



Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Lokomotiva
151-001, »Hišna«

**Prenova celostne podobe
in embalaž izdelkov
Dar je le začetek**

Praznično veselje
brez slabe vesti

Spoštovani sodelavci, sodelavke,

ob koncu leta želim izraziti iskreno hvaležnost vsakemu od vas za predanost, trud in delo, ki so pomembno prispevali k uspehom Slovenskih železnic v letu 2023. Skupaj smo premagovali številne izzive in dosegli mnogo načrtanih ciljev.

V teh čarobnih prazničnih dneh želim vam in vašim najbližjim obilo sreče, veselja, ljubezni in toplih trenutkov. Naj vam božični čas prinese polno zadovoljstva, upanja ter miru. Naj bodo začetki novega leta prijetni in naj se vam izpolnijo vsa pričakovanja ter skrite želje.

Srečno in veselo božično praznovanje ter uspešen vstop v novo leto!

Dušan Mes
generalni direktor Slovenskih železnic

A stylized, handwritten signature in white ink, consisting of a tall vertical stroke and a horizontal loop at the top.

Uvodnik

Različnost pomeni biti del razprave,
 vključenost pomeni imeti svoj glas,
pripadnost pa, da je ta glas tudi slišan.

(Liz Fosslien)

Spoštovane sodelavke in sodelavci.

Pred vami je zadnja Nova proga letos in tokrat nekoliko bolj praznično obarvana. V središče smo s sodelavci postavili prenovo blagovne znamke Dar. V Službi za odnose z javnostmi smo skupaj z mladim oblikovalcem Domnom Kristianom von Franknom in sodelavci SŽ – ŽIP prenovo pripravljali več mesecev. Blagovna znamka je zdaj moderno zasnovana in sledi zadnjim trendom trga. Ob tem se za sodelovanje zahvaljujem vsem, ki so prispevali svoj košček v mozaiku prenove. Več o tem, kako je prenova potekala, si lahko preberete v prispevkih Andraža Koželjnika na prvih straneh Nove proge.

Zelo pomemben projekt, ki je pred nami in se bo začel konec leta, je tudi projekt Potniški center Ljubljana. Zaradi začetka prenove in nadgradnje glavne železniške postaje v Ljubljani bo na progah Ljubljana–Jesenice in obratno ter Ljubljana–Kamnik Graben in obratno manjši del vlakov, predvsem izven konic, vozil do začasnega novega postajališča Ljubljana Šiška. O tem je na novinarski konferenci spregovoril tudi generalni direktor Slovenskih železnic.



Tea Šavor

Gradnja proge drugega tira Divača–Koper poteka skozi sedem predorov in preko treh viaduktov. Viadukt Glinščica je bil zgrajen leta 2022, kmalu sledi dokončanje zadnjega in najdaljšega viadukta na trasi, viadukta Vinjan, v začetku decembra 2023 pa je bil zgrajen viadukt Gabrovica. Kolegi iz družbe 2TDK so za vas pripravili obsežno reportažo.

Pomemben dogodek, ki smo ga obeležili letos, je tudi 150. obletnica, odkar je železnica povezala pristaniško mesto Reko z železniškim omrežjem tedanje Avstro-Ogrske monarhije. Obletnico smo obeležili v Sloveniji in na Hrvaškem. Na prireditvi v Ilirski Bistrici je bilo našemu cenjenemu kolegu Mladenu Bogiću podeljeno tudi priznanje za razvoj muzejske dejavnosti in ohranjanje železniške kulturne dediščine, za kar mu iskreno čestitamo in se mu zahvaljujemo za vse prispevke, članke, potopise, ki jih pripravlja za nas časopis. Njegovo zanimivo reportažo iz Scrantona in članek o prenovi in zgodovini lokomotive 151-001 lahko preberete tudi v tej številki časopisa.

Pred nami pa je še ena pomembna obletnica. 100 let upravljanja naših železnic. Prvi januar 1924 lahko štejemo kot dejanski datum prevzema upravljanja železnic v Sloveniji. Prispevek o obletnici je napisal dr. Josip Orbanić.

