroja in jih resnično ponotranjili, usvojili.

Ko si človek od blizu ogleduje ta izjemno precizno izdelani model, ne more zadržati vzdih občudovanja, češ, kaj vse so mladi nekoč morali znati. Morda nam o tem najbolje priča delo Toneta Seliškarja Tržaška cesta.

Pisatelja Seliškarja poznamo predvsem kot mladinskega avtorja – vsem nam so napolnjevala mladost njegova dela kot Rudi, Bratovščina Sinjega galeba, Posadka brez ladje, Velika gala predstava, manj pa je znano, da je pisal tudi poezijo in romane. Malokdo pa ve, da je bil Seliškarjev oče strojevodja, ki ga je Tone gledal z velikim občudovanjem in njegova učna leta popisal v Tržaški cesti, seveda romansirano in s spremenjenimi imeni. Delo je neke vrste bildungsroman. Glavni junak Karlišnikov Tine, doma

z revne barjanske domačije ob Tržaški cesti v Kozarjah (kot tudi Seliškarjev oče), je popolnoma prevzet od puhajočih parnih lokomotiv na bližnjem nasipu. Bistri fant gre leta 1870 v Ljubljano v uk za ključavničarja z

delujočim modelom lokomotive, kar pripravi izpitno komisijo, sestavljeno iz malce konservativnih mojstrov, do nejevernega strmenja. Tine je z aklamacijo sprejet med ključavničarske pomočnike – danes bi rekli summa



in tablica izdelovalcev



Takšne lokomotive so vozile mimo Seliškarjeve domačije in prevzele mladega fanta

edinim ciljem, da bo pozneje lahko postal strojevodja.

Takega Seliškarja avtor tehle vrstic ni poznal – delo prežema zelo bogat, že kar poetičen jezik, zapleti in duševna rast vajejenca so psihološko odlično izpeljani! Zgodba se konča, ko junak opravi pomočniški izpit, in sicer s samostojno izdelanim

cum laude – in vrata do sanjskega poklica so mu na široko odprta.

Tone Seliškar je svojemu ljubljenu in nadvse spoštovanemu očetu-strojevodju postavil spomenik s pesmijo, ki naj jo ob tej priliki priključimo v zavest bralcev:

Moj oče

*Orjaška lokomotiva drvi kakor pobesnena
po železniškem tiru
in se zaganja v klanec in bobni mimo pečin
in rjove kakor zver na strmih bregovih rek.*

*Moj oče stoji na nji in drži za vzvod in strmi
v praznino, ki jo žre železo pod seboj,
in je strašno lep v tej svoji pozi,
obžarjen od luči, ki mu plamti v obraz
iz odprte peči
in ognjeni šlem isker mu vihra nad glavo
ter sta lokomotiva in on kakor jezdec,
ki vihra v žarečem oblaku.*

*Ko sem bil otrok, sem stal ob progi
in sem mu mahal v pozdrav, ko je švignil mimo mene.
In mi je vrgel ognjen poljub
in je prevozil milijon kilometrov
in je mislil name.*

*Zdaj sem jaz mož in moj oče starec.
Osemdeset let.
Pa je še vedno kovač in kuje železo!
In ko sediva na vrtu on ves sajast
in jeklen in malce upognjen, mi pripoveduje
in je mehak kakor solza in ognjen še vedno
kakor peč.*

To ni prav, moj sin!

*Jaz vem in sem vroč kakor upor
njegovih besed in mi je vse jasno:
Milijon kilometrov je šlo v njegovo mladost,
milijon lopat premoga je žgalo njegovo kri
in osem otrok je poljuboval.*

To ni prav, moj sin!

*Gledava se v oči kakor takrat, ko je
drvel mimo mene, obžarjen kakor nebeški jezdec
in neznansko grenka raza gre v naju,
ko oba veva:
Stal bom ob progi in ga ne bo več
nazaj.*

Reportaža

Rado Smerdel



Z vlakom na Vinsko raven

Kolesarji in pohodniki se z vlakom odpravimo na cestni prelaz Weinebene (1668 m) na Golici (Koralpe), na deželno mejo med avstrijsko Koroško in Štajersko.

