

Nova proga

Revija Slovenskih železnic



AKTUALNO: Vztrajno odštevamo do prihoda prvega novega vlaka
Strateški partner nadaljuje razvoj SŽ-Ekspresa
Tehnično varovanje z umetno inteligenco na Slovenskih železnica
Urjenje specialne enote policije v Ljubljani

INTERVJU: Franci Lipovšek, dirigent Godbe Slovenskih železnic



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

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 7. 2. 2020.

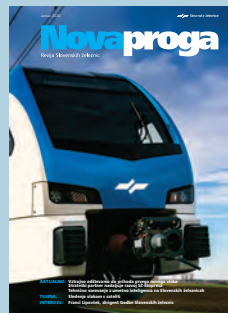


1

Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik



Avtor fotografije: Miško Kranjec



Aktualno

Vztrajno odštevamo do prihoda prvega novega vlaka

3



Aktualno

Strateški partner nadaljuje razvoj SŽ-Ekspresa

6



Aktualno

Urjenje specialne enote policije v Ljubljani

7



Aktualno

Srečanje direktorjev skupine G4

10



Aktualno

Tehnično varovanje z umetno inteligenco na Slovenskih železnica

12



Intervju

Franci Lipovšek, dirigent Godbe Slovenskih železnic »Na tekmovanjih se uvrščamo v elitno, koncertno skupino slovenskih godb.«

16



Prosti čas

Godba Slovenskih železnic nas je navdušila v Radečah

22

Spoštovane železničarke in železničarji! V uredništvu revije Slovenskih železnic Nova proga vam želimo veliko energije in poguma v letu 2020!

Podjetja v skupini SŽ so tudi leto 2019 sklenila poslovno uspešno in dosegla rezultate, primerljive s tistimi izpred enega leta. O natančnih številkah za zdaj sicer še ne moremo pisati, vendar pa je jasno, da je ključno vztrajno uresničevanje strategije, zastavljene v strateškem načrtu 2016–2020.

Še bolj kot rezultati preteklega leta pa so pomembni projekti in izzivi, ki nas čakajo letos. Javnosti in našim potnikom najbolj zanimivi so vsekakor novi potniški vlaki. Prvega bomo v Slovenijo na sklepno testiranje prešli v naslednjih mesecih. Vlaki, ki jih bodo sestavljali na Poljskem, morajo kljub temu, da jih redno testirajo proizvajalci, zadostiti tudi določenim zahtevam naše nacionalne zakonodaje. V prometu bodo začeli voziti po tem, ko bo Javna agencija za železniški promet zanje izdala uporabno dovoljenje. Smiselnost posodobitve našega voznega parka je v enem stavku za osrednji slovenski časnik povzel generalni direktor Dušan Mes, ki je dejal: »S trideset let starim voznim parkom ljudi težko prepričamo v smiselnost uporabe železnice.« Načrti SŽ-Potniškega prometa o povečanju števila potnikov v naslednjih letih so ambiciozni, vendar so z novimi vlaki ter ustrezno kombinacijo drugih ukrepov dosegljivi. V strateškem načrtu je zapisano povečanje števila potnikov na dvajset milijonov v naslednjih petih letih.

Razumevanje lastnika železniške infrastrukture in dobro sodelovanje z vsemi organizacijami, ki so odgovorne za razvoj našega omrežja lahko zadnjih nekaj let opazujemo v izjemnem povečanju števila in intenzivnosti investicijskih projektov na našem železniškem omrežju. Lani so se končali številni projekti, zaradi katerih bosta lahko naša prevoznika še bolj konkurenčna, mnogi gradbeni projekti na glavnih progah pa se bodo nadaljevali še v prihodnjih letih. Za naložbe v železniško infrastrukturo naj bi namreč država letos namenila sredstva v vsaj enaki višini kot lani, več kot 225 milijonov evrov. Kratkoročno gradbeni projekti na glavnih progah sicer pomenijo več ovir in morebitne zamude, vendar pa so dolgoročne koristi celovite prenove železniškega omrežja neizmerno večje za železniška podjetja, slovensko logistiko in gospodarstvo.

Poleg odločitve o strateškem partnerju pa nas veliko izzivov čaka tudi v Tovornem prometu, saj naj bi se pred pretečo krizo ohlajalo gospodarstvo. To se v transportnem sektorju vidi denimo v zmanjšanju števila naročil, kar že nekaj mesecev opažajo v nekaterih srednjeevropskih državah. Kako bo podjetje SŽ-Tovorni promet v spremenjenih razmerah prebrodilo potencialne težave in se s spopadlo z novo konkurenco na slovenskem železniškem omrežju, bo zanimivo opazovati, saj je podjetje izkušen in nadvse uspešen konkurent, ki že več let izjemno dobro posluje na mednarodnih trgih. O prihodnosti in njihovih poslovnih načrtih bomo več pisali v naslednjih izdajah revije.

Eden od trendov v transportu, ki ga je prav tako mogoče opazovati na Slovenskih železnica, pa je tudi močno prizadevanje za posodabljanje in vgrajevanje novih tehnologij. Uspešna železniška podjetja čedalje več pozornosti namenjajo digitalni transformaciji železnic in priložnostim, ki jih ta ustvarja. Konec preteklega leta smo se udeležili konference Digital Railway Revolution, katere osrednja tema je bil vpliv najnovejših tehnologij na delo v železniških podjetjih. Tovrstne konference so že nasploh navdušujoče, saj je na njih mogoče na kratko pogledati za meglo tehnološke prihodnosti železnic. V kontekst najsodobnejše tehnologije je namreč postavljen tudi železniški sektor ter poudarjene inovacije, ki se jih lotevajo največja železniška podjetja. Tako dobimo udeleženci edinstveni občutek, kako inovativen in dinamičen je sektor, v katerem delamo, in neizmerno energijo za prihodnje projekte. V prihodnje nas tudi na železnici namreč čakajo čudovite novosti, kot so internet stvari (IoT), 5G omrežje, umetna inteligenca, integracija množičnih podatkov, napovedno vzdrževanje in mnogo drugih.

Želim vam prijetno branje prve letošnje revije Nova proga!

Vztrajno odštevamo do prihoda prvega



Strokovna ekipa Slovenskih železnic, Franci Rupar in Filip Fele s SŽ-Potniški promet ter Boštjan Miklavčič s SŽ-VIT.

Testiranje novih Stadlerjevih vlakov

Slovenske železnice so pri podjetju Stadler naročile 52 novih potniških vlakov, od tega 21 enonadstropnih in 10 dvonadstropnih električnih ter 21 enonadstropnih dizelskih vlakov. Podjetje Stadler ima svoje visokotehnološke tovarne in pogodbene dobavitelje v Evropi na različnih lokacijah. Montaža, testiranje in statične tipske prevzeme vozil bodo opravljali na Poljskem.

Decembra opravljen prvi pregled vlaka

Ko je bil ob koncu leta 2019 sestavljen prvi dizelski vlak, je strokovna ekipa Slovenskih železnic opravila statični pregled vozila in njegovih glavnih kom-

ponent, sodelovali pa so tudi na prvih testnih vožnjah. Pred vožnjami pregledali ključne sestavne dele vlaka, t. i. »First Article Inspection«, dokumentacijo izdelave in vzdrževanja najpomembnejših sestavnih delov, ustreznost in veljavnost certifikatov ter proizvodnjo in testiranje. Ključni del prvega pregleda je med drugim ugotoviti ali so proizvajalci različnih komponent upoštevali vse razpisne zahteve. Po pregledih namreč proizvajalec v vsa vozila vgrajuje dogovorjene pregledane sestavne dele.

Testiranje na krožni železniški progi pri Wrocławu

Prvemu pregledu ključnih komponent vlaka je sledilo testiranje na posebni krožni že-

lezniški progi v bližini poljskega mesta Wrocław. Progo dolgo 7600 metrov najemajo proizvajalci železniških vozil za tipska testiranja. Pri prvem dizelskem vlaku za Slovenske železnice

so na krožni progi med drugim testirali zaviranje, pospeške, bočne pospeške, potniški informacijski sistem in druge elemente, ki jih je določala razpisna dokumentacija. Na tej



Pri First Article Inspection oziroma prvem pregledu se testira ključne komponente vlaka ter tudi delovanje vlaka kot celote.

novega vlaka

progi bosta testirana tudi prva eno in dvonadstropna električna vlaka.

Testiranje v Sloveniji

Kljub temu, da so vsi testi v tujini opravljeni po določilih Evropske železniške Agencije – European Railway Agency, pa moramo po nacionalni zakonodaji določena specifična testiranja opraviti tudi v Sloveniji, na slovenski železniški infrastrukturi. Ko bodo opravljena tudi ta bo lahko Javna agencija za železniški promet izdala obratovalno dovoljenje, in bo z vozilom mogoče voziti potnike.



Določena testiranja bo treba opraviti tudi v Sloveniji, zaradi uskladitve z nacionalno zakonodajo.



Progo dolgo 7600 metrov najemajo, proizvajalci železniških vozil za tipiska testiranja.



Naročene dizelske vlake bodo sestavljali na Poljskem, električne pa v njihovi tovarni v Belorusiji v Minsku.