In še ena zelo pomembna tema za vse zaposlene, informacijska varnost. Sodelavci Sektorja za informatiko in nove tehnologije večkrat letno izvajajo simulacijo zlonamerne elektronske pošte in s tem preizkus, kako varno ravnati pri odpiranju elektronske pošte. Eno takih sporočil ste zaposleni prejeli v novembru. Kako prepoznati sumljivo elektronsko sporočilo, lahko preberete v članku.

In ker je december mesec praznovanj, smo obdelali tudi temo novoletnih zaobljub. Koliko se jih držimo? Kolegica Tamara Sever je o tem povprašala osebne trenerje iz Središča Vitalis.

V Službi za odnose z javnostmi vam želimo, da uživate v branju zadnje letošnje številke revije. Hkrati pa vam želimo srečne in vesele božične praznike in vse dobro v letu 2024.



6

Pogovor

Domen Kristian
von Franken

Prenova celostne
podobe in embalaž
izdelkov Dar je le
začetek



14

Pogovor

Nina Briški in
Gašper Bizjak

Blagovna znamka Dar
s premium podobo



18

Gradnja novega
železniškega nadvoza
nad Dunajsko cesto
je del prenove
Potniškega centra
Ljubljana



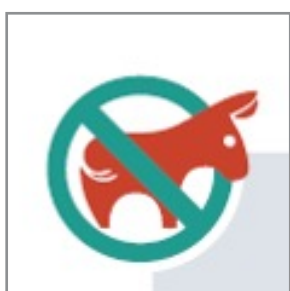
21

SŽ – Tovorni promet
v nakup dvajsetih
sodobnih vagonov



32

Zelena oaza sredi
betonske džungle



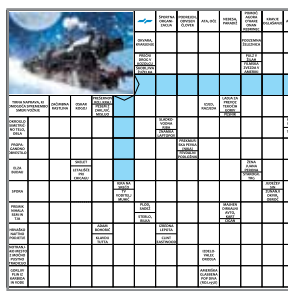
36

Ozaveščanja zaposlenih
o informacijskih
tveganjih
(elektronska pošta)



38

Znamenita lokomotiva
151-001 gre na obnovo



39

Nagradna križanka

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



22

Sestanek UIC skupine
ERIG v Ljubljani



24

Viadukt Gabrovica
je zgrajen



27

Nagradna igra



28

150 let reških prog



40

Lokomotiva 151-001,
»Hišna«



44

100 let upravljanja
naših železnic –
nastajanje Direkcije
železnic v Ljubljani



48

Scranton – Joe Biden in
Mesto pare



54

Praznično veselje brez
slabe vesti

Avtorji prispevkov: Mladen Bogić, Tea Šavor,
Tamara Sever, Andraž Koželnik, dr. Josip Orbanic,
Marko Tancar, Roman Osredkar, 2TDK

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih
železnic, Andraž Koželnik, dr. Josip Orbanic,
Mladen Bogić, 2TDK, Rok Šmon, TIC Ilirska Bistrica,
DLŽ Ilirska Bistrica, Freepik

