

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

**Intervju z generalnim direktorjem Slovenskih železnic Dušanom Mesom:**  
»Postali bomo močan regionalni igralec v logistiki.«

## **AKTUALNO**

**Najpomembnejše na Slovenskih železnicah v 2020**  
**Nadgradnja gorenjske proge in 150 letnica njenega odprtja**

## **ZANIMIVOSTI**

**Najlepše železniške fotografije**





Lokomotiva z serijsko številko  
363-300 med letošnjim prvim  
decembrskim snegom.  
Foto: Miško Kranjec



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 brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Pripravke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. 1. 2021



**Z rekonstrukcije gorenjske proge med Lescami in Podnartom, decembra 2020.**

Avtor fotografije: Miško Kranjec



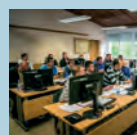
## Intervju

Generalni direktor Slovenskih železnic  
Dušan Mes



## Aktualno

Najpomembnejše na Slovenskih železnicah v 2020



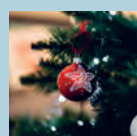
## Aktualno

E-izobraževanje na Slovenskih železnicah



## Aktualno

Edinstvena praznična ponudba podjetja SŽ-ŽIP



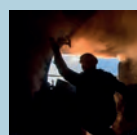
## Kadri

Kako naj bodo letošnji prazniki resnično polni



## Namig za izlet

Z vlakom v Beljak



## Zanimivosti

Mar je železniška fotografija lahko umetniška?



1

## Uvodnik

Janez Krivec

Odgovorni urednik

Izjemno dejavno leto 2020 na Slovenskih železnicah končujemo v primežu krize, ki bo pomembno vplivala na svetovno gospodarstvo in železniško industrijo. Mednarodni think-tanki in neodvisni strokovnjaki za globalno železniško industrijo napovedujejo okrog dvedostotno rast trga do 2024, in to kljub vplivu COVID-19 ter številnim ukrepom, ki jih sprejemajo države za preprečevanje širjenja bolezni. Trendi rasti so se v primerjavi s tistimi pred začetkom epidemije nekoliko zmanjšali, vendar pa je videti, da je železniški sektor dovolj odporen za nadaljevanje razvoja.

Večina evropskih železniških podjetij se je v skoraj enoletnem razsajanju bolezni ustrezno prilagodila razmeram in intenzivno nadaljuje svoje delo. Konkurenca v tovornem prometu ostaja ostra in se še krepi. V javnosti pa so še največ pozornosti zbudili ukrepi držav pri omejevanju ali začasnem ustavljanju javnega potniškega prometa. Znanosti, da bo, ko bodo omejitve odpravljene, sprva v potniškem prometu nekoliko manj potnikov, zato se bodo morali železniški prevozniki še bolj posvetiti potnikom in analizirati njihove želje in potrebe. To pa je lahko tudi izjemno pozitivno za kakovost potovanja z vlaki in prihodnost železnice kot hrbtenice javnega prevoza v Evropi.

Leto, ki ga bodo nekateri povsem upravičeno imenovali krizno leto, pa je po obsegu dela, ki smo ga opravili, in uresničenih ciljih na Slovenskih železnicah, videti vse prej kot krizno. Ko sem izbral vsebino za pregled najpomembnejših dogodkov v letu 2020, sem imel precej težav, kako vse, kar smo letos ustvarili, dovolj skržiti in predstaviti na nekaj straneh. Letos smo bili namreč na Slovenskih železnicah izjemno dejavni.

Prav v 2020 so se namreč tudi v javnosti pokazali rezultati dolgotrajnega dela na številnih projektih. Tako smo sprejeli nove potniške vlake, nove premikalne lokomotive, začeli strateško povezovanje v tovornem prometu, prenovili rekordno število kilometrov proge, postavili več tisoč novih parkirnih mest za kolesa, z državo zagotovili, da se upokoenci z vlaki vozijo brezplačno, prenovili postajo Maribor, začeli E-izobraževanje na SŽ in mnogo mnogo drugega. Zelo pomembno pa je tudi to, da zaposleni v skupini Slovenske železnice, ob vseh težavah v gospodarstvu in državi, nismo izgubljali svojih pravic. Leto je bilo res v znamenju spremenjenih oblik dela, na katere pa smo se uspešno privadili in se jim prilagodili. Te spremembe pa bodo tudi temelj za razvoj delovnega okolja v naših podjetjih. Da leto končujemo uspešno, pa so pokazali tudi poslovni rezultati. Podjetje je letos izplačalo okrog trideset milijonov odpravnin zaposlenim, ki so se letos upokojili, in hkrati poslovno leto končalo z okrog petimi milijoni dobička.

Podjetja v skupini Slovenske železnice pa so že usmerjena v prihodnost. Na ravni skupine SŽ je bil sprejet nov strateški načrt do leta 2024, načrtani so novi cilji. Kaj bi dejali, če bi slišali naslednje izjave? Postal bi močan regionalni prevoznik, mobilnost v Sloveniji bo postala zelo integrirana, nadgrajena bodo postajališča, za potnike bomo oblikovali nove storitve, zaposlovali bomo nove sodelavce ... in vse to v naslednjih treh letih. Zapisane izjave so namreč izseki iz pogovora z generalnim direktorjem Dušanom Mesom. Govorili smo o njegovem novem mandatu, pogledu na letošnje leto ter o načrtih, ki jih bomo uresničevali v prihodnjih letih. V intervjuju boste lahko med drugim prebrali o Emoniki, prevzemih v tujini, o naših uspehih ter tudi o drugih projektih, ki bodo zaznamovali novo desetletje na Slovenskih železnicah.

Spoštovani bralci, želim vam veliko veliko energije v prihodnjem letu ter veliko zdravja vam in vašim družinam!

Pogumno v 2021!

Dušan Mes, generalni direktor Slovenskih železnic

## »Postali bomo močan regionalni igralec v logistiki«

*Letos ste dobili nov mandat. Kakšna je vaša ocena preteklega mandata in kaj bodo po vašem mnenju ključni izzivi novega mandata?*

Mandatno obdobje 2016–2020 lahko ocenim kot uspešno, seveda pa je vedno še prostor za izboljšave. Kot uspešnega so ga ocenili tudi nadzorniki in lastniki, zato so mi bili pripravljeni zaupati tudi tretji mandat. Od 2016 do 2020 smo naredili pomembne korake k še bolj finančno stabilnemu podjetju, ki ima možnost dolgoročnega razvoja, naredili smo korake k stabilnosti poslovanja, dolgoročni varnosti zaposlenih in seveda k temu, da bo podjetje tudi v prihodnje dobičkonosno. Uredili smo financiranje OGJS v podjetjih SŽ-Potniški promet in SŽ-Infrastruktura, povečali kapital, da bomo lahko investirali skoraj 330 milijonov evrov v 52 potniških vlakov. Tudi v SŽ-Tovornem prometu smo začeli ciklus investicij, najprej v nove premikalne lokomotive, v nove lokomotive in vagone pa bomo investirali v prihodnjih letih. Izbiranje strateškega partnerstva je bilo ves pretekli mandat izjemno pomembno, in je ravno v teh dneh dobilo epilog. Ogromno vlagamo tudi v informatizacijo in digitalizacijo procesov, ki bosta končani proti koncu novega mandata. Tudi vstopa v avtobusno podjetje smo se lotili pred dvema letoma in upam, da tudi to uresničimo še letos. Menim, da smo dobro sodelovali tudi s socialnimi partnerji in ogromno naredili pri kadrovske sanaciji. Poleg tega pa smo precej naredili tudi na plačah in poslovni uspešnosti, tako da se je položaj zaposlenih izboljševal. Zaposlitev na Slovenskih železnicah je postala zaželena in po mojem mnenju so Slovenske železnice dober ter zanesljiv delodajalec.



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes: »Zaposlitev na Slovenskih železnicah je postala zaželena in po mojem mnenju so Slovenske železnice dober ter zanesljiv delodajalec.«



»Glavni izzivi novega mandata bodo v SŽ-Tovornem prometu predvsem razvoj strateškega partnerstva, prenova voznih sredstev in širitev v tujino.«

Glavni izzivi novega mandata pa bodo v SŽ-Tovornem prometu predvsem razvoj strateškega partnerstva, prenova voznih sredstev in širitev v tujino, zlasti Italijo, Avstrijo, Madžarsko, Hrvaško in Srbijo. Pri logistiki načrtujemo vlaganja v razvoj logističnih centrov Ljubljana Letališka, Maribor Tezno, Celje in Sežana. V SŽ-Potniškem prometu bomo nadaljevali ciklus modernizacije voznih sredstev, načrtujemo namreč kupiti še dodatnih 15 do 20 vlakov, 7 lokomotiv in 20 vagonov. Poleg tega pa mora biti Emonika končana do konca leta 2024, prenove in modernizirati pa si želimo tudi delovne prostore, pisarne, skladišča ter nadaljevati in končati digitalizacijo in informatizacijo poslovnega sistema SŽ.

### Kakšne posledice bo epidemija COVID-19 pustila na poslovanju SŽ?

Posledice COVID-19 bodo vidne na vseh segmentih naše družbe in tudi po vsem svetu. Na Slovenskih železnicah smo se, kolikor je to mogoče, prilagodili razmeram. Vsekakor pa letos načrtov, ki smo si jih zastavili, ne bomo dosegli. Vendar pa smo po vladnih ukrepih koristili finančne stimulacije, do katerih smo bili upravičeni. Poleg tega smo letos izpeljali tudi program presežnih zaposlenih, kar se je pokazalo kot modra odločitev, saj v novo leto vstopamo z bistveno nižjimi stroški. To je glede na razmere v gospodarstvu nujno. Kakšne pa bodo razmere po COVID-19, je za zdaj še uganka. Prepričan pa sem, da bodo Slovenske železnice tudi po koncu COVID-19 močno in uspešno podjetje.

### Kakšen bo poslovni izid SŽ za letos, lahko to že ocenite?

Letošnji poslovni izid bo pozitiven, in sicer bo znašal okrog pet milijonov evrov.

Res pa je, da smo samo letos izplačali za okrog trideset milijonov evrov odpravnin. Brez tega bi bil poslovni rezultat podoben tistemu iz 2019.

### SŽ-Tovorni promet je pred vstopom v strateško partnerstvo s češkim podjetjem EPH. Zakaj ste se odločili za to partnerstvo? Ali so bili še drugi potencialni partnerji, o katerih ste razmišljali?

SŽ-Tovorni promet posluje v zelo zaostrenem konkurenčnem okolju. Že zdaj je v Sloveniji sedem različnih prevoznikov v tovornem prometu. V sosednjih državah, Avstriji, Italiji in Madžarski, pa jih je tudi po trideset in več. Več prevoznikov v prihodnjih letih pričakujemo tudi pri nas. Brez ogromnih investicij v posodobitev voznih sredstev, v širjenje našega omrežja v tujino, denimo s prevzemi drugih prevoznikov, bi SŽ-Tovorni promet izgubljal konkurenčnost, in povsem mogoče je, da bi se zgodil tudi najbolj črn scenarij. Tako pa si prizadevamo, da SŽ-Tovorni promet postane najboljši regijski prevoznik, ki posluje na območju med severno-jadranskimi lukami in Srednjo Evropo ter državami osrednjega Balkana do severne Italije. Prevoznik, katerega glavno vodilo bo razvoj, ne pa preživetje. Sami, brez strateškega partnerja, takšnega podviga ne bi mogli uresničiti, saj je potrebnega veliko kapitala, ki ga sami ne zmoremo zagotoviti, država pa ga zaradi omejitev oziroma prepovedi državnih pomoči v podjetje prav tako ne more vložiti. Navsezadnje pa je tudi poslovno racionalno, da za pridobivanje novih poslov izkoristimo poslovno in kapitalsko moč partnerja, ki je velik evropski igralec. Za dokapitalizacijo se je zanimalo tudi nekaj drugih podjetij, vendar smo po dolgem in konkurenčnem postopku izbrali češko

»V potniškem prometu bomo nadaljevali ciklus modernizacije voznih sredstev, načrtujemo namreč kupiti še dodatnih 15 do 20 vlakov, 7 lokomotiv in 20 vagonov.«

podjetje EPH. Podjetje je namreč ponudilo največ in je bilo pripravljeno tudi najbolj jasno pripraviti skupno strategijo, ki temelji na realnih ciljih.

### Kako odgovarjate na strahove o morebitnih slabih straneh takšnega strateškega partnerstva?

V vsaki odločitvi lahko najdemo dobre in slabe strani. Treba je skrbno pretehtati, kaj je boljše. Izbirali smo med tem, da ostanemo sami ali pa nadaljujemo s partnerjem, pri katerem ohranimo 51 odstotkov lastništva. Po vseh argumentih, izkušnjah, predvsem pa ciljih, ki si jih prizadevamo uresničevati, je bila odločitev za partnerstvo bolj racionalna. Želimo se namreč razvijati, želimo si napredka, ne pa zgolj preživetja. Danes je SŽ-Tovorni promet dobro podjetje, vendar pa se lahko brez razvoja hitro znajde v izgubah in brez realnih temeljev za preživetje. Poznamo veliko primerov v naši okolici, kako so podjetja propadla, ker se niso pravočasno povezovala. Še posebej tista, ki poslujejo v zahtevnem mednarodnem okolju. Vedeti moramo, da si konkurenca, predvsem bodoča, želi, da ostanemo sami, saj vedo, da bi bili lahek plen, ker ne bi bili konkurenčni.