Golica (Koralpe)

Pogorje spada k Labotniškim Alpam in predstavlja naravno mejo med avstrijskima deželama Koroško in Štajersko. Golico na zahodu omejuje dolina reke Labotnice (Lavant), na severu sedlo Paka (Packsattel), na vzhodu zahodnoštajersko gričevje, na jugu pa čez sedlo Sobote (Soboth) in državno mejo sega do Dravske doline v Sloveniji. Slovensko koroško severno-pohorsko-remšniško narečje se govori do vasi Sobote. Najvišji vrh pogorja je Golica (Großer Speikkogel, 2140 m), na ka-

terem stojita že od daleč vidni poslopji vojaškega radarja, v bližini pa sta še televizijski oddajnik in planiska koča. Kot pove že ime, je celotno sleme golo, zato ponuja gornikom zelo lepe razglede. Čez prelaz Vinska raven (Weinebene, 1668 m) vodi cestna povezava med mestoma Volčji breg ali Volšperk (Wolfsberg, 462 m) na Koroškem in Lonč (Deutschlandsberg, 365 m) na Štajerskem. Ime Vinska raven izvira še iz obdobja tlačanstva, ko so na deželni meji pretovarjali sode z vinom, ki so jih prevažali s Štajerske na Koroško, saj takrat tlačani niso smeli zapustiti svoje dežele. Zdaj je prelaz priljubljeno izhodišče za gorniške pohode in za gorsko-kolesarske ture po Golici, na njem pa je tudi manjše smučarsko središče. Severno nad Vinsko ravnijo se na deželni

meji dviga vrh oziroma planina Handalm (Ročnica?, 1853 m). Na njej in na sosednjih vrhovih od oktobra 2017 stoji trinajst turbin vetrnega parka, ki z električno energijo oskrbujejo 21000 gospodinjstev na Štajerskem. Akumulacijsko jezero Sobote (Stausee Soboth, 1080 m) leži na jugu pobočja Golice ob asfaltirani cesti med Ivnikom (Eibiswald) in Labotom (Lavamünd). Nastalo je leta 1990 z zajezitvijo potoka Bistrica (Feistritz) z namenom napajanja hidroelektrarne Golica. Jezero obdajajo smrekovimi gozdovi in je poleti primerno za kopanje.

Boji za severno mejo

V skladu s podpisano mirovno pogodbo med slovenskim generalom Rudolfom Maistrom

in avstrijskim polkovnikom Rudolfom Passyjem, so Maistrovi borci 27. novembra 1918 na Štajerskem zasedli črto Radgona (Bad Radkersburg)–Cmurek (Mureck)–Špilje (Spielfeld)–Lučane (Leutschach)–Radlje–Muta. Vas Sobote so ponovno zavzeli 12. marca 1919. Med ofenzivo na Koroško maja in junija 1919 je Labotski odred pod Maistrovim poveljstvom zasedel južna pobočja Golice do Male planine (Kleinalpl). Meja z Avstrijo je bila določena s Saintgermainsko mirovno pogodbo 10. septembra 1919. V zadnjih letih druge svetovne vojne so severno od meje na Štajerskem in na Golici, vse do prelaza Vinska raven, delovale enote slovenskega partizanskega Lackovega odreda. Februarja 1945 so se zadrževali v letoviškem naselju Glažuta (Glashüt-

