



Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Vlado Kreslin

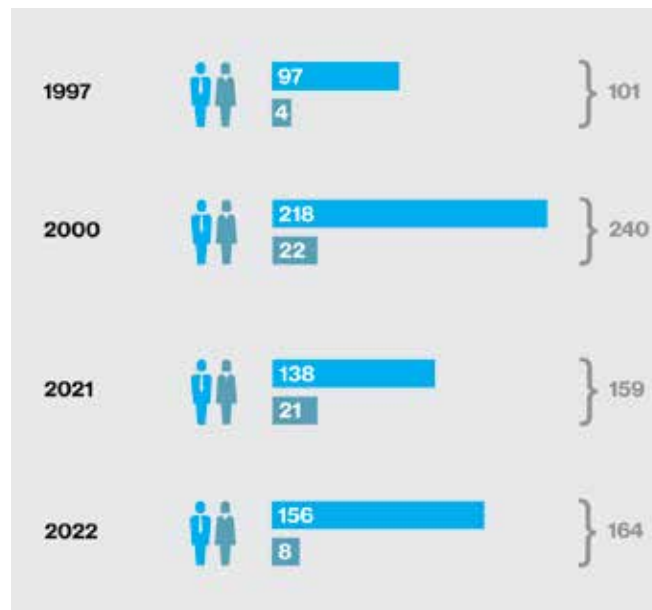
Pesem pomaga, če si jo poješ

Železničarski praznik

Ludvik Pevec

Slovenske železnice imajo posluh
za ekstremne projekte

Število jubilarov Slovenskih železnic



Čestitamo, železničarke in železničarji!

Končno. Po dveh sušnih letih, ko so zaradi epidemije covida praktično zamrla vsa množična druženja, smo se ob prazniku, dnevu železnic, 3. junija spet družili – tokrat z jubilanti. Skoraj 600 železničark in železničarjev je namreč v letih 2020, 2021 in 2022 izpolnilo tri desetletja dela na železnici. Brez dvoma jubilej, ki je izjemno pomemben na vsaki poklicni poti – tudi železničarski. Kje drugje kot v Železniškem

muzeju Slovenskih železnic smo se podružili, da bi se spomnili brezpogojne stanovske pripadnosti podjetju in železnici. Bil je železničarski praznik, kot se spodobi – s podelitvijo priznanj, govori in seveda druženjem. Slovenske železnice smo za mnoge nepogrešljiva stalnica, ki se razvija v enega vodilnih tehnološko moderniziranih ponudnikov celovitih logističnih storitev in mobilnosti v regiji. Na to je v svojem pozdravnem nagovoru ob čestitkah železničarkam in železničarjem opozoril prvi železničar Dušan Mes. Spomnil je, da smo uspešno prebrodili koronakrizo, z nakupom Nomaga in vstopom strateškega partnerja v Tovorni promet pa tlakovali načrtano strateško pot – postati hrbtenica javnega potniškega prometa in prodreti na tuje trge logističnih storitev. V reviji, ki jo berete, seveda pišemo o jubilarjih, pa tudi o možnostih za izlete oziroma potepe v teh pasje vročih poletnih dneh, ko ne iščejo sence in hlada le štirinožni prijatelji. Naš sodelavec Ludvik se je s kolegi odpravil na okrog 17 tisoč kilometrov dolgo avanturo po Svileni poti v srednji Aziji. Planinci železničarji so se vozili po Šarganski osmici, obiskali pa so tudi Sarajevo, ki je leta 1984 gostilo zimske olimpijske igre. Mi smo se povabili na obisk k eni od slovenskih glasbenih legend, možu s črno kitaro, Vladu Kreslinu, ki je skupaj z Lovšinom in Predinom zaslužen za enkratno in nepozabno nogometno himno Slovenija gre naprej. Bili smo tudi v Novem mestu na odprtju že tretjega prenovljenega košarkarskega igrišča v sklopu projekta »podamdaigram«, ki ga je ob pomoči Slovenskih železnic posodobil legendarni NBA-jevec in zlati kapetan slovenske košarkarske reprezentance Goran Dragić. Letošnje poletje je pravzaprav skoraj na las podobno minulim. Visoke temperature, požari na Krasu (pri gašenju so požrtvovalno in nesebično pomagali tudi mnogi železničarji – gasilci), vročinski valovi, ki se ponavljajo, in pomanjkanje vode so, je še dokaz več, da so podnebne spremembe tukaj in zdaj. Tega se je preprosto treba zavedati in ukrepati. Če ste na zasluženih počitnicah, jih preživite kar najlepše. Če pa še niste – tudi za vas še pridejo.



Jože Bonča

Bodite dobro, kjerkoli že ste. Upam, da kje v senci in na hladnem!

Bodite dobro, kjerkoli že ste. Upam, da kje v senci in na hladnem!

	2021	ŠTEVILO JUBILANTOV PO DRUŽBAH		2022
SŽ – Tovorni promet, d. o. o.	18 0	18	29	27 2
SŽ – Potniški promet, d. o. o.	10 4	14	11	11 0
SŽ – Infrastruktura, d. o. o.	63 5	68	68	66 2
SŽ, d. o. o.	2 7	9	1	1 0
SŽ – VIT, d. o. o.	40 0	40	29	29 0
SŽ – ŽGPLjubljana, d. d.	0 0	0	2	2 0
SŽ – ŽIP, storitve, d. o. o.	5 0	5	16	16 0
Fersped, d. o. o.	0 5	5	68	1 4
SŽ – Železniška tiskarna, d. d.	0 0	0	1	1 0



3

Uvodnik

Jože Bonča

Čestitamo, železničarke
in železničarji!



6

Junij je čas, ko se že
tradicionalno zberemo na
železničarskem prazniku



11

Čestitamo jubilantom
2020, 2021 in 2022



16

Podelitev priznanj
železničarskim
jubilantom



18

Dan prej – selitev



20

Hvala, junakinje
in junaki!



22

Lokomotiva 01-074
po štirih desetletjih
domov v muzej



24

Zlati zmaj Goran
ob pomoči SŽ prenovil
igrišče v Novem mestu



28

Tehnični ukrepi za
zmanjšanje tveganja
požarov ob in na progi



32

Železniške novice iz
Slovenije



34

Velikan iz Verda



36

Pogovor

Ludvik Pevec

Železničar, zaljubljenec
v motorje in potovanja



40

Šarganska osmica,
Sarajevo, Peručko
jezero in še in še



42

Novice iz
železniškega
sveta



44

Pogovor

Vlado Kreslin

Mož s črno
(črno) kitaro
in klobukom



50

Jožetu v spomin

Kolofon

Izdajatelj: Slovenske železnice, d. o. o.,
Služba za odnose z javnostmi SŽ

Bralci in bralke, ne pozabite!

Vaša mnenja, predloge in pobude lahko pošljete na
elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si

Uredniški odbor: Jože Bonča, Tea Šavor, Nika Piškur,
Gregor Kukovica, Marko Tancar, Petra Privšek,
Božo Leščanec, Igor Debevec, Franc Klobučar,
Blaž Jemenšek in Uroš Železnik

Avtorji prispevkov: Jože Bonča, Danilo Hrastnik,
Josip Orbanić, Mladen Bogić

Fotografije: Miško Kranjec
in arhiv Slovenskih železnic,
Josip Orbanić, Danilo Hrastnik,
kolektiff images, Shutterstock

Naslovnica:
kolektiff images

Število izvodov: 7350
Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

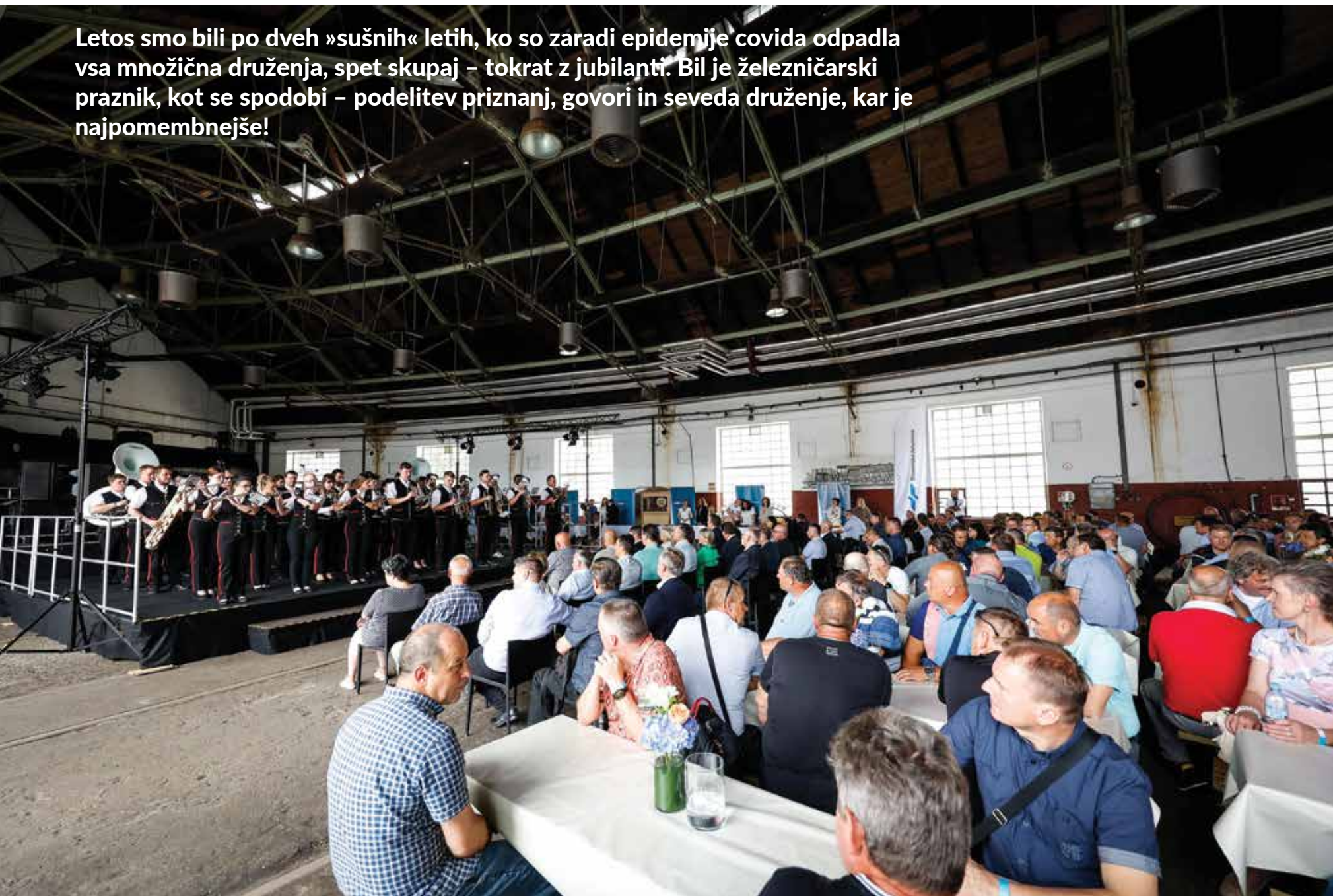
Junij je čas, ko se že tradicionalno zberemo na železničarskem prazniku

K je drugje kot v Železniškem muzeju Slovenskih železnic. Kdaj? 3. junija je bilo že tradicionalno spet veselo, praznično in slovesno, kot se za železničarski dan spodobi. Skoraj 600 železničark in železničarjev je namreč v letih 2020, 2021 in 2022 izpolnilo tri – deset let dela na železnici, kar je zagotovo izjemno pomemben in visok jubilej na vsaki poklicni poti. Junjski praznik, ko obeležujemo dan železni-

čarjev, saj je junija leta 1846 na slovensko ozemlje pripeljal prvi vlak, je znova pokazal, da železničarji spoštujemo stanovsko pripadnost podjetju in železni cesti.

Na srečanju so direktorji povezanih družb jubilentom izročili priznanja za 30 let predanega in požrtvovalnega dela v sistemu Slovenskih železnic. Jubilante je pozdravil in jim za visok poklicni jubilej iskreno čestital tudi prvi železničar – generalni direktor skupine Slovenske železnice Dušan Mes.

Letos smo bili po dveh »sušnih« letih, ko so zaradi epidemije covida odpadla vsa množična druženja, spet skupaj – tokrat z jubilanti. Bil je železničarski praznik, kot se spodobi – podelitev priznanj, govori in seveda druženje, kar je najpomembnejše!



Generalni direktor Slovenskih železnic je v svojem pozdravnem nagovoru spomnil, da je skupina Slovenske železnice v minulih letih opravila zahtevno delo in je v dobri in stabilni kondiciji. Na področju mobilnosti oziroma potniškega prometa bo do konca leta 2022 po slovenskih tirih zapeljalo vseh 52 novih sodobnih potniških vlakov Stadler. V prihodnjih mesecih bosta objavljena nova razpisa za nakup še 20 dodatnih potniških vlakov ter 20 sodobnih potniških vagonov in štirih večsistemskih lokomotiv, ki bodo vozile v mednarodnem prometu. Do leta 2025 bo po načrtih celovito posodobljen vozni park potniškega prometa Slovenskih železnic. »Z nakupom Nomaga Slovenske železnice uresničujemo strateško nalogo – postati hrbtenica javnega potniškega prometa,« je na junijskem dnevu železnic poudaril generalni direktor Dušan Mes. Danes delamo za to, da bomo v prihodnosti z različnimi storitvami in produkti, s katerimi bodo naši uporabniki zadovoljni, steber mobilnosti v Sloveniji.