Vlake testirajo na krožni progi na Poljskem.



V Sloveniji bo prvi Stadlerjev dizelski vlak konec januarja

Božiček je po Sloveniji potoval z muzejskim vlakom



Navdušenje na otroških obrazih



Muzejski vlak je v mesecu dni vozil kar 49-krat. Na fotografiji smo ga ujeli v Grosupljem

Tudi konec leta preteklega leta so po Sloveniji vozili muzejski vlaki na katerih je otroke obiskal in obdaril Božiček. Parni lokomotivi z oznakama 33-037 in 25-026 ter božiček, njegova žena in škrtatje so vse od konca novembra do 24. decembra širili dobro voljo po vsej Sloveniji. Kot vsako leto smo posebne vožnje pripravili tudi za otroke železničarjev, ki jih navadno božiček še prav posebej obdari.

Muzejski vlak je v mesecu dni vozil kar 49 krat, od tega je bilo 11 voženj namenjenih otrokom železničarjev, 37 komercialnih ter 1 donatorska. Po besedah

železničark in železničarjev, ki najtesneje sodelujejo pri vožnjah božičkovega vlaka so bili veliki napor strojevodij, kurjačev in vseh drugih članov božičkove ekipe večkrat poplačani predvsem s stotinami nasmejanih obrazov otrok po vsej Sloveniji.

Božični ekspres do Postojnske jame

Z ljubljanske železniške postaje je decembra odpeljal tudi božični ekspres, ki smo ga v sodelovanju z Verigo dobrih ljudi in Društvom prijateljev mladine



Božičkove vlake je po Sloveniji vozila znamenita parna lepotica 33-037

Ljubljana Moste pripravili že drugo leto zapored. Kar dvesto otrok in njihovih staršev smo z muzejskim vlakom odpeljali na ogled Postojnske jame. Z izletom smo tudi simbolično sklenili leto polno različnih dobrotelčnih dejavnosti, ki jih pripravljamo na Slovenskih železnicah.

Pravljичne vile

Slovenske železnice že več let sodelujejo s pravljimi vilami, ki ob koncu leta razveseljujejo otroke v pravljicnem Celju. Tako so tudi lani decembra v Celje vozili polni vlaki, saj so v mestu za najmlajše in njihove starše pripravili številne zanimivosti



Otroci so na ljubljanski postaji pridno čakali na božička in pravljicne vile



Božiček in njegov škrt



Darila so sestavni del pravljicnega časa

in raznoliko dogajanje. Čudovit program dogodkov, animacij na vlakih in drugih dejavnosti smo skupaj s pravljimi vila-

mi predstavili tik pred začetkom voženj božičkovega vlaka v Ljubljani.



Vile so najmlajše in njihove starše vabile na praznične vožnje z vlakom

Razvoj SŽ Expressa nadaljuje strateški partner

Podjetje SŽ-Tovorni promet je prvega januarja 2020 preneslo lastništvo in blagovno znamko SŽ Express na poslovnega partnerja Prevoznništvo Joco, d. o. o., podjetnika Jožeta Pivca. S to odločitvijo so v podjetju zagotovili, da se bodo storitve, ki jih ponuja SŽ Express še naprej razvijale, ter da se bo podjetje SŽ-Tovorni promet okrepilo in se osredotočilo na svojo osnovno dejavnost. Zaposleni v SŽ Express, pa bodo začeli delati na drugih, deficitarnih področjih v Tovornem prometu.

SŽ-Tovorni promet je pod blagovno znamko SŽ Express že več kot 25 let ponujalo hi-

tro, zanesljivo in prilagodljivo dostavo malih pošilk v Sloveniji in v tujini. SŽ Express se je uveljavil kot pomemben ponudnik dostave različnih vrst malih pošilk, ki v svojo logistično verigo vključuje tudi do okolja prijazne železniške prevoze.

Direktorica SŽ-Tovorni promet Melita Rozman Dacar je ob tem povedala: »Prizadevamo si nadaljevati razvoj storitev SŽ Expressa, zato smo sklenili dogovor s strateškim partnerjem, ki od prvega januarja 2020 namesto SŽ-Tovornega prometa nadaljuje dejavnost SŽ Expressa. Delo bodo nadaljevali pod obstoječo blagovno znamko ter



z vsem znanjem in dolgoletnimi izkušnjami. Prenos lastništva ne bo vplival na zagotavljanje storitev za naše poslovne partnerje. Ti bodo lahko denimo tudi v prihodnje uporabljali obstoječi

klicni center in računalniški sistem, hkrati pa bomo v Tovornem prometu novim izvajalcem zagotavljali vso podporo za nadaljevanje kakovostne distribucije pošilk.«

Meritve geometrije proge z merilno drezino MAV EM 120

Z rednimi meritvami značilnosti železniških prog na Slovenskih železnica preverjamo, ali so vrednosti geometrijskih parametrov proge znotraj predpisanih, ter tako načrtujemo vzdrževanje proge. Te izjemno natančne meritve opravljamo z merilnimi drezinami. Na glavnih



Podatki o parametrih geometrije proge so zagotovljeni za vsakih 25 centimetrov proge



FMK 004 je merilno in inšpekcijsko vozilo, zasnovano za mednarodno uporabo na normalni tirni širini.



Na slovenskem železniškem omrežju jo upravlja strokovna ekipa Slovenskih železnic.



Natančno preverjanje tirne širine

progah z njimi merimo dvakrat na leto, na regionalnih pa enkrat na leto. Ključni elementi, ki jih preverjamo, so smer tira, stabilnost, nadvišanje, vegavost ter tirne širine.



Mehansko merilno kolo merilne drezine FMK 004.

Merilna drezina FMK 004

Merilna drezina z oznako MAV EM 120 oziroma FMK 004 je merilno in inšpekcijsko vozilo, zasnovano za mednarodno uporabo na normalni tirni širini. Drezina je v lasti madžarskega podjetja MAV, in z njo po pogodbi merimo proge na slovenskem železniškem omrežju. Z inštrumenti na njej z veliko natančnostjo izmerimo podatke o geometriji proge in tirnicah. Vse meritvene metode pa so opravljene kontaktno. Podatki o parametrih geometrije proge so zagotovljeni za vsakih 25 centimetrov proge.

Merilna drezina FMK 004 meri geometrijo tira s tremi mehanskimi merilnimi kolesi, ki so nameščena med pogonska kolesa drezine. Ima dizelski pogon in doseže najvišjo hitrost 100 kilometrov na uro.

Vse vrednosti, ki jih izmerimo s takšnimi pregledi, so prikazane na zaslonih ter se tudi neposredno tiskajo. Vsi izmerjeni podatki so shranjeni digitalno in jih je zato mogoče preverjati po inšpekcijskem pregledu, pregledovati in prenašati v druge podatkovne baze.



Drezina je v lasti madžarskega podjetja MAV

Tehnični podatki o drezini:

Dolžina	15 m
Masa 52	52 ton
Število osi	6
Masa na meter	3,46 t/m
Največja osna obremenitev	12,5
Minimalni obračalni krog	150 metrov
Največja potovalna hitrost	100 km/h
Največja hitrost med merjenjem	100 km/h
Zavorna obremenitev 130 kN	130kN
Merjenje	mehansko z merilnimi kolesi
Prenos podatkov	mehansko/elektronsko
Beleženje podatkov	računalniška kontrola/ZIP disk

Urjenje specialne enote policije v Ljubljani

Konec lanskega leta smo s Specialno enoto policije v Ljubljani pripravili vajo na različnih potniških vlakih. Policisti Specialne enote so se urili v vpadih na vlak, testirali delovanje vrat ter drugim sistemom na njem ter preizkušali lomljivost stekla na vla-

kih ICS. Dobro poznavanje tehničnih značilnosti voznega sredstva je namreč zanje izjemno pomembno zaradi taktičnih postopkov, ki jih pri svojem delu uporabljajo ter zaradi varnosti potnikov in vseh drugih udeleženih v kriznih situacijah. Sloven-

ske železnice s Policijo že dalj časa na več področjih odlično sodelujejo. Eno od njih je tudi redno izobraževanje, izmenjava izkušenj ter zagotavljanje možnosti za urjenje enot, ki bi posredovale pri najhujših oblikah nasilnega kriminala.



Preizkušanje sistema za odpiranje vrat na Siemensovih Desirojih.



Trening približevanja delu vlaka, na katerem je potencialni napadalec.



Dobro poznavanje tehničnih značilnosti vlakov je za pripadnike Specialne enote Policije izjemno pomembno zaradi taktičnih postopkov in varnosti potnikov.

Digital Rail Revolution 2019: Ključni digitalni trendi v železniškem sektorju

Konec leta je bila v Londonu konferenca Digital Rail Revolution na kateri se enkrat na leto srečajo strokovnjaki in vodilni kadri najvplivnejših podjetij v železniškem sektorju. Letos smo se prvič konference udeležili tudi s Slovenskih železnic.