### SŽ vstopajo tudi v lastništvo avtobusnega prevoznika Nomago. Kakšne bodo prednosti omenjenega povezovanja?

V strateških načrtih Slovenskih železnic je zapisano tudi vlaganje v razvoj integrirane mobilnosti. Poleg posodobitve voznih sredstev v potniškem prometu že dalj časa načrtujemo tudi vlaganje v avtobusno podjetje oziroma njegov nakup. Poleg tega pa načrtujemo tudi razvoj drugih produktov, s katerimi bomo lahko potnikom ponudili celovite mobilnostne storitve. Z nakupom avtobusnega podjetja smo precej bližje uresnitvi naše strategije. V povezovanju z avtobusnim podjetjem je veliko sinergij. Zaradi stanja železniške infrastrukture, načrtovanih obnov in nasploh povezanosti



Slovenije bo integracija med avtobusnim in železniškim prometom aktualna še vsaj naslednjih trideset let. Prepričan sem, da bo imelo naše lastništvo v družbi Nomago pozitiven vpliv na vso skupino SŽ.

### Kakšne bodo SŽ čez tri leta?

Slovenske železnice se bodo razvijale v okviru strategije za obdobje od 2021 do 2025. Ta bo sprejeta še letos in bo sledila strategiji 2016-2020. SŽ bodo intenzivno posodabljal svoja vozna sredstva, steber mobilnosti bo postal zalo integriran, nadgrajena bodo postajališča, na katerih bodo potnikom na voljo številne nove storitve. Logistiko bomo razvijali skupaj s strateškim partnerjem in postali močan regionalni igralec, ki bo močno navzoč tudi v sosednjih državah. Podjetje bomo dodatno informatizirali in digitalizirali. Uredili bomo logistične centre, prvenstveno Ljubljana Moste in tudi Celje ter Maribor Tezno. Dosegali bomo še boljše poslovne rezultate in zaposlili kar nekaj mladih sodelavcev. Menim pa tudi, da se bo še dodatno izboljšal status zaposlenih.

### Ali načrtujete še kakšen prevzem? Nam lahko namignete, v kateri panogi?

Prevzeme načrtujemo predvsem v stebru logistike. Cilj je, da skupaj s strateškim partnerjem prevzamemo določene železniške operaterje v posameznih državah in si zgradimo lastno mednarodno omrežje. Izključeni niso niti prevzemi v stebru mobilnosti. Najverjetneje bomo tudi za razvoj logističnih centrov potrebovali partnerje. Naklonjen sem stališču, da tudi za SŽ-ŽGP poiščemo strateškega partnerja, saj moramo že danes razmišljati, kaj bomo delali, ko v Sloveniji ne bo več tako investicij, kot jih je danes.

**Prvih pet novih vlakov je dobilo uporabno dovoljenje. Kmalu bodo torej vozili na kamniški, dolenski in gorenjski progi. Kakšna je časovnica pri vožnjah novih vlakov in njihovi dobavi?**

Vsi vlaki morajo biti v Sloveniji do konca leta 2022. To je 52 vlakov, in sicer 21 dizelskih, 21 električnih enonadstropnih ter 10 električnih dvonadstropnih. Močno si prizadevamo, da v začetku naslednjega leta zagotovimo financiranje in objavimo razpis za še dodatnih 15 do 20 potniških vlakov. To bi pomenilo res celovito prenovo.

### Ali lahko kaj več poveste, kako je ob koncu leta s projektom Emonika?

Vlada RS je pred kratkim sprejela memorandum in Emoniko uvrstila med prednostne projekte. Če bo časovnica uresničena, se bo gradnja začela v prvi polovici 2022, projekt pa naj bi bil nato končan v dveh letih. Slovenske železnice bodo zgradile avtobusno postajo, garažno hišo in del poslovnih prostorov, država je zadolžena za zgraditev železniške postaje, peronov in prenovo železniške infrastrukture, zasebni investitor pa bo zgradil komercialni del projekta. Vsekakor pa je zadnji čas, da se Emonika uresniči.

### Kakšno leto čaka zaposlene v 2021? Kako se bo gibal njihovo število v prihodnjih letih?

Kako bo leta 2021, je težko napovedati, še posebej, ker ne vemo, kakšne bodo razmere s pandemijo COVID-19 in kakšne bodo gospodarske posledice, ko bo pandemije konec. Program presežnih zaposlenih smo leta 2020 končali, zato dodatno zmanjševanje števila zaposlenih

»Program presežnih delavcev smo leta 2020 končali, zato dodatno zmanjševanje števila zaposlenih ni načrtovano.«

ni načrtovano. Mogoče pa so razporeditve znotraj Skupine SŽ. Kakšne bodo potrebe po novih zaposlitvah, pa je odvisno predvsem od gospodarskih razmer.

### Katere ključne projekte načrtujete uresničiti prihodnje leto?

Prizadevali si bomo ohraniti relativno dobre poslovne rezultate, načrtujemo, da v SŽ-Potniški promet uspešno vključimo nova vozna sredstva, da pripravimo in zaključimo razpis za dodatnih 15 do 20 vlakov, da postanemo 50-odstotni lastnik podjetja Nomago ter da z družbo EPH začnemo strateško partnerstvo. Prihodnje leto pa bo treba pripraviti tudi vse za začetek gradnje Emonike ter logističnega centra na Letališki v Ljubljani.

### Kaj bi zaželeli zaposlenim v skupini Slovenske železnice v novem letu?

Časi so takšni, da je treba ostati zdrav in psihično močan ter počakati, da se razmere normalizirajo. Vsem zaposlenim v skupini Slovenske železnice zato želim predvsem zdravja. Zdravja vam in vašim domačim. Razmere se bodo prej ali slej normalizirale in najverjetneje bomo še veliko bolje znali ceniti življenje, kot smo ga poznali pred epidemijo.



# Najpomembnejše na Slovenskih železnicah v letu 2020

## Vstop strateškega partnerja v SŽ-Tovorni promet



Nadzorni svet Slovenskih železnic je konec oktobra na predlog posloводства SŽ podal soglasje k strateškemu partnerstvu v podjetju SŽ-Tovorni promet.

Strateško partnerstvo je načrtovano s češkim podjetjem EP Holding, ki je eno vodilnih energetskih podjetij v Evropi s 16,7 milijarde evrov sredstev in 8,6 milijarde prihodkov. Pogodba s podjetjem bo podpisana po novem letu, posel pa končan, ko bodo izpolnjeni odložni pogoji, predvidoma v šestih mesecih od podpisa pogodbe. SŽ-Tovorni promet se bo preoblikoval v novo družbo, v kateri bo imel češki EP Holding 49-odstotni delež. Zakonodaja, ki ureja to področje, namreč določa, da morajo SŽ ohraniti petdesetodstotno lastništvo in eno delnico v vseh svojih družbah in torej odločilni vpliv v družbi.

### Cilji strateškega partnerstva

Cilj strateškega partnerstva je v Jugovzhodni Evropi ustvariti vodilno logistično podjetje. EP Holding v svojem portfelju čedalje bolj razvija logistiko, svojo južno divizijo pa želi razvijati skupaj s Slovenskimi železnicami. Območje, na katerem bosta podjetji skupaj razvijali svoje storitve, vključuje Slovenijo, severno Italijo, Avstrijo, Hrvaško, Madžarsko, Bolgarijo, Romunijo, Srbijo in druge države na balkanskem polotoku.

Finančna cilja nove družbe, ki jo bosta ustanovila SŽ in EP Holding, sta med drugim podvojitev dobička, ki ga je ustvarjalo podjetje SŽ-Tovorni promet doslej, ter 50-odstotna rast prihodkov v prihodnjih petih letih. Ključna poslovna cilja pa ostajata povečevanje konkurenčnosti in izboljševanje storitev, ki jih Tovorni promet ponuja. Cilje bo mogoče doseči s prevzemi v tujini, širitvijo omrežja in prenovo voznih sredstev.



## 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 devetih pod okriljem zaposlitvenega portala MojeDelo.com. V raziskavi je sodelovalo devetnajst tisoč anketirancev. Raziskavo, po prenovljeni in še bolj poglobljeni metodologiji, je portal MojeDelo.com izdelal 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.



## Presenetila nas je epidemija koronavirusa

Poslovno leto 2019 smo na Slovenskih železnica končali odlično in uresničili zastavljene načrte. Kmalu za tem pa se je začela epidemija bolezni Covid-19, ki jo povzroča koronavirus (SARS-CoV-2). Zaradi nje se je prvič v sodobni zgodovini ustavilo javno življenje, javni transport, priporočeno je bilo socialno distanciranje, samoizolacija in številni drugi ukrepi za preprečevanje širjenja okužbe.



Podjetja v skupini SŽ so zagotovila zaščitno opremo ter sprejela dodatne ukrepe za zaščito zaposlenih.

### Ustanovljena posebna delovna skupina

Na ravni skupine SŽ je bila 24. februarja ustanovljena posebna delovna skupina, ki je po navodilih državnih organov skrbela za zagotavljanje zdravja zaposlenih in temeljev za delovanja podjetij v krizi in po njej. Sestavljali so jo predstavniki podjetij in vodilni kadri na ravni Skupine. Znotraj posebne delovne skupine so podjetja koordinirala in reševala specifične težave, ki so nastajale zaradi epidemije, zagotavljala zaščitno opremo ter strateško koordinacijo delovnih procesov.

### Optimiziranje dela v spremenjenih razmerah

Podjetja SŽ-Tovorni promet, SŽ-VIT in SŽ-Infrastruktura so optimizirala tehnološke procese in jih prilagodila spremenjenim potrebam. Spremenili so koledarje voženj vlakov, zmanjšali zasedbe premikalnih in vlakospremnih skupin, spremenili pogoje za opravljanje prevozov na stranskih progah, prevoz posamičnih vagonovskih pošilk omejili le na specifične potrebe kupcev in le za večje število vagonov ...

### Poudarek na varnosti zaposlenih



Sprevodniki in sprevodnice na vlakih od začetka epidemije nosijo zaščitne maske.

Podjetja v skupini SŽ so:

- zagotovila zaščitno opremo, maske, razkužila, rokavice, opremo za merjenje telesne temperature,
- vpeljala posebne postopke pri delu in komuniciranju s strankami ter poslovnimi partnerji na terenu,
- sprejela ukrepe za spremenjene oblike dela,
- zagotovila zaposlenim natančne informacije o virusu, simptomih bolezni, ravnanju v primeru suma na okužbo, skrbi za osebno higieno,



- zagotovila, da so sestanki potekali virtualno, po spletu ali po telefonu,
- nenehno spremljala morebitne okužbe zaposlenih,
- zagotavljala informacije in vse druge ukrepe, če bi se bolezen pojavila v skupini SŽ.

Kljub izrednim razmeram smo na Slovenskih železnicah zagotavljali neovirano delovanje železniškega omrežja v Sloveniji, tovarnega prometa, gradbene dejavnosti ter nekaterih nujnih podpornih dejavnosti. Ob tem je bilo najpomembnejše zdravje zaposlenih, za kar so podjetja poskrbela z zaščitno opremo in drugačno organizacijo dela. Zaradi dobrega sodelovanja z državo, ki je zagotavljala sredstva za pokrivanje stroškov, ki so s tem nastajali, je bilo mogoče prvi val epidemije uspešno prebroditi ter uspešno zagotavljati primarne storitve tudi med drugim valom, jeseni.



Na potniške vlake smo namestili dodatne oznake in sprejeli ukrepe za preprečevanje širjenja virusa.

## Prvič v samostojni Sloveniji so obstali potniški vlaki

Z odlokom vlade o začasni prepovedi in omejitvah javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji zaradi zajeitve in obvladovanja epidemije COVID-19 je bil 16. marca popolnoma ustavljen železniški potniški promet v Sloveniji.



Potniški vlaki in vagoni so stali na več železniških postajah po vsej Sloveniji. Postavljeni so bili tako, da niso ovirali prometa tovornih vlakov. Največ potniških

vlakov in vagonov je bilo v Ljubljani, stali pa so tudi v Murski Soboti, v Mariboru Studencih, v Sežani, Zidanem Mostu, Novem mestu in Novi Gorici.

Po večtedenski ustavitvi javnega potniškega prometa so 11. maja potniški vlaki spet začeli voziti po prilagojenem voznem redu.

Med drugim valom epidemije je vlada 13. novembra z novim odlokom ponovno začasno ustavila javni potniški promet po državi, da bi kolikor je mogoče preprečila širjenje virusa. Ukrep naj bi trajal predvidoma mesec dni. Ob izidu decembrske revije potniški vlaki še niso vozili.