“Danes delamo za to, da bomo v prihodnosti z različnimi storitvami in produkti, s katerimi bodo naši uporabniki zadovoljni, steber mobilnosti v Sloveniji.

Dušan Mes se je na junijskem druženju železničarjev, ki so ga popestrili tudi nastopi Folklorne skupine Tine Rožanc, Godbe Slovenskih železnic ter skupine Mambo Kings, dotaknil tudi lastniškega vstopa češkega strateškega partnerja v SŽ – Tovorni promet. »Mnogokrat me sprašujejo, ali je strateško partnerstvo zares potrebno. Tovorni promet tudi brez strateškega partnerja posluje relativno uspešno. Strateški partner nam bo omogočil hitre in nujne posodobitve voznega parka tovrstnega prometa (lokomotiv in vagonov) ter širitve na tuje trge, bodisi s prevzemi podjetij bodisi z ustanavljanjem svojih družb.« Kot je še povedal generalni direktor skupine Slovenske železnice, poteka v zadnjih letih intenzivno posodabljanje in nadgrajevanje železniške infrastrukture zlasti na železniškem križu. V prihodnjih letih pa bo treba začeti tudi z dejavnim posodabljanjem regionalnih prog, za kar si bodo Slovenske železnice prizadevale. Drugi tir proti Kamniku, Kranju in Grosuplju mora biti v središču tovrstnih projektov, je ob dnevu železnic še sporočil Dušan Mes.

Čestitamo jubilantom

2020, 2021 in 2022



Roman Nadu iz Novega mesta. Zaljubljenec v reko Kolpo je na Slovenske železnice prišel leta 1989, ko se je torej začela njegova dolgoletna pot »ajzenponarja.« Najprej premikač, da bi pozneje postal skladiščnik na postaji v Novem mestu, od januarja letos pa je kot transportni skladiščnik zaposlen na v SŽ – TP na postaji v Zalogu v Ljubljani. Na železnici dela 34 let, skupaj z benificirano delovno dobo pa že dobrih 38 let. V letu, ko je Roman »pristal« na železnici, je bilo vse drugače, nekdanja skupna država, tovarne vlake smo vozili tudi na Hrvaško v Karlovec, vojna in njene posledice so vse korenito spremenile. In vprašanje, ali bi kaj naredil drugače na poklicni poti? »Ne bi! Železnica mi je dala marsikaj, kruh, zaposlitev in družino ... Moram povedati, da sem zadovoljen!«



Branka Oprešnik, SŽ – Infrastruktura, se spominja, da je prišla na železnico 1. septembra 1990. Svojo pot na železnici je začela kot vlakovni odpravnik. »Takrat so bili drugi časi, živeli smo v takratni skupni državi, konec koncev smo bili takrat mladi in med nami se je čutila večja pripadnost podjetju. Na vsakem koraku se je čutila ta pripadnost železnici!« Branka Oprešnik ne prihaja iz železničarske družine tako kot mnoge generacije slovenskih železničarjev. »Če me sprašujete, ali bi se še enkrat odločila za železniško pot, da! To sta moja duša in način življenja.«



Boštjan Pracni je prišel na železnice leta 1993, je že tretja generacija železničarjev, tudi oče je bil zaposlen na železnici. »Ne, nisem imel nobene treme, ko sem prestopil železniški prag,« pravi Boštjan, ki je zdaj zaposlen v SŽ – VIT. V treh desetletjih, ko je na železnici, se je veliko spremenilo. Vse je drugače! Vozna sredstva, tehnologija, živimo v digitaliziranem svetu ...Bi kaj spremenili v vseh teh letih? »Ne, sem zadovoljen. Pomembno je biti v dobrih odnosih s sodelavci.«



Damjan Brinovec iz družbe SŽ – Tovorni promet je na železnico prišel leta 1992. Pravi, da je bil takrat precej drugačen čas, kot ga živimo danes. »Veliko boljši časi kot pa zdaj,« pravi jubilan, ki je na Slovenskih železnica že debelih 30 let. S svojim delom je zadovoljen, morda bi spremenil nekaj malenkosti, ki pa ostajajo skrivnost. Bi se še enkrat odločil za poklicno pot na železnici? »Najverjetneje da. Že zaradi samega kolektiva, kolegov mi je všeč. Precej razgibano delo na terenu, saj nisem pisarniški človek. Vedno spoznaš nove ljudi in to je dobro.«



Suzana Matijević se še spominja 3. septembra leta 1991, ko se je zaposlila na Slovenskih železnica. Začela je kot sprevodnica, čeprav tudi spomni, da je takrat že uspešno končala železničarsko šolo, pozneje je napredovala v vodjo vlaka. Potem se je preselila med »pisarniške« kadre, kjer je obračunavala plače sprevodnikom in sprevodnicam, kar dela tudi danes, saj je zaposlena v oddelku za obračun plač v SŽ, d. o. o. Ko govori o letu 1991, ko je prestopila prag železnice, pravi, da je bilo takrat precej drugače, saj so bili zaposleni bolj sproščeni, bolj so bili pripadni, ni bilo tiste »fovšije« med zaposlenimi. »Pomembno je bilo, da smo drug drugemu pomagali in ni bilo pregovornega metanja polen pod noge med sodelavci.« Kljub temu bi Suzana, ko se ozre na prehojeno pot, še enkrat izbrala železnico.



Filip Fele, SŽ – Potniški promet, dela na Slovenskih železnica že 32 let. »Začel sem leta 1989, moja prva železničarska služba je bilo »kelnarjenje« v Rovinju, s tem se rad pohvalim. Vse je bilo takrat absolutno drugače. Mene malo žalosti, da so odnosi malo slabši kot ob začetku moje poklicne kariere na železnici, me pa na drugi strani zelo veseli bistven razvojni preskok, govorim tudi o naših novih sodobnih potniških vlakih, to je zagotovo velik napredek za potniški promet in seveda za same potnike oziroma naše uporabnike.« Če se ozre po prehojeni poti na železnici, bi kaj naredil drugače? »Iskreno povedano, pa vem, da bo zvenelo kot obrabljena fraza, ne bi naredil ničesar drugače. Bistvenih sprememb v moji poklicni kariere na železnici ne bi delal ... Zadovoljen sem! V službo hodim z veseljem.«



Miran Čuk iz Potniškega prometa Slovenskih železnice je že takoj po srednji šoli spoznal radosti in težave železničarskega dela. 1. marca 1993 pa se je redno zaposlil na Slovenskih železnica. »Takrat je bilo vse drugače, ročno, v »papirnati« obliki, zdaj digitalizacija iz dneva v dan prinaša novosti in spremembe, ki so prijazne do nas in do naših uporabnikov – potnikov.« Je zadovoljen s svojo poklicno potjo? »Zagotovo in ponosen sem, seveda.« Bi morda kaj spremenil v teh 30 letih? »Ne! Je pa jasno, da se je vse spreminjalo in se bo vedno, tako kot se spreminjamo tudi ljudje, tako je življenje.«



Darko Temen, zdaj prometnik na železniški postaji v Mariboru, se je na železnica zaposlil leta 1990, še v rajni Jugoslaviji. Pravi, da prvi dan ni imel treme, se pa spominja, da mu je mama rekla: »Zdaj greš pa delat.« S seboj je imel malico, ki mu jo je pripravila mama. »In začel sem z nočno izmeno in mama mi je še rekla, zdaj boš pa videl, kako težko je delati v nočni izmeni. Moja motivacija je bil stric, ki je bil že v tistih letih prometnik v Mariboru, tako sem že malo poznal železnico in delo, česar sem se veselil. Takrat je bila druga država in večja disciplina, je pa treba povedati, da je bilo v tistem obdobju biti železničar poglavje zase!« Bi kaj spremenil? »Nikakor ne! Življenje teče naprej, vse se posodablja ...«



Pavel Zalokar iz družbe SŽ, d. o. o., je na Slovenskih železnica zaposlen od 1. septembra 1992. Že ob koncu osnovne šole je vedel, da bo postal železničar. Na Hrušici, kjer je odrasčal, je bilo kar nekaj strojevodij in tudi sam si je želel postati strojevodja. Anton Kopitar (dedek našega najboljšega hokejista Anžeta Kopitarja) ga je večkrat vzel s seboj na lokomotivo in skupaj sta peljala »brzi« vlak na relaciji Jesenice–Dobova. Ko je prišel čas, za kateri poklic naj se odloči, mu je Tone dejal: »Fant, odloči se za poklic prometnika in ne strojevodje. Prometnik je gospod v kravati in delo konča po 12 urah in gre domov. Mi strojevodje pa končamo po 12 urah v Dobovi, Zalogu ali na kakšni drugi postaji in imamo še tri ure do doma. Pa tudi napredoval boš hitreje kot prometnik.« In res ga je poslušal, vpisal se je na Železniško srednjo šolo v Mariboru in jo leta 1992 uspešno zaključil. Sprva je delal kot prometnik na postaji Borovnica, kasneje je nadomeščal prometnike na več postajah primorske proge. Po 16 letih kot prometnik je leta 2008 začel delati kot inšpektor za promet in TD v notranjem nadzoru Slovenskih železnice. Leta 2012 je prevzel vodenje Službe za notranji nadzor, kakovost in okolje in to opravlja še danes. Zelo je ponosen, da tudi njegova otroka stopata po njegovih poteh in sta kot on z dušo in srcem predana Slovenskim železnica.



Niko Hauptman je prišel na železnice leta 1991, svojo poklicno pot pa je začel kot premikač v tovornem prometu na železniški postaji v ljubljanskem Zalogu. »Delo sem opravljal približno osem let, potem sem se poškodoval pri delu in nisem bil več sposoben za omenjeno delo,« pravi Niko. Pozneje je opravljal številna druga dela. Najprej je bil zadolžen za garderobo na ljubljanski železniški postaji, za službeno pošto na vlaku, tako da je prepotoval celotno nekdanjo skupno državo. Pozneje je bil v Zidanem Mostu zadolžen za službeno pošto, nato pa je prišel na Kolodvorsko, kjer je začel kot receptor, zdaj pa je že nekaj let skrbnik fotokopirnice. »Skoraj 31 let sem torej na železnici, največ časa zaposlen v podjetju SŽ-ŽIP,« se rad spomni Niko Hauptman. »Ničesar ne bi spreminjal, zadovoljen sem svojo potjo na železnici!«



Aleksandra Emeršič je v družbi Fersped, d. o. o. zaposlena že od leta 1992. »Delo v špediciji je bilo v vseh teh letih vedno razgibano in zanimivo. Vsak dan je prinesel kakšen nov izziv in vedno smo skušali najti najboljše rešitve za naše stranke. Delo takrat je bilo drugačno kot danes, brez računalnikov in novodobnih pristopov, ampak smo vseeno vse speljali tako, kot je treba,« pove Aleksandra o svoji 30-letni karieri. Bi kaj spremenila v vseh teh letih? »Ne. Vsako obdobje ima svoje prednosti in slabosti. Sprejeti je treba spremembe in se prilagoditi. Pomembno pa je tudi biti v dobrih odnosih s sodelavci.« Svoje delo je vedno opravljala z veseljem in še danes rada hodi v službo.



Anton Povalej je marca 1991 prestopil prag železnice in se pridružil železničarski družini. Pravi, da je bilo takrat vse drugače organizirano, že šolstvo ... Ker je bil kot srednješolec štipendist železnice, ga je po končani šoli poklical kadrovik in tako je prišel na železnice. Vmes je odslužil tudi vojaščino, pravi Anton, ki je začel v takratnih Centralnih delavnicah na Parmovi v Ljubljani (prostori današnjega muzeja), zdaj se ta družba imenuje SŽ-VIT. »Popravljali smo potniške in tovrne vagone, to je bil moj začetek! Po reorganizaciji čez nekaj let sem postal referent za tujino, na železnici sem bil takrat tisti, ki je naročal rezervne dele za železniške vagone tujih uprav, katerih vlaki oziroma vagoni so se pokvarili na naši železniški mreži,« nam razloži. To delo je opravljal dolga leta, potem pa zaradi težav z vidom postal invalid 3. kategorije in tako pristal v podjetju SŽ-ŽIP. »Tretje leto sem zdaj v ŽIP-u in sem zelo zadovoljen, da imajo Slovenske železnice tovrstno podjetje, ki zaposluje invalide. V ŽIP-u sem skupaj s sodelavcem zadolžen za vzdrževanje več kot 4700 gasilskih aparatov po objektih SŽ v Sloveniji,« za konec pove Anton.



Zoran Matijević je na železnici začel delati 1. septembra 1991, v takratnem TOZD-u za transport Ljubljana Moste, ki je sodil pod Tovorni promet. Bil je štipendist železnice, končal je srednjo železniško šolo in 1. septembra so se morali štipendisti javiti na železnici. Takrat je končal štiriletni program za prometno-transportnega tehnika komercialista in prvi dve leti je delal v tovornem prometu. »Morda sem se za železničarsko pot odločil tudi zaradi dedka, ki je bil železničar,« pove Zoran. Razpad države je prinesel posledice, tovora je bilo malo oziroma vse manj zaradi vojne na Hrvaškem in prisiljen je bil izbirati med dvema možnostma – odpovedjo ali prekvalifikacijo za potniški promet. Izbral je potniški promet in do leta 2008 kot vodja vlaka preživel v potniškem prometu. »Takrat je bila to priložnost, da sem železnico dodobra spoznal, za kar sem danes kar malce hvaležen. V svoji karieri sem delal v tovornem in potniškem prometu, v službi za obrambne zadeve SŽ, minula štiri leta pa v SŽ-ŽIP, v službi za varovanje, in opažam, da vsi na železnici preveč skrbimo za svoje vrtičke in pozabljamo na skupni cilj. To pa so vlaki! Vožnja vlakov, tako potniških kot tovornih, bi morala biti v interesu vseh,« zaključuje Zoran.



