

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Stanko Lazar

Spominske vožnje, kot je bila vožnja z Zelencem, nam polepšajo dan

DMG 711 Zeleni vlak

SŽ – Infrastruktura po ujmi pomagala občinam

SREDIŠČE VITALIS ZA VSE



Skupinske vadbe

- Senior vadba
- Joga
- Zdrava hrbtenica
- Pilates
- Vital Zone
- Bootcamp
- Vita Fit



Promocija zdravja na delovnem mestu

- Teambuliding
- Vadbe za podjetja



Osebno Trenerstvo in Postrehabilitacija

- Za popolno postavo
- Vadba po športnih poškodbah
- Diagnostika (TMG, Meritev telesne sestave)

SAMO

20 €

Ob predložitvi letaka vse skupinske vadbe/ obisk 1x tedensko

Začni danes!

WWW.SREDISCE-VITALIS.SI

Uvodnik

Spoštovane sodelavke in sodelavci.

Iz poletja smo prešli v jesen, ki jo je, glede na visoko starost, dočakal tudi znameniti DMG 711 oziroma t. i. Zeleni vlak. In kot se za visok jubilej spodobi, smo mu posvetili naslovnico revije. Več o zgodovini omenjenega vlaka si boste lahko prebrali v članku, ki ga je napisal Mladen Bogić. Spominska vožnja, ki je potekala pod vodstvom strojevodje Stanka Lazarja, ki je na "Zelencu" opravil pripraviško dobo, je potekala po malem železniškem krogu (Ljubljana-Sevnica-Trebnje-Ljubljana). Reportaža in intervju bosta zagotovo zanimivo branje za vse železniške navdušence.

V avgustovskih katastrofalnih poplavah je bila poškodovana tudi železniška infrastruktura, nekatere vasi in mesta so čez noč ostali odrezani od sveta. Slovenske železnice so po katastrofalni ujmi pomagale občinam pri obnovi. Podarili smo več kot 3900 kosov betonskih pragov in več kot 36.000 metrov tirnic, delavci pa so ob tem opravili več kot 2000 delovnih ur. Predstavljamo vam tudi novosti s trase drugega tira, enega največjih železniških projektov pri nas. Drugi tir železniške povezave med Divačo in Koprno bo potekal skozi sedem predorov in čez tri viadukte. Preberete lahko, kako gradbena dela napredujejo.

V novi številki revije vam pokažemo tudi novo celostno grafično podobo blagovne znamke Dar, več o tem, kako je nastala, kdo jo je oblikoval in kako je potekala prenova izdelkov, ki jih izdelujejo zaposleni v naši družbi SŽ - ŽIP pa si boste lahko prebrali v decembrski Novi progi.



Tea Šavor



6

Pogovor

Stanko Lazar

Spominske vožnje, kot je bila vožnja z Zelencem, nam polepšajo dan ...



12

Nepozabna spominska vožnja z Zelenim vlakom



14

DMG 711 Zeleni vlak



20

Odprt nov odsek železniške proge med Počehovo in Pesnico



23

Nagradna igra



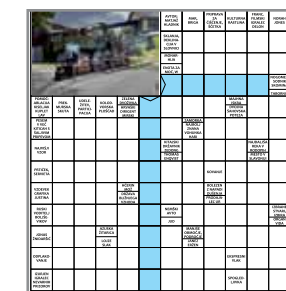
24

Predstavljen je bil novi Potniški center Ljubljana



26

VIT uvaja nove zmogljivosti za vzdrževanje kolesnih dvojic



29

Nagradna križanka



30

Plazovi, poplave in udori hudo poškodovali koroško železniško progo



32

SŽ – Infrastruktura po ujmi pomagala občinam



35

V mednarodni akciji Railpola za večjo varnost v železniškem prometu so sodelovale tudi Slovenske železnice in Policija



36

27 kilometrov izkopanih predorov na 27-kilometrski trasi drugega tira



40

Predstavniki logističnih središč o tem, kako premagati »ozka grla«



44

Gostujoča razstava v Železniškem muzeju Slovenskih železnic



48

Na dvorišču parnih lokomotiv so zabrnili ikonični motorji Harley-Davidson



52

Kako upočasniti staranje?

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

Urednica: Tea Šavor

Uredniški odbor: Tea Šavor, Tamara Sever, Gregor Kukovica, Nina Avbelj Lekić, Marko Tancar, Petra Privšek, Božo Leščanec, Igor Debevec, Franc Klobučar, Blaž Jemenšek in Uroš Železnik

Avtorji prispevkov: Mladen Bogić, Tea Šavor, Tamara Sever, Andraž Koželnik, Andrej Arnuga, Helena Hostnik Simončič; Andreja Špitalar, 2TDK

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Andraž Koželnik, Andrej Arnuga, Mladen Bogić, 2TDK

Naslovnica: Mladen Bogić

Število izvodov: 6900
Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje: Gregor Kukovica

Lektura: Tina Ajd

Spominske vožnje, kot je bila vožnja z Zelencem, nam polepšajo dan ...

Stanko Lazar, oče treh hčera, je bil rojen junija 1970 v Ljubljani. Že kot cicibana so ga navduševali vlaki, ki jih je spremljal nedaleč od doma v bližini Ljubljane. Kadar je potoval na počitnice k stari mami, je vedno našel način, da ga je mama peljala pogledat v kabino k strojevodji. Tako se je krepila njegova ljubezen do vlakov in železnice. Povedali so mu, da potrebuje ustrezno izobrazbo, če želi postati strojevodja, zato se je po osnovni šoli vpisal na srednjo železniško šolo in jo uspešno zaključil ter postal pripravnik v 4. obratu železniških centralnih delavnic v Mostah. V tem obratu, kot rad poudari, je bil servis Zelenega vlaka (serije 711). In ravno na tej seriji je uspešno zaključil pripravniško dobo in pot nadaljeval na tečaju za pomočnika strojevodje. Po zaključenem tečaju in uspešno opravljenem teoretičnem ter praktičnem izpitu je z navdušenjem opravljal delo pomočnika strojevodje. Sledila je strojevodska šola, ki je takrat trajala eno šolsko leto, uspešno jo je zaključil konec leta 1990. Strojvodja na Slovenskih železnica je ostal vse do danes, v zadnjem času opravlja tudi delo na hrvaških in madžarskih odsekih prog za potrebe SŽ – Tovornega prometa. V vsem tem času je Stanko ob svoji službi strojevodje vodil tudi društvo Zagon ter organiziral razne dogodke v dobro otrok in tudi odraslih. Konec meseca julija je razveselil mnogo ljubiteljev Zelenega vlaka, saj je uspešno organiziral spominsko vožnjo z Zelenim vlakom po malem železniškem krogu. To nas je navdihnilo, da se pogovorimo z njim.

Konec julija je po malem krogu Slovenskih železnic potekala spominska vožnja z znamenitim Zelencem. Zakaj ravno ta krog in zakaj spominska vožnja?

Na seriji 711 sem opravil pripravniško dobo. Takrat sem že začutil veličino tega vlaka. Skozi življenje me je spremljal na mojih poteh, ko sem se vozil k stari mami. Redko smo ga uporabljali zaradi višje cene prevoza. Bil pa sem deležen vožnje s takrat kremnim vlakom, ki je imel še

rešetke na čelnih steklih. Tovrstnim vlakom se izteka čas na Slovenskih železnica, zato sem se na prigovarjanje nekaterih posameznikov odločil, da organiziram spominsko vožnjo. Ta je omogočila vsem ljubiteljem železnic, da obogatijo svoj foto arhiv in se popeljejo z njim na malce drugačen način, kot je vožnja z rednim vlakom. Ravno mali železniški krog je omogočil, da je bila vožnja res drugačna, vsebinsko polna in zelo zanimiva za vse udeležence. Ker je

sedež društva Zagon v Tržišču in mali krog poteka mimo Tržišča, smo se uskladili in vsem udeležencem ponudili bogato vsebino. K sodelovanju smo povabili tudi strojevodjo Ivana Puca, ki se je vrsto let trudil, da je izdelal železniško maketo na sevniški železniški postaji. Predstavljena sta nam bila vsa lepota in vložen trud. Udeleženci so bili navdušeni. V parku železniške postaje v Sevnici stoji muzejska parna lokomotiva serije 62. Leta 2004 smo jo v društvu Zagon postavili s pomočjo Slovenskih železnic. To ni edina lokomotiva, ki smo jo pomagali ohraniti in postaviti na primerno mesto, postavljali smo tudi druge, ki krasijo postaje po vsej Sloveniji. Mladen Bogić je vsem udeležencem strokovno predstavil zgodovi-

no parne lokomotive serije 62 in tudi same Železniške postaje Sevnica. Na postaji so nas pričakali ljubitelji starodobnikov s svojimi lepotci in seveda, kot se za vinorodni okoliš spodobi, tudi domač vinogradnik in upokojeni strojevodja Stojan Pešec s svojo dobro kapljico. Pot smo nadaljevali v Tržišče, kjer smo imeli najdaljši postanek. V Tržišču je bila udeležencem ponujena malica, ogled prve kapelice zavetnika železničarjev blaženega Antona Martina Slomška in ogled prometnega urada. Z zanimanjem so si udeleženci ogledali tudi gomulko, ki v Tržišču čaka, da jo sprejmejo v muzej ali pa celo, da bo vozila kot elektro muzejska garnitura, kot to poznajo v tujini. Vse skupaj sta popestrila Aktiv kmečkih žena Tržišče z dobro-

tami in Društvo vinogradnikov Malkovec s čudovito ponudbo vin za degustacijo. Pot nas je vodila naprej mimo Trebnjega, kjer stoji muzejska parna lokomotiva, in naprej do Železniškega muzeja Slovenskih železnic, kjer smo svojo pot tudi začeli. Imel sem to čast, da sem obe zadnji gomulki odpeljal na zaslužen počitek, ampak žal ni bilo spominske vožnje. Tega pri Zelencu zdaj nismo ponovili, in dokler bo vozil, nam bo v veselje, potem pa upamo, da bo posluh s strani vodstva in bodo poskrbeli za tehnično in zgodovinsko dediščino, ki je izjemna in visoko cenjena. Mali krog je bil v naših očeh tega dne največji krog, in če bi vprašali udeležence, bi se z Zelencem vozili še naprej brez cilja.





Kaj je pri znamenitem Zelen-cu tako znamenitega?

Glede njegovega pomena smo prebrali že na mnogih portalih. Večinoma železničarji poznamo vse znamenitosti Zelenega vlaka in njegove relacije po nekdanji Jugoslaviji in potem po Sloveniji. Jaz se bom dotaknil Zelenega vlaka iz drugačnega zornega kota. Kot mehanik na vlaku si bil že v tistih časih deležen vrhunske tehnologije. Naknadno vgrajena klimatska naprava je bila za tiste čase ne-

kaj izjemnega. Poznam mojstra, ki je te naprave servisiral v CD Mostah in lahko rečem, da je bilo to za tiste čase v moji dobi vajenca in pripravnika res vrhunska zadeva. Potniki so imeli na tem vlaku vse potrebno za udobje prvega razreda. Strojvodje tega vlaka so bili elitni razred. Vedeli so, kaj ta vlak pomeni in ob časti, da so ga lahko vozili, so imeli tudi veliko obveznost pregleda. Skrbeli so za vse, kar je vlak vseboval, in bili po potrebi tudi mehani-

ki med vožnjo. Velika čast in hkrati velika odgovornost sta bili voziti serijo 711. Danes je Zeleni vlak že prestopil prag abrahama, in kot je videti, ga je načel zob časa. Res prihajajo novi vlaki in sodobna tehnika, ampak udobnosti in občutka vožnje na seriji 711 ne bo mogel nikoli nihče prekašati.

Bili ste organizator spominske vožnje. Ste pa tudi strojvodja. Kakšne so razlike pri upravljanju Zelenca, gomul-

ke, Stadlerja, Siemens in ostalih motornikov? Kateri vam je najljubši?

Na spominski vožnji, ko sem opravil vse potrebno glede organizacije in sprejema udeležencev, sem se potem postavil v vlogo potnika in užival v vožnji ter v res prijetni družbi ljubiteljev železnice in prijateljev. Čeprav sem z Zelenim vlakom uradno preko šolanja na Žekšu povezan vse od leta 1985, nisem imel te sreče, da bi lahko opravil izpit za to serijo in ga

vozil. Leta 1998 sem se namreč z družino preselil iz Ljubljane v Tržišče in tako tudi zamenjal svojo delovno enoto – Ljubljano z Zidanim Mostom. V slednjem potrebe po izpitih za to serijo ni bilo, zaradi česar nikoli nisem imel priložnosti postati tudi strojvodja Zelenega vlaka. Pri drugih serijah, za katere imam izpit, zame izstopata seriji 311 in 664. Pri teh dveh serijah (gomulka, reagan) mi vedno zaigra srce. Predvidevam, da je to povezano z mladostnim

navdušenjem nad vlaki in takrat sta bili omenjeni seriji glavni na naših progah. Seveda pa ima vsaka serija svoje posebnosti in prav vse so mi pri srcu. Serija 362 je bila občutljiva dama, ki se je rada odzvala na dobro upravljanje strojvodje in je dala vse od sebe tako pri tovrstnih kot pri brzih potniških vlakih. Pomembno je bilo, da jo je znal strojvodja prav voditi. Serija 342, ki vozi še danes, je pa res pravi »moped« na tiri in kljub letom čudovito služi svojemu namenu. Novejše serije potniških garnitur in lokomotiv 312, 541, 313, 510, 610 imajo veliko računalniške podpore. Tukaj pa pridejo do boljšega izraza mladi strojvodje, ki jim je računalniški pristop bližji kot starejšim kolegom, ampak se mi tudi ne damo in nam tudi tukaj gre dobro. Te serije imajo sodobno upravljanje, so bolj tihe, prijetno klimatizirane, udobnejše in še kaj bi lahko naštel. Vsak izmed nas strojvodij ima svoj okus in svoj pogled na obstoječe serije oz. vozni park Slovenskih železnic. Za vse nas pa je to delo, za katero smo izučeni in kot taki se profesionalno odzovemo na vsako serijo in svoje delo opravljamo po svojih najboljših močeh v dobro službe.