## Po naših tirih so zapeljali prvi novi potniški vlaki



Na železniško postajo Hodoš je 11. marca zvečer prispel prvi novi dizelski vlak, ki so ga Slovenske železnice naročile pri podjetju Stadler. Naslednji dan pa so ga prevzeli v vzdrževalnem centru Ljubljana podjetja SŽ-VIT. Novi vlak je od Hodoša do Ljubljane vlekla električna lokomotiva serije 363, brižitka. Vlak, ki so ga sestavljali v Stadlerjevi tovarni na Poljskem, je uspešno opravil vsa testiranja in mednarodne preglede, nato pa je moral testiranja opraviti tudi v Sloveniji.

### Vlaki novembra z obratovalnim dovoljenjem

Osmega julija so se začela testiranja novega potniškega vlaka na javni železniški infrastrukturi v Sloveniji. Šlo je za testiranje združljivosti z železniško infrastrukturo v Sloveniji, kot to določa nacionalna zakonodaja. Po uspešno opravljenih preizkušnjah je Javna agencija za železniški promet – AŽP novembra za pet dizelskih vlakov izdala obratovalno dovoljenje. Prvi potniki se bodo z novimi vlaki tako peljali v prihodnjem letu.

## Prevzeli smo nove premikalne lokomotive

Podjetje SŽ-Tovorni promet je junija prevzelo dve novi premikalni lokomotivi proizvajalca CZ Loko, avgusta pa še tretjo in četrto. Pogodbo za nakup štirih premikalnih lokomotiv sta podjetji podpisali februarja 2019. Z njimi bodo občutno izboljšani delovni

procesi v Kopru. V zadnjih letih namreč v podjetju pospešeno posodabljammo vozni park ter terminalsko opremo. Na naših progah že vozi sto sodobnih Inno vagonov, prenovljenih pa je tudi dvanajst dizelskih ranžirnih lokomotiv.





## Od julija 2020 se upokojenci z vlaki vozijo brezplačno

Starejši od 65 let, upokojenci, imetniki invalidske evropske kartice ter vojni veterani lahko od prvega julija v javnem potniškem prometu po Sloveniji potujejo brezplačno. Brezplačne vozovnice veljajo za avtobuse in vlake v medkrajevnem potniškem prometu, ne veljajo pa denimo za mestni potniški promet. Za pridobitev brezplačne vozovnice morajo omenjene skupine potnikov izpol-

niti le posebno vlogo. Po podatkih Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije je upravičencev do brezplačnih vozovnic okrog šeststo tisoč. Brezplačna vozovnica, ki velja eno leto, je naložena na čip kartico. Z njo je mogoče na vlakih Slovenskih železnic brezplačno potovati v 2. razredu.

## Železniške postaje jeseni dobile številna nova parkirna mesta za kolesa

Do novembra je bilo na slovenskih železniških postajah in postajališčih zgrajenih dodatnih 2192 parkirnih mest za kolesa. Poleg tega so bile pripravljene dodatne površine za postavitve in ureditev sistemov za izposajo navadnih in električnih koles, ki sta pomembna elementa razvoja strategije mobilnosti v prihodnjih letih.

Podjetje SŽ-Infrastruktura je junija 2020 podpisalo pogodbo za gradnjo parkirnih mest za kolesa na 27 železniških postajah in postajališčih po vsej Sloveniji. Parkirna mesta za kolesa so v bližini postajnih stavb in dostopov na perone. Projekt je neposredno povezan z zavezo SŽ po varovanju naravnega okolja, z njim spodbujamo uporabo koles ter si prizadevamo dodati svoj pri-

spevek k zniževanju emisij CO<sub>2</sub> v ozračje. Financira ga Ministrstvo za okolje in prostor iz Sklada za podnebne spremembe.

### Poleg novih parkirnih mest tudi prostor za bike sharing in električna kolesa

Postavljenih je 845 visokih stojal za kolesa, od tega 605 z nadstreškom. Urejene so tudi površine, ki bodo v poznejših fazah namenjene izposoji koles – bike sharing – ter polnjenju električnih koles. Izposoji koles je skupaj namenjenih 320 parkirnih mest, električnim polnilnicam pa 182 parkirnih mest. Po novem je tako na slovenskih postajah in postajališčih 3323 parkirnih mest za kolesa.



Od novembra je na naših postajah in postajališčih 2192 novih parkirnih mest za kolesa.



## Končana prenova proge med Zidanim Mostom in Rimskimi Toplicami

Konec julija so bila končana dela pri nadgradnji železniške proge med Rimskimi Toplicami in Zidanim Mostom. Nadgradnja desnega tira je trajala od 23. avgusta 2019 do 7. februarja 2020, nadgradnja levega pa letos od 2. marca do 31. julija.

Za dela pri nadgradnji železniških odsekov Zidani Most–Rimske Toplice in železniške postaje Rimske Toplice je bila podpisana pogodba v vrednosti 77,7 milijona evrov. Šlo je za dela v okviru nadgradnje železniške proge Zidani Most–Celje, ki je sofinancirana z evropskimi sredstvi iz Instrumenta za povezovanje Evrope, in jih vodi Direkcija za infrastrukturo (DRSI) pri Ministrstvu za infrastrukturo.

### Iz Skupine SŽ podjetji SŽ-ŽGP in SŽ-Infrastruktura

Dela so zajemala nadgradnjo 7,6 kilometra dolgega odseka z zamenjavo tirne grede, tirov, voznega omrežja ter signalnovarnostnih in telekomunikacijskih naprav. Prenovljeni so bili tudi objekti spodnjega ustroja proge, prepusti, mostovi ter podporni in oporni zidovi. Gradbena dela je opravljal konzorcij podjetij Kolektor Koling, SŽ-ŽGP in CGP. Zaposleni v SŽ-Infrastrukturi,



upravljavcu javne železniške infrastrukture, pa so dela nadzirali, vodili promet mimo delovišč in skrbeli za varnost udeležencev v prometu ter zaposlenih na terenu. Podjetje SŽ-ŽGP je bilo zaradi dobrega in učinkovitega dela na državni ravni omenjeno kot zgled dobre prakse v gradbeniški panogi.

## Maribor s sodobno prenovljeno železniško postajo



Nadgradnja železniške postaje Maribor, ki se je začela februarja lani, je bila končana oktobra. Maribor ima tako prenovljeno

sodobno železniško postajo, ki je prilagojena tudi za gibalno ovirane potnike.



Med deli sta bila nadgrajena oba obstoječa perona in zgrajen nov otočni peron. Dostop na perone je mogoč z dvigali, potnikom pa so na voljo tudi tekoče stopnice. Obstoječi podhod je podaljšan in omogoča varno prehajanje z ene strani postaje na drugo. Nadgrajeni so tudi obstoječi tiri, na novo je na območju prenovljeno tudi vozno omrežje. Sočasno so bile urejene tudi signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave.

#### Iz skupine SŽ podjetji SŽ-ŽGP in SŽ-Infrastruktura

Nadgradnjo postaj Maribor–Tezno, Maribor ter odseka proge Maribor–Počehova so opravljala podjetja Pomgrad, Kolektor Koling, GH Holding ter iz skupine SŽ podjetje SŽ-ŽGP. Podjetje SŽ-Infrastruktura pa je kot upravljavec skrbelo za varnost in urejenost prometa med obsežnimi gradbenimi deli.

## Godba Slovenskih železnic nas je ob začetku leta navdušila v Radečah



Godba Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta je z nizom treh novoletnih koncertov sklenila staro leto in nas z energijo popeljala v novo leto 2020. Godbenice in godbeniki so s tremi novoletnimi koncerti sklenili nadvse uspešno leto, v katerem so se med drugim udeležili kar dveh tekmovanj na najvišji državni ravni in na obeh osvojili zlati plaketi s pohvalo. To je izjemen uspeh, ki

so ga kronali še z nadvse uspešno koncertno turnejo na Kitajskem. Tradicionalne novoletne koncerte so tudi tokrat pripravili v Šentjanžu, v domačem Zidanem Mostu ter v Radečah. Poslušalce so navdušili z zelo raznolikim in zahtevnim programom, koncerte pa sklenili, kot se to za novoletne spodobi, s Straussovimi melodijami in Silvestrskim poljubom.

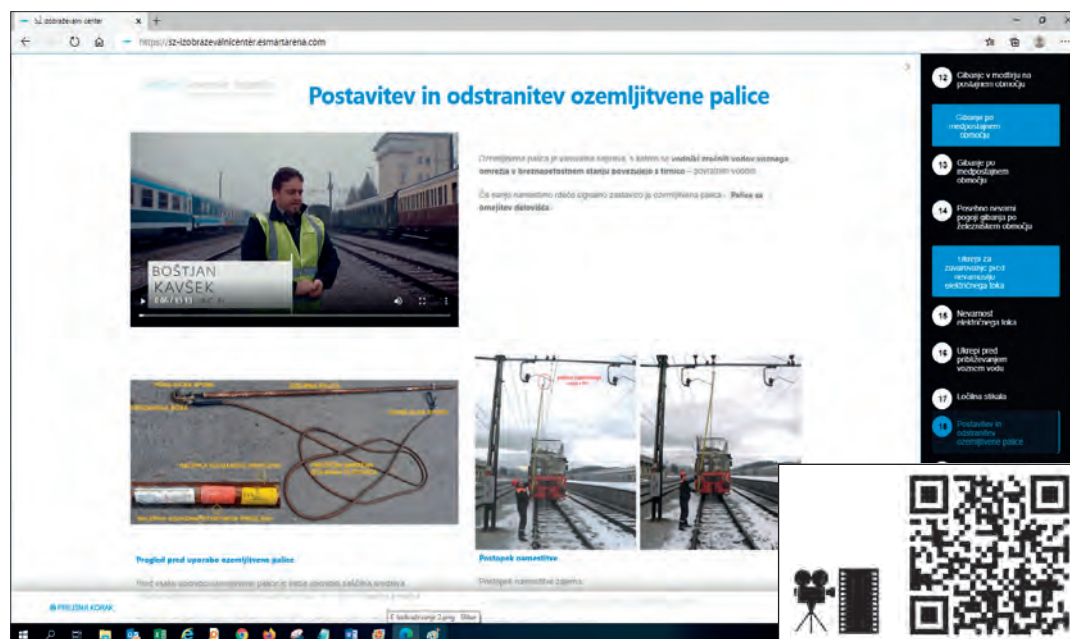


# E-izobraževanje na Slovenskih železnica

E-izobraževanje je eden od strateških projektov Slovenskih železnic v prihodnjem letu. Nosilci te izjemno pomembne novosti so zaposleni v Izobraževalnem centru Slovenskih železnic, ki ga vodi Alenka Dodig. Letos smo na Slovenskih železnica začeli omogočati izobraževanje zaposlenih na daljavo, po spletu, ter prav tako njihovo testiranje. V prihodnje načrtujemo izjemen razvoj dejavnosti na tem področju, ki bodo komplementarne vsebinam terenskega in praktičnega izobraževanja v železniškem sektorju.

## Webinarji in spletna testiranja

V Izobraževalnem centru so projekt začeli uresničevati maja letos. E-izobraževanje je bilo sicer že dalj časa načrtovano in je prav zaradi razmer pri širjenju koronavirusa letos



Podoba spletnega portala E-izobraževanje na katerem so poleg pisnih gradiv naloženi tudi posnetki in grafike.

dozorelo za izvedbo. Sprva so zakupili licence in najeli platformo v računalniškem oblaku, ki omogoča izdelavo in izvajanje e-tečajev, vodenje evidenc, ob-

veščanje zaposlenih in hrambo e-gradiv, posnetkov predavanj ter drugih učnih gradiv ter izvedbo e-testiranj. Prvi mejniki so bili uspešno opravljeni we-

binarji, s splošnega področja varnosti in zdravju pri delu ter varstva pred požari ter tudi specifičnega za zaposlene na proizvodnih delovnih mestih.

## Temeljne novosti, ki jih prinaša e-izobraževanje na SŽ

Zaposleni, ki se izobražujejo, lahko e-gradiva, posnetke, animacije in predavanja pogledajo denimo na delovnem mestu, ko jim delo to omogoča. Tisti, ki zaradi narave dela tega ne morejo storiti na delovnem mestu, pa si lahko posnetke in predavanja ogledajo doma oziroma v predavalnicah, ki so bližje kraja, na katerem opravljajo svoje delo.

Vodjo Izobraževalnega centra Slovenskih železnic, Alenka Dodig, smo povprašali še o drugih prednostih takšne oblike izobraževanja.

### Zakaj je dobro, da se po novem zaposleni usposablja na daljavo?

Za zaposlene je izobraževanje na daljavo učinkovito in koristno z več vidikov, tako zaradi zagotavljanja varnosti in

zdravja v močno spremenljivih razmerah pri širjenju virusa kot zaradi vključevanja sodobne tehnologije v izobraževanje, s katero bomo lahko precej bolj fleksibilni in učinkoviti. Poleg tega bodo zaposleni prihranili pri času, delodajalec pa pri stroških dela.