Slobodanka Rosić se spominja, da se je železnicam pridružila v letu 1992. Je ena tistih, ki izhaja iz železničarske družine, mama je bila namreč dolga leta zaposlena na železnici, zato je bilo pričakovano, da je končala srednjo železničarsko šolo in pristala na železnici. »V tistih časih je bilo vse drugače. Veliko več zaposlenih v sistemu železnice, odnosi med ljudmi so bili takrat bistveno boljši. Preprosto smo bili bolj odprti, sproščeni, zdaj je to drugače ...« Slobodanka, ki je zaposlena v SŽ, d. o. o., dvomi, da bi se še enkrat odločila za enako poklicno pot. »Ne rečem, da ni bila lepa, ampak verjamem, da ne bi toliko let vztrajala ...«



Primož Kokalj se je na železnici zaposlil 23. septembra 1991, ko je začel s pripravništvom. Bil je namreč štipendist takratnega TOZD-a na tovorni postaji Ljubljana Moste. Ker je bil mlad in mu delo v pisarni ni ustrezalo, je takoj zagrabil priložnost za usposabljanje za delo vodje vlaka. Najprej je delal na poslovnem vlaku Arena Zagreb-Pulj, nato pa na takrat najbolj prestižnem EC vlaku Mimara. »To so bili zagotovo najlepši časi na železnici! Izjemen kolektiv, potniki iz cele Evrope, njihove pohvale ... Še danes, ko se nekdanji sodelavci srečamo, ne moremo, da ne bi obujali spominov. Jaz pa pravim, da brez spominov ne bi bilo zgodovine,« navdušeno pripoveduje. Kasneje ga je pot vodila v prodajno službo, vodil je infocenter v Ljubljani, zdaj pa dela v službi za prodajo in marketing SŽ – PP. Kaj bi spremenil, če bi lahko? »Prav nič, tako mi je bila očitno nekje zapisana pot.«

Podelitev priznanj železničarskim **jubilantom**



V

Železniškem muzeju je potekalo podeljevanje priznanj železničarkam in železničarjem, ki so v letih 2020, 2021 in 2022 izpolnili trideset let zvestobe Slovenskim železnicam. Visok in pomemben jubilej! Bilo je slavnostno in veselo. Ponosni in veseli smo, da smo skupaj na železničarski poti, dragi železničarke in železničarji.



Dan prej – selitev

P

riprave na železničarsko srečanje, ko je bilo še veliko treba postoriti, da bi se železničarji jubilanti kar najbolje počutili in se spominjali svoje karierne poti na Slovenskih železnica. Lepotice in lepotci se začasno selijo na prosto, na sonce ...



Verjamemo, da smo bili uspešni, jubilanti, seveda, pa zadovoljni in se bodo še dolgo spominjali nepozabnega 3. junija 2022.

Hvala, junakinje in junaki!



Slovenija se je v teh vročih poletnih dneh soočila z eno največjih naravnih katastrof, največjim požarom v zgodovini države. Ogenj je zajel najmanj 2800 hektarov površin na goriškem Krasu. Dober teden smo polni sočutja in zaskrbljenosti spremljali požrtvovalen in nesebičen boj z ognjem, več kot tisoč gasilcev, pripadnikov vojske, policije, civilne zaščite, sekačev in drugih prostovoljcev (slike in televizijski posnetki nadčloveških naporov in trpljenja so bili zgovorni) je znova dokazalo, da nanje lahko vedno in brezpogojno računamo. Požar je najprej izbruhnil v bližini državne ceste Miren-Lokvica in se ob burji razbesnel in pogorišča raznesel na širše območje goriškega Krasa. Čeprav je bilo izjemno težko, so vsi, ki so sodelovali pri gašenju, s svojim profesionalnim delom preprečili, da bi ognjeni zubljji zajeli



»Skupina Slovenske železnice je v letih 2020, 2021 in 2022 za nakup vozil in opreme različnim prostovoljnim gasilskim društvom iz vse Slovenije skupaj namenila okoli 124 tisoč evrov: v letu 2020 devet tisoč, v letu 2021 30 tisoč in letos skupaj kar 85 tisoč evrov.«

še širše območje in uničili domove mnogih Kraševcev. Minule dni smo na Krasu spremljali prave kataklizmične prizore, v katerih so ognjeni zubljji požirali drevesa, rastlinje, živali, dvorišča ter zapirali ceste in ogrožali številna naselja. Na srečo so bivalne površine ostale nepoškodovane. Ko smo mnogi nemočno in zaskrbljeno opazovali ognjeno pustošenje po Krasu, se je vnovič pokazalo, da smo najmočnejši, ko stopimo skupaj. In smo! Pri gašenju požarov so kot člani prostovoljnih gasilskih društev z vseh koncev Slovenije sodelovali tudi številni naši železničarski kolegi in kolegice. Hvala vsem, ki ste se tako uspešno in nesebično spopadli z rdečim petelinom. Hvaležnosti, ki jo čutimo, vam z besedami preprosto ne moremo opisati. Za nas ste bili in boste ostali junaki!

Velika hvala vsem, ki ste obvarovali Slovenijo!



Lokomotiva 01-074 po štirih desetletjih domov v muzej

Nekega meglenega dopoldneva pozimi leta 1980 je dizelska lokomotiva potiskala parno lokomotivo 01-074 proti bodočemu muzeju, takrat še delovišču Centralnih delavnic Šiška, da jo uredijo za postavitev na območju Tovorne postaje Moste na križišču Kajuhove in Letališke ceste. Lokomotiva je bila odkupljena v Subotici, da bi obogatila slovensko muzejsko zbirko. Lokomotive serije 01 sicer niso vozile po Sloveniji, pač pa njihove starejše sestre serije 04. Teh je v 30. letih prejšnjega stoletja prišlo v Slovenijo sedem in so z izhodiščem v Mariboru vozile po

glavnih progah vse do Ljubljane. Obe seriji sta bili izdelani v berlinski tovarni Schwartzkopff in sta imeli po štiri (!) parne stroje – dva kot običajno na bokih in dva znotraj glavnega okvirja, »frema«. Zato so tekle izjemno mirno in dosegale velike hitrosti – bile so namenjene za brzovlake na ravninskih progah Srbije. Serija 04 je bila izvedena kot mokroparna lokomotiva z zveznim delovanjem, serija 01 pa kot pregretoparna lokomotiva z enostavnim delovanjem, bila je tako imenovana četverčica. Obnesla se je veliko bolje kot sestrška serija 04, zato je ostalo pri sedmih lokomotivah, medtem ko je bilo med letoma 1912 in 1923 izdelanih kar 126 lokomotiv serije 01. Lokomotive serije 04 so bile kmalu izločene iz prometa in so končale med starim



železom. Profesor Stane Kumar, takrat vodja železniške muzejske dejavnosti in snovalec bodočega železniškega muzeja, je v spomin na te tehnično izjemne lokomotive sklenil vključiti v slovensko muzejsko zbirko njihovo mlajšo sestro serije 01, saj jih na oko ni mogoče ločiti med seboj – obe lokomotivi sta videti popolnoma enaki.

Lokomotivo so v Centralnih delavnicah v Šiški lepo uredili in leta 1981 je bila dejansko preseljena v Moste, varno spravljena za ograjo in v senci dreves.

V naslednjih desetletjih je bila vsaj štirikrat očiščena in ponovno prebarvana. Ohranila se je izredno dobro, saj ni zmanjkal noben del in tudi rja se ni nikjer prebila skozi pločevino.

Neki modrec je nekoč ugotovil, da so edina stalnica na tem svetu spremembe. Tako je tudi ta del tovarne postaje v Mostah zamenjal lastnika in 01-074 je bilo po štirih desetletjih treba umakniti. Dvig lokomotive z njenega stojišča in premik do najbližjega tira je velik logistični zalogaj. Lokomotiva sama tehta 61 ton, njen tender pa še slabih 22 ton. Da pa bi jo veliko cestno dvigalo sploh lahko zgrabilo, je bilo treba postaviti pomožni tir, po katerem so lokomotivo izpod dreves potegnili na prosto. Na srečo



podjetje Šušteršič razpolaga z vso potrebno tehniko in znanjem, tako da je celotno operacijo izvedlo z bravuro.

Ko je bila lokomotiva spet utirjena, torej v svojem pravem elementu, jo je bilo treba v naslednjih dneh pripraviti na prevoz, speti s tenderjem, pregledati in dobro namazati ležaje ter organizirati dve dizelski lokomotivi za prevoz v muzej. Varnost je na železnici absolutno na prvem mestu in lokomotiva zadaj je varovala 01-074 pred utekom, če bi se spenjača spredaj odtrgala ali pa bi popustili spenjači med njo in tenderjem.



Lokomotiva je brez težav prispela v muzej na usposobitev za prevoz v Borovnico, kjer bo sprejeta z dobrodoščico.

Zlati zmaj Goran ob pomoči SŽ

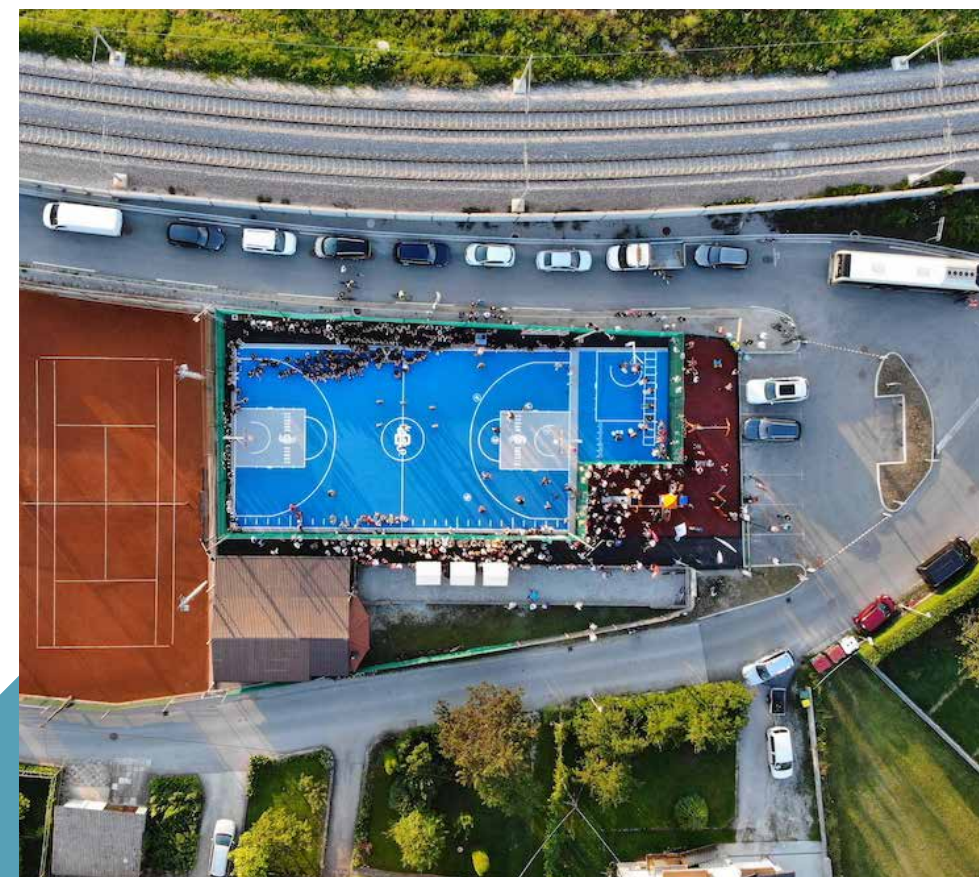
prenovil igrišče v Novem mestu in Laškem



Eden najboljših slovenskih košarkarjev in zlati kapetan slovenske košarkarske reprezentance Goran Dragić je 20. junija letos, dober teden, preden je spet oblekel reprezentančni dres in v polnih ljubljanskih Stožicah pomembno prispeval k fantastični zmagi nad Hrvaško v kvalifikacijah za svetovno prvenstvo, v Novem mestu otvoril še eno prenovljeno košarkarsko igrišče. Po ljubljanskem Tivoliju in mariborskem Taboru je posodobljeno pametno igrišče dobil tudi Šolski center Novo mesto. Poleg neдрseče podlage igrišča je na voljo aplikacija za telefon #podamdaigram (preko QR kode) z Dragičevimi navodili, kako on sam trenira. »S pametno aplikacijo #podarimigram smo se odločili povezati tradicijo in sodobno tehnologijo, saj želimo, da bi bili naši mladi v današnjem digitalnem svetu čim bolj fizično aktivni,« je ob odprtju poudaril Goran Dragić.

S svojo fundacijo, pri kateri kot sponzor aktivno sodelujemo tudi Slovenske železnice, je Goran Dragić pri prenovi tretjega igrišča v sklopu projekta #podamdaigram tokrat združil moči s še eno slovensko košarkarsko legendo – Matjažem Smodišem. Oba sta namreč svoje srednješolsko izobraževanje opravljala in zaključila v ŠC Novo mesto. Eden izmed profesorjev, Ivica Tomić, s katerim sta stekala tudi prijateljske vezi, je povedal, da je Goran zlat fant. Vsi vemo, kakšne uspehe je dosegel na košarkarskem igrišču, poleg izjemnega košarkarskega znanja pa ga krasijo tudi izjemna osebnost, ki ima velik posluš za druge. S prenovno igrišča v Novem mestu sta se Dragić in Smodiš poklonila ustanovi, ki je v vseh letih delovanja »ustvarila« številne uspešne in nepozabne košarkarske ase. Med drugim so šolo v Novem mestu obiskovali tudi Goranov mlajši brat Zoran, Jure Balažič, Žiga Fifolt in Domen Bratož. Tudi slednji seveda niso manjkali ob odprtvi igrišča.