Naslovnica: blagovna znamka Dar

Število izvodov: 6900

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

Prenova celostne podobe in embalaž izdelkov Dar je le začetek

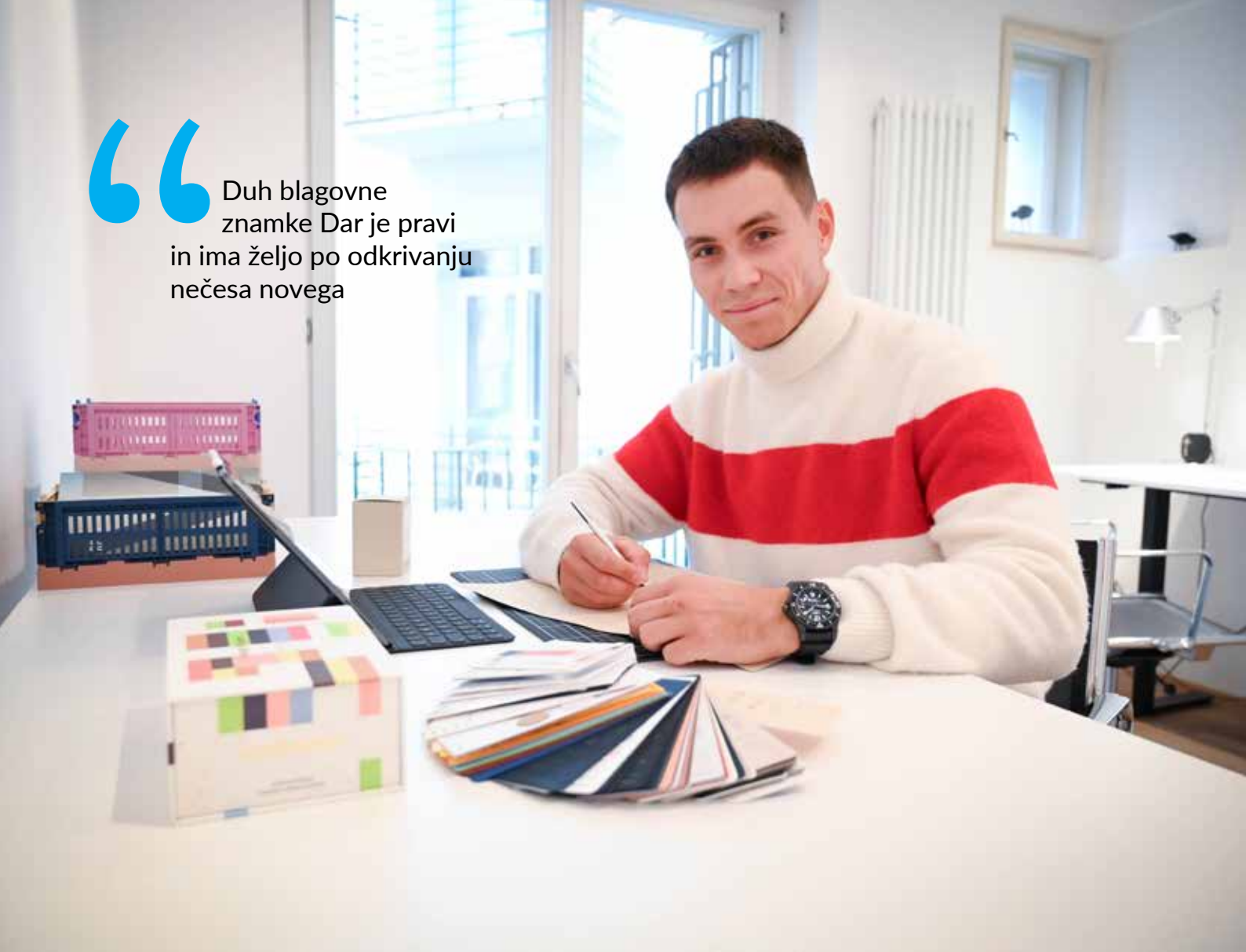
Domen Kristian von Franken je 25-letni industrijski oblikovalec iz Ljubljane. Poleg oblikovanja se rad ukvarja z adrenalinskimi športi, kot so jadranje na deski, smučanje prostega sloga in golf. Kadar ni v studiu, ga zagotovo najdete v naravi. Aktivno deluje na področju produktnega oblikovanja, grafičnega oblikovanja. Sodeluje pri razvoju uporabniških vmesnikov (UI) in uporabniške izkušnje (UX). Študij industrijskega oblikovanja je zaključil na ljubljanski Akademiji za likovno umetnost in oblikovanje (ALUO). Po končanem študiju je sodeloval s podjetjem Ikono, specializiranim za razvoj oblačil za podjetja, kot so Elan, Dewesoft, Weber Saint-Gobain, Akrapovič in drugi. Med pandemijo je začel delovati pod imenom vonFranken. Sodeloval in pomagal je pri oblikovanju reklamnih panojev NLB na Letališču Ljubljana. Leta 2020 je skupaj s podjetjem Kraken planet ustvaril linijo plavuti in puščic za podvodni ribolov. Osnovo za plavuti uporabljajo tudi največji velikani podvodnih športov Cressi in Mares. Poleg produktnega in grafičnega oblikovanja je sodeloval pri različnih uspešnih startup projektih, kot so Na Vasi Zminec, Dimatteo gelateria in JH Boards. Pred kratkim se je pridružil francoskemu velikanu in izdelovalcu jadrnic Beneteau, kjer skupaj pripravljajo nekaj novega. Več si lahko ogledate na njegovi spletni strani www.vonFranken.si.