Odzivi udeležencev spominske vožnje, ki je bila razprodana, so bili odlični. Organizacija, vožnja z Zelencem, doživetje, cel paket ... Kot organizator ste verjetno zadovoljni tudi vi?

Ko so me na to pripravljali ljubitelji železnice, ki jih ni malo, sem bil skeptičen, kako mi bo sredi poletnih počitnic v mesecu dni uspelo zbrati dovolj ljudi, da se pokrije strošek najema vlaka. Mladi navdušenec Beni Prosenc je bil zelo vztrajen in prepričal me je, da sem šel v ta projekt. Ker društvo Zagon nima nobenih proračunskih sredstev in za svoje delovanje porablja sredstva članstva, smo se na sestanku odločili,

da gremo v to le, če bo dovolj prijavljenih. Začeli smo tipati teren in nato preko raznih brezplačnih spletnih portalov in družbenega omrežja Facebook širiti informacijo in vabilo na spominsko vožnjo. Začetek ni bil obetaven, druga polovica meseca pa je bila tako dobra, da smo bili že 10 dni pred izvedbo spominske vožnje polno zasedeni, kar pomeni, da je bil vlak poln in finančno pokrit. Zahvaliti se moram vsem, ki so preko družbenih omrežij in na spletu delili objave in tako pripomogli k širjenju vabila. Brez njih bi bilo težko. Tudi na intranetu Slovenskih železnic je bilo objavljeno vabilo in glede na število klicev je bila spominska vožnja lepo sprejeta med zaposlenimi. Ko imaš enkrat pokrito finančno plat, je organizacijski del le še finesa, ki sem jo dobro dodelal. Spominska vožnja je potekala in se iztekla po mojih željah in seveda po željah udeležencev. Bili so prijetno presenečeni in tukaj se moram zahvaliti marketingu in vodstvu Potniškega prometa, Železniškemu muzeju, Ivanu Pucu, Mladenu Bogiču, Gostišču Majcen, ki je najmlajše udeležence pogostilo z brezplačno malico, Gašperju Kozorogu za pomoč pri predstavitvi dela prometnika, Aktivu kmečkih žena Tržišče, vinogradnikom Stojanu Pešču, Petru Camlohu in Urošu Flajsu, vlakospremnemu osebju in strojevodji Franciju Krevsu ter drugim za vso pomoč. Ta celota je dogodek naredila za nepozaben.

Ali vidite v takšnih spominskih vožnjah možnost razvoja butičnega vlakovnega turizma?

Kot sem že omenil, imamo veliko ljubiteljev železnic, ki niso železničarji. To so potencialni potniki na vseh vlakih po Sloveniji. Posebno pa na serijah, ki zapuščajo naše proge. Butični turizem se osredotoča na posameznika, pri čemer so ključni osebni pristop, neposre-

“ Spominske vožnje, kot je bila vožnja z Zelencem, nam polepšajo dan, utrdijo ljubezen do vlakov in pustijo čudovite spomine

dna komunikacija in intenzivna doživljajska izkušnja. Če bi se potniški promet usmeril v tako obliko ponudbe, bi potreboval več kadra za trženje in seveda nov pristop. Potrebna je analiza želja in potem sledi končna odločitev o nadaljnjih korakih. Ena možnost butičnega turizma je vrnitev parne vleke. Tukaj smo v preteklosti dokazano ustregli mnogim petičnežem. Korona in stroški pa danes nosijo črno piko, da parna vleka stoji. Z muzejskim vlakom na premog, elektriko ali nafto bi po moje lahko gradili na butičnem vlakovnem turizmu na Slovenskih železnicah, saj so mnoge naše proge in ponudba ob njih izjemne ter nudijo vse potrebno za razvoj takega turizma.

Med drugim ste tudi ustanovitelj in predsednik društva Zagon. Kaj je vaše poslanstvo?

Kot sem v uvodu povedal, sem rojen v Ljubljani. V Ljubljani sem tudi delal in ustvarjal v dobro vseh, ki so moje delo cenili in sprejeli. Po selitvi iz Ljubljane v Tržišče sem svoje delo nadaljeval v novoustanovljenem društvu Zagon Tržišče. Člani so večinoma iz železniških vrst, saj smo tudi zelo povezani z železnico. Imamo pa vrsto drugih dejavnosti in na tak način zapolnujemo vse potrebe članstva in ljudi, ki nas podpirajo in potrebujejo. Skrbimo za preventivo in vzgojo v cestnem

prometu. Sodelujemo s šolami, Agencijo za varnost prometa, Policijo in Ministrstvom za vzgojo in izobraževanje. Vsako leto pripravimo dan za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Turizem razvijamo že od leta 1999, ko smo ustanovili društvo in z muzejskim vlakom po malem železniškem krogu razveseljevali otroke in odrasle. Skozi humanitarnost pomagamo pomoči potrebnim družinam, skrbimo za umetnost in kulturo, šport in rekreacijo ter skrbimo za urejenost železniške postaje v Tržišču in še kaj bi se našlo. Dela nam ne zmanjka. Vse naštetu pa pridno zapišemo in preko glasila Krajevni list Tržišče predstavimo vsem krajanom in bralcem glasila. Na tak način promoviramo svoje delo, delo drugih in svoj kraj. To je dodana vrednost v Občini Sevnica in KS Tržišče.

Še za na konec. Zelenc se bo počasi upokojil, kar je nakazala tudi spominska vožnja. Ali lahko v prihodnosti pričakujemo še kakšno posebno vožnjo?

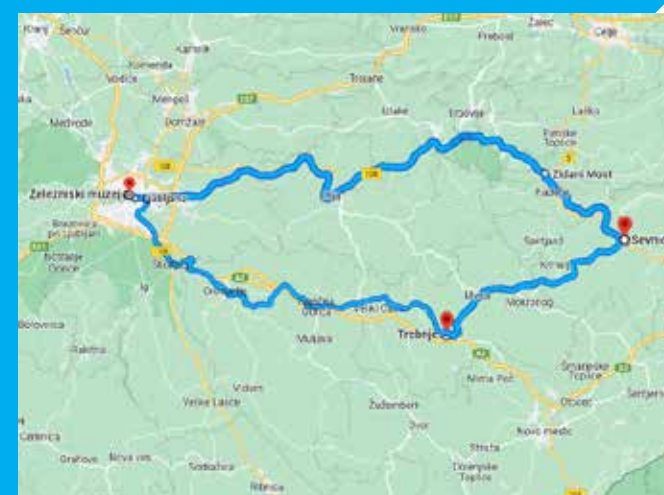
Žal mi je, da smo zamudili spominsko vožnjo s serijo 311, znamenito gomulko. Želja udeležencev na vlaku je bila, da bi z vsako serijo, ki odhaja v pokoj, opravili spominsko vožnjo. Udeleženci so pred koncem spominske vožnje izpolnili anketo in v njej povedali, kaj si želijo. Večina je bila za to, da se take spominske vožnje po različnih krajih Slovenije ponovijo. Društvo Zagon je prebilo led in nakazalo, da je to dobra ideja. Mogoče v sodelovanju s Potniškim prometom v prihodnje izvedemo še več takih voženj z različnimi serijami in tako dosežemo lepe spominske zapise za zanamce, ljubiteljem železnic in sebi pa pričramo čudovit dan v dobri družbi na vlaku, ki ga imamo radi. Premalo se zavedamo, koliko nam to polepša dan in utrdi ljubezen do vlakov in pusti čudovite spomine.



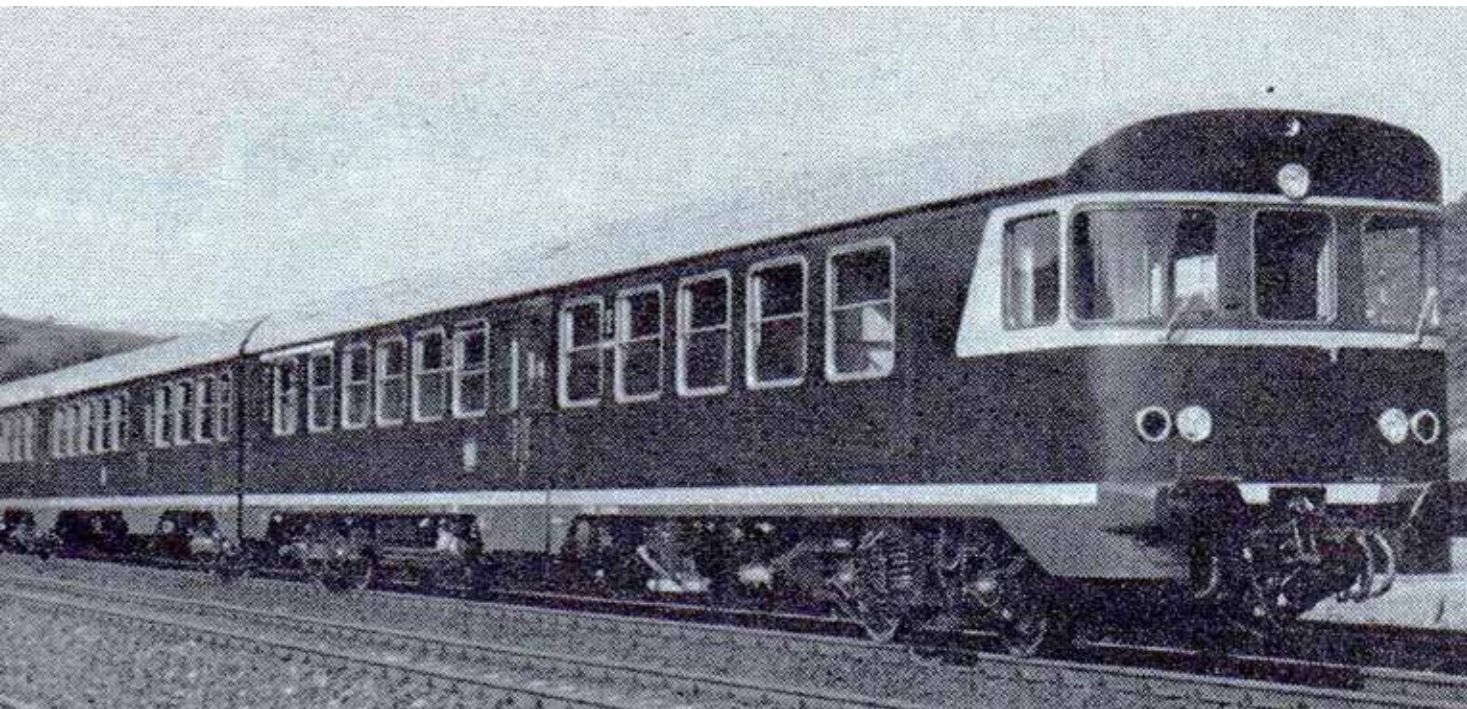
Nepozabna spominska vožnja z Zelenim vlakom



V soboto, 29. julija 2023, je potekala spominska vožnja z Zelenim vlakom (serija 711). Nepozabnega doživetja se je udeležilo okrog 90 ljubiteljev in ljubiteljic železnic, ki so se z znamenitim »Zelencem« zapeljali po malem slovenskem železniškem krogu (Ljubljana–Sevnica–Trebneje–Ljubljana). Spominsko vožnjo je v sodelovanju s Potniškim prometom in Železniškim muzejem Slovenskih železnic organiziralo društvo Zagon Tržišče. Vlakovno nepozabno doživetje se je začelo v Železniškem muzeju SŽ v Ljubljani, kjer so si udeleženci dogodka pred začetkom vožnje z »Zelencem« ogledali muzej in prevzeli malico, spominske majice ter posneli skupinsko fotografijo. V Ljubljani je vse prisotne nagovoril tudi predsednik društva Zagon Tržišče Stanko Lazar in na kratko predstavil, kako bo potekala vožnja in kaj vse si bodo potniki lahko ogledali in doživeli. Nato je vlak odpeljal proti Sevnici, kjer sta udeležence pričakala pogostitev in ogled makete, ki stoji v posebnih prostorih sevniske železniške postaje. Udeleženci so si na prostem lahko ogledali tudi lokomotivo serije 62 in prisluhnili strokovnemu predavanju prof. Mladena Bogiča, ki je spregovoril o zgodovini parne lokomotive. »Zelenc« se je nato ustavil tudi v Tržišču. Tam so udeležence v prijetnem vzdušju pričakali domači vinogradniki iz Društva vinogradnikov Malkovec z Urošem Flajsom in Petrom Camlahom na čelu ter Aktiv kmečkih žena Tržišče, ki so vse zbrane tudi pogostili. V Gostilni Majcen je sledilo slastno kosilo. Po odličnem kosilu je vlak pot nadaljeval proti Ljubljani in se vmes ustavil še v Trebnjem ter Grosuplju. Kot se za Zeleni vlak spodobi, so imeli udeleženci vlakospremnika in stevardeso. Vsi so svoje delo opravili več kot odlično. Potniki so lahko v udobni in nepozabni spominski vožnji elegantnega Zelenca uživali skoraj cel dan, ko se je pot v popoldanskih urah zaključila v Železniškem muzeju Slovenskih železnic.