Teme konference Digital Rail Revolution, ki jo organizira mednarodna železniška revija Global Railway Review, so zelo raznolike, tokrat pa so največ pozornosti namenili trendom v industriji ter področjih, ki bodo pomembno vplivala na digitalno transformacijo železnic. Govorili so o vplivu najnovejših tehnologij na delo v logistiki ter o internetu stvari (IoT), množičnih podatkih (Big Data), napovednem vzdrževanju (Predictive Maintenance), kibernetiki, 5G omrežju, umetni inteligenci ter mnogo drugih temah.

Konferenco je odprl **Craig Waters**, urednik revije Global Railway Review, ki je med drugim poudaril, da imajo železniška podjetja še ogromno



Nabito polna dvorana na uvodnih predstavitvah

prostora za izboljšanje udobja potnikov na vlakih ter za izboljšanje storitev v tovornem prometu in poslovnih procesov povezanih z njim. Ključne za to so inovacije in naložbe v raziskave. Poudaril je velike priložnosti, ki jih ponuja digitalizacija železnic.

Michael Robson, generalni direktor podjetja Robson's International Railway Consultancy, je pozdravil priložnosti, ki jih v železniški sektor prinaša digitalizacija in poudaril njen velik pomen pri potovalnih izkušnjah

potnikov. Potniki smo namreč čedalje bolj tehnološko zavedni in zahtevni, ter da bodo lahko nove tehnologije omogočile konsistentnost, doslednost, da bi lahko enako kakovostne storitve ponudili vsem potnikom.

»Z inovacijami se bodo z leti pojavile velike priložnosti za železniški sektor«

Več pozornosti na konferenci je bilo namenjene tudi prevozu tovora in logistiki. Strokovnjaki so se namreč strinjali, da mora

industrija sodelovati denimo z intermodalnimi terminali. Več pozornosti je bilo namenjene tudi iskanju priporočil za skupni pravni okvir in preobrazbo železnic z novimi poslovnimi modeli, partnerstvi in širjenjem znanja. Konferenca Digital Rail Revolution ponuja strokovnjakom z različnih vej železniškega sektorja, da se učijo iz izkušenj drugih ter soustvarjajo napredek v tej gospodarski panogi.

Letošnje konference so se udeležili predstavniki evropskih železniških podjetij, gospodarstveniki ter predstavniki različnih evropskih naddržavnih institucij. Predstavitve dveh, evropskega koordinatorskega za ERTMS Matthiassa Rueteja ter prvega moža organizacije Shift2Rail slednjih objavljamo v nadaljevanju.

Konferenca Digital Rail Revolution omogoča izjemen pogled v tehnološko prihodnost železnic, kot jo vidijo Evropska unija, UIC, Nemške železnice, Francoske železnice in številni drugi ključni igralci na železniškem polju v Evropi.



Urednik revije Global Railway Review med odprtjem konference



Predavanje o prihodnosti železnice in tem, kako ugoditi kupcem v digitalni dobi



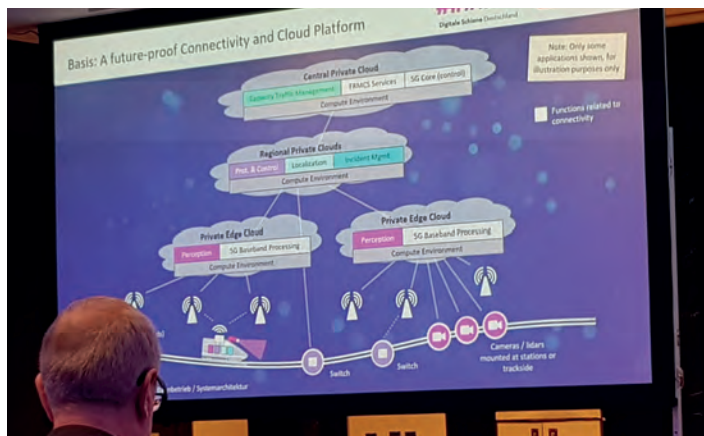
Okrogla miza o razširjenosti ERMTS sistema v Evropi in svetu



Predstavitve podjetja Siemens



Carlo Borghini, izvršni direktor organizacije Shift2Rail



Kako povezljivost in računalništvo v oblaku vidijo na Nemških železnih

Matthias Ruete »ERTMS, sistem, ki lahko zagotovi revolucijo železnic«

Povezanost in sodelovanje sta bili vodilni temi začetka konference zato je bil eden od prvih sklopov konference namenjen sistemu ERTMS in ustvarjanju vseevropskega železniškega sistema.

Matthias Ruete evropski koordinator za ERTMS, z direktorata za mobilnost in transport je svojo predstavitev začel s predstavitev osnovnih premis za oblikovanje ERTMS sistema. Koncept je bil namreč ustvariti sistem, ki bi bil podoben temu za vodenju zračnega prometa. Prednosti, ki jih ponuja ERTMS je namreč veliko in presegajo

zgolj varnost in interoperabilnost. Poleg tega pa v Evropi po njegovih besedah nujno potrebujemo prilagodljiv ETCS sistem.

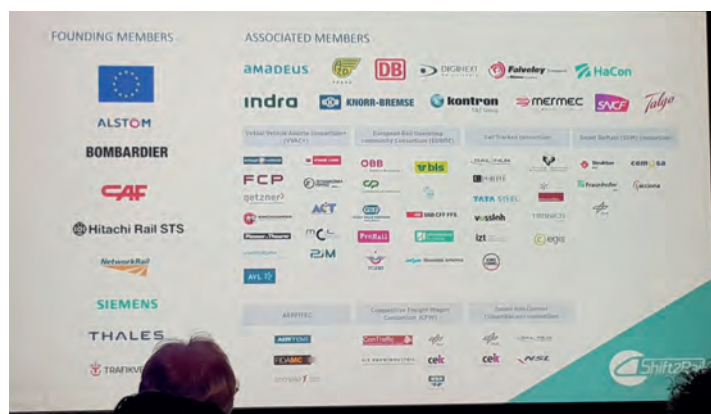
Danes je v Evropi s sistemom ERTMS opremljenih okrog 6000 kilometrov prog, do 2030 naj bi jih bilo okrog 50 tisoč kilometrov. Luksemburg in Švica imata celotno omrežje opremljeno z ERTMS, Nizozemska to še ureničuje. Ruete je dodal še, da so nekatere države hitro začele oblikovati sistem vendar pa so nato naleteli na težave.

Pojasnil je, da so prednosti ERTMS jasne, in sicer je to predvsem zmanjšanje stroškov in zmanjšanje obsega vzdrževanja na prvi in drugi ravni ter zmanjšanje števila osebja na tretji in četrti ravni. Ob delovanju sistema se zbira ogromno podatkov, lahko se avtomatizira operativno, zmanjša razvojne stroške in poveča obseg prevozov.

Carlo Borghini »Prepričajmo javnost, da je prihodnost v železnih«

Carlo Borghini, izvršni direktor organizacije Shift2Rail je v svoji prezentaciji povedal, da je ena od pomembnih nalog, ki jih imamo v železniškem sektorju ta, da prepričamo javnost, da je prihodnost v železnih. Izzivi sodobnega časa so staranje prebivalstva, klimatske spremembe in sodobna tehnologija. Pri vseh treh lahko veliko vlogo igrajo železnice.

Železnice so popolnoma integriran sistem, je še dodal ter pri digitalizaciji in avtomatizaciji povedal, da je po njegovem mnenju najbolj učinkovit japonski sistem, po katerem razvijajo digitalizacijo in avtomatizacijo železnice skupaj s človeško navzočnostjo.



Partnerji in sodelujoči na Digital Rail Revolution 2019

Sestanek generalnih direktorjev skupine G4



Poleg Slovenskih železnic in družbe ZSSK, ki predseduje skupini G4, so se letošnjega sestanka udeležile tudi družbe GYSEV/Raaberbahn, MÁV, MÁV-Start, RCH, ÖBB, RCA, ZSSK Cargo, ŽSR, HŽ Cargo, HŽ Infrastruktura, HŽ Potniški promet, Srbija Kargo in Infrastruktura Železnice Srbije ter predstavniki zveze UIC in skupnosti CER.

Slovenske železnice so 19. in 20. novembra 2019 v Ljubljani gostile sestanek generalnih direktorjev skupine G4.

Skupina G4 je regionalno interesno združenje Mednarodne železniške zveze (UIC) ter Skupnosti evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER). Združenje vključuje železniška prevozna podjetja in upravljavce infrastrukture iz bližnjega geografsko zaokroženega območja. Je platforma za izmenjavo izkušenj, usklajevanje interesov članic in njihovo uveljavljanje v okviru drugih interesnih združenj z namenom učinkovitega

izboljšanja železniškega sistema v regiji.

Poleg Slovenskih železnic in družbe ZSSK, ki predseduje skupini G4, so se letošnjega sestanka udeležile tudi družbe GYSEV/Raaberbahn, MÁV, MÁV-Start, RCH, ÖBB, RCA, ZSSK Cargo, ŽSR, HŽ Cargo, HŽ Infrastruktura, HŽ Potniški promet, Srbija Kargo in Infrastruktura železnice Srbije ter predstavniki zveze UIC in skupnosti CER.