b začetku pogovora sem vas označil za grafičnega oblikovalca. Vljudno ste me popravili, da ste industrijski oblikovalec. Vendar se ukvarjate tudi z grafiko. Kakšne so razlike?

Sem izšolani produktni oz. industrijski oblikovalec, vendar sem zelo aktiven na grafičnem področju. Poklica morda na prvi vtis delujeta podobna, a še zdaleč nista. Grafično oblikovanje temelji predvsem na sporočilnosti in se pojavlja v tiskanih ter elektronskih medijih. Pri produktnem oblikovanju rešujemo probleme s pomočjo oblikovalskega načina razmišljanja in kreiramo produkte, ki nam pomagajo pri reševanju teh. Za vsakim produktom, ki ga danes uporabljamo, stoji industrijski oblikovalec. Naj bo to avto, telefon ali enostaven kozarec. Z grafičnim oblikovanjem sem bil zmeraj v dobrem odnosu, saj se ta prepleta z industrijskim oblikovanjem. Dizajn kot poklic mi omogoča svobodo, ki mi je noben drug poklic nikoli ne bo. Nikoli ni dolgčas, saj se pri vsakem projektu srečujem z novimi težavami, poznanstvi,

“

Duh blagovne
znamke Dar je pravi
in ima željo po odkrivanju
nečesa novega



tehnologijami in ljudmi. Omo-
goča mi kanček svobode, ki je
marsikomu danes primanjkuje.
Pri mojem poklicu se učenje ni-
koli ne neha.

**Prenovili ste celotno grafič-
no podobo znamke Dar. Ka-
kšnim smernicam ste sledili
pri prenovi? Kaj je bilo vaše
vodilo pri oblikovanju?**

Pri prenovi celostne podobe
Dar je bilo upoštevanih več
stvari. Izdelke je bilo treba z
eno besedo posodobiti, saj so
zahteve trga drugačne kot ne-
koč. Izdelki in celotna podoba
so oblikovani po zadnjih tren-
dih, da se lahko primerjajo z
ostalimi brandi, ki imajo podob-
no storitev. Izdelke je bilo treba
predvsem grafično izčistiti, saj
so danes kupci izpostavljeni
preveč nepotrebnim informa-
cijam, ki imajo lahko negativen

učinek. Pri prvotnem logotipu
je bilo treba kompleksnost za-
menjati z enostavnostjo. Treba
ga je bilo narediti zapomnljive-
ga. Pri oblikovanju je bila stal-
no prisotna trajnost, saj se vse
začne z oblikovalcem. Vsi izbra-
ni materiali za izdelke so okolju
prijazni.

**Kakšen je bil glavni cilj pre-
nove celostne grafične podo-
be?**

Glavni cilj prenove celostne po-
dobe je bila gotovo posodobite-
v izdelkov za konkurenčnost
na trgu. Izdelki Dar so plod roč-
nega dela v invalidskih delav-
nicah. Današnji kupci izdelke
povezujejo s čustvi, pripadno-
stjo in kakovostjo. Da so izdelki
narejeni v invalidskih delavni-
cah, bi morali uporabiti kot eno
glavnih tem pri oglaševanju.
Celotna zgodba bi morala stre-

meti k temu, da se z nakupom
izdelkov pomaga tistim, ki zara-
di invalidnosti drugače ne mo-
rejo najti primerne zaposlitve.