“Laško že od nekdaj velja za košarkarsko mesto, zato je bila odločitev o tem, kje bomo prenovili četrto igrišče, preprosta.



Slavnostne otvoritve, ki je potekala pred številnimi gosti in več sto dijakinjami in dijaki, so se udeležili tudi predstavniki Slovenskih železnic, ki so glavni sponzor Fundacije Gorana Dragića. Gogi in Smoki sta ob odprtvi izvedla tudi otvoritvena meta na koš, nato pa so se dijaki in dva nagrajenca nagradne igre, ki smo jo izvedli izvedli na Slovenskih železnicah, pomerili v košarkarski igri »knock out«. Vsi so dobili lepe nagrade sponzorjev, zmagovalca pa si je prislužil podpisan Goranov dres moštva NBA Brooklyn Nets.

Po odprtju igrišča je Goran Dragić povedal, da je na igrišče zelo ponosen in izgleda fenomenalno. »Rad vidim, da so igrišča polna otrok in da na tak način lahko nekaj vrnemo skupnosti, ki je vsa ta leta navijala za nas. Upam in verjamem, da bodo tudi zaradi igrišč, ki jih v okviru fundacije prenavljamo skupaj z našimi sponzorji, nekateri od teh otrok nekoč profesionalni košarkarji in košarkarice in jih bomo lahko gledali po televiziji. Radi bi se zahvalili prav sponzorjem, ki nam zaupajo in verjamejo v naše projekte, ter profesorju Ivici Tomiću in Matjažu Smodišu, ki sta pristopila k projektu in pomagala pri izvedbi,« je ob odprtvi še povedal Goran Dragić.

Košarkarski zmaj je v Novem mestu napovedal prenovno že četrtega igrišča, ki so ga odprli julija, v času tradicionalnega »Gogijevega« košarkarskega kampa v Laškem, ki je potekal od 10. do 16. julija letos. Ob odprtju igrišča je Goran Dragić poudaril, da Laško že od nekdaj velja za košarkarsko mesto, zato je bila odločitev o tem, kje bodo prenovili četrto igrišče, preprosta.



Novo mesto – slovenska vrhunska košarkarja Matjaž Smodiš in Goran Dragić sta danes pred novomeškim šolskim centrom odprla prvi »pametni« košarkarski igrišči na Dolenjskem. To je sicer tretje tovrstno igrišče v Sloveniji, s katerim želijo pritegniti mlade kot tudi starejše, da še več prostega časa aktivno preživijo zunaj.

V Šolskem centru Novo mesto so se lani septembra odločili, da gredo v prenovo starega igrišča, ki je bilo že precej dotrajano. »Pristopili smo k projektu, zelo hitro smo se dogovorili z Mestno občino Novo mesto, k sodelovanju pa povabili tudi še dva naša bivša dijaka, Gorana Dragića in Matjaža Smodiša. Veseli smo in ponosni, da smo po dveh velikanih svetovne košarke lahko poimenovali igrišči, na katerih bodo generacije otrok vadile in morda bo šel kdo po njuni poti,« je povedal ravnatelj novomeškega šolskega centra Matej Forjan, ki je prepričan, da bosta to najbolj obiskani zunanji košarkarski igrišči v Novem mestu.

Takšno pametno igrišče že imajo v Ljubljani in Mariboru. Poleg neдрseče podlage je na voljo aplikacija za telefon (preko QR kode) z Dragićevega navodili, kako trenira on sam. Kampanja prenove zunanjih košarkarskih igrišč se je pričela pred tremi leti, ko je slovenski košarkarski as z Mestno občino Ljubljana, sponzorji in partnerji prenovil igrišče v ljubljanskem parku Tivoli. »S pametno aplikacijo #podarimigram smo se odločili povezati tradicijo in sodobno tehnologijo, saj želimo, da bi bili naši mladi v današnjem digitalnem svetu čim bolj fizično aktivni,« poudarja Dragić, ki si kruh služi v ameriški profesionalni košarkarski ligi NBA, leta 2017 pa je kot kapetan popeljal slovensko reprezentanco do prvega naslova evropskih prvakov.

Vrednost projekta je znašala okoli 200.000 evrov. »Glavnino je prispeval Šolski center Novo mesto, preostalo pa akterji današnje zgodbe. Koliko pa v tem trenutku niti ni tako pomembno, kajti nekaterih stvari, ki so jih prispevali današnji akterji, z denarjem ne moreš izmeriti,« je še poudaril Forjan.

Dragić in Smodiš sta se zahvalila, da sta del tako lepe zgodbe. Upata, da bo na igrišču čim več košarkarjev in da bo žoga zvabila čim več mladih izza računalnikov. Dragić je tudi sam v mladostniških letih s prijatelji rad igral košarko na ljubljanskih igriščih. Tam se je izoblikoval in marsikaj naučil, zaradi česar je danes tako cenjen. Kot je dejal, je vedno sanjal, da bo postal profesionalni košarkar, kar mu je uspelo, s trdim in zavzetim delom pa se je uveljavil v najmočnejši ligi na svetu. Zagotovo je lahko zgled mnogim mladim košarkarjem.

S Smodišem, s katerim sta si pred leti delila sobo na evropskem prvenstvu, sta ob odprtju pametnih igrišč tudi prva vrgla na koš. Dragićevega fundacija je s sponzorji tudi organizirala košarkarsko igro »knock out«, zmagovalec pa je prejel Gogijev podpisan dres, številni drugi pa so se želeli vsaj fotografirati s slovenskim košarkarskim zvezdnikom. Župan Gregor Macedoni je v svojem govoru izpostavil,

da ima košarka v Novem mestu zelo bogato in uspešno zgodovino, veliko je k temu prispeval tudi rojak Matjaž Smodiš. Ponosen je, da imajo tudi v dolenjski prestolnici zdaj pametni igrišči, ki nosita ime po košarkarskih legendah.

Dragić je z novomeškim šolskim centrom povezan že nekaj časa, saj se je pred nekaj leti vpisal v program logistični tehnik, lani pa je uspešno opravil poklicno maturo. Eden izmed njegovih profesorjev je bil Ivica Tomić, s katerim sta stekala tudi prijateljske vezi. »Goran je zlat fant. Vsi vemo, kakšne uspehe je dosegel na košarkarskem igrišču, poleg izjemnega košarkarskega znanja pa ga krasi tudi izjemna osebnost, ima velik posluš za druge. Ponosni smo, da je bil naš dijak in veselimo se njegovih uspehov, takrat še mi nekoliko zrastemo,« je povedal profesor fizike.

Poleg Dragića so bili dijaki šole tudi številni drugi znani košarkarji, med drugim njegov brat Zoran, Edo Murić, Jure Balažič, Matjaž Smodiš, Domen Bratož, Miha Škedelj, Žiga Fifolt, pa tudi namiznoteniški igralec Darko Jorgić. Forjan ob tem dodaja, da se kot šola ponašajo z odličnimi učnimi rezultati, velik posluš pa dajejo tudi športu, ki pomembno vpliva na razvoj mladih.



“Na igrišče sem zelo ponosen, izgleda fenomenalno. Rad vidim, da so igrišča polna otrok in da na tak način lahko nekaj vrnemo skupnosti.

Tehnični ukrepi za zmanjšanje tveganja požarov ob in na progi



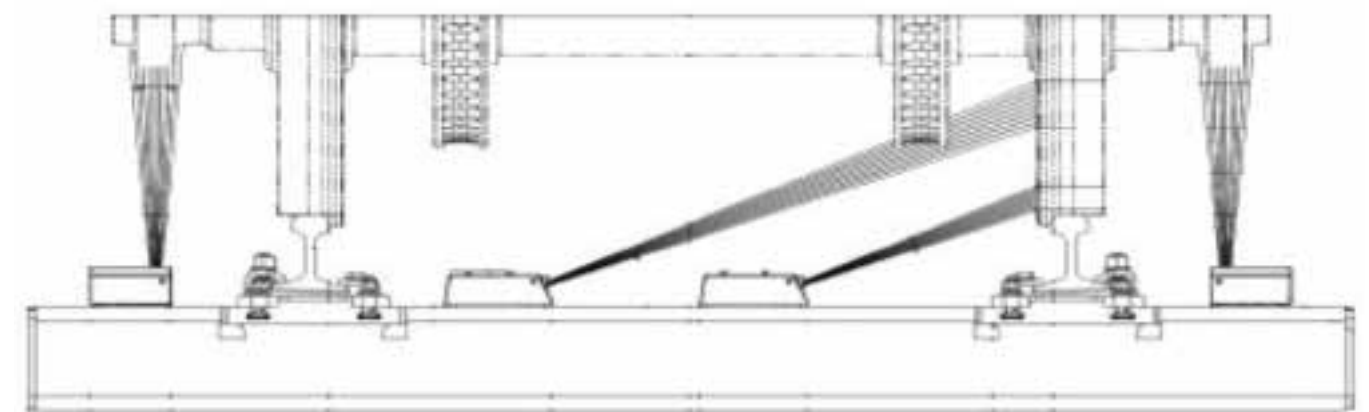
Detektorji vročih osi in pritrjenih zavor (DVO)

Okvare vozil med vožnjo lahko povzročijo resne posledice, najbolj nevarna napaka pa je zagotovo pregreti osni ležaj. Pri obrabi osnih ležajev in zavornih oblog obstaja nevarnost morebitne nesreče, požara na vagonu ali celo požara v okolici železniške proge. Da bi se takim situacijam izognili, imamo na progi vgrajene sisteme za odkrivanje vročih osi in pritrjenih zavor. Detektorji vročih osi in pritrjenih zavor (DVO) s pomočjo senzorjev, vgrajenih na prag na tiru, zaznavajo tako pregretost osnih ležajev kot tudi pregretost koles in zavor. (slika 1 in 2). Na progi Ljubljana-Sežana sta na obeh tirih vgrajena dva

sistema DVO, in sicer v Planini ter Neverkah, ter eden na progi Divača-Koper v Rodiku. Vse meritve in zaznavanja detektorjev se z lokacije vgradnje preko nadzornega sistema javljajo v Center vodenja prometa v Postojni (CVP), kjer imajo progovni prometniki neprekinjen nadzor nad detektorji in lahko po javljenem stanju o vozilu hitro in pravilno ukrepajo – tako lahko glede na stopnjo alarma izločajo iz prometa vlake, kjer je ugotovljeno odstopanje temperatur. Odkar so na tirih vgrajene naprave DVO, ki izvajajo meritve na progovnih vozilih, se je število izrednih dogodkov, kot so na primer nesreče zaradi poškodb vozil in požari vagonov ali okolice, krepko zmanjšalo. K temu seveda niso pripomogli le detektorji, pač pa tudi delo in ukrepi osebja skupine SŽ.



Slika 1 - Detektor vročih osi in pritrjenih zavor (DVO)

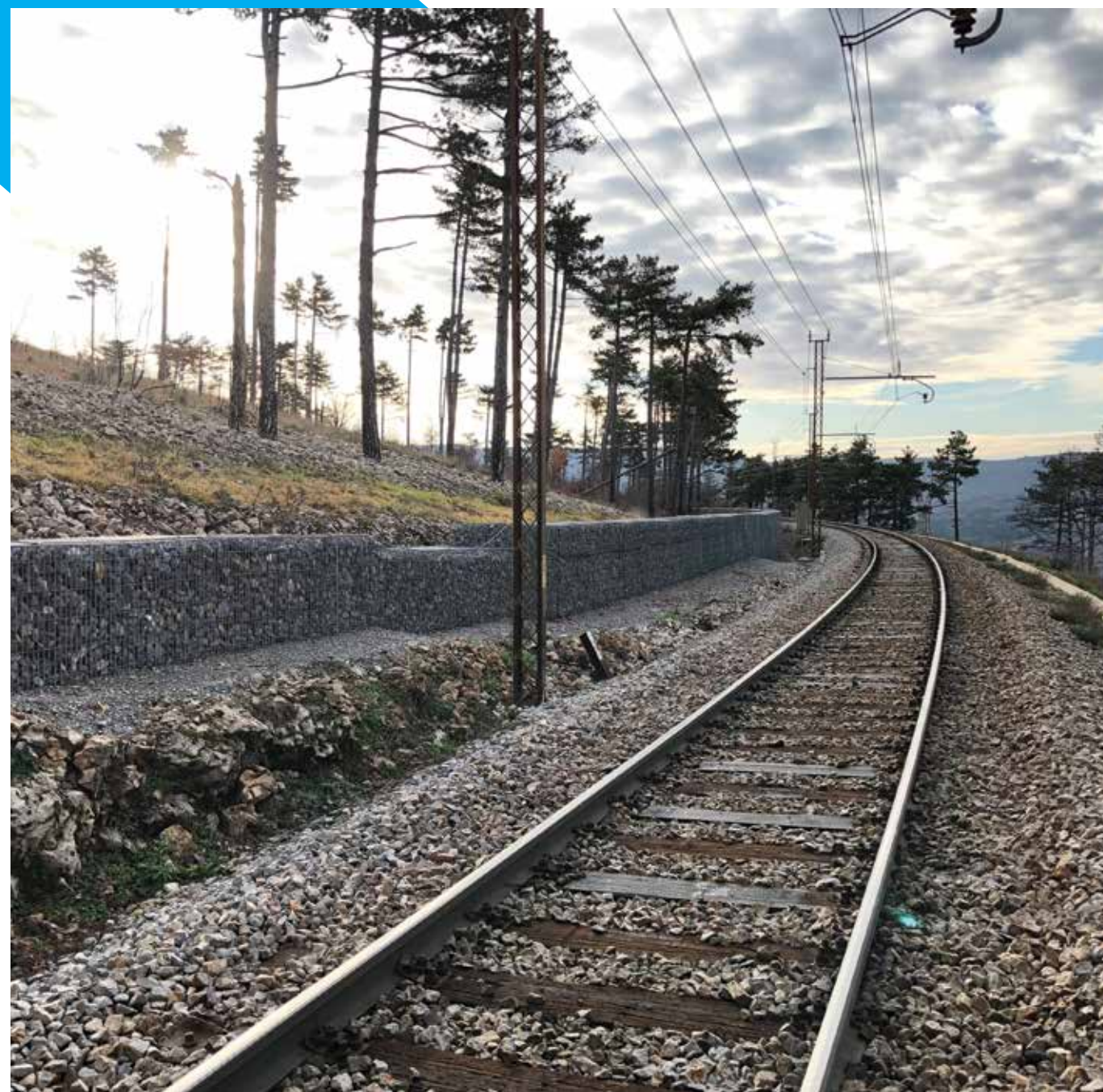


Slika 2 - Detektor vročih osi in pritrjenih zavor (DVO)