### Kaj je v tem dobrega za podjetja v skupini Slovenske železnice?

Poleg omenjenih prednosti za zaposlene teh podjetij pa je e-izobraževanje izjemno koristno tudi za podjetja, za katera v Izobraževalnem centru SŽ zagotavljamo izobraževalne programe. Med drugim bomo posodobili redno strokovno izpopolnjevanje in prekvalifikacije OVKN, kar bo znižalo stroške dela, skrajšalo čas izvedbe in povečalo učinkovitost izobra-

ževalnih procesov. Vsa usposabljanja in izpopolnjevanja pa bomo lahko opravljali iz enega centra, in ne več na 34 različnih lokacijah.

### Kako se bo po vašem mnenju spremenilo izobraževanje na Slovenskih železnica?

Menim, da izobraževanje železniških delavcev ne bo nikoli več takšno, kot je bilo doslej. Določeni elementi učnih programov bodo odslej v e-obliki, posneti in animirani, seveda pa ustrezno kombinirani s praktičnim in terenskim delom. To je izjemno pomembno za učinkovitost sodobnega izobraževanja in bistveno boljše tako za zaposlene kot za podjetja v skupini Slovenske železnice.





Polna predavalnica Izobraževalnega centra Slovenskih železnic pred epidemijo.

Poleg njih pa še webinarji za poučevanje zaposlenih o predvidenih varnostnih ukrepih na železniškem območju ter modul za usposabljanje ranžirnega osebja na industrijskih tirih, ki sta le dva izmed novih produktov, ki jih Izobraževalni center ponuja na trgu. V zadnjem mesecu je okrog dvesto udeležencev že opravilo določeno e-izobraževanje in tudi preverjanje znanja po spletu. V naslednjih tednih se nadaljuje pripravljanje in dodajanje multimedijskih vsebin in zagotavljanje drugih e-gradiv za usposabljanje na daljavo.

### Novi kandidati za prometnike in strojevodje se že usposablajo na daljavo

Za nove kandidate za prometnike in strojevodje sta za zdaj aktivna dva tečaja na daljavo. Po spletu se za zdaj izobražuje prvih šestinšestdeset strojevodij in devetindvajset prometnikov. Izobraževalni center je zanje med drugim zagotovil tudi tablice, na katerih lahko sledijo modulom e-izobraževanja. Prve analize kažejo, da je projekt uspešen in omogoča učinkovito predajanje znanja novim zaposlenim. V prihodnjih tednih načrtujejo pripravo dodatnih mul-

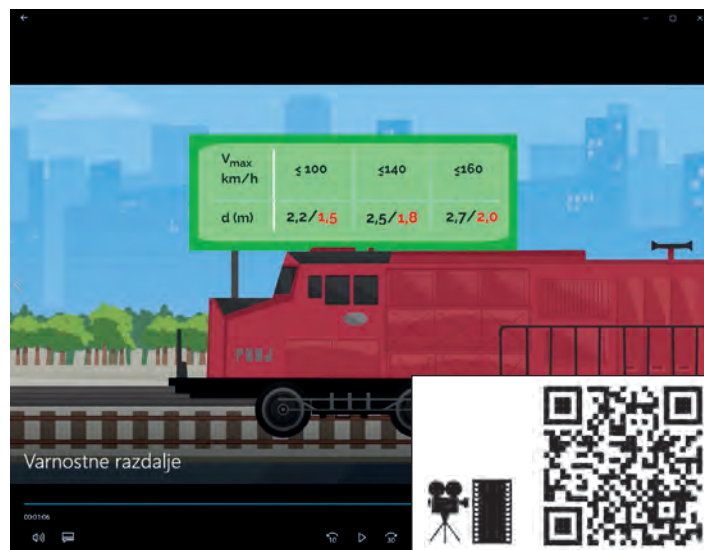
timedijskih e-gradiv, ki bodo temelj za izobraževanja številnih generacij naših zaposlenih.

### V novem letu tudi Interna akademija za vodilne kadre

V prihodnjem letu v Izobraževalnem centru Slovenskih železnic načrtujejo omogočiti e-izobraževanje za vse zaposlene ter posebne programe za izboljševanje kompetenc. Poleg tega bodo prenovili učne programe ter posneli vse tehnološke procese dela na železnici in

predstavili delovna mesta. Med drugim pa je eden od ključnih gradnikov projekta tudi interna akademija za vodilne kadre, v kateri bodo izobrazili vodilne v ključnih menedžerskih veščinah, ki bodo prepletene s specifikom železničarskega poklica.

Intenzivno delo pri razvijanju izobraževanja na Slovenskih železnica je v izjemno kratkem času omogočilo, da se je Izobraževalni center SŽ občutno posodobil in postal primerljiv z najboljšimi evropskimi centri v železniškem sektorju.



Pomemben del e-gradiv so poleg posnetkov in prezentacij po novem tudi animacije, v katerih so enostavno razložena kompleksna gradiva.

### Božičkovi vlaki 2020

Zaradi ukrepov, povezanih z preprečevanjem širjenja epidemije koronavirusa, letos voženj Božičkovega vlaka ne bo. Slovenske železnice pa bodo kljub temu obdarile otroke železničarjev do sedmega leta. Več informacij o obdarovanju najdete na intranetni strani SŽ.

\*\*\*

### Preostali del kolektivnega dopusta 2020

4 dni, od 28. 12. do 31. 12. 2020

\*\*\*

### Telefon za psihološko podporo ob epidemiji COVID-19

Nacionalni inštitut za javno zdravje je zaradi razbremenitve ter psihosocialne podpore posameznikom v stiski zaradi epidemije objavil telefonsko številko 080 51 00, na kateri izkušeni psihologi, psihoterapevti in drugi strokovnjaki s področja duševnega zdravja ponujajo podporo vsem, ki bi se v teh razmerah srečevali z različnimi stiskami. Telefonska številka je dosegljiva vsak dan, 24 ur.

Telefon je namenjen krajšim pogovorom za:

- čustveno podporo pri obvladovanju tesnobe, strahu, jeze in drugih čustvenih stanj,
- podporo obolelim in svojem osebju z boleznijo COVID-19,
- podporo ob izgubi bližnjega zaradi bolezni COVID-19,
- podporo pri čakanju na delo ali težavah, povezanih z delom od doma,
- priporočila in podporo pri usklajevanju delovnih obveznosti in družinskega življenja,
- podporo pri soočanju z osebnimi stiskami in s težavami v medosebnih odnosih,
- podporo pri drugih izzivih, ki jih prinašajo trenutne razmere.

Vsa vprašanja o koronavirusu, bolezni COVID-19 in ukrepih povezanih s preprečevanjem širjenja virusa, pa lahko kadar koli naslovite tudi na Klicni center za informacije o novem koronavirusu, pokličete 080 14 08 ali obiščete spletno stran NIJZ.



# Edinstvena praznična ponudba

Zaposleni v podjetju SŽ-ŽIP smo tudi letos pripravili čudovita poslovna darila, ki jih v skupini SŽ namenjamo našim poslovnim partnerjem. V podjetju nenehno iščemo nove priložnosti in uresničujemo nove prodajne programe. Zaradi razmer pri obvladovanju širjenja koronavirusa smo tako svojo ponudbo še dopolnili z nizom zaščitnih sredstev, mask, razkužil in mil. Še bolj dejavni pa smo bili tudi pri oblikovanju posebnih darilnih paketov za praznično obdarovanje.

Posodobili smo ponudbo v enem od najbolj uspešnih prodajnih programov, pri dekorativnih izdelkih. V katalogu poslovnih daril, ki so izdelana v ateljeju invalidskih delavnic, so letos tako posebej zanimiva da-

rilna mila in darilne dišeče sveče, ki jih ročno vlivajo zaposleni v delavnicah v Mariboru in Ljubljani. Poleg njih je ena najpomembnejših naravnih surovin, s katero ustvarjajo v podjetju, tudi les. Že več let lahko občudujemo didaktične lesene igrače in tudi letos so izdelke iz lesa vključili v praznično ponudbo za poslovna darila kot tudi za igračo.

## Izdelki s certifikatom Slovenska kakovost

Prodajni program dekorativnih izdelkov smo v podjetju začeli uresničevati prav zaradi omogočanja ustvarjalnih delovnih mest tistim, ki imajo takšne želje in sposobnosti. Z edinstvenimi izdelki, svečami in ke-

ramiko tako dosegamo še višjo dodano vrednost. Posebno zanimivi pa so tudi ročno izdelani unikatni izdelki iz keramike in lesa. Zanje smo pridobili certifikat umetnostne obrti za ročno in unikatno ustvarjanje ter certifikat Slovenska kakovost.

## Lastna blagovna znamka DAR

Pri kreiranju izdelkov smo razvili tudi lastno blagovno znamko DAR, ki poudarja ročno delo in uporabo naravi prijaznih materialov. V okviru lastne blagovne znamke smo prepoznavnost unikatnih izdelkov, ki jih ponujamo, v kratkem času precej razširili in v njenem okviru ponujamo široko paleto izdelkov.



Direktorica podjetja SŽ-ŽIP mag. Vojka Martinčič je o prizadevanjih zaposlenih za ustvarjanje poslovnih in promocijskih daril kljub izrednim razmeram zaradi širjenja koronavirusa povedala: »V podjetju smo uspešno obvladovali vse izzive, ki jih je letos za nas pripravil koronavirus, poleg obstoječih prodajnih programov smo v okviru in-





# podjetja SŽ-ŽIP



validskih delavnic pripravili tudi poseben niz izdelkov, ki so bili primerni za čas korone, torej zaščitne maske in razkužila. Nadaljevali pa smo tudi delo na vseh drugih področjih. Smo namreč izjemno razvejano podjetje, ki s svojimi storitvami podpiramo primarne dejavnosti Slovenskih železnic in jih dopolnjujemo na več področjih. Ob tem pa vsekakor ostajamo predani našim ključnim vodilom, zagotavljati ustvarjalno delo za zaposlene, ki so invalidi, in kolikor je mogoče ohranjati okolje.»

Usposabljanje invalidnih oseb in zagotavljanje delovnih mest, primernih zanje, sodita med ključna poslanstva družbe SŽ-ŽIP, storitve. V podjetju upoštevamo znanje, izkušnje in sposobnosti posameznikov ter zanje poiščemo zaposlitve, pri katerih se lahko najbolj konstruktivno vključujejo v delovne procese in pomembno prispevajo k učinkovitemu delovanju podjetja.

SŽ-ŽIP

## Kje je mogoče kupiti izdelke podjetja SŽ-ŽIP?

Izdelke lahko kupite na prodajnih mestih v:

DARILNICI – Železniška postaja Ljubljana, Trg OF 7  
(ŽAT: 12 199)

DARILNICI – Fužine, Ljubljana, Zaloška cesta 217 a  
(ŽAT: 12 755)

## Katalog izdelkov 2020

Katalog si lahko ogledate na spletni strani podjetja:  
[www.sz-zip.si](http://www.sz-zip.si)

Natančneje na:

<http://www.sz-zip.si/podrocja-delovanja/invalidske-delavnice>

Svoje naročilo lahko oddate na e-naslov:

[narocila.izdelki@sz-zip.si](mailto:narocila.izdelki@sz-zip.si)



NOVO

### SET VITALNOST SŽ

Vsebina: izvirska živa voda, dokazano ohranja energijski optimum, vsebuje 75 mineralov in dišeča sveča  
Potisk: Logotip SŽ



NOVO

### DREVO EKO IN ZAŠČITNA MASKA

Obešalnik za maske - trajnostni izdelek  
za zdravo družino in zdravo okolje



NOVO

### KLJUČEK USB 3D 2 v 1,

se prilega tudi vašemu pametnemu telefonu,  
priključek USB in USB C  
Stadler, potisk: logotip SŽ



# Kako naj bodo letošnji prazniki

Čas, ki je pred nami, prinaša praznike. A letošnji konec leta bo gotovo drugačen, saj nas je vse zaznamoval »virus«, ki posega v naša življenja prav na vseh področjih. Smo pred izzivi, kakšno bo naše življenje v prihodnje, katerim vrednotam bomo sledili, kako bomo gradili svoja družabna omrežja in kako organizirali svoje delo.

Morda ob tem lahko premislimo o sebi in svojih bližnjih, saj so omejitve priložnost in ne zgolj prisila, da smo več z našimi bližnjimi in/ali sami s sabo. Ob tem imamo možnost, da se poglobimo v medsebojne odnose, izluščimo iz njih tisto, kar je dobrega, kar nam je v oporo. In hkrati priložnost, da razmislimo o tem, kaj bi lahko spremenili, predvsem pri sebi, da bi nam bilo v prihodnje boljše. Ob tem so nam na voljo tudi viri opore in pomoči, ki so zunaj naše družine in so nam, ne glede na vse omejitve, dostopni tudi z informacijsko-komunikacijsko tehnologijo.