**Nov CGP blagovne znamke
Dar se močno razlikuje od
prejšnjega. Ali menite, da se
ljudje hitro navadijo na nove
znamke, logotipe oziroma jih
vzamejo za svoje?**

Nova celotna podoba je šele
začetek zgodbe. Zadevo je tre-
ba z različnimi mediji približati
ljudem. Ljudje so navadno ve-
seli posodobitev, če so te bolj-
še. Pred dobrim letom dni je
celotna avtomobilska industri-
ja doživela grafičen preporod,
vendar vsem ni uspelo. Iz zelo
prepoznavnih in enostavnih
logotipov so nastali komplek-
sni in nezapomljivi logotipi.
Zakaj spreminjati nekaj, kar je
dobro.

Omenili ste, da med logotipom in brandom obstaja razlika ...

Pogosto brand in logotip razumemo kot enak pojem. Brand je celostna podoba, identiteta ali zaznavanje podjetja, izdelka ali storitve, ki ga oblikujejo kupci. To vključuje vse elemente, ki se nanašajo na podjetje, vključno z vrednotami, kulturo, podobo, sporočili in vizualnim slogom. Cilj je ustvariti prepoznavnost in zaupanje med strankami ter se razlikovati od konkurence. Logotip (ali logo) je grafični simbol ali ikona, ki predstavlja podjetje ali izdelek. To je ena od vizualnih sestavin blagovne znamke in se uporablja za prepoznavnost. Logotip običajno vsebuje ime podjetja ali izdelka in druge grafične elemente.

Zadnje čase je veliko govora o umetni inteligenci, ki na določenih področjih že nadomešča ljudi. Kaj prihod umetne inteligence pomeni za grafično industrijo, lahko umetna inteligenca na tem področju zamenja človeka?

Trenutno še ni skrbi, da bi lahko umetna inteligenca zamenjala neki poklic, kvečjemu bo pripomogla h kakovosti samih izdelkov. Na trgu se pojavlja vse več izdelkov, ki navdušujejo zaradi svoje specifičnosti, ki jo je omogočila umetna inteligenca (AI). Oblikovalci, ki pri svojem delu ne uporabljajo umetne inteligence, so zaspali in jih bodo izpodrinili tisti, ki jo uporabljajo vsak dan. Z umetno inteligenco se je hitrost dela povečala. Do izjemnih rezultatov pridemo le

z nekaj kliki, vendar vseeno še vedno potrebujemo človeški vmesnik, ki vse skupaj poveže v neko smiselno celoto.

Zanima me vaše stališče glede uporabe umetne inteligence. Uporaba? V kakšne namene? Pazljivost? Kje je tista varna meja uporabe?

Uporaba umetne inteligence je lahko zelo hitro zavajajoča. Če umetno inteligenco uporabljamo po principu kopiraj-prilepi, bomo hitro naleteli na težave, saj ta deluje z določenimi omejitvami. Umetna inteligenca deluje glede na podatke, ki jih ima na razpolago. Kadar jo uporabljamo, moramo vsak predlog preveriti za napake in podvajanje. Pazljivi moramo biti, da ne postanemo sužnji umetne inte-



VONFRANKEN[©]



ligence. Človek se hitro razvadi in s tem izgubi svojo kreativnost. Kot oblikovalec se vsakega projekta lotim z določeno raziskovalno fazo. V tej fazi je umetna inteligenca le eno od orodij, ki jih uporabljamo za pridobivanje potrebnih informacij. Ker so produkti oblikovani za človeka, je še vedno potreben človeški input oziroma vložek. Nevarnost, ki jo zaznavam pri umetni inteligenci, je širjenje lažnih informacij. Danes lahko z njeno uporabo generiramo tekste, fotografije in videe, ki niso resnični. Če in kadar pride do zlorabe, so lahko posledice nepopravljive. Za varno prihodnost bi morali imeti določene omejitve pri uporabi umetne inteligence.