V času požarne ogroženosti naravnega okolja vsako leto izvedemo tudi dodatne kratkoročne ukrepe, kot so na primer:

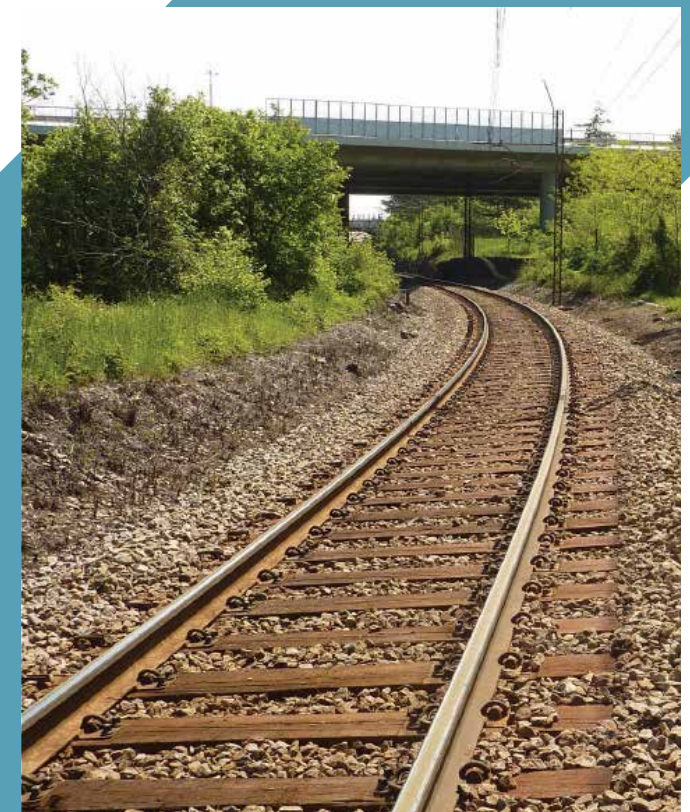
- postavitve cistern z vodo na manj dostopnih lokacijah ob progah za hitro gašenje začetnih požarov,
- uvedba dežurstev posadk s tirnimi vozili (TMD) z zalogo vode in črpalko za gašenje – za takojšen odziv v primeru požarnega alarma,
- sprotno obveščanje vseh udeležencev v železniškem prometu.

Vse te aktivnosti so se že v kar nekaj primerih izkazale za dobrodošle in učinkovite, predvsem za obvladovanje začetnih požarov.



Prednostno smo aktivnosti usmerili v reševanje problematike na najbolj požarno ogroženem območju, v obalno-kraški regiji, sicer pa se določen del aktivnosti izvaja na celotnem območju javne železniške infrastrukture. Aktivnosti, podprte s preliminarnimi študijami in ocenami ogroženosti, v grobem obsegajo:

- izdelavo ocen požarne ogroženosti,
- izdelavo matrik oziroma izračunov stopnje požarne ogroženosti za posamezne proge oz. posamezne progovne odseke,
- izdelavo seznamov protipožarnih pasov,
- gradnjo in vzdrževanje gradbeno tehničnih objektov (protipožarni zidovi, izvedba zaščite brežine – »torkret beton«, »tepih beton«),
- gradnjo in redno vzdrževanje protipožarnih presek,
- vzdrževanje prehodnosti prevoznih poti,
- redno vzdrževanje požarno varnostnih pasov ob železniški progi v širini, kot jo določa pravilnik,
- redno odstranjevanje suhe vegetacije in drugih gorljivih materialov v progovnem pasu,
- redno urejanje in košnjo požarno ogroženih območij in brežin ob železniški progi,
- izvajanje kontroliranih požigov v sodelovanju z gasilskimi društvi,
- tesno sodelovanje s področnimi gasilskimi društvi in enotami,
- izvajanje kemičnega zatiranja rastja in zagotavljanje urejenosti protipožarnega pasu (v skladu s trenutno veljavno zakonodajo na področju uporabe FFS),
- v času velike in zelo velike požarne ogroženosti naravnega okolja se izdajo navodila o omejitvi hitrosti vlakov na ogroženih odsekih,
- pregled zavornih naprav pri vožnji vlakov na požarno ogroženih odsekih železniških prog,
- redno opazovanje in obveščanje vlakovnega in drugega železniškega osebja,
- naložbe v tehnične ukrepe za zmanjšanje tveganja požarov ob in na progi; integracija detektorjev vročih osi in pritrtjenih zavor (DVO).



Železniške novice iz Slovenije

Slovenske železnice sodelujejo v evropskem projektu PRECINCT

Kritična infrastruktura v Evropski uniji, kamor sodi tudi železniški promet, postaja vse bolj ogrožena zaradi različnih kibernetiko-fizičnih napadov in naravnih nevarnosti. To se je potrdilo tudi ob vojni v Ukrajini. Slovenske železnice ter hčerinski družbi SŽ – Infrastruktura in Prometni institut Ljubljana sodelujemo v mednarodnem evropskem projektu PRECINCT ("Preparedness and Resilience Enforcement for Critical Infrastructure Cascading Cyberphysical Threats and effects with focus on district or regional protection"), ki je stekel preteklo jesen in se ukvarja z varnostjo kritične infrastrukture. V mednarodnem konzorciju sodeluje 40 partnerjev iz 12 držav, koordinator projekta pa je irsko podjetje INLECOM. Slovenski partnerji projekta so Mestna občina Ljubljana z Mestnim redarstvom, Telekom Slovenije, Elektro Ljubljana, Slovenske železnice, Ljubljanski potniški promet (LPP), Prometni institut Ljubljana in Institut za korporativne varnostne študije.



Projekt je prejel sredstva iz programa Evropske unije za raziskave in inovacije Obzorje 2020 v skladu s sporazumom o dodelitvi sredstev št. 101021668.

Cilj projekta PRECINCT (www.precinct.info), ki se financira iz sredstev Evropske unije v okviru programa za raziskave in inovacije Obzorje 2020, je povezati zasebne in javne deležnike informacijske tehnologije na geografskem območju s skupnim pristopom upravljanja kibernetike in fizične varnosti, ki bo državljanom in infrastrukturi prinesel ustrezne mehanizme zadostne zaščite pred različnimi napadi. Projekt bo predstavil koncept pametnih odpornih okolij, ki bodo razvita v štirih živih laboratorijih. Kaskadni učinki bodo obravnavani skozi različne scenarije, ki bodo simulirali grožnje v multimodalnem prometu, energiji, oskrbi z vodo in informacijsko-komunikacijskih tehnologijah oziroma telekomunikacijah. Te kritične infrastrukture temeljijo na medsebojni odvisnosti in medsebojno povezanih okoljih, ki zajemajo kibernetiko-fizične in hibridne scenarije nevarnosti oziroma groženj. Projekt naslavlja celovito upravljanje kibernetiko-fizične varnosti, vključno z javno-zasebnimi partnerstvi, ter iskanje poti za doseganje skladnosti med organizacijo družbe in gospodarskim razvojem. Pomembno bo doseči optimalno ravnovesje med tveganjem, stroški in zahtevami glede varnosti ter odpornosti. To bo v nadaljevanju nudilo ustrezno podlago za obveščanje o taktičnih in strateških možnostih naložb na posameznem območju. V ta namen bo projekt gradil na nedavnih in naprednih pristopih kritične infrastrukture v štirih predlaganih realističnih (živih) laboratorijih. Projekt, ki je stekel sredi leta 2021 in se bo končal oktobra 2023, bo zagotovil modelno podprto in vključujočo platformo za kibernetiko-fizično varnost in upravljanje odpornosti za tako imenovane pametne in odporne regije.



SŽ – ŽGP nadgrajuje železniško postajo Domžale

Družba SŽ – ŽGP je podpisala pogodbo za izvedbo nadgradnje železniške postaje v Domžalah. Gradbena dela, ki so se začela meseca julija, bodo zajemala gradnjo dveh novih bočnih peronov z nadstrešnicami ter gradnjo novega podhoda z dvigali pod železniškimi tiri. Ta bo potnikom, pešcem in kolesarjem omogočil varen prehod med vzhodno in zahodno stranjo železniške postaje Domžale. V sklopu nadgradnje železniške postaje bo obnovljeno postajno poslopje, urejeni bodo parkirišče, kolesarnice in obračališče za avtobuse. Prav tako bodo nadgrajeni tiri, signalnovarnostne in telekomunikacijske ter elektroenergetske naprave. Nadgradnja bo omogočila optimizacijo delovnih procesov na območju železniške postaje in zmanjšanje stroškov vzdrževanja ob višji stopnji varnosti v železniškem prometu. Cilji projekta nadgradnje železniške postaje so med drugim povečanje zmogljivosti postaje, dvig osne obremenitve, zagotovitev interoperabilnosti ter povečanje stopnje varnosti prometa.



V družbi SŽ – Tovorni promet v prvih šestih mesecih prepeljali za sedem odstotkov več tovora kot v enakem obdobju lani

V Tovornem prometu Slovenskih železnic so zadovoljni s prvim polletjem tega leta. Po prvih podatkih so v omenjenem obdobju prepeljali za sedem odstotkov več kot v enakem obdobju lani, za dobrih osem odstotkov pa so presegli tudi poslovni načrt. Do konca leta 2022 v Tovornem prometu pričakujejo nadaljevanje pozitivnih gibanj, predvsem zaradi povečevanja potreb po surovinah ob sproščanju ukrepov za zaježitev epidemije covid-19. SŽ – Tovorni promet vseskozi optimizira proizvodne procese, vozi težje vlake in jih združuje. Skrbi pa negotovost zaradi vojnih razmer v Ukrajini. Rast cen energentov, inflacija,

dvig cen surovin in upad proizvodnih aktivnosti v nekaterih podjetjih bodo lahko v gospodarstvu povzročili povsem nove težave z oskrbo. To lahko povzroči tudi padec rasti in upad prevozov v nekaterih segmentih. V Tovornem prometu se spopadajo tudi s težavami zaradi dviga cen stroškov vzdrževanja lokomotiv in vagonov ter z ovirano dobavo materiala in rezervnih delov zaradi vojne v Ukrajini. Glede na delo v prvi polovici leta pričakujejo, da bodo dosegli cilje, ki so si jih zastavili za leto 2022. Vsekakor pa bodo naslednji meseci velik izziv za celotno slovensko logistiko.





Velikan iz Verda

V Sloveniji je ta trenutek več kot 80 delujočih kamnolomov. Na dan iz kamnoloma Verd lahko odpeljejo okoli 3.700 ton kamnitega materiala.

Posebnež iz kamnoloma – »težkokategornik«, dobrih 11 metrov dolg tovornjak Volvo A40G, gradbeni (delovni) stroj s šestimi kolesi. V svojem kesonu ima prostora za kar 39 ton različnega materiala (skal in kosov kamenja). Zagotovo eden največjih »delovnih« tovornjakov v Sloveniji, za katerega je treba ob nakupu odšteti pol milijona evrov.

Velikan ima pogon na vseh šest koles in možnost zapore na posameznih oseh, kar mu omogoča odlične vozne manevre na kamnolomskih poteh. V kabini seveda ne manjkata klimatska naprava in Bluetooth povezava. Voznik se mora v kabino tovornjaka, ki je skoraj dva metra in pol nad tlemi, povzpeti po lestvi.

V kamnolomu Verd, kjer so kamen kopali že ob koncu 19. stoletja, v času rajneke Avstro-Ogrske, kopljejo različne kamnolomne materiale, zlasti apnenec in dolomit, proizvajajo pa tudi kameno moko za različne uporabnike.

Gradbena podjetja in posamezniki material iz kamnoloma uporabljajo za nasipe, za izdelavo betona, prog in cest in še za marsikaj drugega. V Sloveniji je ta trenutek več kot 80 delujočih kamnolomov, največkrat so posejani po manjših slovenskih občinah. Kamnolom v vrhniškem Verdu, ki je v lasti SŽ oziroma hčerinske družbe SŽ – ŽGP, ima skoraj sto metrov višinske razlike. Na dan iz kamnoloma lahko odpeljejo okoli 3.700 ton kamnitega materiala.