Sestanek je odprl **generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes**, ki je poudaril pomembnost skupine za regijo in spregovoril o prihodnjih izzivih železniškega sektorja. V prvem



Pri temah s področja železniške infrastrukture so bili predstavljeni načrti in investicije za posodobitev slovenskega železniškega omrežja

delu sestanka so bile povzete glavne točke aktualnega političnega programa Evropske unije, s področja železniškega prometa, dejavnosti zveze UIC, povezane z železnicami skupine G4, ter aktualno dogajanje in projekti v okviru pobude SEESARI.

Pri temah s področja železniške infrastrukture so bili predstavljeni načrti in investicije za posodobitev slovenskega železniškega omrežja. Udeleženci sestanka so govorili tudi o zmanjšanju hrupa v železniškem prometu in načrtovanih tišjih progah glede na zahteve evropske zakonodaje. V razpravi o železniškem potniškem prometu so bili med drugim predstavljeni nov vozni

park, storitve integriranega javnega potniškega prometa in digitalizacija potniških storitev na Slovenskih železnicah. V zadnjem delu sestanka na temo železniškega tovornega prometa so udeleženci razpravljali o tehničnih in organizacijskih težavah ter izzivih, s katerimi se prevozniki soočajo na mejnih prehodih. Govorili so tudi o pripravi in načrtih prevoznikov v povezavi z izvedbeno uredbo Evropske komisije, ki med drugim določa ravni hrupa tovornih vagonov in opredeljuje tišje proge.

Naslednji sestanek generalnih direktorjev skupine G4 bo na Hrvaškem.



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je poudaril pomembnost skupine za JV Evropo.



Udeleženci sestanka so govorili tudi o zmanjšanju hrupa v železniškem prometu in načrtovanih tišjih progah glede na zahteve evropske zakonodaje.



Skupina G4 je regionalno interesno združenje Mednarodne železniške zveze (UIC) ter Skupnosti evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER).

»Čedalje več pozornosti namenjamo izobraževanju zaposlenih«

Sredi decembra je bilo v Ljubljani srečanje delovne skupine Mednarodne železniške zveze (UIC) na temo izobraževanja in dela z naslovom *Future of Work & Training*. Delovno skupino je gostila **vodja Izobraževalnega centra Slovenskih železnic Alenka Dodig**, ki je ob tem povedala: »Na področju izobraževanja železniških delavcev tesno sodelujemo s partnerji iz tujine. Izobraževalne ustanove največjih železniških podjetij, ki se združujejo v tej delovni skupini, si skozi redno delo in srečanja izmenjujejo neprecenljive izkušnje ter strokovno analizirajo najnovejša dognanja in prakse. Na Slovenskih železnicah izobraževanju zaposlenih namenjamo čedalje več pozornosti. V prihodnjih letih namreč načrtujemo ambiciozen razvoj dejavnosti, ki jih zagotavljamo v našem Izobraževalnem centru«.

Delovno skupino UIC sestavljajo predstavniki izobraževalnih ustanov največjih evropskih železniških podjetij, Ruskih, Nemških, Italijanskih, Avstrijskih, Španskih, Francoskih in drugih železnic, ter predstavniki železniških podjetij kot sta denimo Alstom ali belgijski In-



Gostiteljica, vodja Izobraževalnega centra Slovenskih železnic, Alenka Dodig

frabel. Njihov glavni namen je izmenjava znanja in zagotavljanje učinkovitega izobraževanja v železniškem sektorju. Člani delovne skupine so na decembrskem celodnevem srečanju med drugim govorili tudi o tesnejšemu sodelovanju pri skupnih izobraževalnih dejavnostih, o kvalitativnem raziskovanju v izobraževanju ter uporabi naj-sodobnejših spletnih orodij za zagotavljanje bolj učinkovitega dela na tem področju.



Glavni namen delovne skupine je izmenjava znanja in zagotavljanje učinkovitega izobraževanja v železniškem sektorju.



Srečanje delovne skupine Mednarodne železniške zveze (UIC) na temo izobraževanja in dela z naslovom *Future of Work & Training*.

Tehnično varovanje z umetno inteligenco na Slovenskih železnica

Na Slovenskih železnica sledi svoje premoženje in premoženje naših poslovnih partnerjev varujemo z najnaprednejšim sistemom za tehnično varovanje. Umetna inteligenca in napredna tehnologija, ki se je sposobna učiti odpravljata pomanjkljivosti sistemov prejšnje generacije ter človeškega faktorja.



Multisenzorska kamera z zelo visoko ločljivostjo in širokim kotom snemanja

Varnostni sistem, ki smo ga vgradili na določena območja, ki jih varujemo, deluje v vseh vremenskih pogojih, tudi ko je vidljivost minimalna, denimo ob močnem sneženju, dežju, megli ali popolni temi. Sistem med drugim zaznava gibanje oseb po nadzorovanem območju, omogoča odkrivanje vozil in oseb ipd. Tehnologija temelji na vrhunski analitiki s čimer je mogoče obdelovati podatke z več nadzorovanih območjih hkrati. Najnaprednejša tehnologija, ki ga poganja omogoča, da se sistem samodejno uči ter nadgrajuje. Z njim lahko zagotavljamo najhitrejši odziv ob potencialnem varnostnem dogodku.



LCP kamera, s katero zaznavamo registrske tablice vozil

Tehnični sistem

Sistem, ki smo ga vgradili sestavlja več različnih podsistemov in kamer. Tako denimo tovarno postajo Koper varujemo z več klasičnimi kamerami, kamerami z infrardečo tehnologijo, sistemi za prepoznavanje registrskih tablic in drugimi visokotehnološkimi sistemi. Podatki se samodejno zbirajo in urejajo v nadzornem centru. Ob tem se sistem nenehno uči in samodejno nadgrajuje. Odkrivanju oseb ali vozil pomaga napredna analitika, ki iz vzorcev in določenih značilnosti vedenja na terenu samodejno odzove. Tako lahko dosežemo največjo mogočo zanesljivost in odzivnost ob varnostnem dogodku.

Kdo upravlja sistem za tehnično varovanje?

Tehnično in fizično varovanje na Slovenskih železnica opravlja Služba za varovanje pri podjetju SŽ-ŽIP. Skrbijo za vse vidike varnosti, čedalje več pozornosti pa pri varovanju namenjajo tudi najsodobnejši tehnologiji.

Vodja Službe za varovanje Ilija Cvetković je ob tem povedal: »Odločeni smo naše premoženje varovati na najbolj učinkovit način. Umetna inteligenca in sistem s takojšnjim alarmiranjem ter video verifikacijo je za zdaj najboljša mogoča rešitev. Poleg tega pa s tehnologijo, ki ima sposobnost odločanja izničimo omejitve, ki jih imamo ljudje. S kombinacijo napredne tehnike zanesljivega varnostnega osebja na SŽ omogočamo najnaprednejše zasebno varovanje. To zvišuje raven varnosti pri opravljanju potniškega in tovarnega prometa ter varnost na JŽI in hkrati povečuje zadovoljstvo strank in uporabnikov storitev Slovenskih železnic.«

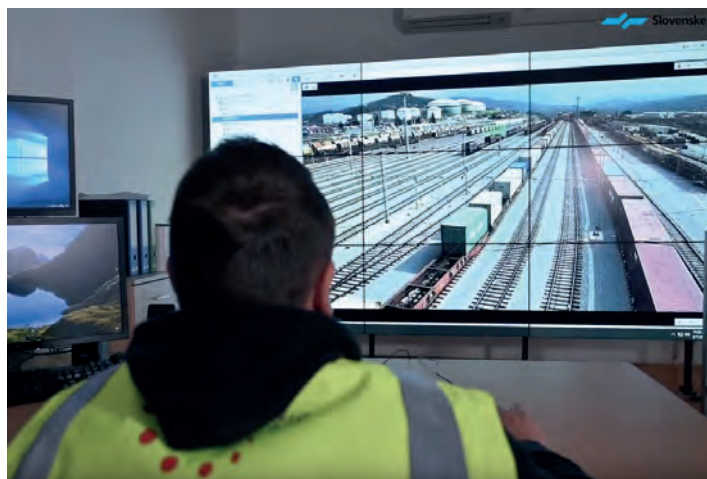


Tovarna postaja Koper je popolnoma zavarovana z novim sistemom za tehnično varovanje

Kaj se zgodi, ko sistem sproži alarm?

Sistem prepozna določeno situacijo in se nanjo samodejno odzove po usklajenem protokolu. Operaterja v nadzornem centru opozori na gibanje določenih oseb, spremlja in razporeja podobe v določene kategorije. Zaznavanje storilca kaznivega dejanja je tako popolnoma v rokah tehnologije. Napredna tehnologija, ki se je sposobna učiti odpravljata določene pomanjkljivosti, ki jih imamo ljudje, denimo utrujenost, preobremenjenost in stres.

Operaterji na zaslonih v nadzornih centrih spremljajo dogajanje na varovani lokaciji in se ob izrednih dogodkih, alarmih, tatvinah blaga, okvarah sistema ipd. odzivajo po določenih protokolih. Najprej poskušajo ugotoviti vzrok izrednega dogodka, nato po potrebi obveščajo pristojne službe, Policijo, intervencijsko skupino varnostne službe, vzdrževalne službe, nadrejeni, gasilci, reševalne službe ipd. Operaterji nato shranijo posnetke, zapišejo poročila o dogodku, obveščajo po določenem protokolu...