## Enajst let organizirane psihosocialne pomoči na SŽ

Januarja prihodnje leto bo že enajst let, odkar smo pričeli z zagotavljanjem psihosocialne pomoči zaposlenim na SŽ v najširšem pomenu. Več informacij o psihosocialni pomoči lahko preberete na spletni strani: <http://intranet/Kadri/PsihosocialnaPomocDelavcem.pdf>

Zakonska podlaga za zagotavljanje psihosocialne pomoči je zapisana v *Zakonu o varnosti in zdravju pri delu ZVDZ-1* (Ur. l. RS št. 43 z dne 3.6.2011), še posebej v 6. členu, v katerem je določeno načrtovanje in izvajanje Promocije zdravja za zmanjšanje in preprečevanje psihosocialnih tveganj na delovnem mestu.

Psihosocialna pomoč na SŽ je namenjena vsem zaposlenim, ki doživljajo čustveno oziroma duševno stisko na delovnem mestu. Bodisi gre za konflikte in zaplete z nadrejenimi in sodelavci, mobing, nadlegovanje, psihično in/ali fizično nasilje, težave z odvisnostjo od alkohola, hazarderstva, drog, interneta ... bodisi za težave v zasebnem življenju.

Vse, kar doživljamo v službi, nosimo domov in obratno. To vpliva na naše zdravje ter našo delovno učinkovitost. Zato je pomembno, da težave, s katerimi se spopadamo, rešujemo sproti. V informacijski o psihosocialni pomoči je objavljena tudi tel. št. 051 691 668, na katero lahko zaposleni pokličejo.

Prvi, morda najtežji korak, ki vodi k rešitvi, je, da svojo stisko zaupamo strokovno usposobljeni osebi. Ko v zaupnem pogovoru ubesedimo težavo in si jo priznamo, nam je v pomoč psihološka podpora, spodbujanje in spremljanje strokovnjaka. Na koncu pogosto odkrijemo, da rešitev vedno nosimo v sebi, strokovnjak pa nam pomaga odkriti ta vir notranje moči.

## Delo pri psihosocialni pomoči nadaljuje 35 strokovno usposobljenih zaposlenih

V okviru psihosocialne pomoči smo pred petimi leti na SŽ začeli zagotavljati tudi **Prvo psihosocialno pomoč** izvršilnim železniškim delavcem in

drugim udeležencem, ki so doživeli travmatski dogodek – običajno ob izrednem dogodku na progi. Zakonska podlaga za to pomoč je 25. člen *Pravilnika o postopkih preverjanja duševne in telesne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev* (Uradni list RS, št. 79/09 z dne 9. 10. 2009 in št. 12/16 z dne 18. 2. 2016) in *Sklep Vlade RS, in Smernicah Vlade RS za načrtovanje, usposabljanje in izvajanje psihosocialne pomoči ob nesrečah*, z 8.11.2018.

Pomoč zagotavlja skupina 35 strokovno usposobljenih zaposlenih SŽ – prostovoljcev, ki so opravili storno usposabljanje in se nenehno izobražujejo.

Če se zgodi izredni dogodek kolikor je mogoče hitro





# resnično polni

odidemo na kraj dogodka in ponudimo psihološko oporo ter opravimo razbremenilni pogovor. Izkušnje izvajalcev prve psihološke pomoči kažejo, da udeleženci izrednega dogodka pozneje običajno nimajo težjih posledic, kot je to denimo razvoj posttravmatske stresne motnje – PTSM. Zaposleni, ki so udeleženi v izrednih dogodkih, v takšnih primerih pogosto ne izrabijo niti bolniške odsotnosti. Bistvo takojšnjega in hitrega zagotavljanja prve psihosocialne pomoči je predvsem v tem, da zaposleni pozneje ne bi imel težjih posledic travmatične izkušnje ter da ne bi trpel za posledicami travmatičnega doživljanja, ki bi vplivale na delovno sposobnost.

Ko je stiska večja, pa zaposlenim zagotavljamo tudi **strokovno psihološko (terapevtsko) pomoč**. Lahko bi govorili o »nadstandardu«, ki ga ponujamo zaposlenim. To so denimo primeri posttravmatskih stresnih motenj, depresije, spolnih zlorab, vedenjskih in osebnostnih motenj ipd. Pogosto se izkaže, da se za prvotno izraženo težavo skriva še vrsta drugih (nezavednih) težav, ki vplivajo na delovno učinkovitost, kar skupaj s posameznikom odkrivamo v procesu zagotavljanja strokovne psihološke pomoči.

## Spodbujanje sodelovanja in iskrenosti je med epidemijo še bolj pomembno

Med epidemijo, ko je stisk več in so tudi drugačne, lahko duševne stiske občutijo vsi člani družine. Zato je pomoč še pomembnejša, čeprav je to fizično težje opraviti. Omejeni smo pri gibanju, izogibamo se morebitnega širjenja okužb, zato ponujamo pomoč predvsem po telefonu, skypu ali e-pošti.



Zaradi izolacije se kažejo večje težave skupnega sobivanja. Manj je namreč možnosti »bežanja« iz odnosov, manj rekreacije in manj drugih fizičnih umikov v zunanje, tudi delovno, okolje. Tako lahko pride do izražanja več neprijetnih osebnostnih lastnosti posameznega člana družine, njegov resnični jaz – to, kar človek nosi v sebi in kar je del njega. Zato je še toliko bolj pomembna strokovna pomoč, ki spodbuja naklonjenost,

sodelovanje in iskrenost v medsebojnih odnosih.

Preveč intenzivno spremljanje novic po medijih, ki po večini niso pozitivne in v nas prebuja različne strahove, strah za lastno preživetje, strah pred izgubo zaposlitve ..., krepi negotovost in paniko. Ob tem se poglobljajo občutja depresije, brezupa in nemoči ter različne druge duševne stiske. Mnogi so zaradi razmer tudi finančno ogroženi zaradi zmanjšanja vi-

šine sicer rednih prihodkov in težje živijo. Nekateri se znajdejo v finančnih stiskah in dolgovih.

## Kriza je tudi priložnost

In kako se soočiti s krizo, lahko bi rekli tudi kaosom, v katerem smo? Krizo lahko sprejmemo kot izziv, kot opomin, da nekaj naredimo zase in za svoje najbližje. Mogoče je kriza priložnost za razmislek. Razmislek o sebi, o drugem, o naših bližnjih. Razmislek o življenju, o vrednotah, o smislu. Mogoče je čas, da se ustavimo in pogledamo okrog sebe, gremo v naravo in vidimo tiste in tisto, kar doslej nismo zmogli videti, ker smo preveč hiteli. Ko pogled seže dlje, lahko zaznamo marsikaj drugače.

Še nobena generacija doslej ni živela v takšni materialni blaginji, kot živimo danes. Pa vendar je čedalje bolj videti, da človek še nikoli ni tako hrepenel po iskrenih, pristnih in toplih medsebojnih odnosih, v katerih bi se čutil sprejetega, spoštovanega in cenjenega. Kriza nosi v sebi priložnost, da pohlep, egoizem in materializem preusmerimo v pristne medsebojne odnose. Ob tem pa damo mesto sočloveku in sledimo osnovi človečnosti.

Nasveti, ki jih vedno znova ponavljamo, so: ne glejte televizije, ne obremenjujete se z novicami, ki so povečini slabe. Imamo veliko dobrih knjig, berite jih. Knjige, ki nam vlivajo pogum, upanje, optimizem, nas notranje bogatijo. Negujmo iskrena prijateljstva. Prijatelji nas poslušajo, so nam v oporo in nam pomagajo v težkih časih. Z njimi lahko delimo tudi radost in veselje. Prijatelj odkriva v nas tisto, kar že nosimo v sebi dobrega, pa tudi bolečega in še ne ozaveščenega. Ob dobrem prijatelju lahko rastemo in se

razvijamo. Ob njem postajamo močnejši.

#### **Več hvaležnosti in čas zase**

Imamo tudi možnost, da vsak dan, kar zaznamo, ne samo izrečemo, temveč tudi napišemo v obliki hvaležnosti. Hvaležnost spodbuja upanje in prinaša smisel.

Nekje sem prebral, da si je človek, ki je bil v hudi depresiji, zadal nalogo, da napiše vsak dan petdeset zahval. In učinek? Prej kot v mesecu dni je prišel iz depresije.

V pomoč pri umirjanju nam je lahko tudi meditacija. Imamo

veliko literature, ki nas uvaža in nam približa tehnike meditacije. Dovolj je, da si vzamemo nekaj minut na dan, da se umirimo, tudi s pomočjo tehnike dihanja, in že naredimo nekaj zase. S tem pa tudi za druge, ker bomo bolj mirni, bolj umirjeni, bolj prijazni. Postali bomo bolj ljudje.

To so nekatere poti, ki nam pomagajo v težkih trenutkih, ki so sicer stalnica življenja, da se bolje spoprijemamo z osamljenostjo, depresijo in krizo, v kateri smo se znašli.

Za december pogosto slišimo, da je veseli december, ker je čas pričakovanj, obdarovanj,

praznovanj, druženja in veselja. Letošnji december bo zaradi epidemije najverjetneje manj družaben. Sicer že sama beseda praznik nakazuje, da gre za nekaj »praznega«, in to prazno je treba napolniti. Zdaj imamo možnost, da napolnimo »praznino« (praznikov) s tem, kar smo, kar imamo in nosimo v sebi. Letošnje praznike napolnimo z dobrimi, pristranskimi, pristnimi in iskrenimi odnosi, v katere bomo dali predvsem sebe.

In v prihajajočih prazničnih dneh iščimo in negujemo predvsem dobro v sebi in bližnjih. Naj bodo dnevi bogati iskrenih,

prijaznih in toplih pogledov, besed in predvsem dejanj.

#### **Nekaj predlogov za branje:**

Postanimo ustvarjalni kot Leonardo da Vinci, Michael J. Gelb, 5 najpogostejših obžalovanj pred smrtjo, Bronnie Ware, Avtobiografija Gandhi: zgodba o mojih eksperimentih z resnico, Življenje je tvoje in/ali Življenje te ljubi, Meditacije, Louise Hay, Ko se podre svet, Pema Chödrön.

dr. Zdravko Lavrič,  
spec. druž. terapije

## Pet nasvetov, kako pravilno napisati decembrske voščilnice

Voščilnice, še zlasti za decembrske praznike, pišemo vsako leto, a še vedno se pogosto zalotimo, da se moramo popraskati za ušesom in se glasno vprašati: bo pravilno z veliko ali malo začetnico? Je ta izraz preveč zastarel? Zbrali smo pet najpogostejših napak, ki so povezane z voščili in prazniki. Ta zapis je obenem vodnik, da bodo vaše voščilnice prijateljem in sorodnikom napisane v pravilni slovenščini. Izvedeli pa boste tudi, zakaj decembra pišemo voščilnice, ne pa čestitk.

#### **Kako zapisujemo imena praznikov?**

Zapomnimo si naslednje pravilo: imena praznikov v slovenščini pišemo z malo začetnico: novo leto, božič, kulturni praznik, dan državnosti ...

Tudi praznike, ki izhajajo iz imen svetnikov, pišemo z malo začetnico: silvestrovo, martinoovo, jurjevo, lucijino ...

Z veliko začetnico zapisujemo le dva praznika: Prešernov dan ter Marijino vnebovzetje. To sta edini izjemi z veliko začetnico!

#### **Se pišejo dobri možje z veliko ali malo začetnico?**

Jasno je, da pišemo imena Miklavž in Božiček z veliko

začetnico. Kaj pa dedek/Dedek Mraz?

Pravilno je oboje. Če razumemo, da je dedek splošno poimenovanje za katerega koli starega očeta, ki mu je ime Mraz, potem zapišemo dedek Mraz.

Vendar pa Pravopis dopušča razumevanje tega zapisa kot dvodelnega imena. Zato je prav tudi Dedek Mraz.

#### **Kako je bolj prav: vam ali Vam?**

Zastavlja pa se še eno vprašanje v zvezi z veliko začetnico, in sicer pri zaimkih Vam/Vas, pa tudi Tebe/Ti. Danes v voščilih, tudi v poslovnem bontonu, pisanje velike začetnice kot izraz spoštovanja opuščamo. Če pa jo zapišemo v voščilu ljublje-



ni stari teti, bo še vedno čisto prav. A zgolj stari teti, zato nikar ne pretiravajte z uporabo velike začetnice!

#### **Skupaj, z vezajem ali narazen: božično-novoletni čas?**

Ker voščila običajno pišemo na roko, nas wordov črkovalnik ne more opozoriti, da je zapis božičnonovoletni prazniki nepravilen. Prazniki so sesta-

vljeni iz božičnega in novoletnega dela, zato napišemo še stični vezaj, ki nadomešča besedo in: božično-novoletni torej.

#### **Pišemo novoletne čestitke? Ne, voščila.**

Da bo razumljivo: čestitamo za že dosežen uspeh, ob novoletnih praznikih pa si voščimo zdravje, srečo, mir ...