Tehnične karakteristike velikana iz Verda:

dolžina:	11,2 m
širina:	3,4 m
višina:	3,5 m
masa praznega stroja:	30,7 tone
nosilnost:	39 ton
dolžina kesona:	5,8 m
motor:	šestvaljni dizelski
prostornina motorja:	12,8 l
moč:	350 kW pri 1.900 vrt./min
največji navor:	2.525 Nm pri 1.050 vrt./min
št. prestav:	9 naprej in 3 vzratne
največja hitrost:	57 km/h
rezervoar za gorivo:	480 l



Železničar, zaljubljenec v motorje in potovanja ...

To je Ludvik Pevec, varnostni menedžer v podjetju SŽ – Vleka in tehnika. Človek akcije in adrenalina. Sredi julija se je z motorističnima prijateljema odpravil v Azijo po Svilni poti. Evropa mu je že zdavnaj premajhna, zato išče nepozabne motoristične koticke tudi na drugih celinah planeta.



S

te pravi motoristični veteran, z motorjem ste praktično prepotovali že dobršen del sveta, kdaj se je rodila ta vaša zaljubljenost v motocikle?

Če sem iskren, mi je bil »motorizem« položen v zibelko. Oče je bil motorist, v šestdesetih letih, ko sem se rodil, je bil motor prevozno sredstvo kot zdaj avtomobil in ko sem bil majhen otrok, sem že plezal po motorjih. Še zdaj imam spominček, ko sem se enkrat opekkel ob vzpenjanju na motorje ... Ko sta starša delala hišo, je oče te motorje prodal, ostala pa je ljubezen do njih. Če povem po pravici, sem hodil k verouku in dobil zakrament birme le zato, ker sem dobil od pokojnega strica prvi motor – moped.

Ta je bil za tiste čase zakon?

Seveda, z njim sem se v srednji šoli vozil na morje v Poreč, v študijskih letih sem delal, da sem si lahko kupil enega češkega MZ-ja in se z njim vozil okoli ... Potem pa je prišla družina in vse skupaj je bilo malo odrinjeno na stran, denar je bil potreben za druge stvari.

Potem pa se je ta zaljubljenost v motorje vrnila?

Ja, ko so se otroci skobacali iz plenice in so jih babice in dedki malo »počuvali«, sem spet kupil motor in sva z ženo malo potovala po Evropi, praktično od zahoda do vzhoda in od juga do severa. V zadnjem obdobju pa z motorističnimi kolegi potujemo bolj po avanturističnih turah, bili smo v Maroku, bili smo že v Aziji.

Seveda pa ste Evropo prekrizarili po dolgem in počez!

Jasno. Meni so najbolj všeč spektakularni francoski prelazi,



Imam srečo, da je na Slovenskih železnicah posluh za take projekte, na drugi strani pa imam tudi sodelavce, ki mi pomagajo.

sploh so francoske Savojske Alpe oaza oziroma nebesa za motoriste.

Ste, kot že zapisano, član motoristične družine, tudi oče in sin sta navdušena motorista – vse gre skoraj iz roda v rod ...

Res je, tudi sin je že zelo zgodaj spoznal motorje in njegova želja je bila tako velika, da je začel z mopedi in manjšimi motorji, zdaj pa se mi večkrat pridruži na poteh ... Pred štirimi leti smo šli v Gruzijo in Armenijo, sin je v petek naredil izpit za A kategorijo, v ponedeljek pa je šel z nami na okoli 10 tisoč kilometrov dolgo pot. Seveda je prej že veliko vozil ... Ponosen sem bil in srečen.

Evropska celina je za vas očitno že malo premajhna?

Mi smo združili turizem s potovanji oziroma dopustom ter spoznavanjem drugih kultur, načinov življenja in samih

držav. Meni in kolegom ni cilj prevoziti čim več kilometrov, ampak da se ustaviš, spoznaš mesta oziroma kraje in njihov utrip in seveda same ljudi. Kjerkoli sem bil oziroma smo bili, revnejše so države oziroma ljudje, bolj so odprti, prijazni in radodarni. Najslabše izkušnje z motorističnih tur imam s Sicilije, kjer so mi poskušali ukrasti motor, podobno kot tudi že v Ljubljani ... Moje izkušnje so vedno bile, da v revnejših državah ni bojazni, da bi ti kdo kaj ukradel oziroma odtujil.

Od kod ideja za tokratno potovanje? 30 do 35 dni bo predvidoma trajalo, okoli 17 tisoč kilometrov je pred vami ... Velik zalogaj.

Nekako smo vsi motoristični kolegi že malo čez petdeset let in pred približno štirimi leti se je rodila ideja, zakaj ne bi šli v srednjo Azijo po Svilni poti. In smo se začeli pripravljati, potem pa je nastopila koronakriza in

prvo let nič, drugo leto nič, zdaj pa smo se odločili, da je napočil čas. Čeprav imamo letos kar nekaj težav s pridobivanjem številnih vizumov in drugih dovoljenj, ki so za tako pot nujno potrebna. Pa vsa logistika z nujno potrebno opremo in orodjem za servisiranje motornih konjičkov je precej zahtevna. Najprej pa je za tako zahtevno pot potrebna družba, kjer si vsi zaupamo in se lahko drug na drugega zanesemo. Ob vsemu povedanemu je treba imeti seveda tudi razumevanje v službi za tovrstne projekte – 30 oziroma 35 dni je kar nekaj časa, ko te ni v službi. Tvoje delo mora opraviti nekdo drug. Imam srečo, da je na Slovenskih železnicah posluh za take projekte, na drugi strani pa imam tudi sodelavce, ki mi pomagajo in v času tvoje odsotnosti prevzamejo tvoje delo. Zdi se mi, da je to plus za nas železničarje, ki imamo nekakšen železničarski duh, da držimo skupaj, ko je treba in si pomagamo. Ponosen sem na to. V današnjih časih je prej kot ne nenavadno.

Precej dela s pripravo poti je za vami, kaj pa finančna konstrukcija same poti, zagotovo je treba zbrati kar nekaj sredstev, da se lahko izpelje tak motoristični podvig?

Mi imamo zdaj predviden proračun od dva in pol do tri tisoč evrov na glavo, seveda je poleg tega zraven še nekaj rezerve v primeru nepredvidenih dogodkov, temu je treba prišteti še vsa maksimalna Corisova zavarovanja.

Kakšna so vaša pričakovanja na tej do zdaj najdaljši motoristični turi?

Celotna pot bo najbrž velika avantura, ki se je začela že s pridobivanjem vizumov, različnih dovoljenj in drugih papirjev. Trenutno imam že



15. načrt potovanja, saj so se v času pridobivanja dovoljenj posamezne države odpirale in spet zapirale ... Lahko tudi ta načrt ni tisti, po katerem nas bo vseskozi vodila pot, na to moraš biti pač v teh neznanih razmerah pripravljen.

Človek ob takih ekstremnih podvigih vedno pomisli na prežee nevarnosti in težave – vas kaj skrbi?

Malo nas seveda skrbi. Oče me je denimo vprašal, kakšni časi so zdaj, da otok Rab in Lopar nista dovolj dobra za dopustovanje. Odgovoril sem mu, da so pač drugačni časi. Želimo spoznati še kaj zanimivega, neznanege – denimo znamenito dolino Wakhan, ki teče ob reki ob afganistanski meji in je neizmerno lepa in je fantastična za vožnjo z motorjem. Ko se ta dolina ob kitajski meji konča, je most, ki je odprt vsako nedeljo, da lahko potnik pride v Afganistan, v prvo vas, ki je zastražena z vojaki, ampak ima menda enkratno in zelo lepo tržnico, ki jo nameravamo obiskati. Ne smemo pa pozabiti tudi na legendarno Pamirsko



avtocesto, visokogorsko cesto, ki prečka Pamirsko gorovje skozi Afganistan, Uzbekistan, Tadžikistan in Kirgizistan v dolžini več kot 1200 kilometrov. Na tej cesti je tudi drugi najvišje ležeči prelaz na svetu, 4655 metrov visok Ak-Baital. Doživetje, ki ga človek ne more pozabiti. To je, ne boste verjeli, motoristična meka, kjer srečate motoristične zaljubljenca z vseh koncev sveta.

Srečno, Ludvik, se vidimo in slišimo ob vrnitvi – naj se kolesa vrtijo.

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **torka, 20. septembra 2022**, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje nagrajencev bo v **torek, 27. septembra 2022**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s steklenimi kavnimi lončki za na pot.

		MADŽARI	VELIKA BRENTA	DELAVEC V LESNI PANOGI	AMERIŠKA FILMSKA IGRALKA SHERIDAN	AVTOR: MATJAŽ HLADNIK	FRANC. MODNA KREATORKA CHANEL	BISTVO, IZVLEČEK	VLADIMIR LAMUT	TOP	PETO NAJVEČJE MESTO V TURČIJI
	KROGLA					MANJŠA, TANJŠA CEV					
	STRUPENA RASTLINA					MOČNATA JED					
	TATVINA								NATAŠA ABRAM		
GRADBENA PRIPRAVA IZ DESK, V KATERO SE VLIVA BETON, SOLENGA	ŽELEZNIŠKA POSTAJA	USTNICA	ŽARO TUŠAR	NAŠA IGRALKA (ITA) VARUŠKA, PESTUNJA	VOJAŠKO KORITASTO PLOVILLO						
OKUŽITEV, INFEKCIJA					PRESTOL				VREDNOST BLAGA ALI STORITVE		
NAŠA NAJVIŠJE LEŽEČA ŽELEZNIŠKA POSTAJA						KISLA REPA ALI ZELJE REKA V ANGLIJI			MADŽARSKA JED		
NIZEK ŽENSKI GLAS			KOBRA MOŠKI ŠPORTNI PLAŠČ, TRENČKOT						ORGAN VIDA		
NAŠ SMUČARSKI SKAKALEC (PETER)				NAŠA REKA KRAJ S TOVARNO ALPINA				POLDRAG KAMEN ZAPRT PROSTOR V VAGONU	PLANINSKA UJEDA		
POMOČ: AVON BONA PONTON TRENC	DARILO, POKLON ŽOGA IZVEN IGRIŠČA			25. IN 10. ČRKA IZZIDEK IZ HIŠNEGA ZIDU	FILMSKA NAGRADA IME VEČ RUSJANO-VIH LETAL				RAFAEL NADAL SPODNI DEL POSODE		
ALEŠ VALIČ			OGLJIKO-VODIK, ETEN ZVONE AGREZ					SPLOŠNI PRAVNI AKT SREČKO KOSOVEL			
SEZNAM ODHODOV IN PRIHODOV VLAKOV							SPALNI VAGON				
TIR, TIRNICA							GOTOVINA		PESEM HVALNICA		

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____.

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

Z oddajo rešene križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Za namen izvedbe nagradne igre bo družba SŽ, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana (Služba za odnose z javnostmi – SOJ) vaše posredovane osebne podatke obdelovala v skladu s Splošno uredbo o varstvu osebnih podatkov (GDPR) in nacionalno zakonodajo s področja varstva osebnih podatkov. Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, za katerega so bili zbrani – sodelovanje v nagradni križanki. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur. Svoje pravice do preklica privolitve, dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave in prenosljivosti osebnih podatkov lahko uveljavljate z vložitvijo zahteve, poslano na naslov: Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana ali elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si. Družba o vaši zahtevi odloči v roku enega meseca od prejema popolne zahteve, ta rok pa se po potrebi lahko podaljša za največ dva dodatna meseca. Če družba ne odloči o zahtevku ali če menite, da se vaši osebni podatki shranjujejo ali kako drugače obdelujejo v nasprotju z veljavnimi predpisi, imate pravico vložiti pritožbo pri Informacijskem pooblaščenцу RS.

Šarganska osmica,

Sarajevo, Perućko jezero in še in še ...

Planinci železničarji smo se spet potepali. Planinsko društvo Železničar oziroma njegovi člani iz Maribora in Ljubljane smo med 9. in 15. majem obiskali številne zanimive in nepozabne kraje v Bosni in Hercegovini ter zahodni Srbiji. Začeli smo v večernih urah 9. maja, ko smo se z avtobusom preko Hrvaške zapeljali proti Sarajevu, kamor smo prispeli po dolgotrajni, a prijetni nočni vožnji. Z lokalnim vodnikom smo pot nadaljevali do prizorišča zimskih olimpijskih iger v Sarajevu. Mesta, kjer se je začela era medalj na olimpijskih igrah. Saj se še spomnite, da je legendarni Jure Franko 14. februarja 1984 prav v Sarajevu osvojil tako želeno kolajno srebrnega leska v moškem veleslalomu, vsa rajnka skupna država je takrat znorela za slovenskim smučarskim junakom. In takrat se je rodil slogan »Volimo Jureka više od bureka« (Jureka imamo raje kot burek), ki ga mnogi v tistih krajih poznajo še danes. Po ogledu Trebevića, enega od prizorišč

ZOL 84, in panoramskem izletu smo se v Sarajevu seveda ustavili tudi v eni od tradicionalnih »čevapčičarnic.« Greh bi bil, če se ne bi! Z avtobusom smo se odpeljali še do izvira reke Bosne (Vrelo Bosne). Naslednje jutro smo se napotili proti Višegradu, kjer kraljuje 500 let star kamniti most z enajstimi loki, ki ga v svojem romanu Most na Drini, za katerega je leta 1961 prejel tudi Nobelovo nagrado za književnost, opisuje legendarni jugoslovanski pisatelj Ivo Andrić. Polni novih vtisov in spominov smo se z avtobusom nato zapeljali proti srbski Mokri Gori, kjer nas je že čakala Nostalgija, muzejski vlak, ki vozi po prekrasni ozkotirni železniški progi, »Šarganski osmici.«

Šarganska osmica je ena najlepših železniških prog, ki je bila do leta 1974 speljana ob slikoviti planoti Zlatibor skozi naselje Mokra Gora. To je znano po številnih mineralnih izvirih ter po enem največjih nahajališč niklja v Evropi. Večina izvirov je zdravilnih, med njimi pa je najbolj znan izvir »Bela voda«. Vlak skozi Mokro Goro in mimo čudovito



obnovljene stare železniške postaje vozi le še kot muzejsko-turistična znamenitost, parna lokomotiva pa se prebija preko prelaza Šargan skozi čudovite soteske, skalne previse in predore. Železniška proga ima neobičajno pot v obliki števila osem, zato jo tudi imenujejo »Šarganska osmica«. Dejansko gre za obnovljen odsek nekoč delujoče ozkotirne železnice Užice–Višegrad–Sarajevo. Vlak na tej relaciji vozi do 25 km/h do Šargana, premaga 300 metrov višinske razlike, dolžina proge je 15,5 km, na odseku pa je 22 predorov.