DMG 711 Zeleni vlak



Nemški motorni vlak vrste 624.6 je bil sestavljen iz treh kratko spetih vozil – med pogonskima enotama je bil pripet nemotoriziran vagon.

Leto 1967 je bilo obetavno: pisec tehle vrstic je na Gimnaziji Poljane maturiral iz fizike na temo Parni stroj na lokomotivi, železničarji pa so spoznali, da bo v potniškem prometu treba ponuditi storitev višjega nivoja kot doslej. Njihove življenjske poti so se začele zblíževati ... A medtem ko je bil pisec nekoliko zazrt v preteklost, so železničarji gledali naprej.

Mislili so na hitre medmestne povezave, namenjene poslovnim potnikom, kakršne so bile pod nazivom InterCity že vpeljane po Zahodni Evropi. Ozrli so se po primernih vozilih v zahodnoevropskih državah (imeli so že izkušnje z italijanskimi motorniki Fiat in OM), a so po premisleku izbrali modificiran moderen regionalni motorni vlak Nemških železnic.

Vendar so naši železničarji vzeli nemško dizelmotorno garnituro (DMG) le za osnovo, projekt pa so prilagodili višjemu nivoju, namenjenemu poslovnim potnikom na dolgih relacijah po Jugoslaviji. Ideja je bila, da bi bilo s tem vlakom mogoče zjutraj odpotovati na primer iz Ljubljane v Beograd, tam opraviti poslovne zadeve in se še istega dne popoldne odpraviti domov. Zato je notranjost dobila posebno udobne sedeže, po dva in dva po širini vozila, ki jih je bilo celo mogoče obrniti v smeri vožnje. Ker naj bi vožnja potekala deloma tudi ponoči, so predvideli vgraditev dveh manjših spalnih kabin. Nič manj pomembna sta bila manjši bife in prtljažni prostor za nekaj kosovnih pošiljk. Tako je leta 1968 takratno Združeno železniško transportno podjetje (ZŽTP) Ljubljana naročilo pet garnitur, sestavljenih iz štirih vozil. Vsako vozilo je imelo svoj pogon, po dve in dve sta bili kratko speti skupaj. Nekoliko presenetljivo so se naši železničarji odločili za vgradnjo motorjev Daimler-Benz namesto tistih iz tovarne MAN, s kakršnimi so bili opremljeni nemški vzorniki. Ti motorji so vlakom takoj prinesli vzdevek »mercedes«. Motor je v vsakem vozilu preko hidravličnega menjalnika poganjal samo zadnji podstavni voziček, prednjemu pa so dodali zavoro proti samopremiku. Vsa vozila so imela čelna prehodna vrata, tako da je bilo mogoče prehajati po vsej dolžini vlaka. Krmiljenje je bilo urejeno tako, da bi bilo mogoče iz ene kabine krmiliti tudi po dve skupaj speti dizelmotorni garnituri, torej osem vozil. Pri tem je bilo mogoče sekvenčno opazovati delovanje vsakega motorja posebej. Tovarna WMD/MBB v mestu Donauwörth je vseh pet garnitur (skupaj 20 vozil) dobavila leta 1970 in vlaki so vstopili v redni promet. V skladu z jugoslovansko shemo označevanja vozil so dobili serijsko oznako 711 (sedmica spredaj pomeni vozilo z dizel-hidravličnim pogonom.)



Temeljna sestava DMG 711 so bila štiri vozila.

Kot vlaki Emona so vozili na relaciji Ljubljana–Beograd, kot Salona na relaciji Ljubljana–Split, kot Arena na relaciji Pulj–Ljubljana–Zagreb, vozili pa so tudi na relaciji Maribor–Ljubljana–Reka. Pomembno so skrajšali vozne čase, saj so, kjer je bilo mogoče, izkoriščali svojo največjo hitrost 120 km/h. Povzetek iz voznoredne knjižice za leto 1971/72 je zelo zgovoren:

VOZNI RED 1971/72

Emona		Arena		Salona	
02:50	LJ ↑ 21:00	04:10	PU ↑ 21:30	22:17	LJ ↑ 23:05
04:38	ZG 19:19	07:33	LJ 18:03	00:20	ZG 21:17
04:40		04:35			
08:42	BG ↓ 15:00	09:22	ZG ↓ 16:02	07:26	ST ↓ 14:00
5h 52'	6h	5h 12'	5h 28'	9h 9'	9h 5'
566 km		367 km		534 km	

Vlak Emona, na primer, je relacijo Ljubljana–Beograd, dolgo 566 kilometrov, premagal v le šestih urah. Imel je en sam postanek na poti – dve minuti v Zagrebu. Takšen osupljiv dosežek se v današnjih razmerah, v tretjem tisočletju (!), zdi popolnoma nemogoč ...



Železniška vozila hitro dobijo kakšen šaljiv vzdevek – DMG 711 je zaradi svojih barv postala 'bajadera' po sloviti Kraševi slaščici. Ker je nekoč na vožnji proti Beogradu pri polni hitrosti neka ptica razbila steklo strojevodskega prostora, so pred okna namestili zaščitne rešetke.

Šestvaljni ležeči Daimlerjevi dizelmotorji z močjo dobrih 235 kilovatov (320 KM) pa so se izkazali kot preobčutljivi za dolge vožnje in so bili podvrženi okvaram. Leta 1978 so zato vlake poslali v revizijo v Nemčijo, kjer so jim motorje zamenjali z močnejšimi Daimlerjevimi osemvaljnimi motorji, ki so razvijali moč okoli 294 kW. Vgradili so jim tudi klimatske naprave. V takratnem Železniškem gospodarstvu Ljubljana (ŽG Ljubljana) se je uveljavila misel, da bi za poslovne potnike, v prvi vrsti med Mariborom in Ljubljano, vpeljali »storitev na letalskem nivoju« – v ceno vozovnice bi bili vključeni dnevno časopisje, prigrizek (sendvič), napitek, možnost vnaprejšnjega naročila taksija na namembni postaji, na voljo pa je bil tudi manjši salon za morebitni poslovni sestanek med vožnjo. Projekt je zasnovala in vodila mag. Meta Leskovic, vodja oddelka v Biroju za raziskavo tržišča, kjer je našel prvo zaposlitev tudi vaš poročevalec (takrat Železniškega muzeja še ni bilo). Vpeljana je bila tudi nova barvna shema za vozila, ki so bila lakirana tako, kot jih poznamo danes. Ustvarila jo je Milena Gregorčič, akademska slikarka s specialko iz grafike, ki je bila kot oblikovalka zaposlena na železnici. Pri čelu vlaka je sodelovala arhitektka Marjana Habicht, Milenina sodelavka, ki je sicer določila videz prenovljene notranjosti. Interni razpis ŽG pa je spodbujal k predlogom za novo ime. Vaš poročevalec je navdušeno sodeloval. Ker je pred tem opravil manjšo raziskavo o imenih vlakov v Evropi, je videl, da so tovrstni vlaki pogosto nosili ime Kurir. Prevedel ga je v slovenščino in nastopil s predlogom »Sel«. Bil je prepričan, da bodo potniki dobili pozitivno asociacijo na »hitre sle«, pa tudi knjiga Carski sel Julesa Verna nam je bila vsem blizu. Kot diplomirani jezikoslovec je šel celo po mnenje na Filozofsko fakulteto k sloviti slovenistki Bredi Pogorelec, da je predlog podprla. Edina protikandidatka je bila Nevenka Oberžan, diplomirana psihologinja, takrat zaposlena na železnici, ki je predlagala ime Zeleni vlak. Avtorju tehle vrstic se je zdel ta predlog šibak, slabokrven, brez fantazije. Kako se je urezal! Na njegovo presenečenje je predlog zmagal, čeprav takrat, leta 1979, še nihče ni razmišljal o »zeleni mobilnosti«, pač pa je ime temeljilo na bujni zelenosti narave v Sloveniji. Nevenka je očitno doživela trenutek jasnovidnosti; ime Zeleni vlak je bilo zadetek v polno, saj še danes nagovarja javnost.

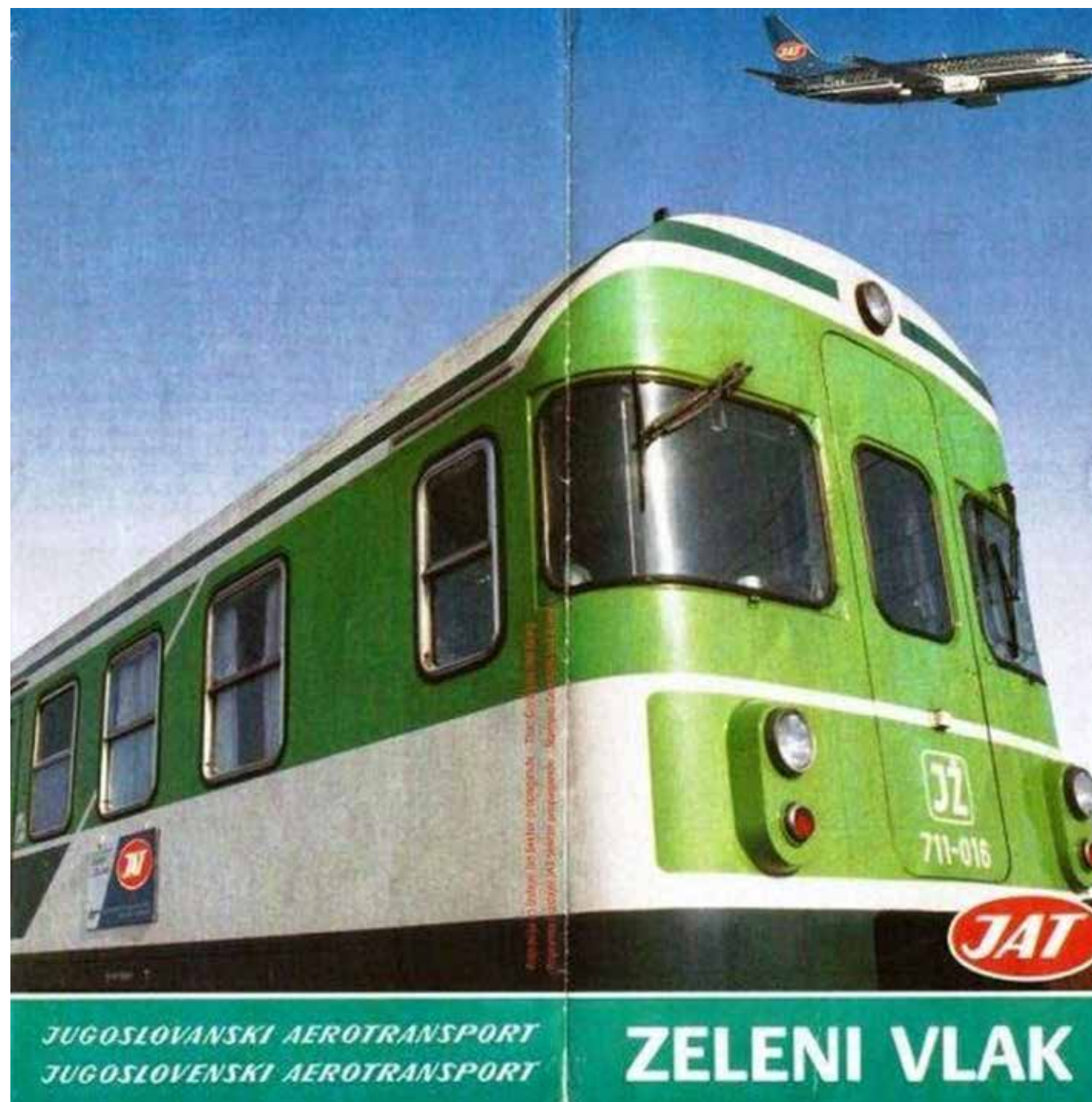


Temeljna garnitura Zelenega vlaka, sestavljena iz dveh vozil. Foto: Bogić

28. maja 1979 je tako Zeleni vlak prvič zapeljal med Mariborom in Ljubljano. Garniture so tudi razdelili tako, da je od takrat največkrat obratovala samostojna enota, sestavljena iz dveh kratko spetih vozil. Zeleni vlaki so v določenih obdobjih ambiciozno segli vse do avstrijskih Gradca in Beljaka, posebne vožnje so izvedli celo do Benetk, v osemdesetih letih preteklega stoletja pa so v sodelovanju z Jatom vzdrževali zvezo med zagrebškim letališčem Pleso in Ljubljano.



V skladu s tedanjo navado je železnica v promocijske namene izdala značke z barvno in oblikovno shemo Zelenega vlaka – serijo v treh izvedbah, kar so posebno cenili zbiralci značk.