Še za na konec. Pogled iz vaše perspektive. Blagovna znamka Dar v prihodnosti ...

Prenova celostne podobe in embalaž izdelkov Dar je le začetek. Brand potrebuje še druge pomembne elemente, ki lahko podjetje naredijo prepoznavnejše. Potrebna je izdelava spletne strani, na kateri lahko predstavš vse izdelke, vizijo in

zgodbo podjetja. Medij, kjer se lahko prepoznavnost znatno poveča, so družabna omrežja. Omogočajo, da neka storitev, oseba ali izdelek dosegajo cel svet. Za doseganje ciljnih skupin je pomembno poznavanje algoritmov družabnih omrežij.

Če danes nisi na tekočem s spletno stranjo in družabnimi omrežji, se ne moreš primerjati z drugimi. Duh blagovne znamke Dar je pravi in ima željo po odkrivanju nečesa novega. Med naslednjimi koraki je gotovo osvajanje spleta.



Prenova celostne podobe blagovne znamke Dar

Prenova celostne podobe blagovne znamke Dar je izhajala iz predhodno obstoječe rešitve. Želja je bila celotno znamko prenoviti in posodobiti. Obnova zajema prenovu same grafične podobe in izdelkov, ki se prodajajo pod imenom Dar.

Stara celostna podoba

Na staro celotno podobo Dar nas spominja silhueta drevesa, v katerem se skriva tudi človeška figura z odprtimi rokami. Pod silhueto se je skrival napis DAR z narobe obrnjeno črko R. Barve so naravne. Govorimo o zelenih in rjavih odtenkih.

Popravki, ki so bili potrebni pri prenovi stare celostne podobe

Prejšnja celostna podoba je s časom zastarela. Trendi se, tudi v grafiki, spreminjajo hitreje, kot bi si želeli. Stara podoba ni sledila določenim grafičnim pravilom. Kompleksnost in detajlnost silhuete drevesa onemogočata tisk, ki je manjši od nekaj centimetrov. Logotip nikakor ni bil enostaven, kar pa je ena najpomembnejših lastnosti novega. Da bi si ljudje čim prej in čim bolje zapomnili logotip, mora biti ta preprost. Stara različica je bila dvobarvna, kar velikokrat ni dobra rešitev, če sta ti barvi sorodni (zeleni in rjavi). Kontrasti med sorodnimi barvami so pogosto premajhni in logotip naredijo neopazen. Izbira barve je ena ključnih stvari, ki so upoštevane pri kreiranju nove celostne podobe. Zaradi berljivosti besede dar je bila pri kreiranju novega logotipa odstranjena zrcalna črka R. Avtor prvotne celostne podobe je na tak način vključil besedno igro Dar – Rad, igrivost pa se je v novem logotipu izrazila drugače. Uporabljena je bila pika, ki se na neki način poigrava s celotno besedo.



Dar.
Dar
D.

Novi logotip

Novi logotip je občutno drugačen od prvotnega. Primarni logotip Dar je tipografski logotip, narejen iz tipografije F37 Caslon Semi Bold. Tipografija je serifna. Serifni tiskani slogi so eni od starejših slogov tiskanih črk. Zaradi svoje starosti so običajno povezani s klasičnim, romantičnim, elegantnim, formalnim in uglednim vzdušjem. Nekateri znani serifni tiskani slogi vključujejo pisave Times New Roman, Georgia in F37 Caslon Semi Bold. Pika na koncu besede deluje igrivo in inovativno (beseda se igra s piko). Primarni logotip je prikazan v temno modri barvi na belem ali svetlem ozadju. Logotip je odzivne narave, kar pomeni, da je prilagodljiv. Odzivni logotip in prilagodljiva različica logotipa, ki je zasnovana tako, da se prilagaja in optimizira svoj videz na različnih digitalnih in fizičnih platformah, napravah in velikostih zaslonov. Posebej je ustvarjen, da ohranja doslednost blagovne znamke in berljivost, ne glede na kontekst, v katerem je prikazan. Odzivni logotip pogosto vključuje poenostavljene elemente ali variacije, ki se uporabljajo v manjših velikostih ali omejenih prostorih, ne da bi izgubili svoj vizualni učinek. S tem se zagotovi, da logotip ostane prepoznaven in učinkovito predstavlja blagovno znamko, ne glede na to, ali je prikazan na spletnem mestu, mobilni aplikaciji, profilu družbenih medijev ali katerem koli drugem mediju. Namen odzivnega logotipa je zagotoviti brežhibno in optimizirano vizualno izkušnjo, ki zagotavlja doslednost identitete blagovne znamke ter privlačen videz na različnih platformah in napravah.