Po vožnji z muzejsko Nostalgijo smo se zapeljali v Drvengrad, kjer je legendarni jugoslovanski režiser Emir Kusturica posnel film Življenje je čudež. Gre za tematsko vas s številnimi povsem avtohtonimi lesenimi zgradbami (cerkvijo, knjižnico, restavracijo ...). Po ogledu smo se zapeljali v Nacionalni park Tara, naslednje jutro pa smo se odpravili proti umetnemu jezeru Zaovine. Nastalo je na reki Beli Rzav kot rezervoar za hidroelektrarno Bajina Bašta.



“Vlak do Šargana vozi do 25 km/h, premaga 300 metrov višinske razlike, dolžina proge je 15,5 km, na odseku pa je tudi 22 predorov.

V kraju Mitrovac smo si ogledali nepozabno razgledišče nad reko Drino in Perućko jezero, kjer je seveda skoraj obvezna vožnja z ladjico. Na ladji ni manjkala domača glasba in v ritmu glasbe smo se tudi zavrteli. Po prijetnem potepu po Perućkem jezeru smo obiskali še najkrajšo reko Godino ter nato nadaljevali pot proti Zlatiborju, kjer smo prespali, še prej pa povečerjali ter se naslednji dan po zajtrku odpravili na Tornik. Ker žičnica ni delovala, je polovica pohodnikov odšla na vrh Tornika, kjer je uživala v prelepem razgledu, druga skupina pa je medtem izkoristila čas za pohod po nižjem predelu Tornika. Po obisku smo se zapeljali v kavbojsko vas »El Paso«, kjer so nas pričakale hiše, vagoni in saloni Divjega zahoda. Naslednji dan smo si ogledali jamo, imenovano Stopića pečina, etno vas Sirogoino ter slap Gostilje. Odložili smo se, da popoldne do večerje obiščemo še tamkajšnjo tržnico. Naslednji dan nas je čakala vrnitev v Slovenijo. Med potjo smo se ustavili na Kadinjači, na reki Drini pa smo v bližini kraja Bajina Bašta občudovali majhno leseno hišico, ki so jo zgradili študentje. Na kratko smo se pomudili tudi v Etno selu, kjer so nas pogostili. Nato smo nadaljevali pot proti Sloveniji, kamor smo srečni, zadovoljni in polni vtisov in novih doživetij prispeli okoli polnoči.

Novice iz železniškega sveta

Avstrijska ÖBB – Infrastruktura načrtuje dvotirno širitev samostanskega loka na Arlberški železnici

Gorska železnica povezuje zvezno deželo Predarlško s preostalo državo oziroma z mestoma Innsbruck in Bludenz. Gre za dvotirno razširitev 1,4-kilometrskega odseka, ki se začne ob vzhodnem vходу na postajo Bludenz v smeri Arlberga, gorskega masiva med Predarlško in Tirolsko. Omenjena železniška prometnica je ena glavnih prog v pet tisoč kilometrov dolgem avstrijskem omrežju avstrijskih zveznih železnic – ÖBB. Projekt je le eden od tistih, s katerimi želijo avstrijske železnice zagotoviti večjo stabilnost in točnost voznega reda v prometu na dolge razdalje na Arlberški železnici. V sklopu projekta bodo postavljene tudi nove protihrupne stene, ki bodo zmanjšale zvočno onesnaženost v naseljih v bližini omenjene železnice. (www.globalrailwayreview.com)

Pakistanski strojevodja suspendiran, ker je ustavil vlak, da bi kupil jogurt

Pakistanski minister za železnice Azam Khan Swati je ob incidentu opozoril, da nihče ne bi smel uporabljati nacionalnega premoženja za osebno uporabo. »Ko ustavite vlak sredi proge, postane to varnostno vprašanje. Varnost je naša prioriteta! Ne moremo tolerirati ničesar, kar ogroža varnost,« je še dejal pristojni minister za železnico. Strojvodjo vlaka so suspendirali, ker je ustavil vlak, da bi kupil jogurt, kar je nekaj potnikov močno razjezilo. Incident je izbruhnil po tem, ko je bil na družbenih omrežjih objavljen videoposnetek, kako pomočnik strojvodje kupuje jogurt na bližnji stojnici in se ne meni za zamudo vlaka. Po medijskih poročilih je vlak peljal potnike iz Lahoreja na severu do Karačija na jugu države. (www.independent.co.uk)

Odpri železniško progo Elizabeth (Crossrail) v Londonu

Z odprtjem nove proge se je za 10 odstotkov povečala železniška zmogljivost osrednjega Londona, proga pa je tudi občutno izboljšala prometne povezave v prestolnici Združenega kraljestva. Nova železniška proga je skrajšala potovalni čas in znižala cene vozovnic več tisoč vsakodnevnim potnikom po Londonu. Vožnja med območjema Abbey Wood in Paddington zdaj traja le 29 minut in stane 4,30 funta oziroma pet evrov. Pred tem je potovanje trajalo 58 minut ter stalo 6,30 funta oziroma 7,35 evra. Projekt je stal skoraj 19 milijard funtov (22,15 milijarde evrov), z devetimi milijardami funtov oziroma 10,5 milijarde evrov ga je podprla tudi britanska vlada. Kot pričakujejo, bo nova železniška povezava britanskemu gospodarstvu prinesla približno 42 milijard funtov (49 milijard evrov), v zadnjih 14 letih pa je ustvarila več kot 55 tisoč delovnih mest. (www.railway-news.com)



Japonski Hitachi Rail z novim sistem nadzora vlakov

Hitachi Rail je na sejmu dobaviteljev železniških sistemov v ameriškem Kansas Cityju predstavil nov sistem nadzora tovornih vlakov s pomočjo sofisticirane GPS tehnologije, znane pod imenom »Positive train control« (PTC) in digitalno telematiko železniških vagonov. »Zelo smo veseli, da smo s partnerjem, podjetjem Intermodal Telematics, predstavili novo rešitev za spremljanje železniških vagonov v ZDA,« je na sejmu, ki se

ga tradicionalno udeležujejo zlasti železniški operaterji ter lastniki vlakov in vagonov, povedal Miles Metschke, vodja tovornih železnic pri podjetju Hitachi Rail, zadolžen za področje Severne Amerike. Nov sistem PTC na vlaku je interoperabilna rešitev nadzora vlakov za tovarne železniške operaterje in prevoznike na mestnih železnica. (www.railwayage.com)



Švicarsko upravno sodišče je zavrnilo pritožbo Alstoma

Upravno sodišče je zavrnilo pritožbo Alstoma zaradi dodelitve pogodbe švicarskih državnih železnic (SBB) izbranemu ponudniku Stadler. Oktobra lani je bil švicarski Stadler izbran za dobavo 286 enonadstropnih večnamenskih enot potniških vlakov FLIRT v vrednosti približno 1,85 milijarde evrov z možnostjo nakupa še dodatnih 224 vlakov. To je bil največji razpis za vlake v zgodovini švicarskih železnic. Neuspeli ponudnik Alstom se je potem pritožil zoper oddajo javnega naročila nabave vlakov švicarskemu proizvajalcu. Sodišče je potrdilo oddajo naročila Stadlerju in odločilo, da je SBB med razpisnim postopkom spoštoval zahteve zakonodaje o javnih naročilih in enake obravnave ponudnikov. Z novimi vlaki bodo švicarske železnice začele izvajati načrtovane izboljšave regionalnih storitev ter projekte širitve storitev, ki jih načrtujejo posamezni kantoni. (www.railway-news.com)

Siemens zaradi ruske agresije nad Ukrajino zapustil ruski trg

Nemški Siemens AG je maja sporočil, da bo zaradi invazije na Ukrajino zapustil ruski trg. Podjetje, ki je eden vodilnih svetovnih proizvajalcev produktov in rešitev za industrijo, energetiko in zdravstvo, je še sporočilo, da bo sprožilo vse postopke za prenehanje svojih industrijskih dejavnosti in vseh industrijskih poslovnih aktivnosti v skladu z nemško zakonodajo in zahtevami mednarodne skupnosti po sankcijah zoper Rusijo. (www.railwaygazette.com)

Kanadski minister za promet napovedal posodobitev varnostnih pravil na železnici

Kanadski minister za promet Omar Alghabra je napovedal odobritev »poprakov« železniških operativnih pravil ter pravil o inšpekciji in varnosti lokomotiv. Z omenjenim korakom bi v Kanadi zmanjšali tveganja nenadzorovanega premikanja vlakov. Kanadski vladni urad za promet Transport Canada je ob tem nenehno sodeloval z železniško industrijo pri posodobitvi pravil, predpisov in standardov za izboljšanje varnosti kanadskega železniškega sistema in zaščito vseh Kanadčanov, ki živijo in delajo ob železniških progah. Da bi zagotovili, da so vlaki ustrezno zavarovani, bodo spremembe kanadskih železniških pravil in pravil o inšpekciji in varnosti lokomotiv določile tudi nova pravila, ki temeljijo na ukrepih za zavarovanje vlakov in zmanjšanju tveganja njihovega nenadzorovanega premikanja. (www.globalrailwayreview.com)



Mož s črno (čarno) kitaro in klobukom

Glasbenik, roker, kantavtor, član glasbenega tria legend Lovšin, Kreslin, Predin, ki je zaslužen za skoraj ponarodelo navijaško himno Slovenija gre naprej. »Pesem pomaga, če si jo poješ,« pravi Prekmurec, ki je študiral v Ljubljani, se na študij vozil tudi z vlakom, ampak prepričan, da smo Slovenci oboževalci avtomobilov. Naravovarstvenik, ki ga prekmurske korenine vedno vračajo domov ...



“ Pri nas je velik problem, da imamo veliko zelenih strank in manj okoljevarstvenikov. Žal je takšna realnost!

P

rekmurec, ki je študiral v Ljubljani, se v Ljubljano včasih vozil tudi z vlakom?

Včasih. Seveda so bila to dolgotrajna potovanja. Z vlakom okoli štiri ure, a je bilo zanimivo, z avtomobilom je potovanje trajalo vsaj štiri ure in pol ... Bolj kot poti v Ljubljano se spomnim, kako smo kot otroci ponoči hodili na motorni vlak z vsemi »kufri«, ko so nas starši pošiljali v kolonijo na morje. Takratno doživljanje vlaka je nekaj posebnega, ko smo padli na kolena in ušesa prislonili na tračnice in poslušali, ali se vlak že bliža postaji in smo kar tekmovali, kdo ga bo prvi zagledal

in zaslišal ...

To je bilo za otroka nepozabno doživetje?

Zagotovo, potem pa celonočna pot z vlakom do Pulja. Eni smo ležali kar na prostoru, ki je bil na vlaku predviden za potovalke in kovčke, nekaj neverjetnega in nepozabnega, če se spomnim tistih let ...

Se zdaj še kdaj zapeljete z vlakom?

Redko, pred leti sem se z vlakom peljal iz Londona na Škotsko. Spomnim se tudi, da sva se v Sloveniji pred že kar precej leti peljala skupaj s hčerko

in sva ob vsaki reki, ki smo jo prečkali ali je bila v bližini proge, dobila bombon od prijaznega osebja ...

Že dolgo je znano, da ste ljubitelj neokrnjene narave, bili ste okoljevarstvenik, ko je bilo to še nenavadno in še ni bilo tako priljubljeno ... Zdaj je že vsakdo naravovarstvenik, okoljevarstvenik, privrženec »zelenih« ideje, vsak dan pa smo priča vse bolj rušilnim posledicam podnebnih sprememb.

V osemdesetih letih smo začeli z »zelenim« razmišljanjem skupaj s prijateljem in mentor-

jem Štefanom Smejcem, ki je bil eden od začetnikov naravovarstva in zelenega gibanja pri nas. Ukvarjali smo se s številnimi okoljskimi vprašanji in z reko Muro ter nasprotovali posegom vanjo ... Kaj reči o zdajšnjem »zelenem« trenutku? Pri nas je velik problem, da imamo veliko zelenih strank in manj okoljevarstvenikov. Žal je realnost taka. Na začetku je bila Zelena stranka, stranka kredibilnih in resnih naravovarstvenikov oziroma okoljevarstvenikov, zdaj žal imamo, kar imamo ...

Ste zelo povezani s svojimi koreninami, vedno se vračate

v Prekmurje..