Železniška postaja Lonč; Avtor: Josef Moser



Vlak za Volčji breg pri Velikovcu





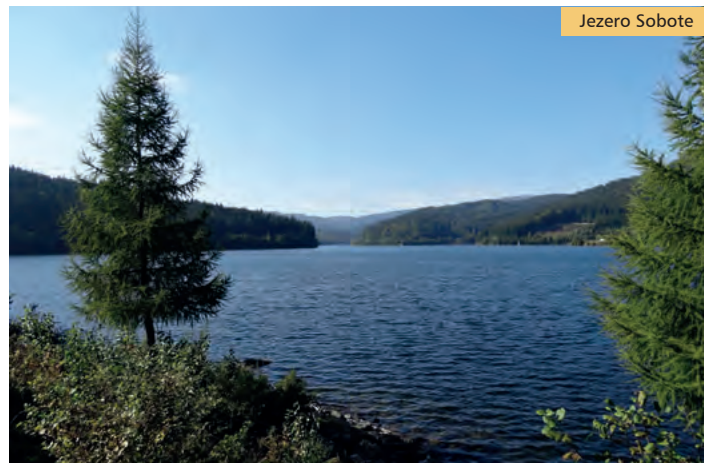
Volčji breg (Volšperk); Avtor: Johann Jaritz

ten, 1274 m), kjer so se družili s tamkajšnjimi prebivalci in celo plesali z domačimi dekletimi. Po kapitulaciji nemškega rajha so partizani 10. maja 1945 zasedli Ivnik (Eibiswald) in Travniki (Wies). Ker so na tamkajšnji železniški postaji našli vlak, so mobilizirali železničarje in se po nekdanji Solbski železnici kar z vlakom odpeljali v Lipnico (Leibnitz). Spotoma so se ustavljali na vseh postajah in postavljali partizanske komande mest. V sedmem členu Avstrijske državne pogodbe, ki so jo podpisale zavezniške zasedbene sile v Avstriji na Dunaju 5. maja 1955, so zagotovljene pravice slovenske manjšine na avstrijskem Koroškem in Štajerskem.

Z vlakom iz Slovenije

Do železniške postaje Pliberk (Bleiburg) se pripeljemo po Dravski železnici iz smeri Maribora (z vlakom SŽ) ali Beljaka, nato pa nadaljujemo potovanje po

Labotski železnici do Volčjega brega (40 minut vožnje). Od tam se kolesarji povzpemo na Vinsko raven po asfaltirani cesti skozi naselja Braniče (Frantschach), Sv. Jedert (Sankt Gertraud) in Spodnje/Zgornje Gozdje (Unter/Obergösel). Razdalja znaša 24 km oziroma tri ure vožnje (1273 m vzpona in 69 m spusta). Pohodniki se z avtobusom zapeljemo do Sv. Jedrti (4,5 km) nato pa gremo po goliški Kristalni poti (Koraln Kristall Trail): 15 km, štiri ure in



Jezero Sobote

pol. Z Vinske ravni je dobre pol ure lahkega vzpona na planino Handalm. Že pri kapeli Sv. Pavla se nam progi jugu v daljavi odpre pogled na vrh Golice, do koder je po lahki razgledni poti tri ure hoje. Od tam se lahko izkušeni pohodniki vrnemo v Slovenijo kar po slemenu Golice čez Malo planino (Kleinalpl, 1759 m), mimo jezera Sobote in čez mejni Košenjak (1522 m) do Dravograda. Kolesarji se spustimo po asfaltirani cesti mimo Glažute, kjer spotoma obišče-

mo Geopark Glashütten, do železniške postaje Lonč (24 km, uro in pol) ali Travniki-Ivnik (Wies-Eibiswald, 32 km, dve uri). Od tam je po Traviški železnici dobro uro vožnje do štajerske prestolnice Gradec (Graz), od koder se z vlakom vrnemo v Slovenijo. Razdalja od Travnika do jezera Sobote znaša 26 km (tri ure vožnje s kolesom), do Dravograda pa nam preostane še 25 kilometrov.

Želim vam prijetno turo!



Glažuta

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za izletnike navajamo slovenska imena potniških postaj od Pliberka do Volčjega brega: 1. Pliberk mesto (Bleiburg Stadt), 2. Dob v Podjuni (Aich im Jauntal), 3. Led-Ruda (Eis-Ruden), 4. Gradnica (Granitztal), 5. Št. Pavel v Labotski dolini – toplice (St. Paul im Lavanttal Bad), 6. Št. Pavel (St. Paul), 7. Št. Andraž (St. Andrä), 8. Št. Štefan (St. Stefan), 9. Volčji breg – Radinje (Wolfsberg in Ktn Reding) in 10. Volčji breg ali Volšperk (Wolfsberg).