Zeleni vlak je povezoval zagrebško letališče z Ljubljano. Številna letališča imajo vlakovno zvezo z mestom, ki je dokazano najustrežnejša. Nekoč bo tir gotovo segel tudi do Brnika ...

V voznem redu za leto 1987 je na primer videti, da so Zeleni vlaki poleg rednih relacij Ljubljana–Maribor in Pulj–Ljubljana–Zagreb vozili tudi do avstrijskega Gradca (jutranji mariborčan je bil podaljšan do Gradca, kjer je bila zveza za Dunaj), pa v Mursko Soboto (štiridelna garnitura se je na Pragerskem razdelila oziroma združevala za Maribor oziroma Mursko Soboto) in v Metliko.

Nekoč so poskusno uvedli spremembo barvne sheme – Zeleni vlak je postal moder, kar pa se ni dolgo obdržalo.



Zeleni ali Modri vlak? Foto: Orlović

Ko so se Slovenskim železnicam pridruževala nova vozila, so se postarani motorniki serije 711 postopoma umikali in postali rezerva za nekatere regionalne/lokalne relacije, na primer za Kamnik in Domžale. Ob zaključku njihove dobe je mogoče ugotoviti, da so se zelo dobro obnesli – z eno samo pomanjkljivostjo: za visoki nivo poslovnih vlakov je bil v potniškem prostoru hrup od vožnje premočan, moteč. Njihovi nemški predhodniki so bili pač konstruirani le za regionalni promet. Ne glede na to pa so se priljubili – o tem nedvomno pričča posebna »poslovilna« vožnja po malem slovenskem železniškem krogu (Ljubljana–Sevnica–Trebње–Ljubljana) 29. julija letos, ki je bila kljub razmeroma visoki ceni razprodana. Kot se za pravcato starodobno vozilo spodobi, se je začela in končala v Železniškem muzeju SŽ.



Slovo od Zelenega vlaka? Garnitura bi bila zdaj nadvse primerna za posebne vožnje ...

Odprt nov odsek železniške proge med Počehovo in Pesnico

Po novem 3,7 kilometra dolgem odseku železniške proge med Počehovo in Pesnico je v ponedeljek, 14. avgusta 2023, zapeljal prvi redni vlak. Gradnja novega odseka je obsegala dva večja objekta, 1530 metrov dolg predor Pekel in 896 metrov dolg viadukt Pesnica, ki sta oba pripravljena za bodočo

dvotirnost.

Nov odsek, predor v navezi z viaduktom Pesnica, bo izboljšal varnost železniške proge Maribor–Šentilj in povečal njeno prepustno zmogljivost ter povečal hitrost proge na do 120 kilometrov na uro, s čimer se bo skrajšal tudi potovalni čas.

V soboto, 12. avgusta 2023, so bila na gradbišču predora Pekel in viadukta Pesnica v teku še zadnja dela pred odprtjem obeh objektov in predajo v obratovanje. Opravljen je bil tudi obremenilni preizkus viadukta z dvema lokomotivama serije 664 kot obremenilno težo. 1530 metrov dolg predor in viadukt dolžine 896 metrov sta nadomestila obstoječa objekta iz leta 1846, ki sta bila del Južne železnice od Dunaja do Trsta. Železniška proga Maribor–Šentilj–državna meja je tudi del glavne železniške proge št. 30 Zidani Most–Šentilj–državna meja in del Baltsko-jadranskega koridorja, ki poteka na relaciji Gradec–Šentilj–Maribor–Ljubljana–Koper/Trst, poleg tega pa je tudi pomembna povezava z Luko Koper ter neposredna povezava Avstrije na Sredozemski koridor.



Posebnost trenutno najdaljšega železniškega viadukta v Sloveniji je, da je to prvi viadukt v Sloveniji, ki je bil grajen po zasnovi integralnih železniških viaduktov brez ležišč. Viadukt Pesnica je speljan čez avtocesto Šentilj–Maribor, potoka Cirknica in Pesnica ter lokalno cesto. Vije se na višini 15 metrov nad tlemi in prečka Pesniško dolino. Na južni strani je povezan z novim predorom Pekel, medtem ko se na severu priključi na obstoječo železniško progo pred Železniško postajo Pesnica. Viadukt je širok 14,36 metra, ima 32 razponov, ki so v povprečju dolgi 28 metrov. Prečni prerez je oblike dveh reber širine od 1,8 do 2,2 metra, konstrukcijska višina preklade meri 2,30 metra. Statična dolžina viadukta je 896 metrov, med krajnimi osmi je razdeljena na devet delov, sedem daljših v dolžini 112 metrov in dva krajša z dolžino 56 metrov.

Pri izgradnji 1530 metrov dolgega predora Pekel je bil prvič v Sloveniji za podpiranje izkopa uporabljen tudi mikroarmirani brizgani beton, ki omogoča hitrejšo



gradnjo brez uporabe armature. Za podpiranje predora je bilo uporabljenega 30.000 kubičnih metrov brizganega betona, vgrajenih je bilo več kot 7.000 sider. Predor Pekel bo prvi predor v Sloveniji, ki bo popolnoma vodotesen. Eden izmed prelomnih dogodkov je bila tudi izvedba preboja. Za preboj je bilo potrebnih 479 izkopnih dni oziroma 16 mesecev.

Vsa dela na tem delu trase se bodo v celoti zaključila oktobra 2023. Pogodbena vrednost ureditve nove trase na odseku Počehova–Pesnica z gradnjo novega predora Pekel in železniškega viadukta Pesnica bo znašala približno 120 milijonov evrov. Pogodba se izvaja v okviru projekta nadgradnje železniške proge Maribor–Šentilj–d. m., ki je ocenjen na 286,65 milijona evrov. Za izvedbo projekta je bilo zagotovljeno tudi sofinanciranje z evropskimi sredstvi v okviru Kohezijskega sklada v višini 114,7 milijona evrov in sofinanciranje iz Sklada za podnebne razmere v višini 13 milijonov evrov.



[Nagradna igra]

Sodelujte v nagradni igri Slovenskih železnic in se potegujte za lepe nagrade.

Nagradno vprašanje je:



Katerega leta je Zeleni vlak prvič zapeljal med Ljubljano in Mariborom?

- a) 1969 b) 1979 c) 1989

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 15. decembra 2023**, 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 **ponedeljek, 18. decembra 2023**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili z dekorativno svečo blagovne znamke DAR.

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.
Pooblaščen oseba za varstvo osebnih podatkov pri SŽ je: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu v primeru, da ste izžrebani 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 omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

Predstavljen je bil novi Potniški center Ljubljana



Na Mestni občini Ljubljana je potekala novinarska konferenca, na kateri je bil predstavljen projekt izgradnje javnega dela Potniškega centra Ljubljana in okoliške javne infrastrukture ter prometne ureditve. Navzoči na novinarski konferenci so bili enotni, da je v prestolnici nujen nov in sodoben potniški center, ki bo sledil potrebam časa in pripomogel k boljšemu razvoju potniškega prometa po celotni državi.

Generalni direktor SŽ Dušan Mes je v uvodu povedal, da je bil javni del projekta Potniškega centra Ljubljana do leta 2017 močno podhranjen, ko pa je prišlo do ločitve na javni in zasebni del, je bil na tem segmentu narejen velik napredek. »Bistveno se je povečalo število parkirišč za avtobuse. Se pravi, avtobusna postaja je poleg železniške postaje dobila neko osrednjo vlogo. Celotna prometna ureditev se je v celoti podredila javnemu potniškemu prometu,« je dejal generalni direktor Dušan Mes in ob tem dodal, da se bosta avtobusna in železniška postaja v celoti podredili potnikom.

Generalni direktor SŽ je tudi povedal, da je bil skupaj s strokovnjaki in Mestno občino Ljubljana v zadnjih letih na projektu novega Potniškega centra Ljubljana narejen velik napredek: »Prišli smo z 28 parkirnih mest na 42 terminalov. 30 na severnem delu in 12 na južnem delu, kjer bo ločen mestni, primestni in mednarodni promet.« Poleg 42 terminalov bo še 23 dodatnih multifunkcijskih mest, ki bodo postavljena ob Vilharjevi, Masarykovi in železniški postaji.

»Slovenske železnice bodo zagotovile še določena parkirišča za avtobuse na drugem območju, nekje na obrobju Ljubljane, da bo ta prostor čim bolj izkoriščen in pretočen ter čim bolj prilagodljiv za potnike in da bo to postajališče maksimizirano z vidika prostora,« je še povedal Dušan Mes. Novi Potniški center Ljubljana bo nudil 2000 mest za kolesa in možnost »car sharinga« oziroma izposoje avtomobilov. Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je tudi prepričan, da bo Potniški center Ljubljana t. i. »mobility točka«, s katero bomo vzor celotni Evropi.

Župan Mestne občine Ljubljana Zoran Janković je na novinarski konferenci povedal, da ima Ljubljana trenutno najgršjo avtobusno postajo v Evropi, a da bo z novim

potniškim centrom dobila najlepšo. Po oceni Zorana Jankovića bo celoten projekt stal približno milijardo evrov.

Ministrica za infrastrukturo Alenke Bratušek je prepričana, da bi moral biti ljubljanski potniški center končan v skladu s časovnico do konca leta 2025. Ministrica je ob tem dodala, da bo budno spremljala izvedbo centra, da bi bil ta končan v obljubljenem roku. Alenka Bratušek je tudi povedala, da se je gradnja že začela, ko je bil junija v delo uveden izvajalec nadomestnega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto.

V okviru projekta bo prenovljena železniška infrastruktura, zgrajen bo nov nadhod, obstoječi podhod pod železniško progo pa prenovljen in razširjen. Na Dunajski cesti bo prišlo do zamenjave železniškega nadvoza, enako tudi na Šmartinski cesti. Nova avtobusna postaja bo zrasla ob Vilharjevi cesti, medtem ko bo ob Masarykovi vzpostavljen dodatni avtobusni terminal. Spremembe bodo tudi na cestnem omrežju. Na Vilharjevi cesti od uvoza za PCL do križišča za Železno cesto bo uveden enosmerni promet, saj bo na tem odseku stala avtobusna postaja. Na Šmartinski cesti bo prišlo do širitve podvoza pod železniško progo, medtem ko se bosta Trg OF in Masarykova cesta spremenila v bulvar.



VIT uvaja nove zmogljivosti za vzdrževanje kolesnih dvojic

Kolesne dvojice imajo pri vseh železniških vozilih prav poseben pomen, saj je od njihove kakovosti, zanesljivosti, namestitve in vzdrževanja odvisen miren tek, predvsem pa brezpogojna zanesljivost obratovanja vozil. Strokovnost, izkušnje, tehnična opremljenost, naložena vlaganja v obdelovalne stroje, opremo in specialna orodja ter nenehno izobraževanje delavcev omogočajo, da našim kupcem lahko ponudimo celovite in kakovostne storitve.

V svetu hitro razvijajoče se tehnologije je pomembno, da podjetja sledijo napredku v panogi in posodablajo svoje proizvodne zmogljivosti. V SŽ – VIT se zavedamo, da je za ohranjanje konkurenčnosti in izpolnjevanje zahtev naših strank potrebno stalno vlaganje v napredno opremo, zato smo se odločili za posodobitev z nadgradnjo strojne obdelave kolesnih dvojic železniških vozil z nakupom nove vertikalne in horizontalne stružnice za naš center na Ptuj, kjer vzdržujemo kolesne dvojice.



Horizontalna stružnica PUMA 5100XLB



Vertikalna stružnica PUMA VT1100

Nakup novih stružnic nam prinaša številne prednosti in izboljšave v proizvodnih procesih. Nova oprema je opremljena s sodobno tehnologijo ter ponuja večjo zmogljivost in natančnost. Z večjim delovnim prostorom je možno obdelovati večje in težje kose materiala, kar nam omogoča večjo prilagodljivost in sposobnost izdelave zahtevnih komponent. Poleg tega novi stružnici omogočata tudi večjo avtomatizacijo. S sodobnimi programiranimi kontrolnimi sistemi se lahko izvajajo zapletene operacije brez neposredne prisotnosti operaterja. To povečuje našo produktivnost, saj se časovno zahtevni postopki izvajajo hitreje in zanesljivejše.

Horizontalna stružnica PUMA 5100XLB omogoča struženje obdelovancev premera do 500 mm in dolžine do 3000 mm. Vertikalna stružnica PUMA VT1100 omogoča struženje monoblokov do premera 1310 mm, dolžina struženja v vertikalni smeri pa je 800 mm. To stružnico uporabljamo za struženje pesta monobloka in za obdelavo kolesnih obročev (bandažev).

Z nabavo CNC vertikalne in horizontalne stružnice bomo povečali sposobnost obdelave osi in monoblok plošč koles železniških vozil v obsegu obdelave IS3 in novogradnje kolesnih dvojic po TSI. Ta povečana zmogljivost nam omogoča, da ponudimo celovite rešitve za železniško industrijo in izpolnimo specifične zahteve naših strank, ki so vse večje. Verjamemo, da nam bo nova oprema omogočila napredek na področju proizvodnje in ohranjanje konkurenčnosti na trgu. Vzdrževanje kolesnih dvojic za vozni park SŽ je naša najpomembnejša naloga, vendar pa tudi s trženjem storitev vzdrževanja kolesnih dvojic na tujih trgih iz leta v leto povečujemo prihodke, saj je to naš najuspešnejši produkt na področju prodaje storitev kupcem izven SŽ. Za ta uspeh je treba delati na vseh področjih, od opremljenosti delavnic do pridobivanja certifikatov in ne nazadnje ustrezne predstavitve naše ponudbe obstoječim in potencialnim kupcem.