# Olimpijsko leto je pred vrati

Slovenske železnice ponosno podpiramo slovenski šport ter si tako prizadevamo neposredno in posredno pomagati vrhunskim športnikom. Skupina Slovenske železnice je že več let sponzor Olimpijskega komiteja Slovenije ter različnih športnih zvez in društev.

Bliža se konec leta, ko bi že morali slaviti medalje, ki so si jih priborili naši športni asi na Olimpijskih igrah v Tokiu. Žal pa se bo v deželi sušila to zaradi vsem znanih težav ob epidemiji zgodilo leto pozneje. Začetek nastopov športnikov bo torej v petek, 23. julija 2021.

## 100. obletnica v Sloveniji

Medtem ko z enim očesom že pogledujemo proti Daljnje-



## PONOSNO PODPIRAMO SLOVENSKE ŠPORTNIKE

mu vzhodu, pa letos praznujemo že svojo jubilejno 100 obletnico ustanovitve olimpijskega telesa na Slovenskem. Sicer je bil Rudolf Cvetko prvi Slovenec, ki je osvojil medaljo na olimpijskih igrah že leta 1912, ampak je nastopal za avstrijsko sabljaško reprezentanco. Drugače pa je bila Slovenija v sto

letih udeleženec že na 44 igrah (23 poletnih in 21 zimskih), z osvojenimi 65 medaljami, katerih bera se bo v naslednjem letu prav gotovo povečala.

### Kjer so doma najhitrejši

Prizorišče v Tokiu pa ni poznano le po cvetočih drevesih

češenj, ki prekrivajo sončne žarke na ulicah Japonske, prav tako ne samo po sušijo, ampak je za nas zanimivo dejstvo, da imajo tam tudi eno najboljše urejenih železniških infrastruktur, kjer kraljujejo najboljši vlaki na svetu. Medtem pa je tam zrasel tudi nov olimpijski stadion, ki ga je nedavno obiskal tudi predsednik Olimpijskega komiteja, Thomas Bach in o njem povedal: »Športniki in športnice se bodo zaljubili v Japonsko in Tokio takoj, ko se bodo sprehodili po tem stadionu.«

### Slovenski aduti

Na igrah v Tokiu bo Slovenija naskakovala svojo 66. medaljo in kar nekaj adutov bomo imeli v svojih vrstah. Nekateri so si nastope že zagotovili, veliko pa jih kvalifikacije še čakajo. Pesti bomo v spomladanskih mesecih v kvalifikacijah držali tudi za vedno uspešne ekipne športe z rokometarji in košarkarji na čelu.

Sicer pa je prvi, na katerega v tem trenutku pomislimo, da bi se lahko okitil z odličjem, gotovo Primož Roglič, ki je nedavno osvojil špansko Vuelto in je že drugo leto zapored številka ena na Svetovni lestvici kolesarske zveze (UCI). Absolutno ne gre pozabiti tudi Tadeja Pogačarja, katerega delnice bodo prav tako kotirale v višavah. Ob tem kaže omeniti, da bomo imeli v ognju tudi našo plezalko, dvojno svetovno prvakinja Janjo Garnbret, pa nato vodni športi s Petrom Kauzerjem na čelu. To je le nekaj izmed favoritov, gotovo pa jih je še kar nekaj skritih. Vsi pa se bodo za slovenske barve borili do zadnje kaplje krvi.

Več o olimpijskih igrah si boste lahko prebrali prihodnje leto, v mesecih pred začetkom iger. Do takrat pa našim športnikom zaželimo prav po olimpijsko – »hitreje, višje, močnejše«!

Črt Snoj





20

Fotoreportaža

# Nadgradnja gorenjske proge







Proga med Kranjem in Jesenicami bo zaradi nadgradnje zaprta do 2. junija prihodnje leto. V tem času bo opravljena večina del na odsekih Podnart-Lesce in Kranj-Podnart. V prvi fazi nadgradnje gorenjske proge načrtujejo intenzivna dela. Ta je mogoče uresničiti samo, ko je proga popolnoma zaprta. Pozneje pa bodo prenovljene tudi določene železniške postaje na odsekih proge med Ljubljano in Jesenicami. Med zaporo proge namesto z vlaki potnike vozimo z nadomestnimi avtobusi.

Dela se za zdaj nadaljujejo od Lesc proti Podnartu. Odstranjeno je bilo vozno omrežje in stabilne naprave voznega omrežja ter demontirani tiri. Zgornji in spodnji ustroj proge bosta namreč popolnoma prenovljena in nadgrajena. Zaposleni na terenu so konec novembra in v začetku decembra delali prvenstveno na izkopih, odstranjevali material in ga odvažali na deponije. Na drugih območjih so nameščali tamponski sloj nad temeljnimi tlemi ter dovažali gradbeni material, denimo betonske pragove, s katerimi bodo nadomestili stare lesene. Poleg tega so opravljali tudi meritve že nadgrajenih slojev proge.

Nadgradnjo odseka gorenjske proge med Podnartom in Lescami opravlja podjetje Riko. Nadgradnjo odseka med Kranjem in Podnartom pa konzorcij podjetij CGP, SŽ-Železniško gradbeno podjetje, GH Holding, Riko in Gorenjska gradbena družba.





Pripravljanje gradbenega materiala ob progi



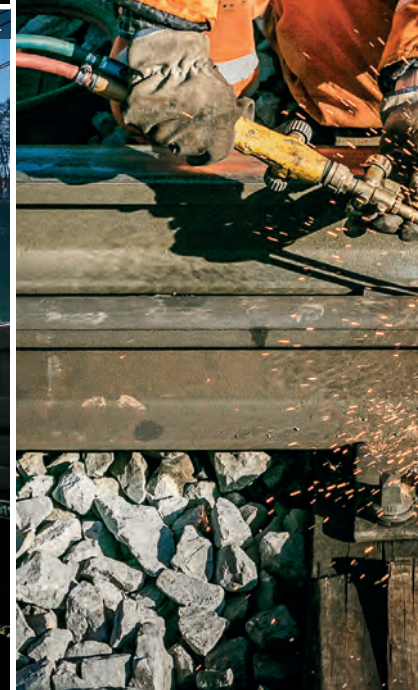
Vlak za prevoz dolgih tirnic je sestavljen iz devetih štiriosnih plato vagonov



Varjenje tirnice



Lesene pragove bodo zamenjali novi, betonski.







Odstranjevanje gramoza



Izkušeni upravljalci težke mehanizacije so nepogrešljivi pri obsežnih nadgradnjah proge.



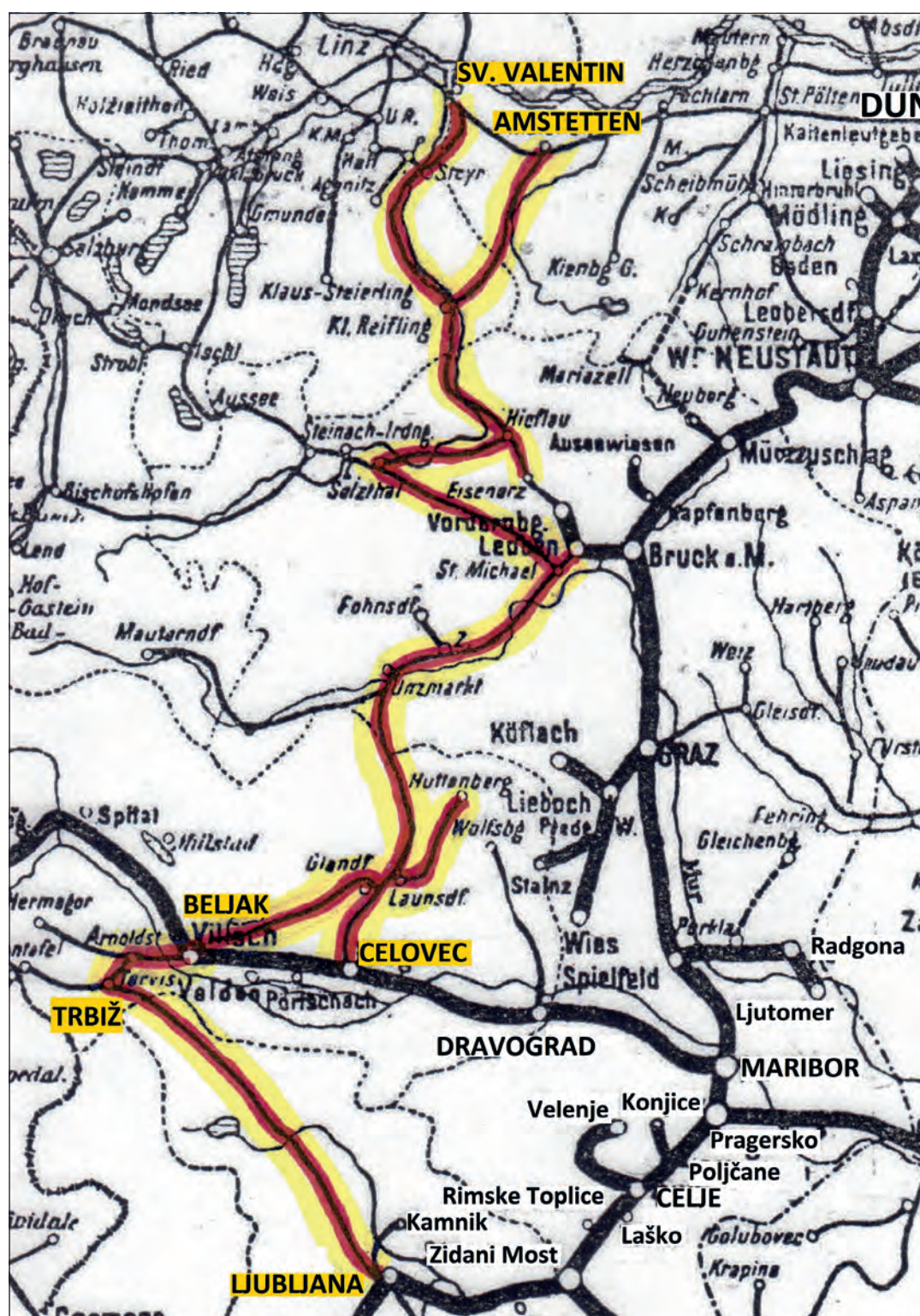
Pogled po progi proti Podnartu





# 150 let gorenjske proge

Gorenjska proga doživlja temeljit, kapitalni remont. Zasluzeno, saj je njena starost častljiva: prometu je bila slovesno predana 14. decembra 1870, torej letos praznuje svojo 150-letnico. Gorenjska proga? Misel sama po sebi nanese na progo Ljubljana-Jesenice, a ta železnica je bila nekoč bistveno daljša – segala je vse do Trbiža v Italiji. Treba pa je upoštevati, da je bila zgrajena še za časa Avstro-Ogrske, katere del je bila današnja Slovenija, prav tako pa tudi Trbiž, ki so mu Avstriji rekli Tarvis. In zakaj zdaj ne vodi več do svojega nekdanjega cilja? Ker je njen severozahodni del leta 1906 izgubil pomen z zgraditvijo Karavanškega predora v okviru gradnje Karavanško-Bohinjske proge. Ampak Trbiž se vendarle zdi nekam neznaten cilj, da bi tja gradili progo? Seveda, gorenjska proga je bila le najjužnejši del velikega novega železniškega sistema, železnice, ki so ji nadeli ime kronskega princa Rudolfa (sina cesarja Franca Jožefa), KRB. Ta je segla vse od Amstettna in Sv. Valentina ob avstrijski Zahodni železnici Dunaj-Salzburg navzdol do Celovca in Beljaka. Njen namen je bil vzpostaviti novo železniško zvezo sever-jug v avstrijskem delu monarhije z namenom, da se v Ljubljani naveže na Južno železnico in tako posredno doseže Trst. Saj bi bilo mogoče hitreje doseči morje s prodorom po kanalski dolini, a Avstro-Ogrska je v vojni leta 1866 izgubila Benečijo in meja med njo in novo nastalo državo Italijo je bila določena v mestecu Pontebba (avstrijsko: Pontafel, slovensko: Tablja). Italija, ki se je v treh vojnah za združitev (1848, 1859 in 1866) postoma otrsela avstrijskega gospodovanja nad celotnim severnim delom države, ni bila prav nič navdušena za kakršno koli



Rudolfova železnica, KRB, je bila neprijetna konkurenca Južni železnici med osrednjim delom stare Avstrije in Ljubljano. V Celovcu se je celo že dotaknila proge Južne železnice, ki je iz Maribora vodila na zahod, na Tirolsko, v Beljaku pa je to progo celo križala. (Debele črne črte so proge Južne železnice, rdeče-rumene pa proge KRB.)



sodelovanje. (Pozneje je bila železniška zveza tod seveda vzpostavljena in nedavno celo zelo modernizirana, predstavlja del »nove južne železnice«, ki bo v nekaj letih skozi predor pod Golico povezala Gradec z Italijo in tako v celoti obšla Slovenijo.) Zadnja vrzel v sistemu Rudolfove železnice je zevala le še med Trbižem in Beljakom – le-to so zaprli leta 1873, dotlej pa so potniki za to relacijo morali najeti izvoščke.