Operater podjetja SŽ-ŽIP v nadzornem centru

Prvenstvena naloga operaterjev je nadzor varovanih objektov in območij z video nadzornim sistemom

Trenutno lahko videonadzorni sistem, ki je namenjen varovanju ljudi in premoženja spremlja, obdeluje, posreduje in arhivira video podatke z dvesto varovanih objektov ali območij. Za neovirano delovanje sistema skrbijo operaterji s svo-

jim računalnikom in centralno video steno.

Varovanje ima širok pomen, ključno pa je, da so vsi potniki, zaposleni in drugi, ki se gibajo na območju Slovenskih železnic ustrezno zavarovani ter da se tudi počutijo varne. Pri načrtovanju varovanja ne smemo pozabiti na sodobne oblike ogrožanja, terorizem, bioterrorizem in druge, ki so transportnim sistemom in podjetjem kot so Slovenske železnice velika



Sistem samodejno spremlja gibanje oseb na varovanem območju



Kamera v kupoli, nameščena na enega od nosilcev voznega omrežja

potencialna grožnja. Zasebno varovanje v sodobnih družbah opravlja različne naloge s katerimi zagotavlja dodatno raven varnosti, oziroma nadstandardno raven, ki je država ali druge oblike varnostnega samoorganiziranja civilne družbe ne zagotavljajo. Pri varovanju potnikov, zaposlenih in premoženja Slovenskih železnic so izjemno pomembna obvestila oziroma poročila vodij nadzornih postaj, Službe za

Obrambne zadeve, zaščito in varnost in drugih zaposlenih na SŽ d. o. o. Železniško območje in infrastruktura, ki jo upravljajo Slovenske železnice oziroma so njen lastnik so izjemnega pomena z nacionalnega vidika kot tudi za delovanje podjetja. To je med drugim videti tudi po Uredbi o obveznem organiziranju službe varovanja, v kateri so SŽ določene kot ena od zavezanec za organiziranje tovrstne službe.

Tretje srečanje železničarjev lovcev

Konec preteklega leta je že tretjič zapored LD Loka pri Zidanem Mostu gostila železničarje, ki so tudi lovci. Doslej najštevilnejšega srečanja se je udeležilo več kot 50 lovcev in lovč z vse

Slovenije. K sodelovanju pri tokratnem skupinskem lovu so povabili tudi članice Društva slovenskih lovč. Glavni namen zdaj že tradicionalnega srečanja železničarjev je druženje in



K sodelovanju so tokrat povabili tudi članice Društva slovenskih lovč



spoznavanje sodelavcev z vse Slovenije. V LD Loka pri Zidanem Mostu imajo namreč izjemno visok odstotek članov aktivnih železničarjev. Letos so

bili udeleženci srečanja nadvse uspešni tudi pri lovu, boginja Diana, zavetnica divjadi in lova, jim je tokrat naklonila kar precejšnji ulov.

HK SŽ Olimpija suvereno na prvem mestu

Zadnji mesec leta 2019 je bil za hokejiste HK SŽ Olimpije izjemno zahteven, a so fantje večino tekem odlično odigrali. Njihov trud je bil tudi poplačan, saj so si kot prvi zagotovili mesto v končnici Alpske hokejske lige. Pred nadaljevanjem tekmovanja pa so si z enajsto zaporedno zmago na predzadnji domači tekmi rednega dela zagotovili tudi prvo mesto na lestvici lige. Čakajo jih le še tri tekme rednega dela Alpske hokejske lige. Po koncu rednega dela bo Olimpija igrala najprej tekme s prvimi šestimi uvrščenimi ekipami, ki se bodo borile za čim boljša mesta pred začetkom četrfinalnih tekem.

Večni derbi

Konec decembra je bil tudi v znamenju večnega hokejskega derbija, med HK SŽ Olimpijo in HDD Jesenice. Aktualni prvaki Alpske hokejske lige so na



Jesenicah pred 2500 navijači suvereno zmagali z 0 : 7. S to zmago so dosegli popoln izkupiček zmag na tekmah večnega derbija letošnje hokejske sezone, saj so bili boljši od njih na vseh štirih tekmah.

Tudi na lestvici Državnega hokejskega prvenstva jim trenutno kaže več kot odlično, saj tudi na njej zasedajo prvo mesto. Tako se v četrtfinalu borijo s HDK Maribor, prvo tekmo je Olimpija dobila z 11 : 1.

Prihodnji mesec HK SŽ Olimpija tako čaka težji del sezone, ko se bodo borili za uvrstitev v polfinale, tako v Alpski hokejski ligi, kot tudi v Državnem hokejskem prvenstvu. Odigrane bodo torej najbolj zanimive in napete tekme sezone, ki bodo seveda še kako zelo vredne ogleda.

Eva Brili Grebenar



Slovenske železnice prejele dve priznanji Ugledni delodajalec 2019

Slovenske železnice so za leto 2019 prejele priznanje Ugledni delodajalec v panogi Logistika in prevoz potnikov. Poleg tega so prejele priznanje za uvrstitev med 'Top 10 podjetij' z največ ugleda v skupni razvrstitvi. Priznanje Najuglednejši delodajalec je bilo podeljeno že devetič pod okriljem za poslitvenega portala MojeDelo.com.

V raziskavi sodelovalo devetnajst tisoč anketirancev

Letošnjo raziskavo po prenovljeni in še bolj poglobljeni metodologiji je portal MojeDelo.com opravil v sodelovanju s švedskim podjetjem Universum. Gre za podjetje

s tridesetletno tradicijo, ki velja za vodilnega svetovnega specialista pri blagovnih znamkah zaposlovalcev. V spletni anketi, ki je bila objavljena od junija do oktobra lani, je sodelovalo več kot 19 tisoč anketirancev.

Z njo so merili poznavanje podjetij poznavanje podjetij kot delodajalcev, kako jih anketiranci upoštevajo kot potencialne delodajalce, njihovo zaželenost oziroma ugled, potencialno pripravljenost za prijavo na razpisana delovna mesta ter najbolj pogoste asociacije, s katerimi jih anketiranci povezujejo. V raziskavo so bila vključena najbolj vplivna podjetja na določenem področju, vendar pa na izbor delodajalci sami niso imeli vpliva.



Intervju: Franci Lipovšek, dirigent Godbe Slovenskih železnic »Na tekmovanjih se uvrščamo v elitno, koncertno skupino slovenskih godb.«

Franci Lipovšek, dirigent Godbe Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta, je profesionalni glasbenik z več kot tridesetletnimi izkušnjami v simfoničnem orkestru RTV Slovenija, kjer je igral rog. Je profesor na glasbeni šoli in mentor številnih uspešnih mladih glasbenikov. Vlogo dirigenta Godbe Slovenskih železnic je prevzel leta 1999 in v dvajsetih letih omogočil izjemen razvoj orkestra. Za svoje delo v glasbi je prejel številne nagrade, med drugim tudi prestižno medaljo Bojana Adamiča. Z njim smo se pogovarjali v Zidanem Mostu.

Nedavno ste navdušili s tremi novoletnimi koncerti - v Šentjanžu, Zidanem Mostu in Radečah. Kako so videti priprave za takšne koncerte?

Zamisli za izbiro programa se rojevajo vse leto. V pogovorih zbiramo mnjenja in predloge, ki se do začetka poletja zbistrijo. Z vajami za novoletne koncerta pa začnemo septembra. Ponosen in hkrati vesel sem, da imamo med godbeniki odlične soliste, s katerimi lahko popestrimo program, in nam ni treba vabiti drugih gostov. To nam marsikatera godba zavida. Poleg tega se trudimo poskrbeti, da bi vsakič pripravili kaj novega in da so koncerti raznoliki. Med člani godbe imamo sposobnega aranžerja Roka Pelca, ki za vsak koncert prispeva priredbo izbrane skladbe. S tem prispevamo in bogatimo slovensko glasbeno kulturo.

Za godbeniki in godbenicami je izjemno uspešno leto. Godba je prejela zlato plaketo s pohvalo tako v koncertnem

igranju kot v figurativi oziroma korakanju. Kako vam je uspelo združiti ti dve področji? Ali ste tokrat še več časa namenjali vajam?

V preteklem letu smo bili res neverjetno uspešni. Že vrsto let se udeležujemo tekmovanj v koncertnem igranju, na katerih ohranjamo raven kakovosti, in zadnja leta prejemamo zlato plaketo s posebno pohvalo. Prav poseben izziv nam je bilo pa še sodelovanje z Radeškimi mažoretami in skupni nastop na prvem državnem tekmovanju godb in spremljajočih skupin v show programu. Tudi na tem področju smo se s koreografijo domačink Tadeje Rozman in Anje Gospodarič odlično odrezali. Še ena zlata plaketa s posebno pohvalo. Vsekakor pa je to zahtevalo dodatni napor ter daljše in pogostejše vaje z izjemno resnim pristopom in veliko željo po uspehu.

Kolikokrat ste se srečali v lanskem letu na vajah in nastopih?