Na Ptuj, v centru za vzdrževanje kolesnih dvojic, razpolagamo s CNC vertikalnima stružnicama PUMA VT900 in VT1100, CNC horizontalnima stružnicama PUMA5100XLB in FERMAT, klasičnimi horizontalnimi stružnicami, specialnimi stiskalnicami za razprešanje in naprešanje kolesnih dvojic z digitalnim zajemom podatkov, dvema stružnicama za struženje profila kolesnih dvojic proizvajalca Rafamet ter ostalim specialnim orodjem in napravami za NDT pregled kolesnih dvojic (ultrazvočna in magnetna preiskava). Razpolagamo tudi z napravo in specialno opremo za obnovo osnih pogonov za električne lokomotive Siemens Taurus, Vectron, F4 itd.

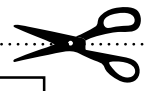


Fotografija s sejma (Obdelava in proizvodnja kolesnih dvojic je naš najuspešnejši produkt na tujem trgu, kar radi poudarimo tudi pri trženju storitev na sejmi. Z izdelavo posebnega pohištv iz kolesnih dvojic dokazujemo, da smo inovativni in prilagodljivi.)

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 15. decembra 2023**, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na Slovenske železnice, d. o. o., Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 18. decembra 2023**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili z dekorativno svečo blagovne znamke DAR.



	AVTOR: MATJAŽ HLADNIK	MAR, BRIGA	PRIPRAVA ZA ČIŠČENJE, ŠČETKA	KULTURNA RASTLINA	FRANC. FILMSKI IGRALEC DELON	NORAH JONES	DELAVEC, KI SE UKVARJA Z JEDKANJEM	OBER	MATERINA DUŠICA	ENKA, ENOJKA	VELIK TROPSKI KUŠCAR
	SKLANJA, DEKLINACIJA V SLOVNICI										
	MONARHIJA										
	ENOTA ZA MOČ, W										
							NOGOMET. SODNIK SKOMINA TABORNIK				
POMOČ: ABLACIJA KISELJAK KUPLET LAV	PREK-MURSKA SKUTA	UDELE-ŽITEV, PARTICIPACIJA	KOLOD-VORSKA PLOŠČAD	ZELENA DVOŽIVKA HRVAŠKI DIRIGENT MIRSKI			MAJHNA ISKRA DVOJNA ŠAHOVSKA POTEZA				
PESEM V VEČ KITICAH S ŠALJIVIM PRIPEVOM						ZAMORKA NAJBOLJ ZNANA VOHUNKA HARI			PLESTE-NJAK AMERIŠKA IGRAJKA (CAMERON)		
NAJVIŠJI VZOR						KITAJSKI DRŽAVNIK ZEDONG THOMAS ENQVIST			NAJDALJŠA REKA V RODOPIH MESTO V SLAVONIJI		HOMO SAPIENS
PRTIČEK, SERVIETA							KOVANJE		INČ, COLA GLAVNO MESTO BELO-RUSIJE		NASLOV
VZDEVEK GRAFIKA JUSTINA				HČERIN MOŽ DRŽAVA BLIŽNJEGA VZHODA		BOLEZEN Z NAPADI DUŠENJA PRODAJA-LEC UR				LEA DABIČ GOSTIL-NIČAR, KRČMAR	
RUSKI VODITELJ BOLJŠE-VIKOV						NEMŠKI AVTO JUD			IZBRANE STVARI, IZBIRA ORGAN VIDA		
JONAS ŽNIDARŠIČ			AZUSKA ŽITARICA LOJZE SLAK			MANJŠE OBMOČJE, PODROČJE JANEZ ERZEN				SLIKAR IN GRAFIK ŠUBIC PRIMOŽ EKART	
ODPLAKO-VANJE								EKSPRESNI VLAK			
IZURJEN IGRALEC NEVARNIH PRIZOROV								SPOGLED-LJIVKA			

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

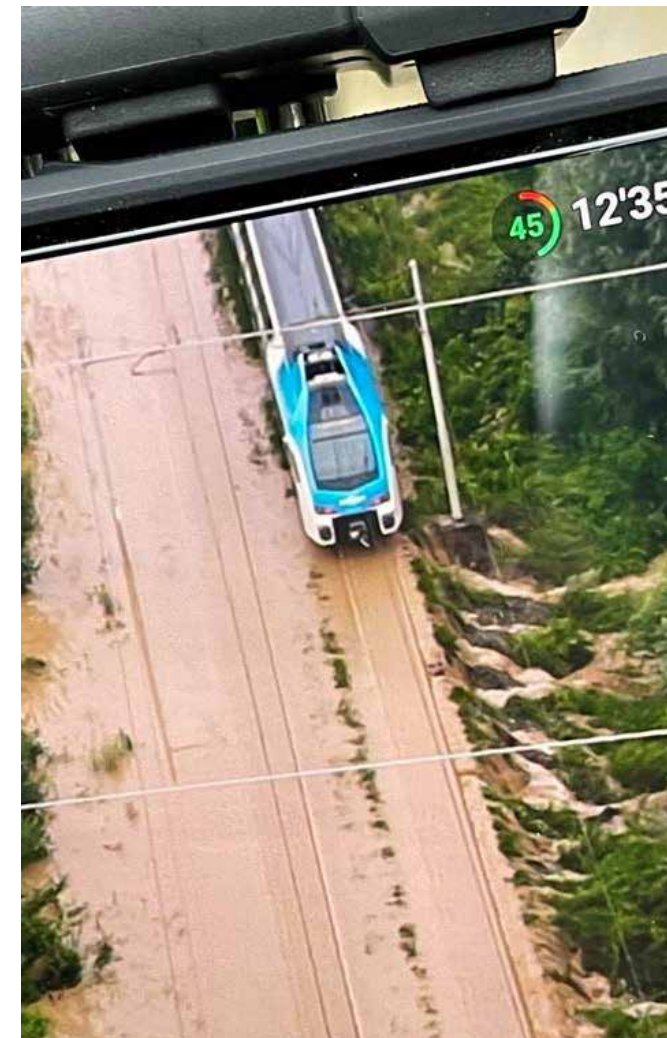
telefonska številka _____, e-naslov _____.

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.

Plazovi, poplave in udori hudo poškodovali koroško železniško progo

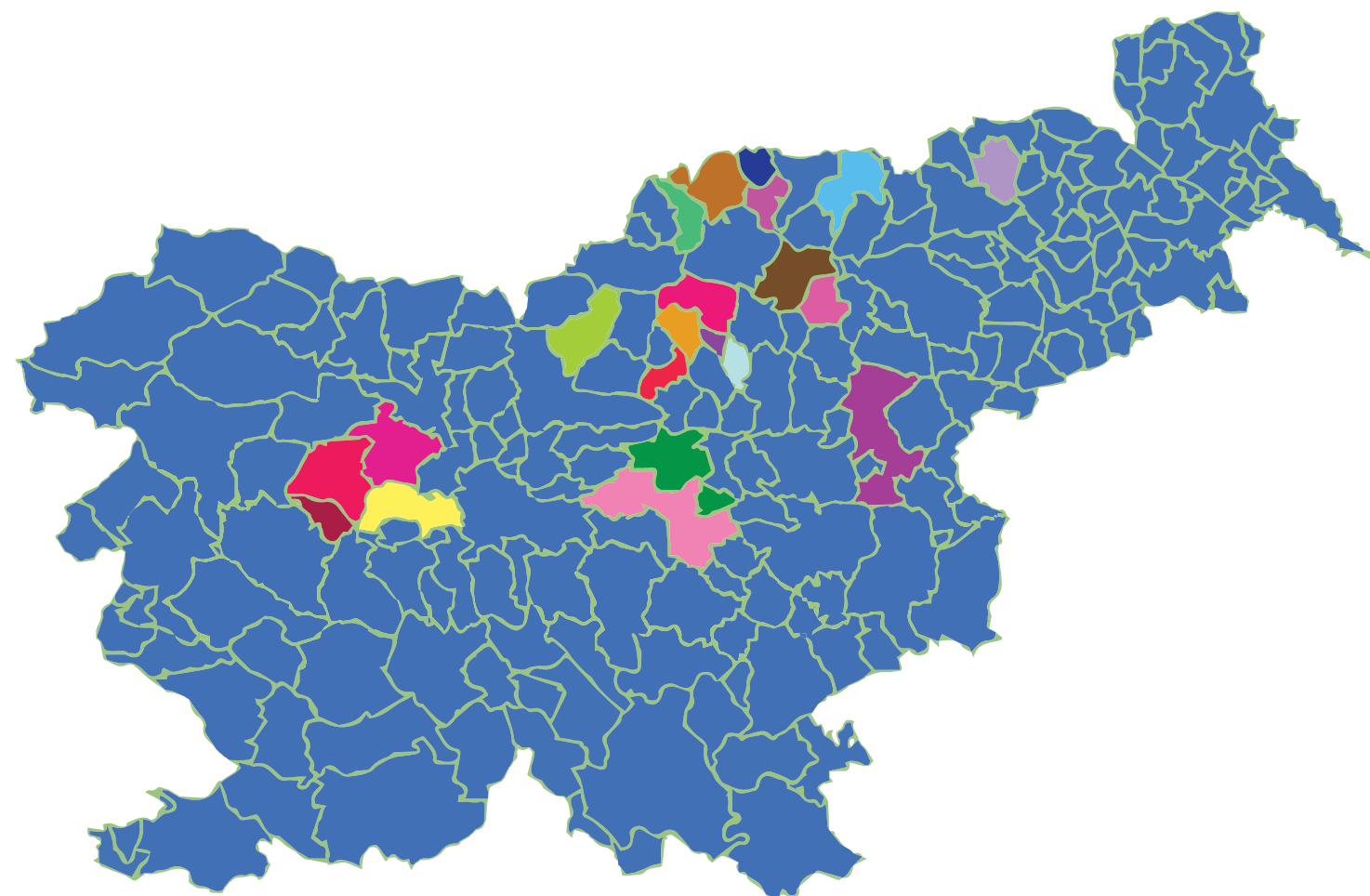
Avgustovske poplave, ki so bile posledica močnih nalivov in neurij, so močno poškodovale koroško železniško progo. Na relaciji Ruše–Prevalje–državna meja so plazovi, poplave in udori progo uničili do te mere, da jo je bilo treba zapreti. Najhuje je bilo na območju občin Dravograd, Prevalje in Ravne na Koroškem. Kljub težko dostopnemu in težavnemu terenu so bili nemudoma izvedeni nujni ukrepi za obnovo in popravilo poškodovane železniške infrastrukture ter za ponovno vzpostavitev normalne prevoznosti proge. Najprej je bil odprt odsek Ruše–Podvelka in nato postopoma odseki vse do postaje Prevalje. Odsek Prevalje–državna meja se trenutno sanira, saj se je na tem odseku sprožil večji zemeljski plaz in začasna sanacija pogojuje rok za odprtje proge.



SŽ – Infrastruktura po ujmi pomagala občinam

Narava je včasih nepredvidljiva in neusmiljena ter lahko v trenutku spremeni življenje. Svojo moč je pokazala v začetku avgusta, ko so velik del Slovenije zajela močna neurja, ki so povzročila poplavljanje rek in nastanek hudournikov ter plazov. Poplave z ujmi so povzročile mnoge težave in naredile veliko škode. Uničena je cestna in druga infrastruktura, nekateri ljudje so ostali brez domov. Nekaj slovenskih občin je zaradi močno poškodovane transportne infrastrukture ostalo popolnoma odrezanih od sveta. Na pomoč po obširnih poplavih so priskočile tudi družbe Slovenskih železnic.

Poplavljanje rek in zemeljski plazovi pa so mnogo škode povzročili tudi na železniški infrastrukturi. V družbi SŽ – Infrastruktura so se kljub temu odločili nesebično pomagati tudi od poplav prizadetim občinam, ki so jim donirali tirnice in betonske pragove. Občine so doniran material uporabile pri sanaciji poškodovane občinske infrastrukture. Do sedaj je bilo podarjenih več kot 3900 kosov betonskih pragov in več kot 36.000 metrov tirnic. Tirnice so delavci Slovenskih železnic narezali na različne dolžine, odvisno od potreb občine. Nato so primerno razrezane tirnice spravili na tovarnjake, ki so jih odpeljali na dogovorjene lokacije. Z rezanjem in nakladanjem tirnic so delavci opravili več kot 2000 delovnih ur. SŽ – Infrastruktura je s solidarnostno gesto pomagala občinam pri hitrejši obnovi poškodovane infrastrukture.