Tam sem obnovil eno logarnico ob Muri, da imam sidro tam, da me vleče v Prekmurje, da lahko kje bivam, ko pridem tja z družino. Tam je neka povsem druga dimenzija ...

Če se od narave in okolja zdaj umakneva h glasbi, ki vam je bila položena v zibelko, doma se je igralo in pelo, čeprav starša nista bila profesionalna glasbenika. Se spomnite svojih prvih glasbenih začetkov? Kdaj ste spoznali, da bo glasba vaše delo in hobi – biti glasbenik je v bistvu način življenja?

Res je, mama je pela in nastopala s folklorno skupino, oče je po vojni že brenkal po kitari v bendu ... Jaz sem ga desetletja pozneje bolj za šalo kot zares potegnil v Beltinško bando, ampak je potem postal pravi frontman. In iskreno povedano mi je žal, da se oče že prej ni malo bolj resno ukvarjal z glasbo. Začenjal sem preko njiju, doma je bilo obilo plošč, singlov in LP-jev Lada Leskovarja, Majde Sepe, Marjane Deržaj, Arsena Dedića, Đorđa Marjanovića in številnih drugih, ob katerih sem rasel. Jaz sem se potem »lotil« očetove kitare in fantje v Beltincih so me vzeli medse v ansambel in postal sem bobnar. To je bil moj prvi korak v glasbeni svet. Bobne sem si izposodil od vaškega bobnarja, ki je hodil po vasi in objavljaj, da bodo denimo cepili bike ali kaj drugega ... To je bil začetek, tisti najslajši.

Gimnazija, fakulteta, takrat je vse skupaj postalo bolj resno?

Gotovo. Prvi bend, drugi bend in nato sem bil zlasti v Ljubljani med študijem na Filozofski fakulteti član različnih bendov ...

Je rokerski bend Martin Krpan, deloval je med letoma 1981 in 1991, prelomnica na vaši glasbeni poti?

Jasno, s Krpanom smo prišli na večje odre, prej smo kar nekaj časa delali glasbo v kletih, želeli smo namreč delati svojo glasbo, skoraj deset let je trajalo naše »martinovanje.« Čas Martina Krpana je bilo zelo romantično obdobje ...

Potem je počasi prišel čas Beltinške bande?

Ja, naprej so nekateri malo postrani gledali in se spraševali, kaj je to ena čudna glasba, čez nekaj časa pa smo napolnili Cankarjev dom v Ljubljani. Takrat sta zraven začela sodelovati tudi oče in mama ...

“Začenjal sem prek staršev, doma je bilo obilo plošč, singlov in LP-jev Lada Leskovarja, Majde Sepe, Marjane Deržaj, Arsena Dedića, Đorđa Marjanovića in številnih drugih, ob katerih sem rasel.



Beltinška banda in Vlado Kreslin postajata vse bolj priljubljena tudi zunaj slovenskih meja. Sodelujete s številnimi glasbeniki, snemate številne duete, recimo s hrvaškim glasbenikom Šajeto, Irko Mary Coughlan, z italijansko glasbenico Antonello Ruggiero (pevko pop skupine Matia Bazar) in številnimi drugimi ...

Veliko sem sodeloval in še sodelujem z glasbeniki iz sosesčine in z Balkana (pred kratkim je Vlado Kreslin posnel skladbo z zagrebško skupino Zapadni kolodvor, op. p.). Najlepše je, ko gre za prijateljsko sodelovanje, ko se ujameš z nekom v glasbi in kot človek. Glasba odpira vsa srca in vrata.

Kako gledate na aktualno glasbeno sceno v Sloveniji? Smo lahko ponosni na mlade, ki so tu ali šele prihajajo?

Po mojem mnenju je Slovenija polna glasbenih talentov, samo še niso toliko prisotni na površini, v javnosti, niso še dosegli dokončnega preboja. Žal se tištim, ki imajo glasbeno kaj povedati, vse težje prisluhne.

Ste ena od treh slovenskih glasbenih legend, Kreslin, Lovšin, Predin, ki so skupaj ustvarile nepozabno in enkratno navijaško himno Slovenija gre naprej, ki je nastala leta 2000 ... To sprašujem zato, ker je Slovenija spet v evforiji zaradi naših zlatih košarkarjev Dončiča, Dragiča in drugih ... Slovenija gre naprej je povezala vse Slovence. Seveda se spomnim, po fantastični zmagi v Ukrajini smo naše nogometaše vsi trije pričakali na ljubljanskem Mestnem trgu pred Mestno hišo s kitarami. Tam je bila nepregledna množica ljudi, mi pa na enem odru pojemo svoje skladbe in seveda je bilo vse skupaj nogometno obarvano, enkratno in nepopovljivo ... Čez dva oziroma tri dni smo se mi trije spet dobili

in sklenili, da bi potrebovali nogometno himno. Pero Lovšin je napisal besedilo in čez nekaj dni smo imeli himno – Slovenija gre naprej. Meni je to zmagovito tudi za to, ker še zdaj po Sloveniji srečujem ljudi, ki so pred ljubljansko Mestno hišo čakali na takratne nogometne junake. In vsak pove svojo zgodbo s tega druženja, ki je nepozabna. To je bila nogometna evforija, ki je do takrat še ni bilo in bilo bi gotovo dobro, da bi se še kdaj ponovila.

Se vam zdi, da je ta navijaška himna morda prerasla v slovensko športno himno?



Ne vem, zagotovo pa je ta skladba dobronamerna in drugačna od nekaterih drugih navijaških himn po svetu.

Če končava ta pogovor pri vlaku, pa nisva na vlaku, ampak pri vas doma, potem nikakor ne moreva prezreti vaše skladbe Glej, vlak se vije ... Se je še spominjate?

Ja, napisal sem besedilo za ta komad in smo ga posneli. Ustvarjali smo namreč glasbo za dokumentarni film, ki ga je

posnel RAI iz Trsta, film pa je prikazoval vso tragedijo naših ljudi Slovencev, ko jih je Mussolini izseljeval iz Benečije in jih je tedanja fašistična oblast vozila v Belgijo, kjer so delali v rudnikih. Črno bel dokumentarec, ki je razgrnil vse trpljenje in žalost naših zamejcev, ko zapuščajo svoje domove in jih na to pot pospremiti družine. Zelo redki so se vrnili... Zelo pretresljiv film, nabit s čustvi... Spomin na te ljudi v prispodobi vlaka, ki kaže na vso tragičnost, ki so jo doživljali Beneški Slovenci...

“ Začenjal sem prek staršev, doma je bilo obilo plošč, singlov in lp-jev, Lada Leskovarja, Majde Sepe, Marjane Deržaj, Arsena Dedića, Djordja Marjanovića in številnih drugih, ob katerih sem rasel.

Moje nepozabne počitnice



Na dan odhoda sem začel postajati vedno bolj živčen. V Laško sem šel z mamo in očetom. Ko smo prišli, me je postalo tudi nekoliko strah, saj ko sem pogledal naokrog, nisem nikogar poznal. Najprej smo šli na recepcijo, kjer sem dobil številko sobe, kartico za odklepanje in komplet za treniranje.

Potem se je vse začelo. Najprej sem s starši odnesel kovček v sobo, peljali smo se z dvigalom. Nazaj smo hoteli iti po stopnicah, kjer pa se je že zapletlo, saj smo se malo izgubili, na srečo pa nam je čistilka pokazala pot. Dogodivščine so si sledile ena za drugo. Imeli smo še sestanek, na katerem so bili tudi starši, a so ga na koncu zapustili in otroci smo ostali sami. Razdelili so nas po skupinah, ki so bile šečasne. Vsaka skupina je imela enega vzgojitelja in dva trenerja.

V sedmih dneh, ki so minili zelo hitro, sem stkal veliko novih prijateljstev. Najboljše delavnice so mi bile gledanje filma o slovenski reprezentanci, igranje košarke 3x3 in lepljenje nalepk v album. Užival sem v vsakem trenutku, ki sem ga preživel v kampu. V spominu mi je ostalo veliko nepozabnih trenutkov. Kampa pa ne bom nikoli pozabil. Na koncu bi se rad zahvalil Slovenskim železnicam, ki so mi omogočile te nepozabne počitnice.

Živijo, sem Matej in imam 12 let. Živim v Novem mestu. Imam pet sester. Treniram košarko v Košarkarskem klubu Krka, in sicer za selekciji U11 in U13b. V Krki zdaj treniram že četrto leto. Z veseljem spremljam člane Krke, s še večjim veseljem pa slovenskega košarkarja Gorana Dragiča.

Letos je bil vrhunec mojih počitnic košarkarski kamp Gorana Dragiča v Laškem. Na kamp sem prišel preko nagradne igre Slovenskih železnic. Na dan, ko naj bi razglasili tri najboljše spise, sem si mislil, da sem se zamenjal, da sem se trudil pisati spis, a se je izkazalo, da sem sprejet.

Ko so poklicali, sem bil presenečen in hkrati vesel. Začel sem odšteti dneve do začetka. Čas do začetka kampa je hitro mineval, saj sem imel urnik kar zapolnjen.



Jožetu v spomin



Jože (Jožef) se je rodil v Ajdovščini leta 1934, kot diplomirani inženir gradbeništva je na poklicni poti postal uspešen direktor ajdovskega gradbenega podjetja SGP Primorje. Od tam ga je karierna pot vodila na železnico, kjer je konec leta 1975 zamenjal dolgoletnega direktorja oziroma predsednika poslovnega odbora Železniškega gospodarstva Ljubljana, Cirila Mravljo. Leta 1982 je kljub ponovnemu imenovanju za prvega železničarja odšel z železnic in dve leti vodil Samoupravno skupnost za ekonomske odnose s tujino. Po tragični železniški nesreči v Divači leta 1984 se je vrnil na železnice in jih vodil vse do leta 1989.

Na železnici je nadaljeval delo predhodnikov in ga nadgradil v skladu z lastnimi metodami in izzivi tedanjega časa. Veliko je naredil za organiziranje in uveljavitev Samoupravne interesne skupnosti (SIS) za železniški in luški promet, prek katere je gospodarstvo zagotavljalo sredstva za poslovanje in razvoj železnic in Luke Koper. V 70. in 80. letih 20. stoletja so bile železnice vsestransko modernizirane – infrastruktura, vzdrževanje, vozila in oprema, informatika, trženje, integralni transport, logistika, sodelovanje z lukami, špediterji in gospodarstvom ... Podobno je bila modernizirana tudi Luka Koper – kontejnerski terminal, silos za žita, terminal za rude in premog ...

Jože Slokar je aktivno spodbujal tržno usmeritev železnice in razvoj sodobnih železniških produktov v ponudbah potniškega in tovornega prometa. Zeleni vlaki, poslovni vlaki, avtovlaki, EuroCity vlaki, nočni vlaki s spalniki ter številni drugi produkti, kot so vlakovno in postajno gostinstvo, turistična dejavnost, muzejski vlak, urejenost in videz postaj ter nočni skok, so rezultat njegovih prizadevanj in razmišljanj. V delovne procese je vključil in povezal veliko strokovnega kadra različnih strok ter spodbujal izobraževanje, raziskovanje in inovativno dejavnost na železnici.

Leta 2016 je izšla njegova knjiga Listi iz dnevnika, Slovenci v Beogradu ob osamosvajanju Slovenije, neke vrste avtobiografija, v kateri se je razpisal tudi o delu na železnici. Pomembno je prispeval k poslovanju in razvoju železniškega in luškega prometa v Sloveniji in Istri, zlasti v duhu modernizacije, trženja in sodelovanja z gospodarstvom in partnerji doma in v tujini.

Jožeta Slokarja se bomo spominjali kot dobrega, naprednega in prijaznega človeka.

Vtorek, 12. julija, smo se na ljubljanskih Žalah poslovili od Jožeta Slokarja. V navzočnosti družine, sorodnikov, politikov ter številnih nekdanjih železničarjev in sodelavcev se ga je v poslovnem nagovoru spomnil Mitja Gaspari. Najbližji sodelavci iz tedanjega posloводства in strokovnih služb Železniškega gospodarstva Ljubljana, ki je vključevalo železnice v Sloveniji in Istri, so na venec zapisali: »Spoštovanemu Jožetu Slokarju v slovo – nekdanji sodelavci s Slovenskih železnic.«



[Nagradna igra]

Sodelujte v nagradni igri Slovenskih železnic in se potegujte za lepe nagrade. NBA košarkar in zlati kapetan slovenske košarkarske reprezentance Goran Dragić je ob pomoči SŽ 20. junija v Novem mestu otvoril prenovljeno košarkarsko igrišče.

Nagradno vprašanje je:



Koliko košarkarskih igrišč je popularni Gogi do zdaj že prenovil in otvoril?

a) 2

b) 3

c) 4

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **srede, 21. septembra 2022**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **sredo, 28. septembra 2022**.

Pet izžebanih nagrajencev, ki bodo pravilno odgovorili na nagradno vprašanje, bomo nagradili s plažno brisačo.

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____

Podpis udeleženca: _____

OBDELAVA OSEBNIH PODATKOV, KI JIH OBDELUJEMO, KO SODELUJETE V NAGRADNI IGRI

Upravitelj vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana.

Poblaščen osebni podatkovni pri SŽ je: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu v primeru, da ste izžebani in upravičeni do nagrade, kontaktiramo.

Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri.

Osebni podatki, ki jih obdelujemo so: ime in priimek, naslov, kjer posameznik živi in naslov elektronske pošte. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur.

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, zaradi katerega so bili zbrani – nagradna igra.

Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitev obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