Povprečno imamo na leto okrog 60 vaj in več kot 30 različnih nastopov. Lani pa se je ta številka zaradi udeležbe na kar dveh tekmovanjih in gostovanju na Kitajskem povzpela čez 120. To zahteva od godbenikov veliko požrtvovalnosti, saj smo bili skupaj na vajah ali nastopih dva ali trikrat na teden.

Kako izbirate glasbo za vaše koncerte?

V današnjem času nam je to olajšano, ker imamo možnost najti zanimive posnetke na spletu. Vendar pa vzame veliko časa, saj marsikateri ve-



čer brskam po računalniku, da najdem primeren repertoar. Pri tem upoštevam, da je to repertoar, ki bi ga godbeniki z veseljem igrali, publika pa dobro sprejela. Dokončno pa se program postavi po pogovorih in predlogih kolegov v Godbi.

Lani je bilo natanko dvajset let, ko ste začeli voditi Godbo. Na enem od koncertov so vas glasbeniki tudi presenetili. Kakšen je bil občutek na odru?

Ja. Popolno presenečenje. Tega nisem pričakoval. Presenetili so me med koncertom Zidanem Mostu, in namesto pesmi, ki sem jo pričakoval, začeli igrati melodijo Vse najboljše. Nato so mi predali darilo in mi čestitali. Nadvse sem bil vesel in srečen pa hkrati tudi počaščen zaradi pozornosti, ki so mi jo pripravili godbenice in godbeniki.

Kakšne cilje imate kot umetniški vodja Godbe po vseh teh uspehih. Kaj je še mogoče doseči v Sloveniji?

Ko sem začel voditi Godbo, si niti predstavljati ne bi mogel,

da se nam bo uspelo uvrstiti med najboljše godbe v Sloveniji. Na tekmovanjih se uvrščamo v elitno, koncertno skupino slovenskih godb. Več v Sloveniji ne moremo doseči. Vedeti pa moramo, da je najtežje obdržati kvaliteto in formo na najvišji ravni. To nam uspeva že od leta 2006 in moj veliki cilj je, to raven obdržati še naprej.

Se morebiti nameravate udeležiti tudi kakšnega tekmovanja v tujini?

Doslej tega nismo načrtovali, vendar pa smo o tem razmišljali. Velik izziv bi nam bil udeležiti se svetovnega tekmovanja v Kerkradeju na Nizozemskem. To je tekmovanje pihalnih orkestrrov na najvišji ravni.

Po izobrazbi ste akademski glasbenik, dolga leta ste igrali v simfoničnem orkestru RTV Slovenija, zdaj ste med drugim tudi učitelj v glasbeni šoli v Sevnici. Kako pa se izobražuje dirigent pihalnega orkestra?

Zveza slovenskih godb že kar nekaj let uspešno organi-

zira šolo za dirigente pihalnih orkestrrov. V času, ko sem prevzel vodenje godbe, pa teh možnosti še ni bilo. Obiskal sem le en tečaj za dirigente, drugače sem samouk. Imel pa sem tudi to srečo, da sem 29 let igral z najboljšimi slovenskimi in tujimi dirigenti, od katerih sem se lahko ogromno naučil.

Kakšne spomine imate na igranje v simfoničnem orkestru RTV Slovenija?

Član simfoničnega orkestra RTV Slovenija sem bil prav takrat, ko je bil orkester v njegovem največjem razcvetu. To je v času vodenja direktorja Dušana Velkavrha in dirigenta Antona Nanuta ter seveda njunih naslednikov. V arhivu je na tisoče naših posnetkov simfonične in revijske glasbe. Bili smo prvi v Evropi, ki smo začeli snemanje z digitalno tehniko. Z orkestrom sem prepotoval dobršen del sveta. Spomini nanj so izredno lepi in nepozabni.

V Godbi očitno gojite pravo kombinacijo resnega dela, odgovornosti in tudi pristnega veselja. Vse to z več generacijami hkrati, od osnovnošolcev do najstarejšega aktivnega godbenika, 97-letnega gospoda Glavača. Kako vam je to uspelo? Je razlog v vašem stilu vodenja?

Prepričan sem, da mora imeti dirigent poleg znanja tudi ravno pravi občutek za delo s tako raznoliko skupino. Glede na to, da po dvajsetih uspešnih letih še vedno dobro sodeluje-

mo, in se nismo naveličali drug drugega, menim, da imam ta občutek.

Prejeli ste veliko nagrad za svoje delo v glasbi, med drugim zlatnik občine Radeče, Adamičevo medaljo. Vam katera od njih še posebej veliko pomeni?

Vsako priznanje mi veliko pomeni. Če pa že moram poudariti, mi je Zlata medalja Bojana Adamiča najbolj pri srcu, saj sem imel čast z mojstvom sodelovati na koncertih in pri radijskih snemanjih, snemanjih filmske glasbe in drugih projektih.

Katera glasbo najraje poslušate zasebno v prostem času?

Poslušam raznoliko glasbo. V avtu med vožnjo radio ARS, zvečer največkrat izbiram glasbo po spletu za godbo, včasih pa mi ustreza tudi tišina.

Kako se sprošča profesionalni glasbenik?

V nasprotju s kolegi, ki se sproščajo v fitnes centrih in z igranjem košarke ter tenisa, me sprošča delo na kmetiji ter skrb za konje, koze ter ovce.

Rog igra v vaši družini prav posebno vlogo, igrajo ga vaši otroci pa tudi vaši vnuki. Kdo je začetnik te čudovite glasbene tradicije?

Začetnik in moj največji vzor je bil moj oče, ki je bil vse do smrti zelo aktiven godbenik. On je naprej navdušil mene, jaz brata in svoje otroke ter neča-

ka ... Zdaj rog v naši družini igra že četrta generacija.

V Godbi v Zidanem Mostu ste začeli igrati kot desetletni fant. Kako se je od takrat spremenil orkester?

Če bi hotel opisati vse spremembe, bi bil intervju precej predolg. Na kratko pa lahko rečem, da se skoraj ne da primerjati 28-članske godbe, ki je imela povprečno starost nad 50 let, s sedanjo godbo z 72 člani in povprečno starostjo okrog 23 let. Poleg tega so bili včasih godbeniki s skromnim glasbenim znanjem. Danes ima vsak član v našem sestavu končano najmanj nižjo glasbeno šolo, 25 članov srednjo, 12 pa se jih profesionalno ukvarja z glasbo.

Ali vam je kateri od prvih nastopov ostal posebej v spominu?

Na začetku mojega igranja v godbi so bili to nastopi v železniškem letovišču v Rovinju, kamor smo vsako leto odhajali ob koncu sezone.

Kako Godba sodeluje s Slovenskimi železnicami?

Z našimi nastopi in uspehi na tekmovanjih smo si pridobili naklonjenost Slovenskih železnic. Hvaležni smo, da nam omogočajo neovirano delovanje, in še naprej se bomo trudili, da bomo ime Slovenskih železnic predstavljali v najboljši luči.

Z vidika vodenja, česa ste se naučili v vlogi dirigenta, kar vam pomaga denimo v vsakdanjem življenju?

Predvsem potrpežljivosti in prilagajanja.

Katero glasbo/skladbo si posebej želite, da bi jo v prihodnje igrala Godba?

Veliko je skladb, ki bi jih še radi igrali. Želim si, da bi na enem od koncertov v program vključili tudi močan kakovosten mešani pevski zbor.

Kaj je po vašem mnenju posebnega na Godbi iz Zidanega Mosta, da se je obdržala kot edina železničarska godba od davnega 1902?

Da smo obstali še edina železničarska godba, je botrovalo več dejavnikov. Najpomembnejše so ljubezen do glasbe, požrtvovalnost ter vztrajnost godbenikov. Pomembna pa je tudi njihova skromnost, da smo lahko preživeli, ko ni bila finančna podpora zadostna. Ključno vlogo je odigrala tudi povezanost z Železnico in seveda velika povezanost s krajani in krajem, Zidanim Mostom.

Koncertirali ste po vsem svetu, vam je katera destinacija, kateri nastop ali koncert še posebej pri srcu?

Najbolj se mi je vtisnilo v spomin gostovanje v ZDA in Kanadi. S pomočjo Marije Ahačič Pollak smo delček Slovenije in del naše bogate kulture prinesli med tamkaj živeče Slovence. Nepozaben je bil tudi koncert za vse diplomate, akreditirane v Kanadi, ki ga je tedaj organiziral veleposlanik Tomaž Kunstelj.

Kje bomo lahko Godbo lahko slišali v prihodnjih mesecih, kaj zanimivega načrtujete?

Po napornem letu, ki je bilo v duhu tekmovanja, si ponovno želimo svojo glasbo predstaviti še v kakšnem oddaljenem kraju, ki ga še nismo obiskali.

Najlepša hvala!