#### In kako so gradili?

Pogodba je bila podpisana 20. septembra 1869, čez vsega trinajst mesecev (!) pa je bila ta zasebna proga v dolžini 102,7 kilometra, s 13 postajami, dvema predoroma in 332 manjšimi mostovi oziroma prepusti že izročena prometu. Z današnje perspektive popolnoma

neverjetno, nepojmljivo, nemogoče! Ni pa bila pod posebno srečno zvezdo: borila se je s finančnimi težavami, saj je bila omejena tako na severu kot na jugu z dvema neprijaznima zasebnima železnicama: z železnico cesarice Elizabete (KEB), poznejšo Zahodno železnico Dunaj–Salzburg, na jugu pa z razvpito Južno železnico, ki si je prej sama prizadevala, da bi zgradila to povezavo. Država, ki je bila pred leti zaradi finančne stiske privatizirala vse svoje državne železnice (zgolj leto po dograditvi tudi Južno državno železnico Dunaj–Trst), je z zaskrbljenostjo opazovala stiske manjših železniških družb, tako tudi KRB. Treba je bilo nekaj ukreniti in tako je leta 1880 kot prvo spravila pod sekvester (državno prisilno upravo) prav KRB, potem pa še druge zasebne železnice. Leta

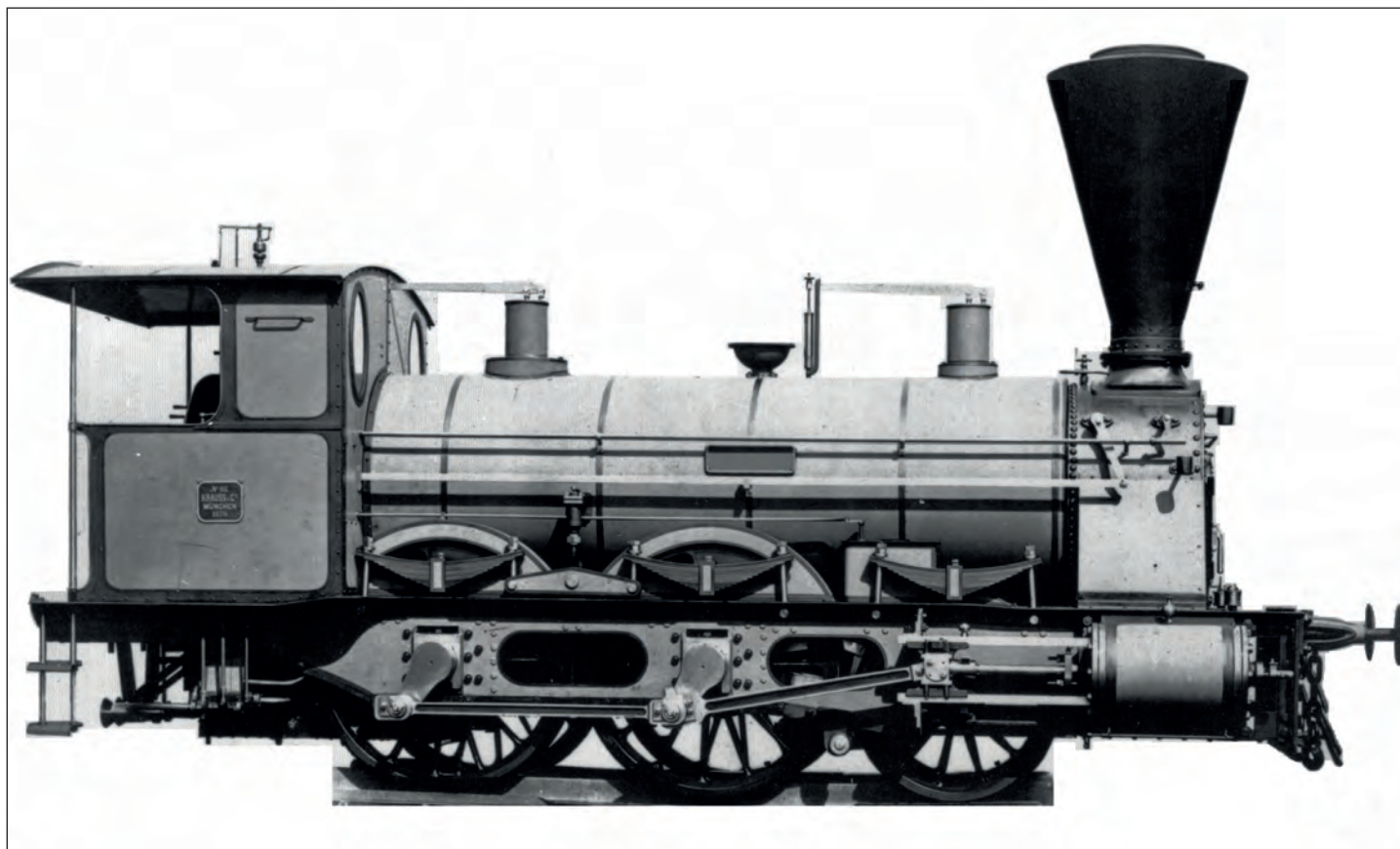
1884 je država ponovno ustanovila cesarsko kraljeve državne železnice, kkStB, ki so postopoma pogoltnile vse avstrijske železnice razen Južne železnice in neke podobno velike železniške družbe na severu, ki je prav tako povezovala avstrijski in ogrski del monarhije. KRB je torej postala državna železnica in tako se je tudi njena končna postaja v Šiški preimenovala v Državni kolodvor.

Z Južno železnico se je posrečilo izposlovati pešažni sporazum, po katerem so lahko z državnega kolodvora v Ljubljani odpravljali vagonске pošiljke v Trst po ugodnejših tarifah, kot jih je zahtevala Južna železnica.

Poslej je končna postaja te naše »gorenjske proge« še nekajkrat času primerno spremenila ime, na primer v Gorenjski kolodvor, pa v Kolodvor Ljubljana–Šiška, sicer pa življenje te

proge ni bilo posebej vznemirljivo. Je pa, čeprav enotirna, postala nosilka železniškega prometa v smeri iz južne Nemčije na Balkan – pred razpadom Jugoslavije je bila izkoriščena 80-odstotno, torej praktično polno obremenjena, tako da so bila sprožena resna prizadevanja, da bi jo od Jesenic do Ljubljane predelali v dvotirno.

Omenili smo že, da je njen del od Jesenic do Trbiža z zgraditvijo Karavanškega predora izgubil pomen – tod so vozili le še lokalni vlaki, ki pa so po 2. svetovni vojni kdaj doživeli pravcato renesanso – namreč kadar so vozili gledalce v Planico, da so navijali za naše skakalce. Marsikdo danes z obžalovanjem vzdihuje, češ, kaj pa je bilo treba to tako lepo progo 1. aprila 1966 ukiniti. Seveda so si tamkajšnji prebivalci prizadevali, da bi jo kljub



Leta 1870 je tovarna Krauss in Münchna dobavila lokomotivo s karakteristiko 1'B n2, ki je dobila ime Podnart in KRB številko 37.





Ob odprtju proge leta 1870 so bile Jesenice le manj pomembna postaja, zato so dobile skromno postajno poslopje. Šele leta 1906 so z zgraditvijo Karavanško-Bohinjske proge postale pomembne in dobile novo, večje postajno poslopje. Današnje poslopje je že tretje, zgrajeno v slogu modernizma po 2. svetovni vojni, saj je nadomestilo porušeno prejšnje stavbo. (Slika iz knjige Rauter – Rainer Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen, Zvezek 2, založba Mlakar, St. Peter pri Judenburgu, 1998.)

nerentabilnosti nekako ohranili pri življenju, predlagali so »tramvajski promet«, ko sta na progi le dva vlaka, na primer motornika, ki si vozita naproti vsak iz svojega konca proge in se na postaji na sredini križata. Kdor pride prvi, počaka tistega, ki šele prihaja. Tako postanejo odveč prometniki in sploh vse progovno osebje, zato je prihranek velik. Vendar pa političnih odločevalcev, prepričanih v zastarelost železnice in v prihodnost cestnega prometa, ni bilo mogoče premakniti. V prid objektivnosti pa povejmo, da je prav v tistem času potekalo nekaj podobnega v Veliki Britaniji, pradomovini železnic. Te so bile neznansko razvejane in so v številku prinašale zelo neprijetno izgubo. Država je imenovala

na direktorsko mesto novega človeka z nalogo, naj britanske železnice zlepa ali zgrda spravi iz rdečih števil. Dr. Beeching je neusmiljeno ukinitel množico lokalnih prog, dobesedno obsekal je to železniško vejevje, kar mu Britanci še danes zamerijo in njegovo delovanje imenujejo Dr. Beeching's axe, dr. Beechingova sekira. Če je bilo dobro za Britance, bo dobro tudi za nas, so gotovo menili politiki in so v šestdesetih letih po vsej Sloveniji z neznosno lahkoto uničevali proge, ki so jih bili njihovi predniki s trudom in požrtvovalnostjo ustvarili.

#### Poglejmo še k lokomotivam

Ob odprtju so avstrijske in nemške tovarne dobavljale

same triosne mokroparne lokomotive (pregreta para se je uveljavila šele po prelomu stoletja), tako potniške kot tovarne, s tem da so nekatere potniške imele eno vodilno in dve pogonski osi (1'B n2), druge pa tri pogonske osi (C n2). Tovarne lokomotive so imele same pogonske osi – vse so bile »trovprežne«. Tiste z vodilno osjo so zmogle 60 kilometrov na uro, vse ostale, tako potniške kot tovarne, pa 45 km/h. Šele novejšje potniške lokomotive, dobavljene po letu 1876, so zmogle 80 km/h. Tehtale so od dobrih 30 do nekaj manj kot 50 ton (v službi, a brez tenderja). Lokomotive so dobile imena, poleg tega pa so bile potniške označene s črkami AR (R = Rudolf) in zaporedno številko, tovarne

pa z BR in številko. Ob podražavljenju leta 1884 so seveda dobile nove številčne oznake v skladu s pravili kkStB. Kot primer naj priobčimo lepo tovarniško sliko lokomotive Podnart.

Na koncu lahko z zadovoljstvom ugotovimo, da gorenjska proga doživlja preporod, saj ji je v okviru prometnega koridorja X PLUS ponovno namenjena nosilna vloga pri transportu od južne Nemčije vse do Turčije. Danes je jasno, da postaja prehod tovora s ceste na železnico kategorični imperativ. Železniško omrežje Slovenije sijajno ustreza tej nalogi!

Mladen Bogić





ŽELEZNIŠKI MUZEJ

 Slovenske železnice



Obiščite

**ŽELEZNIŠKI MUZEJ**

**SLOVENSKIH ŽELEZNIC!**

Vsak dan razen ponedeljka od 10. do 18. ure na Parmovi ulici 35 v Ljubljani  
[www.zelezniskimuzej.si](http://www.zelezniskimuzej.si)



## Namig za izlet

# Z vlakom v Beljak

V zadnjih tednih letošnjega leta žal ne moremo prosto potovati z vlakom po Evropi in Sloveniji. Upamo, da se bo prihodnje leto življenje vrnilo v bolj ustaljene tirnice. Za takrat, ko se bomo spet lahko družili in potovali, pa smo za vas pripravili izlet z vlakom k severnim sosedom v Beljak.

V drugo največje mesto na avstrijskem Koroškem se odpravimo na izlet in po nakupih. V času posodobitve železniškega predora Karavanke je organiziran nadomestni prevoz z avtobusom iz Ljubljane in z Jesenic.

## Karavanška železnica

Odsek Dravske železnice med Mariborom in Celovcem je bil odprt 1. junija 1863, odsek med Celovcem in Beljakom pa 30. maja 1864. Tridesetega septembra 1906 so bili dokončani Karavanška železnica med Beljakom in Področje, 7.976 metrov dolg železniški predor Karavanke ter dvotirna proga skozi predor med postajama Področje in Jesenice. Po posodobitvi predora bo proga zaradi varnostnih razlogov enotirna.