Legenda:

DRAVOGRAD	ŠOŠTANJ	LUČE
POLZELA	POLHOV GRADEC	MOZIRJE
ŠENTJUR	LITJA	MUTA
PESNICA	ŠKOFJA LOKA	VUZENICA
MISLINJA	GORENJA VAS	ŠMARTNO OB PAKI
ŽIRI	ZAGORJE OB SAVI	NAZARJE
VITANJE	RAVNE NA KOROŠKEM	PODVELKA

Seznam najbolj prizadetih občin, ki jim je SŽ – Infrastruktura darovala potreben material:

V prizadetih občinah so za donirano pomoč izredno hvaležni. Poudarili so, da se Slovenke in Slovenci pogosto podcenjujemo in govorimo, da ne znamo pomagati drug drugemu, a se je ob nedavnih poplavih izkazalo, da vendarle ni tako in da zmoremo razumeti ljudi v stiski. Seveda na različne načine in z različnimi oblikami pomoči, vsaka občina pa je prispevala k temu, da je pomoči potrebnim vsaj malo lažje. »Iskrena hvala, da ste tudi vi (Slovenske železnice) s svojim materialnim prispevkom izrazili srčnost in podporo občanom in občankam, ki jih je vremenska ujma najbolj prizadela,« se glasi ena izmed zahval, ki so jo prejeli na SŽ – Infrastruktura.

Posredovali so nam tudi nekaj fotografij, kjer je lepo razvidno, kako se je donirani material uporabil.



Dobrova - Polhov Gradec



Mozirje



Dravograd



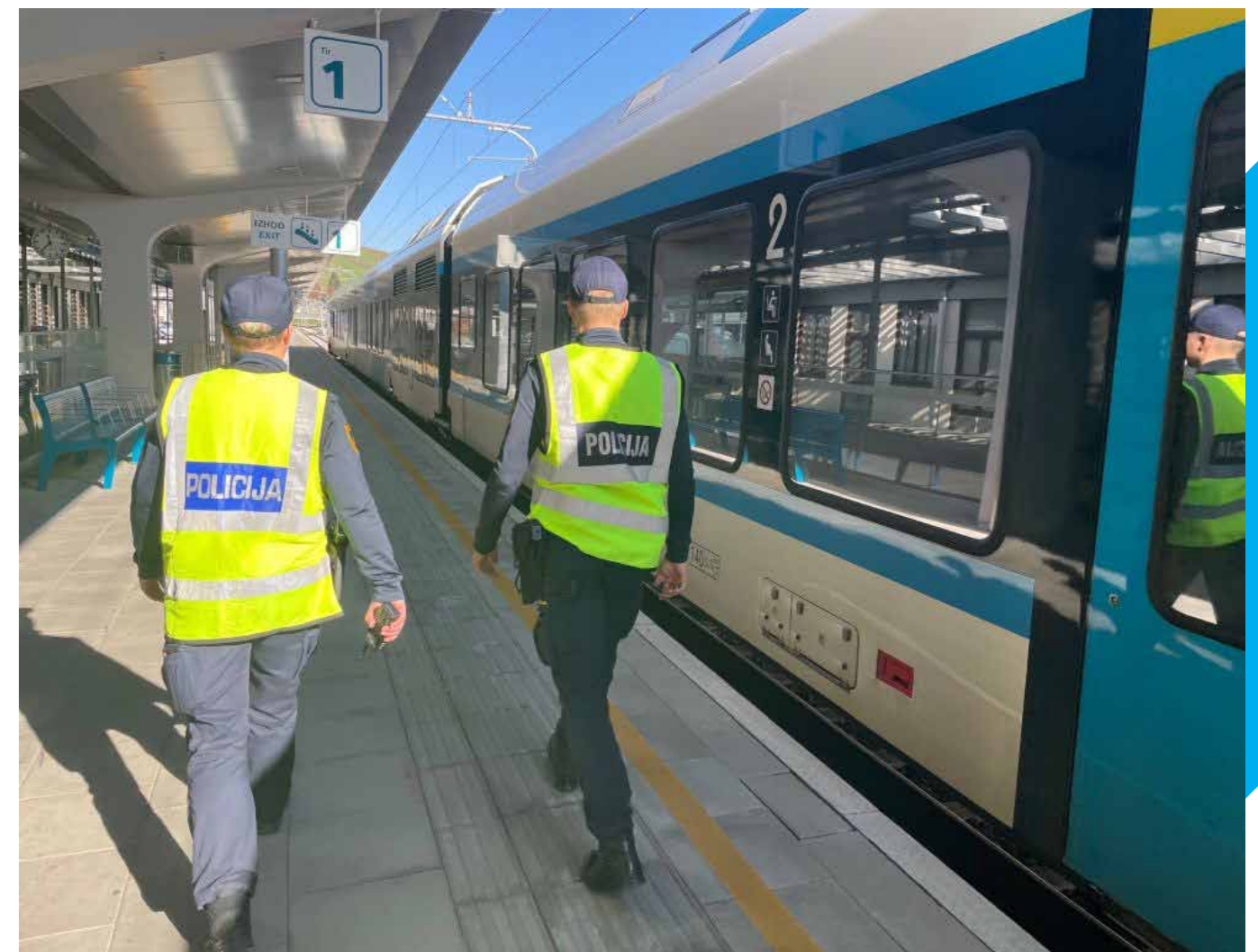
Mislinja



Škofja Loka

V mednarodni akciji Railpola za večjo varnost v železniškem prometu so sodelovale tudi Slovenske železnice in Policija

Slovenske železnice so skupaj s Policijo sodelovale v mednarodni preventivni akciji evropskega združenja policij, ki skrbi za varnost na železnicah (Railpol). Namen akcije Rail Action Week, ki je potekala v tednu od 25. septembra do 2. oktobra 2023, je dvigniti varnostno kulturo tako pri obnašanju na vlaku kot pri prečkanju železniških prehodov in s tem izboljšati splošno varnost v železniškem prometu. Največ pozornosti je bilo namenjene kršitvam nedovoljenega prehajanja železniške proge, prečkanju proge na nivojskih križanjih ter kršitvam na vlakih, kot so izstopanje ali vstopanje med premikanjem vlaka, poškodovanje ali uničenje inventarja in kršitve javnega reda in miru.



Vir fotografije: www.policija.si

27 kilometrov izkopanih predorov na 27-kilometrski trasi drugega tira

Drugi tir železniške povezave med Divačo in Koprom bo potekal skozi sedem predorov in preko treh viaduktov. 75 % trase drugega tira poteka v predorih, a ker bo na celotni trasi drugega tira treba izkopati 37 kilometrov predorov, saj se poleg proge drugega tira, ki poteka skozi glavne cevi, kopljejo tudi servisne cevi, še je potrebno kar nekaj dela. Ko govorimo o 27 izkopanih kilometrih, govorimo o izkopu kalote (zgornji del predorske cevi), sledi pa še izkop stopnice s talnim obokom (spodnji del predorske cevi). Po izkopu sledi izdelava notranje obloge. Do zdaj je zabetonirane 6000 metrov notranje obloge.

Izkopni pogoji so do zdaj relativno ugodni. Prečkalo se je že precejšnje število kraških pojavov, ki gradnje drugega tira do zdaj v pretirani meri niso ovirali. Odkritih je bilo že 47 kraških jam, pred začetkom gradnje se je napovedalo, da se lahko pričakuje 100 manjših in 10 večjih kraških pojavov. Napredki pri izkopu so odvisni predvsem od strukture tal – dolžine izkopnih korakov so spremenljive in znašajo od enega metra v slabih pogojih do treh metrov v najboljših pogojih.



Po izkopu predorov sledi izdelava notranje obloge, s katero predor dobi značilno in enakomerno obliko

Gradnja viaduktov

Glavnina proge se gradi v predorih, del poti drugega tira pa poteka čez tri viadukte ter tudi po odprtem delu trase. Viadukta Gabrovica in Vinjan se pospešeno gradita, voziščna konstrukcija obeh bo končana še letos. Vinjanska in Osapska dolina z viaduktoma dobivata novo podobo – viadukt Gabrovica, ki poteka pod črnokalskim avtocestnim viaduktom, se gradi s postopnim narivanjem. Postopna narivna gradnja pomeni, da se potiska prenapete armiranobetonske dele, ki se izdelujejo na enem bregu in se sproti narivajo s pomočjo jeklenega kljuna z ene brežine na drug. Do zdaj je narinjenih že 9 od 13 delov, kar je lepo vidno tudi vsem, ki se peljejo z avtomobilom po primorski avtocesti. Železniški viadukt poteka približno na polovici višine stebrov črnokalskega viadukta.

Viadukt Vinjan se gradi z drugačno tehnologijo kot viadukt Gabrovica, saj je bilo to nujno zaradi njegove dolžine. Viadukt Vinjan je s 620 metri najdaljši viadukt na trasi in tehnika postopnega narivanja na takšni dolžini več ni izvedljiva. Zato se gradi s prostokonzolno tehniko, tako kot se je črnokalski avtocestni viadukt, ker so tudi razponi med stebri večji. Gre za razmeroma mlado tehnologijo, uporablja pa se za premoščanje težko dostopnih lokacij. Voziščna konstrukcija tako raste levo in desno od vsakega stebra, dokler se ne združi z voziščno konstrukcijo sosednjega stebra.



Viadukt Gabrovica poteka približno na polovici višine stebrov črnokalskega viadukta

Prestavitev proge v Divači

Da se je sprostil prostor za gradnjo drugega tira pri Divači, je bilo treba narediti tudi poseg na obstoječi železniški progi. Trasa drugega tira namreč preseka trenutno železniško progo, zato je bilo treba zgraditi novo 900-metrsko traso, ki je nadomestila del obstoječe. Obstoječa trasa železnice se je tako prestavila na novo zgrajeno progo. Ko je bilo vse pripravljeno za prestavitev proge, je za dokončanje vseh del sledila popolna zapora železniškega prometa na relaciji od Kopra do Divače. To so narekovali posegi v obstoječo železniško infrastrukturo v Divači, ki so bili tehnološko zelo zahtevni. Popolna zapora železniškega prometa na tem odseku je trajala štiri dni, od 26. do 29. avgusta 2023, v tem času pa so bila izvedena vsa načrtovana dela.



Predstavniki logističnih središč o tem, kako premagati »ozka grla«



V Kongresnem centru Brdo pri Kranju je 17. oktobra 2023 potekala konferenca Premikamo Slovenijo – Moving Slovenia 7.0, na kateri so predstavniki logističnih središč spregovorili o tem, kako premagati »ozka grla«. Na poslovno logistični konferenci, ki sta jo organizirala Časnik Finance in Advantage Austria in je namenjena prometnim izzivom, je sodeloval tudi direktor družbe SŽ – Infrastruktura Matjaž Kranjc.

Premikamo Slovenijo je največja konferenca za infrastrukturo, logistiko in mobilnost, ki poudarja trenutno stanje največjih slovenskih infrastrukturnih projektov, obravnava potrebe in perspektive logističnega sektorja ter predstavi nove priložnosti pri projektih logistike in mobilnosti. Tema letošnje konference so bila ozka grla, ki vsem, ki se ukvarjajo z logistiko, povzročajo veliko težav.

Direktor SŽ – Infrastrukture Matjaž Kranjc je na konferenci sodeloval kot govorec na okrogli mizi z naslovom »Drugi tir je tako rekoč tukaj. Kaj tedaj, ko bo zgrajen in odprt? Kakšni bodo prvi koraki?«, na kateri sta sodelovala tudi Andrej Cah (direktor prodaje, Luka Koper) in Aleš Napast (direktor Siemens Mobility). Okroglo mizo je moderiral Peter Frankl.

Direktor družbe SŽ – Infrastruktura je v uvodu povedal, da lahko glede na izvedena dela na projektu drugega tira prve vožnje po drugem tiru upravičeno pričakujemo v začetku leta 2026. Ob tem je Matjaž Kranjc dodal, da je treba v tem času tudi na ostalem omrežju izpeljati vse ključne projekte, da bi bil drugi tir v železniškem transportu čim bolj učinkovit: »Za nas je ključno, da se čim bolj pripravimo na drugi tir. Izvajajo se investicijska in vzdrževalna dela na železniškem omrežju. Vsi hitimo z nadgradnjami, da bo naše jedrno omrežje ob odprtju drugega tira čim bolj pripravljeno in da bo ovir čim manj.«

“Drugi tir je tako rekoč tukaj. Kaj tedaj, ko bo zgrajen in odprt? Kakšni bodo prvi koraki?”



»Investicijski cikel na železniškem omrežju, na glavnih kakor tudi regionalnih progah, kjer imamo velike potenciale tako v potniškem kot tovornem prometu, se bo nadaljeval močno po letu 2030. Delajo se tudi načrti modernizacije omrežja za leto 2050 plus. Modernizacija železniškega omrežja in nadgradnje bodo potekale tudi v prihodnje,« je prepričan Matjaž Kranjc.

Glede železniškega omrežja v Ljubljani je direktor SŽ – Infrastrukture Matjaž Kranjc dejal, da je projekt prenove ljubljanskega potniškega centra tik pred začetkom: »Konec leta bodo zabrnili prvi stroji pri nadgradnji Dunajskega nadvoza. Danes so tam štirje tiri, v nadaljevanju bo nov objekt s šestimi tiri, kar pomeni bistveno boljšo prepustnost.« Slovenija in Ljubljana dobivata nov potniški center, ki bo izboljšal prepustnost skozi Ljubljano tako za tovorni kot tudi za potniški promet. Potnikom bodo omogočene tudi bistveno boljše storitve,« je glede novega Potniškega centra Ljubljana še povedal Kranjc.