Železniška postaja Travniki-Ivnik



Srečanje vlakov na postaji Led-Ruda

70 let PD Železničar Ljubljana

Sedemdeset let Planinskega društva železničar! Marsikomu se sedemdeset let zdi kratka doba, marsikateremu članu našega društva pa vse njegovo življenje. Šele ob okroglih obletnicah se zavemo, kako čas hitro beži in kako naše vsakdanje težave hitro postanejo zgodovina. Ostali pa so spomini, tisti bolj intimni in osebni, pa tudi tisti, ki nas vežejo na prijateljstva, ki so se stekala na različnih življenjskih poteh, med drugim tudi planinskih, ki so marsikoga pripeljale tudi v naše Planinsko društvo. Prvi člani, ki so postavljali temelje društva, so se na začetku z obilo zavzetosti spopadli z marsikatero težavo, ki je že zdavnaj postala zanimiva dogodivščina iz preteklosti, vtkana v to okroglo sedemdesetletnico.



Šestindeset let po ustanovitvi Slovenskega planinskega društva, današnje PZS, so se »naši« železničarji odločili ustanoviti Planinsko društvo železničar Ljubljana. Trideset dni po seji pripravljalnega odbora so 25. novembra 1949 ustanovili PDŽ. Da smo železničarji potrebovali planinsko društvo, kaže tudi podatek, da se je ustanovnega občnega zbora udeležilo izjemno veliko članov. Kmalu po ustanovitvi je društvo štelu namreč okrog tisoč članov, z leti pa je ta številka narasla celo na tisoč osemsto članov.

Prvi izvoljeni predsednik je bil tedanji direktor Železnic Danijel Lepin. Ker so v tistem

času premalo poznali poti in ustrezno planinsko opremo, so člani društva organizirali številna predavanja o gorah, opreми in varnosti v gorah.

Danes je v našem društvu okrog 450 članov. Člani so železničarji ter tudi zaposleni v drugih podjetjih, pa tudi veliko upokojencev in mladih.



Predsedniki PD Železničar Ljubljana

1949–1953: Danijel Lepin
1953–1959: Emil Strniša
1959–1966: Anton Žvan
1966–1969: Kanciljan Kušar
1969–1974: Pavel Cigler
1974–1979: Matija Potočnik
1979–1981: Anton Dornik
1981–1994: Franc Hočevnar

1994–2008: Jože Janežič
2008–2009: Borut Kos
2009–2013: Marija Sever
2013: Drago Savič

V Planinskem društvu Železničar deluje več odsekov: vodniški odsek, alpinistični odsek, markacijski odsek, turno kolesarski odsek, mladinski odsek,

gospodarska komisija, odsek za varstvo gorske narave.

Pomembno vlogo ima odsek markacistov, ki skrbi za markiranje in vzdrževanje nekaterih planinskih poti na Bohinjskem. Dejavní sta tudi komisija za varstvo gorske narave in izletniška sekcija, ki s svojimi kakovostnimi izleti doma in v tujini privablja čedalje več planincev.

Še posebej pa smo ponosni na alpinistični odsek, ki se lahko pohvali, da ima v svojih vrstah priznane slovenske alpiniste. Povzpeli smo se marsikateriga osemstisočaka, bili na več zahtevnih alpinističnih odpravah in vodili alpinistične tečaje.

Brane Markovič

Že štiridesetič od Zaloške do Štampetovega mosta

Odkar obstaja Planinsko društvo Železničar, je med našimi člani tlela želja, da bi pripravili lastni pohod, pohod, ki bi bil posvečen železničarjem. Da bodo to željo tudi uresničili, so se odločili leta 1980, ob 60. obletnici splošne stavke železničarjev, ki je bila v Ljubljani 15. aprila 1920.