## Beljak (Villach)

Mesto Beljak leži na nadmorski višini 501 meter in ima 63.000 prebivalcev, od tega pri-

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot zanimivost za ljubitelje železnic navajamo slovenska imena železniških postaj od Jesenic do Beljaka: {predor Karavanke}, 1. Področje (Rosenbach), {odcep Rožanske železnice}, 2. Kot v Rožu (Winkl im Rosental, do 15.12.2019), 3. Ledince-zahod (Ledenitzen-West), 4. Bače (Faak am See), 5. Bekštajn (Finkenstein), 6. Vodiča vas (Gödersdorf), {priključek na Rudolfovo železnico}, 7. Beljaške Toplice (Villach Warmbad), 8. Beljak-zahodna ž. p. (Villach Westbahnhof) in 9. Beljak – glavna ž. p. (Villach Hbf).

bližno 1000 Slovencev ter 167 državljanov Slovenije. Je drugo največje upravno, gospodarsko, kulturno in turistično središče avstrijske zvezne dežele Koroške. Leži ob sotočju rek Drava in Zilja, na severni meji slovenskega narodnostnega ozemlja. Rimljani so na mestu sedanje župnijske cerkve Sv. Martina na

desnem bregu postavili cestno postojanko z imenom Santicum ter zgradili most čez Dravo. Že takrat so cenili tople vrelce v današnjih Beljaških Toplicah. Izvirno slovensko ime kraja Bilak verjetno izhaja iz imena posestnika Bilak-a (v pomenu svetlopolt in svetlolas človek). Peter Kozler v svojem Zemljovidu



Vagon v Beljaku



Kongresni center v Beljaku





Cerkev Sv. Nikolaja v Beljaku

slovenske dežele in pokrajin iz leta 1852 navaja ime Belak, kar je tudi slovenski priimek.

Po propadu rimskega imperija je območje Beljaka postalo del ozemlja slovenske kneževine Karantanije. Frankovski cesar Karel Veliki je leta 811 na ozemlju Karantanije določil reko Dravo kot cerkveno mejo med Solnograško nadškofijo na se-

veru in Oglejskim patriarhatom na jugu. To je bilo odločilnega pomena za poznejšo zgodovino Slovencev, saj se je zaradi te razmejitve ozemlje na Koroškem severno od Drave do 15. stoletja v glavnem ponemčilo, južno od Drave pa se je slovenski jezik ohranil do danes. Beljak je 1060 dobil tržne, 1240 pa mestne pravice. Močan potres

leta 1348 je mesto skoraj popolnoma uničil. V drugi polovici 19. stoletja je Beljak postal pomembno križišče Dravske in Rudolfove železnice, 1906 pa ga je dosegla tudi Karavanška železnica z Jesenic. Med drugo svetovno vojno je bil Beljak za Dunajskim Novim mestom drugo najbolj od bomb porušeno železniško križišče v Avstriji.

Zanimivosti Beljaka so: Glavni trg s sramotilnim stebrom, mestnim muzejem in župnijsko cerkvijo Sv. Jakoba, Usnjarska pot, oznake visoke vode na hišah, Kongresni center, cerkev Sv. Nikolaja in cerkev Sv. Križa na Peravi. Za pohodnike pa je zanimivo razgledišče pri cerkvi Sv. Janeza (St. Johann, 40 minut hoje od postaje).

### Z vlakom iz Slovenije

Zaradi posodobitve železniškega predora Karavanke in nadgradnje gorenjske proge je od novembra 2020 do junija 2021 prekinjen železniški promet med Kranjem in Jesenicami. Organiziran je nadomestni prevoz z avtobusom iz Ljubljane in z Jesenic do Beljaka. Iz Maribora se v Beljak pripeljemo po Dravski železnici (z vlakom SŽ do Pliberka). Vožnjo lahko podaljšamo po Rudolfovi železnici do postaje Annenheim (tretja postaja, 10 minut) pri Osojskem jezeru (Ossiacher See). Tam je spodnja postaja žičnice na razgledno Osojščico (Gerlitzen, 1.911 m), ki je znano pohodniško in smučarsko središče. Nemško poimenovanje gore Gerlitzen izhaja iz starega slovenskega imena Gorelica, saj so tam v času turških vpadov v slovenske dežele goreli opozorilni kresovi.

*Želim vam prijeten izlet!*

Rado Smerdel



Panorama Beljaka



# Mar je železniška fotografija lahko umetniška?

Marsikaj je potrebno za dobro fotografijo - ta se nam, amaterjem, posreči le po naključju. Da pa s podobami železnice sežejo na področje umetnosti, je prihranjeno le tistim, ki imajo v sebi umetniško iskrico. Številno razpoložljivih slik s takšnimi kvalitetami se zelo skrči, če se moramo omejiti na dejavnost Železniškega muzeja, torej na fotografije muzejskega vlaka. Pa vendar je nastalo v preteklih letih kar nekaj upodobitev, ki segajo na polje umetnosti.

Pisec teh vrstic meni, da je prav, da na te posebne dosežke opozori. Pri tem mu je še posebej ljubo, da je med občutljivimi

ljudmi z odprto dušo tudi mlad fant, Jeseničan, Niko Dolžan. Večina izbranih fotografij je nastala v preteklih letih, ko je bil še mlajši, pa vendar je bil sposoben občutiti in ponotranjiti posebno železniško vzdušje v posebnih okoliščinah. Ob tem je treba upoštevati, da je za takšne fotografije treba žrtvovati marsikatero noč pa tudi strošek za gorivo, na pot pa se je smiselno podati le ob poprejšnji pripravi. To ni mogoče brez poznavanja proge z okolico in posebnih pojavnih lastnosti parnih lokomotiv.

Niko je napravil nekaj fotografij, ki bi jih prav lahko uvrstili

v Podobe iz sanj, če bi le Cankar pisal tudi o železnici.

Mogočna lokomotiva, ki se nam v mraku dremavo, a ne brez grožnje približuje, nam vzbuja vso tisto sladko grozo, ki smo jo otroci doživljali ob pogledu na te mogočne in strašne stroje, ki smo jih hkrati ljubili in se jih bali.

Fotografijo, ki jo je Niko posnel v Divači, najbolje pospremljajo verzi Otona Župančiča iz pesmi Z vlakom:

*»Pošastno sopihajoč kot demon vlak gre skozi noč ...«*

Oba, most in lokomotiva, sta se umaknila v zgodovino. Most so ob rekonstrukciji postaje

Divača podrli in nadomestili z večjim, železobetonskim, muzejski lokomotivi 06-018 pa so potekla vsa dovoljenja in zdaj čaka na veliko, revizijsko popravilo. Zaradi zelo velikih stroškov ni verjetno, da bo kmalu spet oživela.

Ko se staro umika novemu in je že odpisano, odveč, se ne moremo upreti otožnosti, zavedajoč se, da ta neusmiljeni zakon velja za vsa, živa in neživa bitja. Čutimo, da bi ne bilo prav, če bi staro brez sledu izginilo v pozabi, saj si je zaslužilo hvaležnost in spoštovanje za vse, kar je na višku svojih moči dobrega storilo. Niko je s takšno am-



Na postaji Most na Soči, 10. 11. 2012, foto Niko Dolžan





Divača, 10. 12. 2016, foto Niko Dolžan



Pivka, 2. 5. 2016, foto Niko Dolžan

bicijo zajel pogled iz stare, že mrtve kretniške postojanke na muzejsko parno lokomotivo, ki sicer še živi, a le zato, ker smo jo obudili iz klinične smrti in ji vdihnili nov, omejen odmerek življenja.

Ob vživiljanju v to sliko v piscu tehle vrstic nehotе zazveni Valse Triste (Otožni valček) Jeana Sibeliusa, valček, ki spremlja predsmrtne blodnje bolne starke.

Niko je seveda veliko premlad, da bi ga popolnoma prevzela takšna temačna občutja – veliko več je napravil lepih, živahnih, barvitih slik. Kdaj pa kdaj pa ga vendarle prevzame skrivnostno, demonično vzdušje, ki spremlja parne lokomotive. Tako je zajel peklenško atmosfero, pravcati inferno, ki se lahko zgodi kurjaču, kadar proti jutru zbujа lokomotivo v življenje.

Naj spomnimo, da je takšno ozračje treba znati pričakovati, da je torej treba imeti ustrezne izkušnje, poznavanje. Za to, da bi ga morebiti lahko ujeli v objektiv, pa je treba žrtvovati noč.

Poleg Nika so se ponudile za objavo fotografije dveh Angležev, očeta Davida in sina Bena Collierja, ki sta vrhunska fotografa, specializirana za upodabljanje železnic. Slovenija se jima je tako prikupila, da si je Dave kupil hišico nad postajo Bled Jezero, kjer preživlja večino časa, kadar ni v domovini. Dave je sicer profesionalni fotograf tehniške kulturne dediščine. Zvesto spremlja naše muzejske vlake in ceni naše napore, tako da nam je dal že marsikatero fotografijo (brezplačno!) na voljo, v specializiranih britanskih revijah pa objavlja članke o nas.

Collier mlajši je pokazal izjemen smisel za oblikovanje fotografskega tihožitja. Na njegovi spodnji sliki se dremavi traktor pod starim senikom nič ne meni za življenje, ki se dogaja nekje v ozadju, ko popoldansko poletno tišino zmoti naš muzejski vlak. Takšna slika ne more nastati po naključju – treba se je pripraviti,





Jesenice, 12. 11. 2011, foto Niko Dolžan



Štanjel 9.10.15, foto Ben Collier



Moste 7. 10. 2015, foto Dave Collier



proučiti vozni red muzejskega vlaka in pregledati okolico njegove trase, kar zahteva še posebno na Bohinjski progi več dni izvidniških popotovanj.

V sliki s Štanjela, oblikovani po enakih kriterijih, pa je Ben prekosil samega sebe. Ne samo da je zajel popolno poletno tihožitje, uspelo mu je, da je vklopil celo tiste prvine dobre slike, ki se jih učimo na fotografskih tečajih: diagonale, perspektivo, arhitekturne poudarke, kontrapunkt in vertikalni ter horizontalni zlati rez. Ta posebna točka se nahaja točno na stiku stavbe in ograje, onkraj katere je v daljavi videti kompozicijsko nasprotje, »moteči nemir« – našo parno lokomotivo.

Oče David Collier je izjemno izkušen v različnih žanrih fotografije – njegova parna lokomotiva se na spodnji dramatični sliki ne ozira na minulo trpljenje, temveč zaverovana v svojo pot brezbrizno hiti v smeri, ki ji jo kažejo tirnice. Spominja na parnik v Menartovi pesmi Odiseja : »Mnogo je že bilo, mnogo bo še prešlo ...«

Dave pa se rad poigra tudi z varljivimi ukanami perspektive – tako je na naslednji sliki prikazal našo največjo lokomotivo 06-018, 160-tonsko pošast, malone kot gozdno miško, ki se previdno smuka po svojih stezicah.

Seveda je pisca tehle vrstic zanimalo, kako mu uspejo takšne fotografije, in odgovor je bil pravzaprav preprost – vnaprejšnji temeljit študij pokrajine in proge, uporaba modernih tehnologij –

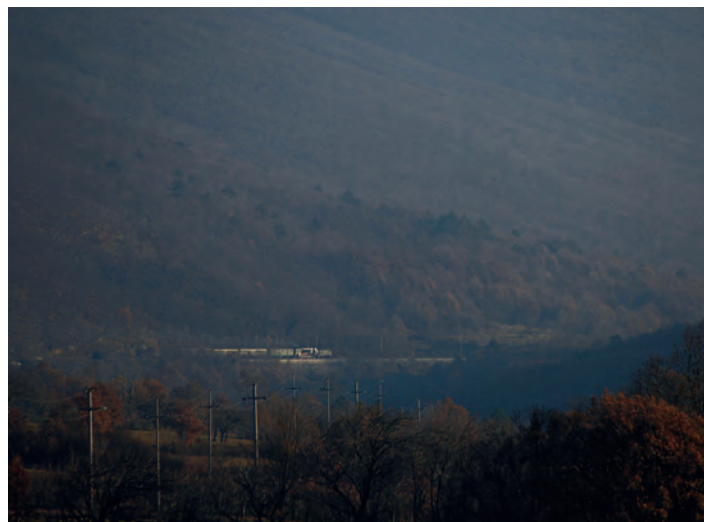


Lepence 10. 10. 2015, foto Ben Collier

navadnih in elektronskih zemljevidov ter GPS podatkov – in dobra fizična kondicija. V svoji skromnosti ni omenil, da so v prvi vrsti potrebne izkušnje. Dave je nadvse krepak možak v poznih šestdesetih letih z dolgim korakom. Za dobro fotografijo se ne ustraši



Prešnica 20. 12. 2015, foto Dave Collier



Lamberton cliffs 17. 06. 2013, foto Dave Collier

niti plezanja. Pisec tehle vrstic mu je komaj lahko sledil, ko sta nekoč v Angliji zalezovala tamkajšnje muzejske vlake.

Včasih pa se mu posreči celo slika, ki ima skorajda religiozne razsežnosti. Sončni žarek, ki prodre skozi mrak in kot božja milost obsije popotnika, še najbolj spominja na Doréjeve biblijske ilustracije, samo da je Doré upodabljal iz svoje fantazije, Dave pa je ujel resnični dogodek.

Naj za zaključek napravimo izjemo in priobčimo sliko, ki jo je Dave posnel v Veliki Britaniji, saj takšnega motiva v Sloveniji ni mogoče dobiti pred objektiv. Ta čista lepota morda najbolje ilustrira fotografov domet.

Lahko torej sklenemo z ugotovitvijo, da marsikatera železniška fotografija meji na umetnost, nekatere med njimi pa brez dvoma to mejo prekoračijo.