Slovenske železnice

Vabilo

na srečanje železničarjev in upokojencev SŽ 2023

Z velikim veseljem vas vabim na prednovoletno srečanje vseh zaposlenih in upokojencev Slovenskih železnic. Na prireditvi bomo skupaj proslavili naše uspehe ter trdo delo in neomajno zavzetost, ki nam omogočata, da učinkovito premagujemo preštevne gospodarske izzive in preizkušnje sodobnega časa.

V nadvse dinamičnem delovnem okolju, ob obsežnih nadgradnjah in posodobitvah naših prog, ki močno povečujejo obseg dela in njegovo zahtevnost, smo se letos soočili še s katastrofalnimi poplavami in številnimi drugimi nepredvidenimi izzivi. Z izjemnimi napori in odrekanjem smo svoje delo kljub oviram zgledno opravili ter omogočali neoviran promet po progah, ki so ključne za naše gospodarstvo in mobilnosti desetisoč potnikov vsak dan. S konkretnimi dejanji dokazujemo, da slovenski železničarji še vedno čutimo homogenost in pripadnost podjetju.

Zaradi velikega, po vsej Sloveniji razpršenega kolektiva, pa so tesnejši stiki med sodelavci velikokrat oteženi. Prav tako nam različne obveznosti onemogočajo, da bi se srečevali s tistimi, ki ste se že upokojili, pa smo skupaj še pred kratkim dejavno ustvarjali velikopotezne železniške projekte.

V našem podjetju dajemo tradiciji in pripadnosti velik poudarek. Močno se zavedamo, da moramo uspehe, ki smo jih skupaj ustvarjali, tudi skupaj praznovati.

Zato vas vljudno vabim, da se udeležite srečanja železničarjev in upokojencev, ki bo v petek, 8. decembra 2023, ob 17. uri na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani.

Dušan Mes
generalni direktor

Veselim se srečanja z vami!

Dar.

ROČNO IZDELANE SVEČE IN MILA
V ATELJEJU INVALIDSKIH
DELAVNIC

ZARADI ROČNEGA DELA SO ZALOGE IZDELKOV OMEJENE.
NA VOLJO PREKO TELEFONSKEGA NAROČILA ALI
V DARILNICAH DAR.
+386 1 291 34 90
NAROČILA.IZDELKI@SZ-ZIP.SI
WWW.SZ-ZIP.SI



Prosimo vas, da se na srečanje prijavite do 28. novembra po spletnem obrazcu na <https://www.sz.si/srecanje-zeleznicarjev>, ali tako, da skenirate QR kodo in v obrazec vpišete zahtevane podatke.

Gostujoča razstava v Železniškem muzeju Slovenskih železnic



»Ko železna pride cesta«: slovenski železniški promet pred skoraj dvema stoletjema

Pokrajinski muzej Celje je s svojo razstavo »Ko železna pride cesta« obeležil 175. obletnico prihoda železnice v naše kraje oziroma vožnje prvega vlaka na Slovenskem. Ta izjemna razstava, ki je plod skrbne priprave avtorjev, je bila zasnovana kot mobilna razstava, namenjena gostovanjem po krajih ob železnici na Slovenskem in v Avstriji. Na 18 premičnih panojih nam razkriva razvoj železniškega omrežja v Avstrijskem cesarstvu, pri čemer posebno pozornost namenja izgradnji železnice na Slovenskem. Razstava je vsebinsko razdeljena na dva glavna sklopa: prvi, bogato ilustriran s fotografiskim materialom, oriše proces izgradnje Južne železnice od Dunaja do Trsta, medtem ko drugi predstavlja njen vpliv na urbanistični in gospodarski razvoj regije.

Od Dunaja do Trsta

Prvi del razstave nas popelje skozi zgodovino gradnje Južne železnice, ki je povezala Dunaj s Trstom, največjim infrastrukturnim projektom Avstrijskega cesarstva v 19. stoletju. Celje, ki je pred prihodom železnice štelo okoli tisoč prebivalcev, se je nato hitro razvilo v eno najbolj gosto poseljenih slovenskih mest. Razstava nas zato opominja na ključno vlogo železnice pri gospodarskem razvoju Celja in okolice.

Na tej razstavi, ki jo je pripravil izjemni zgodovinar Damir Žerič iz Pokrajinskega muzeja Celje, se obiskovalcem odstira poglavje zgodovine gradnje železnice od Dunaja do Trsta. Razstava pa ni zgolj priča preteklosti, temveč poudarja tudi pomen železnice v sedanjosti. Leta 2021 je bila razstava ponovno postavljena v nekoliko osveženi obliki, saj so hkrati potekala prizadevanja Evropske unije za spodbujanje okolju prijaznih načinov prevoza in doseganje podnebne nevtralnosti do leta 2050 v skladu z evropskim zelenim dogovorom. Ob podpori Ministrstva za infrastrukturo in Slovenskih železnic je razstava praznovala 175. obletnico prihoda prvega vlaka na slovensko ozemlje.

Avtor razstave Damir Žerič, magister zgodovine in višji kustos v Pokrajinskem muzeju Celje, se v razstavi »Ko železna pride cesta« osredotoča na pomen železnice za gospodarski in širši družbeni razvoj Celja in regije. Zdajšnja razstava »Ko železna pride cesta« je že druga razstava o gradnji Južne železnice. Prvo so postavili leta 2016, ob 170. obletnici prihoda prvega vlaka v Celje. Namen razstave je bil predstaviti gradnjo železniške proge, ki je povezala cesarski Dunaj s Trstom, kar je bila največja infrastrukturna prelomnica za razvoj tamkajšnjih krajev v tistem času. Celje je po padcu grofov Celjskih postalo majhno provincialno mesto, ki ga je gradnja železnice ponovno oživila in spremenila v regionalno središče.

Leta 2021 je bila razstava ponovno postavljena, saj je bilo to leto razglašeno za Evropsko leto železnic. Evropska unija si je prizadevala spodbujati okolju prijazne načine prevoza, kar je bilo v skladu z evropskim zelenim dogovorom, ki si prizadeva doseči podnebno nevtralnost do leta 2050. S podporo Ministrstva za infrastrukturo in Slovenskih železnic so pripravili razstavo ob 175. obletnici prihoda prvega vlaka na slovensko ozemlje. Cilj razstave je bil opozoriti na vlogo železnice pri gospodarskem razvoju Celja in regije ter predstaviti projekt nakupa novih vlakov, ki bodo še izboljšali železniški potniški promet.

Kakšna je prihodnost razstave in zakaj je dvojezična? Žerič pojasnjuje, da so namerno zasnovali mobilno panojsko razstavo. Poudarja, da želijo približati pomen železnice čim širši javnosti in sodelovati z zainteresiranimi občinami, institucijami in društvi. Poleg gostovanja po različnih slovenskih krajih bi želeli razstavo predstaviti tudi v Avstriji, saj je slovensko železniško omrežje, tako v preteklosti kot danes, tesno povezano s severno sosedo.



Izzivi pri gradnji

Razstava »Ko železna pride cesta« nas tudi uči o zgodovini železnice v Sloveniji. Prihod prvih vlakov na slovensko ozemlje je bil povezan z gradnjo prvega dela železniške proge iz Gradca do Celja. Gradbeniki so morali premagati številne izzive, vključno z gradnjo mostov čez reke in prečkanjem zahtevnega terena. Prvi vlak, ki je vstopil na slovensko ozemlje, je bil vlak Ocean, ki je prevozil slovenski del proge od Maribora do Celja v samo dveh urah in 45 minutah. Odprtje proge Gradec–Celje leta 1846 je bilo zgodovinsko pomembno, saj je pripomoglo k hitremu gospodarskemu razvoju Celja. Mesto, ki je pred tem štel le okoli tisoč prebivalcev, se je hitro razširilo in postalo eno najpomembnejših industrijskih središč na Slovenskem.

Prihod železnice je tudi spremenil način prevoza ljudi in blaga. Vlaki so postali prevozno sredstvo za številne, vključno z dnevnimi migranti, študenti, inženirji in popotniki. Poleg potnikov so vlaki prevažali tudi pošto, živila, premog in gradbeni material. Gradnja železnice je imela tudi velik vpliv na razvoj mest ob železniških postajah. Ta mesta so postala privlačna za trgovce, obrtnike in industrialce. Nove gostilne, hoteli in industrijski obrati so se razvili v bližini postaj, kar je prispevalo h gospodarskemu razcvetu teh mest. Žerič poudarja pomen železniških postaj za razvoj mest, kjer so bile locirane. Postaje so postale pravi magnet za ljudi, ki so se zbirali v okolici. Nova poslovna središča so se razvila ob postajah, kar je prispevalo k rasti mest in njihovi urbanizaciji.



Ključni mejniki pri gradnji

Žerič izpostavlja pomembne mejnike v zgodovini slovenskih železnic v 19. stoletju na trasi Južne železnice. Med pomembnimi letnicami so gradnja proge Dunaj–Gloggnitz leta 1842, gradnja proge Mürzzuschlag–Gradec leta 1844, prva poskusna vožnja na odseku Gradec–Celje 27. aprila 1846, odprtje proge Gradec–Celje 2. junija 1846, odprtje proge Celje–Ljubljana 16. septembra 1849, gradnja manjkajočega odseka prek Semmeringa med letoma 1848 in 1854 ter odprtje proge Ljubljana–Trst 27. julija 1857.

Žerič se dotakne tudi tehnoloških izzivov, s katerimi so se gradbeniki srečevali pri gradnji železniških prog v Sloveniji, predvsem zaradi zahtevnega terena. Gradnja je vključevala prečkanje rečnih dolin, premostitev prelazov in prečkanje močvirij ter kraškega sveta. Vendar so ti izzivi na koncu prispevali k razvoju regije in omogočili gospodarski napredek.

Razstava »Ko železna pride cesta« nas tako popelje skozi bogato zgodovino gradnje železnice in njenega vpliva na

razvoj Celja in Slovenije kot celote. Damir Žerič in njegova ekipa nam z njo omogočita, da se tudi sami poglobimo v to pomembno poglavje naše zgodovine in bolje razumemo vlogo, ki jo je železnica igrala pri oblikovanju naše družbe. Z razstavo dobimo intimen vpogled v preteklost, ki je obogatila našo sedanost in oblikovala prihodnost. Vljudno vabljeni, da si jo ogledate v Železniškem muzeju Slovenskih železnic od torka do nedelje med 10. in 18. uro.



Na dvorišču parnih lokomotiv so zabrnili ikonični motorji Harley-Davidson



V eč kot dvesto obiskovalcev si je na sončno septembrsko soboto ogledalo stare parne lokomotive v Železniškem muzeju, ki so se jim pridružili ikonični motorji Harley-Davidson.

V soboto, 16. septembra 2023, je Železniški muzej Slovenskih železnic gostil dogodek Promet na železnicah in cestah. V Železniškem muzeju smo tudi letos prepletli zgodovino cestnega in železniškega prometa: parnim lokomotivam so delali družbo ikonični motorji Harley-Davidson. Ker se v muzeju zavedamo, kako pomembna je varnost v prometu, smo ob začetku novega šolskega leta predvsem najmlajše obiskovalce želeli na zabaven način opozoriti na ključne ukrepe za varnost na tirih in cestah.

Nad železniško dediščino in motorji navdušeni obiskovalci so se s svojimi otroki lahko popeljali z vlakom vrtno železnice, se udeležili vodenega ogleda in obnovili svoje znanje o pomembnosti železnice v preteklosti kot tudi njene prisotnosti v sedanjosti in prihodnosti. Med sladkanjem z okusnimi palačinkami in nakupom izdelkov DAR, ki so ročno izdelani v ateljeju invalidskih delavnic podjetja SŽ – ŽIP, d. o. o., je obiskovalce pozdravila tudi maskota Slovenskih železnic.

Železniški muzej je v sodelovanju s H.O.G Lipa Chapter Slovenija pripeljal tudi ikonične motorje Harley-Davidson.



93-letni g. Simon velja za najstarejšega voznika motorja Harley-Davidson.



Obiskovalci so si lahko ogledali več kot 30 zanimivih jeklenih konjičkov in poklepetali z njihovimi lastniki in lastnicami o motorjih, njihovi zgodovini in skrbi zanje.

Celoten dan je bil še toliko bolj poseben, ker je ravno 16. septembra minilo 174 let od pomembne prelomnice v razvoju železnice v Sloveniji, ko je bila železniška proga do Ljubljane uradno predana javnemu prometu.