S tem pohodom se želimo pokloniti boju železničarjev za delavske pravice in vsem žrtvam na Zaloški cesti. Tudi ime pohoda ni naključno. Štampetov most, železniški viadukt, ki je bil zgrajen leta 1857 kot del avstrijske južne železnice, je bil med drugo svetovno vojno večkrat močno poškodovan. Prvič leta 1941, nato pa so ga partizanske enote oktobra 1943, junija 1944 in septembra 1944 v sabotažnih akcijah večkrat poškodovale in tako skušale prizadejati italijanskemu in nemškemu okupatorju čim večjo škodo. Most so popravljali leta 1945 in 1946 in omogočili, da so čezeni spet vozili vlaki.

Prvi pohod aprila 1980

Prvi pohod na Štampetov most je bil 12. aprila 1980, kar pomeni, da se bomo letos na pot podali že štiridesetič. Pohod je sprva potekal po dveh trasah okrog Ljubljane, po prvi, dolgi petintrideset kilometrov, in dru-

gi, dolgi šestdeset kilometrov. Zanimanje zanj je bilo veliko, saj se je že prvega udeležilo okrog šeststo pohodnikov. Štampetov most je bil vključen v drugi pohod, od postaje Borovnica, čez Pokojišče in Trebevnik, mimo kurirske postojanke TV-17, do Mosta in nato do Verda. Na predlog članov so potek pohoda še enkrat spremenili, tako da današnja trasa že 39 let poteka v obratni smeri, od Verda do Borovnice.

Z muzejcem do Verda

Z muzejskim vlakom se iz Ljubljane pripeljemo do železniške postaje Verd, od koder se po gozdni poti odpravimo do spomenika pri Štampetovem mostu. Tam zadnja leta pohodnike pričakamo na prvi točki in jih razveselimo s sadjem in pijačo. Po uri in pol hoje prispejo pohodniki do druge kontrolne točke, TV-17, kjer jih na nekdanji kurirski postojanki pričakajo člani Zveze borcev za vrednote NOB-ja. S slednjimi smo zadnja leta stkali pravo prijateljstvo.

Nato pohodniki po gozdni poti prispejo do Pokojišča, kjer se za dobro popotnico okrepčajo z odličnim čajem, domačo kapljico, piškoti in sadjem, ki jih zanje pripravijo člani Turističnega društva Blagajana Vrhnika in člani našega društva.

Sledi še peta kontrolna točka nad zaselkom Lašče in spust do Borovnice, kjer se pohodniki vpišejo v knjigo. Pred odhodom vlaka proti domu si privoščijo čaj, ki ga zanje pripravijo člani Turističnega društva Borovnica, in različne dobrote naših članic.

Ob visoki obletnici, ki jo praznujemo, se želimo še posebej zahvaliti članom, ki od vsega začetka prizadevno sodelujejo

pri organizaciji in izvedbi pohoda. To so Janez Resnik, Karl Brečko, Ciril Obid, Zlatko Segulin, Miro Cvirn, Branko Tepina, Marko Zagorc in Stane Štupica.

Hvala tudi vsem drugim članom društva, ki kakor koli prispevate k uspehu našega pohoda. Da je ta zares uspešen, priča veliko zadovoljstvo številnih pohodnikov.

Brane Markovič



Vljudno vabljeni
na 40. pohod na Štampetov most, ki bo v soboto, **13. aprila**.

Iz Ljubljane se bomo **ob 8.30** do Verda odpeljali z vlakom.

Pohod s postanki traja okrog pet ur.
Več informacij lahko dobite na 041 698 446.

Lep pozdrav!

PD Železničar Ljubljana



Folkloristi ŽKUD Tine Rožanc izjemno uspešno sklenili leto 2018

Ob dnevu človekovih pravic, 7. decembra, so veterani ŽKUD Tine Rožanc nastopili na prireditvi pod okriljem varuhinje človekovih pravic Republike Slovenije Vlaste Nussdorfer. Z eleganco ter odlično usklajenostjo plesnih parov in godcev so navdušili občinstvo v kongresnem centru Brdo pri Kranju. Večera se je udeležil tudi predsednik države Borut Pahor.