Z vlakom v Dolino pri Celovcu

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

Dolina pri Celovcu

Do druge svetovne vojne še pretežno slovenska, danes pa dvojezična vas z 99 prebivalci se tudi v nemščini imenuje Dolina. Leži v občini Grabštanj (Grafenstein), zdaj stisnjena med glavno cesto Celovec-Velikovec na severu in avtocesto A2 na jugu. Leta 1849 se je trem slovenskim deklicam v gozdu pri Dolini prikazala Marija, pa tudi nekateri bolniki naj bi čudežno ozdraveli. Zato so na zahtevo domačinov med 1861 in 1863 na tistem mestu zgra-

dili cerkev pri Mariji v gozdu, ki je kmalu postala zelo priljubljen cilj romanja koroških Slovencev. 1870 je bil v sosednji vasi Zgornja Buhlja (Oberwuchel) organiziran osemnajsti slovenski politični tabor, pri kateremu so med drugim zahtevali zednjene vseh Slovencev v eni državni enoti. Zbralo se je več kot 7000 udeležencev. Med 1909 in 2000 je bila cerkev Marije v gozdu prenovljena in posodobljena v avtocestno romarsko cerkev (Autobahnkirche), saj je priključek na avtocesto v njeni neposredni bližini. Glavni oltar z motivom Marijinega prikazovanja je leta 1906 naslikal slovenski akademski slikar iz Rožeka Peter Markovič. V notranjosti cerkve so ohranjene verjetno še prvotne podobe Križevega pota

z napisi v slovenščini, novost pa so trije vitraži: večji z napisom „Veter večnosti postaja močnejši“ v več jezikih ter manjša vitraža s slovenskima napisoma „Pojem“ in „Ločim se“. Cerkev Marije v gozdu je podružnica bližnje dvojezične župnijske cerkve v Pokrčah (Poggersdorf). Tudi v tej je ohranjen Križev pot s slovenskimi napisi.

Rožanska železnica

Leta 1906 odprta proga je skozi predor Karavanke povezala Jesenice ob Gorenjski s Celovcem ob Dravski in Št. Vidom (Sankt Veit an der Glan) ob Rudolfovih železnici. Že med obema svetovnima vojnama se je glavni promet med Področico (Rosenbach) in Celovcem preu-

smiril po ovinku po Karavanški železnici skozi Beljak. Od 10. decembra 2016 vozijo potniški vlaki med Celovcem in Področico samo še do Svetne vasi (Weizelsdorf). Tam se priključi 5,7 kilometrov dolga že opuščena Boroveljska proga, po kateri v poletnem času še vozijo muzejski vlaki: <https://www.nostalgiebahn.at/dampfzug.html>.

Z vlakom iz Slovenije

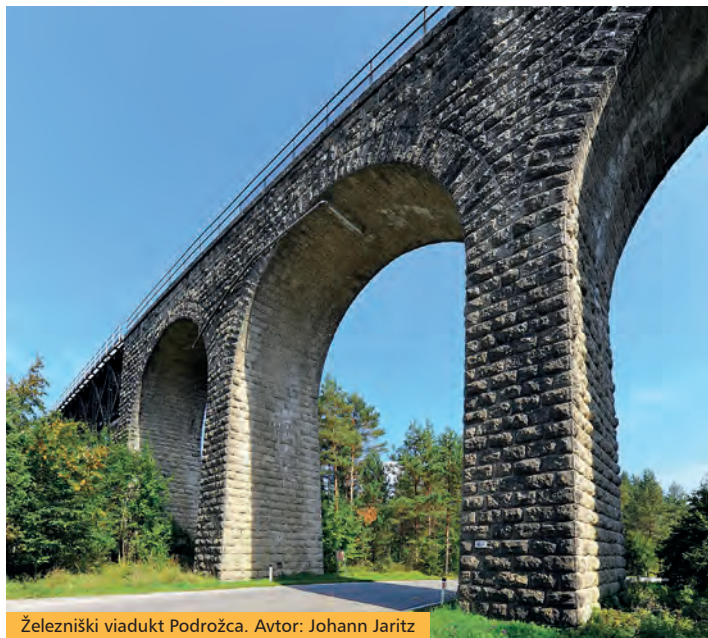
Do postaje Grabštanj (Grafenstein) se pripeljemo po Dravski železnici iz smeri Maribora (z vlakom SŽ do Pliberka) ali Beljaka (druga postaja od Celovca). Postajo so povsem prenovili, saj bo skozi njo speljana hitra dvotirna Goliška železnica



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



Signalna naprava na železniški postaji Vetrinj. Avtor: Johann Jaritz



Železniški viadukt Področca. Avtor: Johann Jaritz

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



Gospa Sveta

(Koralmbahn), ki bo omogočala hitrosti vlakov do 250 kilometrov na uro. Proga bo v celoti dokončana predvidoma do leta 2026, vožnja z vlakom med Gradcem in Celovcem pa naj bi se skrajšala s treh na eno uro. Od postaje Grabštanj do Doline je po asfaltirani cesti 3,3 km. Kolesarji si lahko izlet popestrimo, če vožnjo nadaljujejo skozi naselja Pokrče, Žilije (Sil-lebrucke) in Vasjo vas (Lassen-

dorf) do najstarejše slovenske romarske cerkve pri Gospe Sveti (Maria Saal), katere predhodnico je v času samostojne slovenske kneževine Karantanije v 8. stoletju ustanovil škof sv. Modest. Razdalja znaša 12 km. S tamkajšnje železniške postaje, ki je tretja od Celovca, se z vlakom vrnemo v Slovenijo.

Želim vam prijeten izlet!



Romarska cerkev pri Mariji v gozdu

Novoletna pravljica na Gospodarskem

V novoletnem času vstajajo spomini na eno najlepših novoletnih pravljič, ki jih je – še kot otrok – doživel pisec tehle vrstic:

na veliko modelno železnico na Gospodarskem razstavišču v letih 1957, 1958 in 1959. Otroci česa takšnega še nismo vi-

deli in ko smo na svojem raziskovanju novoletnega sejma v hali A zašli v nadstropje prečnega objekta pred njo – danes mu re-



Prvi lokomotivi sta brata Pleško izdelala že leta 1949



Vsi mostovi in vlaki so bili izdelani v domačih delavnicah. Nas, otroke, je najbolj zanimal moderni srebrno modri ameriški vlak »aerotrain«. Ves čas smo ga iskali z očmi.



Graditelja Pavle Pleško in Marjan Smole



Mladi graditelji so se potrudili tudi pri izdelavi objektov in so se zgledovali po moderni mariborski postaji.



Mojstrstvo mladih graditeljev dokazuje še nedokončana lokomotiva aerotraina, pri čemer so se ravnali zgolj po sliki, ki so jo pridobili iz Amerike.



Otroci so kot ptički na veji zavzeto gledali vlake



Dostop do makete je zamejevala tudi prava železniška zapornica.



Pogled je maketo je bil očarljiv in osupljiv

razstavišču



Železnica LGB je v otroških očeh med glavnimi zanimivostmi v muzeju.



Pravljice je treba spoštovati., na maketi vozi tudi lokomotivček Tomaž.

čjejo avla oziroma galerija – smo ostrmeli. Velika modelna železnica na tleh je bila nekaj najbolj čarobnega, kar smo kdaj videli. Raztezala se je po celi dolžini prostora. Graditelji so zelo duhovito poskrbeli za to, da obiskovalci niso prišli v stik s postavitvijo, saj so zanje ob stenah z gradbenimi odri zgradili dvignjeno galerijo, po kateri se je bilo mogoče sprehoditi okoli makete in jo od zgoraj občudovati z vseh strani. Doživetje je nekatere med nami zaznamovalo za vse življenje.

Naključje je hotelo, da sem pred nekaj leti prišel v stik z enim od graditeljev. Mar-

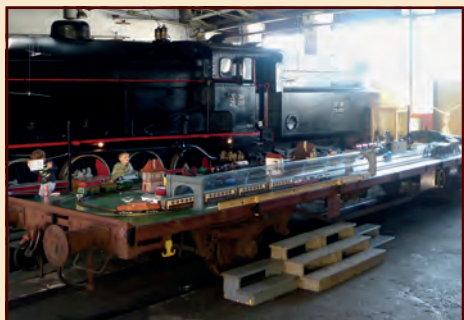


Otroškim očem se ponujajo razburljivi motivi, ki vzbujajo fantazijo.

jan Smole mi je izročil fotografije in opisal vznik zamisli ter njeno udejanjenje. Sosedova fant Peter in Pavle Pleško sta bila navdušena nad železnico in sta že leta 1949 iz lesa izdelala dva modela parnih lokomotiv. Lokomotivi sta bili v merilu 1:20 izdelani presenetljivo natančno – graditelja sta se zgledovala po pravih lokomotivah, izdelala sta celo zvest posnetek krmilja parnih strojev. Za pogon sta uporabila majhna elektromotorja. Ko je Marjan Smole videl to železnico na sosedovem vrtu, se je ogrel



Graditelja Pavle Pleško in Marjan Smole



V železniškem muzeju je bila v preteklih letih iz enakih vzgibov postavljena modelna železnica LGB.



zanjo in se lotil izdelovanja infrastrukture – tirov, kretnic, mostov, nadvožov... V okviru novoletnih sejmov na Gospodarskem razstavišču so potem tri leta zapored za nekaj dni postavili svojo maketo – vsako leto je bila večja in obsejnejša. Dodali so tudi ceste, avtomobile, letala, poslopja, celo veliko anteno radijskega oddajnika. Za zgolj nekaj dni v funkciji so maketo izdelovali ves teden, pri čemer so jim pomagali še prijatelji – skupaj sedem ali osem parov rok, pri izdelovanju »spodnjega ustroja« pa so pomagali še mizarji Gospodarskega razstavišča. Takratna Ljudska tehnika je namera-



V pričakovanju vlaka ...

vala ves material odkupiti, vendar do tega ni prišlo in stvari so se v šestih desetletjih porazgubile.