Za to priložnost je bila leta 1849 organizirana velika slovesnost. Postaje Laško, Zidani Most, Trbovlje in Zagorje so pripravile slovesen sprejem prvega vlaka. Okrašene so bile s cvetjem, slavoloki in zastavami. Duh tistega časa je zgovorno predstavljal napis na Terpinčevi papirnici v Vevčah: kupčija – obertnost – kmetijstvo. Program je sicer predvideval, da se bo slovesnosti udeležil mladi cesar Franc Jožef, a je zaradi bolezni za svojega namestnika določil nadvojvodo Albrehta. Slovesnosti se je udeležil v spremstvu ministrskega predsednika kneza pl. Schwarzenberga, ministra za javna dela in trgovino Brucka, notranjega ministra dr. Bacha in vojnega ministra generala Gyulayja. Vlaka z gosti sta na železniško postajo Ljubljana ob 17. uri pripeljali lokomotivi "Ljubljana" in "Triglav". Prihod so slavnostno pozdravili zvonovi vseh ljubljanskih cerkva in topovske salve na Ljubljanskem gradu. Postaja, polna množice ljudi, je bila okrašena s cvetjem in zelenjem. Prvi je nadvojvodo Albrehta pozdravil in mu izrekel dobrodošlico deželni glavar grof Welsersheimb. Za njim pa tudi ljubljanski župan H. Guttman, ki se je hkrati zahvalil za darilo – za železniško progo. Za tem je lokomotivi in postajo blagoslovil ljubljanski knezoškof Anton A. Wolf. Sledila je podelitev odlikovanj najbolj zaslužnim pri gradnji (med drugimi je odlikovanje železne krone prejel tudi inženir Carl Ritter von Ghega). Ugledni gostje so se nato odpeljali skozi špalir do dvorca deželnega glavarja (današnje poslopje Univerze v Ljubljani). Mesto naj bi bilo celo noč razsvetljeno in povsod živahno tako visokemu obisku v čast. Naslednje jutro pa je godba Narodne garde prebudila mesto z zaigranimi budnicami.

Viri in literatura:

Brilej, Martin
2002 150 let železnice: od Celja do Ljubljane: 1849-1999. Litija: Tiskarna ACO Litija.

Jenko, Jože
1934 'Ko nam je stekla prva železnica.' V: Kronika slovenskih mest. Krhin Tatjana in Korošec B., ur. Ljubljana: Prometni inštitut ŽG Ljubljana.
Str. 272 - 276.

H.O.G. – Harley Owners Group je svetovna organizacija lastnikov motornih koles Harley-Davidson, katere ustanovitelj in lastnik je podjetje Harley-Davidson Inc., USA. Osnovni namen organizacije je druženje lastnikov in širjenje dobrega mnenja o motociklizmu in motoristih. H.O.G Lipa Chapter Slovenija je bil ustanovljen leta 1995. Njen glavni pobudnik oziroma »oče« je bil Rastko Korošec. V obdobju, ko internet in mobiteli niso bili še tako razširjeni kot danes, je iskanje somišljenikov in postavljanje takšne oblike združenja lastnikov motociklov Harley-Davidson predstavljalo velik izziv. Ta izziv je Korošec sprejel in ga tudi uspešno opravil. Direktor H.O.G Lipa Chapterja je bil do leta 2012. Nasledil ga je Miha Mušič, leta 2020 pa je to funkcijo prevzel Peter Breskvar. Harleyjev slogan je »Live to ride, ride to live« (»Živi, da bi se vozil, vozi, da bi živel«, op. a.) in tega se lastniki teh motociklov še kako držijo.

Nekaj utrinkov s sobotne prireditve, ki je potekala ravno na prvi dan letošnjega Evropskega tedna mobilnosti, si lahko ogledate spodaj:



Kako upočasniti staranje?

Z rednim gibanjem, zdravo in uravnoteženo prehrano, izogibanjem stresnim situacijam ter dobrim spancem lahko močno izboljšamo kakovost življenja in ostanemo vitalni. Toda, ali ste vedeli, da lahko z aktivnim življenjskim slogom upočasnimo tudi staranje?



Gibanje je eden od najpomembnejših dejavnikov ohranjanja splošnega zdravja, ki ga glede na rezultate raziskav pristojnih inštitucij vedno bolj zanemarjamo. Naše mišice, kosti, vezi, srce in tudi drugi organi so namreč močni toliko, kolikor od njih zahteva naš način življenja in glede na to, da vse več časa preživimo sede pred različnimi ekrani, namesto stopnic uporabljamo dvigala, klasična kolesa pa so zamenjala tista na električni pogon, najbrž ni treba posebej poudarjati, da si s tem na dolgi rok ne delamo ravno usluge.

Zakaj?

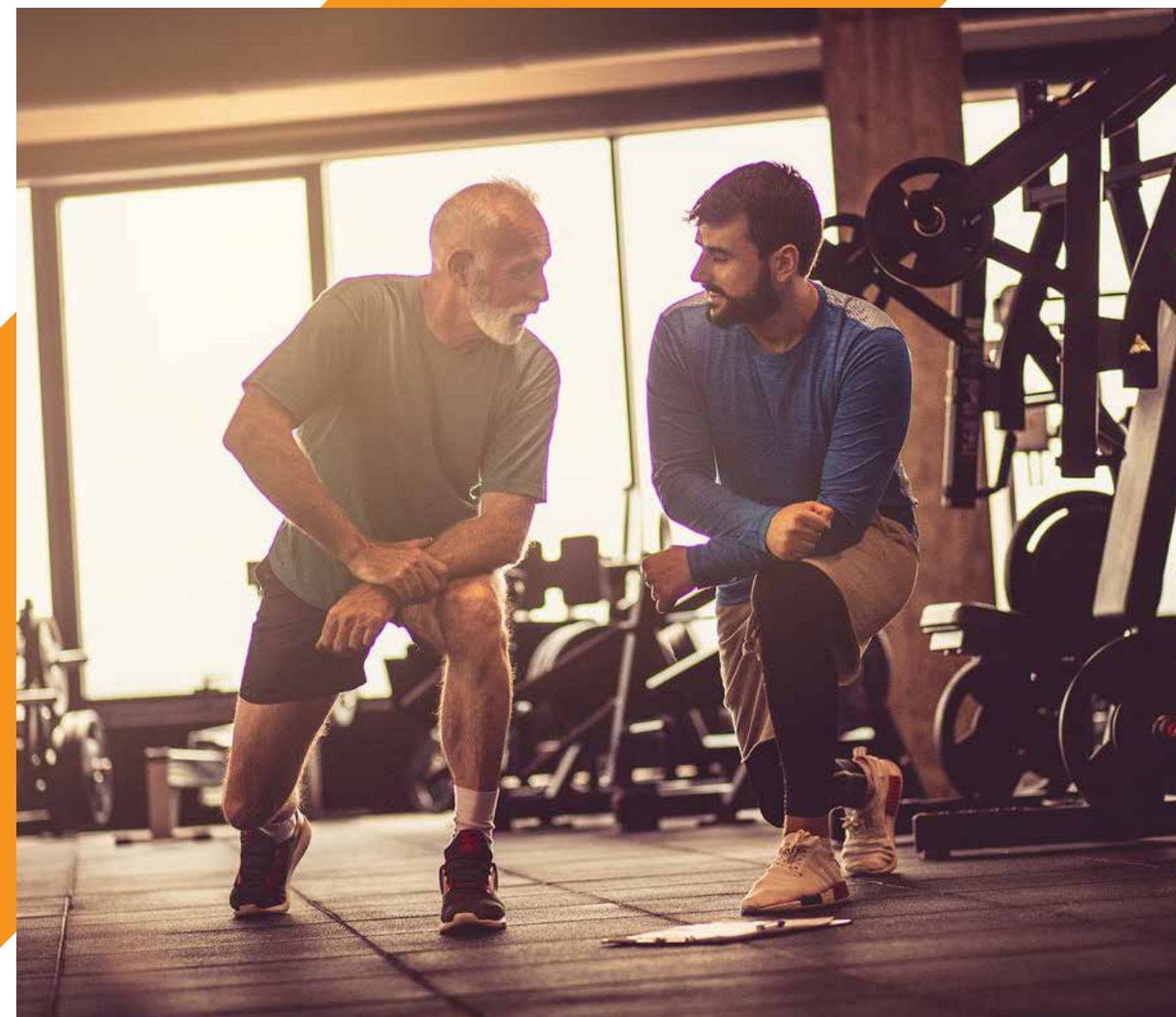
Redna telesna dejavnost je ključnega pomena za zdrave mišice in kosti, blaži upadanje psihofizičnih in funkcionalnih sposobnosti telesa, krepi imunski sistem in pomaga varovati pred kroničnimi boleznimi. Povedano po domače: z gibanjem torej lahko močno zmanjšamo verjetnost konstantnih obiskov po različnih ordinacijah, lekarnah in bolnišnicah.

Z gibanjem nad staranje

Dobra telesna pripravljenost ob tem vpliva tudi na naše razpoloženje, organizacijo in ohranjanje informacij (zaznavanje, ohranjanje, spomin), zato je vsaka redna telesna aktivnost v kateri koli starosti povezana tudi z boljšim delovanjem možganov v kasnejšem življenju. To pa pomeni tudi, da lahko z aktivnim življenjem pomembno upočasnimo staranje.

Z leti se namreč začne zmanjševati mišična masa, proces pa lahko pomembno upočasnimo z rednim gibanjem. Tako smo sposobni ohranjati moč, vzdržljivost, prožnost in ravnotežje, kar z vsakim letom staranja postaja vse bolj pomembno. Aktivni starejši predstavniki populacije so praviloma manj dovzetni za padce, lažje poskrbijo zase in so manj odvisni od mlajših generacij, kar jih ohranja vitalne.

Veliko lahko za svoje telo naredite že z rednimi sprehodi in hojo po stopnicah, a če se ob tem ne zadihate in spotite, je učinek skorajda zanemarljiv. Za ohranjanje umske ostrine in spomina ter telesne vzdržljivosti je pomembno vzdrževanje vadbene rutine, zato so v Središču Vitalis pripravili **Smart Aging** – individualiziran vadbeni program za vse, ki želijo polnovredno ŽIVETI in ne samo preživeti.





Celostni program za upočasnitev staranja

Starost ni nujno povezana z leti, zato je program *Smart Aging* prilagojen potrebam posameznika, ki se zaveda, da lahko s pravilno vadbo zmanjšuje svojo biološko starost, ohranja kognitivne sposobnosti, dober imunski sistem, vzdržuje mišično maso in telesno težo ter zmanjšuje raven stresa, ki je glavni krivec za bolezni srca, izčrpanost, izgorelost in ne nazadnje za nezdravo kopičenje maščob.

Ob začetku programa *Smart Aging* vsak udeleženec opravi celostno funkcionalno diagnostiko, na podlagi katere se nato sestavi popolnoma individualiziran program vadbe, ki temelji na strokovnem pristopu z namenom optimalnega napredka ter doseganja zastavljenih rezultatov. V program so poleg uvodnega razgovora o zastavljenih ciljih vključeni kineziološko testiranje, pregled fizioterapevta, meritve, prehransko svetovanje in regeneracija po treningu, napredek pa se meri z meritvami (telesna teža, % mišic, % maščobe, napredek v aktivaciji mišic, tonus mišic in lateralna ter funkcionalna simetrija) na mesečni ravni.

Prava vadba za vsako življenjsko obdobje

Kot poudarjajo v **Središču Vitalis**, lahko vsi, ne glede na starost, ogromno naredimo za zdravo in uspešno življenje, zato so se pri oblikovanju vadbenih programov osredotočili na različna življenjska obdobja. Vsako obdobje namreč zahteva prilagojen način vadbe in pomembno je, da imate na voljo čim širši nabor možnosti ter individualno zasnovo vadbenega programa.

Skorajda v vseh starostnih kategorijah se denimo najde kdo, ki bi primarno rad ohranjal dobro telesno kondicijo, a obenem čuti željo po preizkušanju svojih meja in razmišlja o sodelovanju v resnejših tekmovanjih, kot so maratoni, ironmani, triatlonske preizkušnje in podobno. Za take primere so v Središču Vitalis pripravili individualiziran program **Top Forma**, ki sicer temelji na vzdrževanju kondicije, a hkrati nudi vse, kar imajo na voljo profesionalni športniki – možnost trenirati z ekipo, ki pomaga do napredka ter rezultatov.

S Top Formo do velikih tekmovanj

Ob vključitvi v program **Top Forma** udeleženec opravi začetne športne meritve, s pomočjo katerih ugotovijo objektivni nivo trenutne fizične zmogljivosti, spoznajo potencialne šibke točke, na podlagi katerih pripravijo temeljito analizo trenutnih sposobnosti posameznika in priporočila za nadaljnje delo ter ugotovijo dejavnike tveganja za nastanek poškodb, do katerih lahko pride zaradi pogostih treningov in velikih obremenitev.

Sledijo zasnova individualne vadbe za moč s posebnim poudarkom na aktivaciji mišic, neomejen vstop v fitnes ter redni tedenski treningi z osebnim trenerjem, ki poleg vodenja in svetovanja skrbi tudi za maksimalno motivacijo in je udeležencu ves čas na voljo preko telefona ali drugih medijskih kanalov. Ob tem lahko programu dodate še prehransko svetovanje, fizioterapijo ter različne oblike regeneracije: od krioterapije do finske in infrardeče savne ter masaže. Vse naštetje je namreč ključnega pomena za varno doseganje napredka in zastavljenih rezultatov.

Gibanje naj bo užitek

Razlogi, zakaj se ljudje odločimo za fizično aktivnost, so različni: nekateri si želijo izgubiti odvečne kilograme, drugi izoblikovati telo, tretjim predstavlja sprostitvev oziroma zbistritev misli, četrti v gibanju vidijo investicijo za zdravo starost ... Naštevati bi lahko do jutri, bolj kot sam namen pa je pomembno to, da v izbrani aktivnosti uživamo. Le tako bomo namreč lahko vztrajali na načrtani poti in dosegali želene rezultate, s tem pa skrbeli tudi za lastno zadovoljstvo. Vsak dan!