Osmega decembra so veterani na povabilo domače folklorne skupine gostovali še na koncertu Ples in glasba izpod kamniških planin. Na prireditvi



Staroste med veterani, z leve proti desni: Janez Knific, Meta Pust, Jože Levka, Urša Gazdič, Slavko Gnidovec. Foto: Andrej Kunej

Zlata plaketa na državni reviji 2018

Veteranska skupina ŽKUD Tine Rožanc je lani na državni reviji, na katero so povabljeni najboljši sestavi z vse Slovenije, prejela zlato plaketo. Na prireditvi, ki jo organizira Javni sklad republike Slovenije za kulturne dejavnosti – JSKD, so zlato plaketo prejeli za splet primorskih plesov Lepa Vida. Bili so edina veteranska skupina, ki je prejela tako visoko odličje.

tvi so sodelovale tudi druge folklorne skupine, ki so se na tekmovanju JSKD uvrstile med najboljše. Gledalci so uživali v raznolikih plesih z različnih pokrajin. Veterani ŽKUD Tine Rožanc so se predstavili z dvema spletoma primorskih



plesov in kot običajno navdušili občinstvo. Z odličnimi nastopi ter izjemno nagrado so nadvse uspešno sklenili leto 2018.



Aprila folklorna skupina praznuje 70-letnico

Otroci, mladi in veterani, skratka vsa folklorna skupina ŽKUD Tine Rožanc, se pripravlja na slovesnost ob 70-letnici folklorne dejavnosti ŽKUD FS Tine Rožanc, ki bo 27. aprila v Gallusovi dvorani Cankarjevega doma v Ljubljani. Letos jeseni pa bodo 25-letnico ustvarjanja praznovali tudi folkloristi veterani.





1000 železničarjev nad 1000m

25. 5. 2019

Zaposleni v skupini SŽ, upokojeni železničarji, štipendisti, člani železničarskih športnih in kulturnih društev, družinski člani ter vsi, ki želite z nami spoznavati lepote slovenskih hribov in gora, vljudno vabljeni,

da se nam pridružite na planinskih pohodih, ki jih Slovenske železnice pripravljamo pod imenom *1000 železničarjev nad 1000 m.*

PRIJAVNICA

Ime in priimek ali društvo:

Naslov:

Telefon, e-naslov:

Planinska koča, (obkroži): Mariborska koča Kum Slavnik Vogar

Število pohodnikov

Konfekcijske številke udeležencev: S= M= L= XL= XXL=

Prijavnico lahko pošljete po pošti: ŽŠD Slovenije, Kolodvorska ul.11, 1000 Ljubljana ali na e-naslov: zsd.slovenije@slo-zeleznice.si, najpozneje do 6. 5. 2019.

Lep športni pozdrav!

 Slovenske železnice

ODHOD

25. 5. 2019

Kupon velja za 5 oseb.

 Slovenske železnice

VRNITEV

25. 5. 2019

Kupon velja za 5 oseb.



1000
železničarjev nad
1000m

25. 5. 2019

Vozni red

	odhod	prihod	odhod	prihod
Mariborska koča	Ljubljana 5:48	Maribor 8:41	Maribor 17:48	Ljubljana 19:50
	Zidani Most 7:03	Maribor 8:41	Maribor 17:14	Zidani Most 18:52
	Murska S. 6:52	Maribor 8:41	Maribor 15:27	Murska S. 17:20
	Dobova 6:04	Maribor 8:41	Maribor 17:14	Dobova 19:51
Kum	Ljubljana 6:50	Trbovlje 7:42	Trbovlje 17:22	Ljubljana 18:10
	Maribor 7:28	Trbovlje 9:32	Trbovlje 17:59	Maribor 19:57
	Dobova 7:06	Trbovlje 8:21	Trbovlje 16:43	Dobova 17:56
Slavnik	Ljubljana 8:15	Podgorje 10:31	Podgorje 17:27	Ljubljana 19:39
Vogar	Ljubljana 6:52	Bohinjska B. 9:02	Bohinjska B. 17:27	Ljubljana 19:20
	Nova Gorica 7:35	Bohinjska B. 8:51	Bohinjska B. 17:26	Nova Gorica 18:38