Ta globoki, neizbrisni vtis je povzročil, da sem kot ravnatelj železniškega muzeja v preteklih treh desetletjih malone vsa svoja prosta sredstva investiral v podobno modelno železnico, ki se čez poletje postavi v muzeju na odsluženem ploščadnem vagonu. Pri tem so edina nagrada in povračilo zamaknjeni otroški obrazki z velikimi svetlimi očmi. In z železnico v srcu.

Godba Slovenskih železnic nas je navdušila v Radečah



Godba Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta je z nizom treh novoletnih koncertov sklenila nadvse uspešno leto. Godbenice in godbeniki so se poleg številnih nastopov v 2019 udeležili kar dveh tekmovanj na najvišji državni ravni ter nadvse uspešno koncertirali tudi na Ki-

tajskem. Maja so v Krškem na tekmovanju Zveze slovenskih godb prejeli zlato plaketo s posebno pohvalo za igranje v koncertni, najvišji, težavnostni stopnji, oktobra pa so prejeli prav tako zlato plaketo s posebno pohvalo na tekmovanju v korakanju in šov programu.

To sta velika uspeha, saj je nadvse zahtevno obdržati najvišjo raven kakovosti na dveh tako različnih področjih, najprej v koncertnem igranju klasične glasbe in nato po nekaj mesecih še v korakanju in figurativni. Poleg tega so se člani Godbe Slovenskih železnic na povabilo

kitajskega ministrstva za kulturo udeležili tudi koncertov na festivalu pihalnih orkestrov v vzhodnokitajskem mestu Rizhao. Tam so jih razglasili za najboljši orkester festivala.

Tri novoletne koncerte so tokrat pripravili v Šentjanžu, v domačem Zidanem Mostu





ter po novem letu v Radečah. Poslušalce so navdušili z zelo raznolikim in zahtevnim programom. Začeli so *Uverturo za pihalni orkester* in skladbo *Angels in the Architecture*, ki so ju igrali na tekmovanju. Nato sta se kot solista na trobenti in pozavni nadvse izkazala **Nejc Zahrastnik** in **Matej Štih**. Kri po žilah so poslušalcem spustili z dinamično cigansko skladbo in se s kitajsko domovinsko pesmijo, ob kateri so se spomnili turneje po Kitajskem. Ob koncu koncerta sta z godbo nastopila tudi **Emma Petavar**, ki je ponovno izjemno interpretirala zahtevno pesem *Hero*, in **Janez Krivec** s priredbo Siddhartinih pesmi, ki jo je za orkester priredil **Peter Tovornik**. Koncert so



Avtor fotografij: Vid Jakob

sklenili, kot se to za novoletni koncert spodobi, s Straussovi melodijami in Silvestrskim poljubom.

Godbeniki in godbenice pa so na tokratnih koncertih presežili tudi dirigenta. Leta 2019 je bilo namreč natanko 20 let, odkar je tudi uradno prevzel vodenje Godbe. V Zidanem Mostu so mu zato pripravili prav posebno presenečenje in mu tudi na radeškem koncertu predali zahvalo za njegovo energijo in delo pri Godbi Slovenskih železnic.

Godbenikom čestitamo za vrhunsko glasbo, s katero nas navdušujejo in jim želimo nadvse uspešno delo tudi naprej.

Koledar 2020

Spoštovani bralci revije Slovenskih železnic, Nova proga!

Slovenske železnice so tudi letos za vse zaposlene pripravile železniške koledarje. V tokratnem koledarju igrajo glavno vlogo železničarke in železničarji z različnih poklicev med njihovim delom. Če koledarja niste prejeli, pa bi ga želeli dobiti, vas vljudo prosimo, da nam na e-pošto info@slo-zeleznice.si pošljete povpraševanje zanj. Koledar vam bomo z veseljem poslali po pošti.

Lepo pozdravljeni!



PIŠMA BRALCEV

NOVA PROGA ≠ SO PROGA

Sedim v lokalu in z ženo pijeva Cappuccino na naterem je slika z motivom železniške proge. Pogovor hitro nanese na življenjski pomen dveh ravnih črt in pravokotnih črtic, ki jih povezujejo. Hitro pomislim na naše medsebojne odnose, ki so večkrat v nasprotju, imajo pa skupni koren. Kot primer: je dober fant, pa preveč ponočuje, je vzgojeno dekle, pa si prevečkrat izzivalno barva nohte, je priden delavec, pa ima predober avto, ima pametne ideje, pa hodi preblizu šefu ... in bi lahko takšne različne karakteristike dveh opazovalcev o isti osebi še in še našteval.

Tudi na železnici, ko nas je veliko zaposlenih z najrazličnejšimi profili in delamo tako na progah, ob progah, v pisarnah, v muzejih, skladiščih, gradbiščih... in ima vsak svojo dnevno zadolžitev, pa smo vendarle vsi skupaj pod eno krovno streho. Po opravljenih službenih obveznostih smo vsaj malo še vezani s progo, nekajkrat na leto z novo progo pod roko, večkrat pa, vsaj večina nas s soprogom z roko ob roki.

Beseda, ki ima isti koren in dva tako različna pomena... Morda pa le imata skupni imenovalec. Dejansko si lahko zares celo življenje povezan s progo, doma in v službi. Pa poiščemo pomen naše besede. Železniška proga je zgrajena iz dveh enako oddaljenih tirnic, med njima pa so položeni pragovi. Po takem tiru se lahko premika večja ali manjša vlakovna kompozicija. Ob tej hitri definiciji, pa se skriva ogromen sistem dela človeških rok s katerim so se v različnih zgodovinskih ob-

dobjih, srečevali snovalci in graditelji prog. Ta zapleten tehnološki sistem se je srečeval z velikimi gradbenimi problemi, s katerimi so se srečevali graditelji, ko so vrtali predore, si utirali pot v ozke rečne soteske, gradili nasipe, oporne zidove, mostove, viadukte, galerije ..., ob enem pa uporabljali številna znanja in dognanja predhodnikov, ter seveda ustvarjalni um. Ob progi se je povečevala industrija, graditi so se pričela večja naselja, odprle so se trgovske poti, zmanjšala se je potovalna razdalja med kraji. Veliko ljudi je poiskalo delo v mestih. Skratka veliko pozitivnega ob dogajanju okoli železne ceste oziroma novi progi v svet.

Če pogledamo na drug pomen poti, ki jo prehodimo, do matičarja, ko fant in punca hodita še vsak po svoji tirnici in se na enkrat združita v skupni tir, lahko bi rekli v skupno zakonsko zvezo soproga in soproge. Skratka soprog in soproga, vsak na svoji tirnici, ki sta z zakonsko zvezo povezana drug ob drugim in potiskata svojo kompozicijo življenjske popotne »malhe«, torej družine, skozi življenje v isti časovnici. Podobno kot vlakovna kompozicija, vsako kolo na svojem tiru, povezani med seboj z osjo in vlečeta tovor po progi v isto smer. Po železni progi sta si oziroma si še vedno kot zakonca, krajšata razdalje in spoznavata svet, ki so jih ali pa jih še danes rišejo jekleni tiri.

Do soproge je lahko krajša ali daljša časovna enota, ali pa je ni. Zelo dobro pa je, da se dva enako misleča povežeta, ustvarita zvezo

V uredništvo revije Slovenskih železnic, Nova proga, nam bralci pošiljate veliko prošenj in predlogov za različne objave. Mnoge med njimi so zanimiva razmišljanja, pesmi, šale, mnenja, predlogi, zato smo se odločili eno stran revije nameniti vašim pismom. Če bi želeli sodelovati tudi vi, nam lahko pišete na info@slo-zeleznice.si s pripisom: Za Revijo Slovenskih železnic – PISMA BRALCEV.

in postaneta eno, morda tudi več. Tudi vsako naše življenje tako železničarjev kot drugih delavcev je odvisno od prehojenih metrih naše poti. Prihajamo iz različnih koncev in krajev, se v primernem času in prostoru soočimo s skupino enako mislečih in postanemo sodelavci, prijatelji, morda sopotniki na vlaku... Podobno je z zgodovino tistih tirov, ki so lahko že stoletja na isem mestu in čakajo na primeren čas, da s pomočjo konstrukcij na železnih kolesih oživijo in opravičijo svoje poslanstvo. Tudi od nas se pričakuje, da z vizionarskim pogledom skozi očala prihodnosti pogledamo v svet tistih prog, ki so in še bodo prinesle sadove naših zanamcev v boljši in produktivnejši jutri, bodisi s SOPROGO ali z NOVOPROGO, lahko tudi obeh.

Avtor: Tomaž Kogovšek





Avtor: Miško Kranjec
Z niza nagrajenih fotografij
Črna bratovščina