Barve

Primarne barve so modra, črna in bela. Modra barva se največ uporablja v kombinaciji z belo barvo, saj je kontrast med njima zelo močan. Črna barva se največkrat uporablja v kombinaciji z belo, saj je kontrast med njima močan. Črna in bela se uporabljata tudi pri črno-belem tisku. Negativ logotipa je prikazan v beli barvi na temni podlagi. Črne in modre barve nikoli ne prekrivamo! Primarni logotip je modre barve na beli oziroma svetli podlagi (papir, les, kovina). Kadar je logotip prikazan na prosojnem materialu (steklo, plastika), je ta v beli barvi. Modra barva se uporablja kot primarna barva za besedila na embalažah ali na zaslonih. Lahko je uporabljena kot podlaga oziroma osnovna barva. Takrat se ostali grafični elementi prikazujejo v beli barvi (logotip, naslov, bar koda itd.). Črna barva se uporablja predvsem za pisanje na belih in svetlih ozadjih. Zamenja jo lahko tudi modra. Namenjena je predvsem tekstualnemu delu. Bela barva primarno predstavlja ozadje. Kadar deluje kot ozadje, se kombinira z obema barvama. Kadar je barva ozadja modra, se bela barva uporablja za vse druge elemente. Modra barva ima psihološki učinek na človeka, v njem vzbudi zaupanje do določene blagovne znamke. Modro pogosto povezujemo s plemstvom, dragimi izdelki in izdelki, ki jim lahko zaupamo. Modra barva je prav tako del Slovenskih železnic, zato izbira modre barve sodi v paleto SŽ, saj je Dar plod dolgoletnega načrtovanja in trdega dela.



#283895



```
#FFFFFFFF
```



#000000

Tipografije

Tipografije za celotno podobo blagovne znamke Dar so bile izbrane na podlagi njihove namembnosti in prinašajo številne prednosti. Izbrati je bilo treba tipografije za embalaže, dolga besedila, oglase in spletno stran. Tipografija, ki se uporablja na embalažah in v oglasih, je SF Compact. Ta tipografija zagotavlja izjemno berljivost, jasnost in privlačen videz, kar je ključno za privabljanje pozornosti kupcev in prepoznavnost blagovne znamke. Za spletno stran se uporablja družina pisav Montserrat. Ta tipografija je odlična za digitalno okolje, saj je dobro berljiva na različnih zaslonih in ustvarja prijetno uporabniško izkušnjo. Tako SF Compact kot Montserrat prispevata k enotni in profesionalni podobi blagovne znamke Dar na različnih medijih ter zagotavljata odlično uporabniško izkušnjo in učinkovito komunikacijo.

Embalaža

Prenova celostne podobe blagovne znamke Dar je vključevala tudi osvežitev embalaže, pri čemer sta igrala ključno vlogo trajnost in preprostost. Pri oblikovanju vsakega izdelka smo dali poseben poudarek trajnostnim rešitvam. Izbira materialov je bila usmerjena v recikliran papir, ki omogoča ponovno uporabo. Vse škatlice so bile oblikovane iz kraft papirja, ki je služil kot osnova za vse embalaže. Kombinacija kraft papirja in izbrane modre barve ustvarja lahkoten in privlačen videz. Poleg tega smo pri oblikovanju upoštevali potrebo, da bodo škatlice izdelovali ljudje z invalidnostjo. Zato smo vsako embalažo ročno opremili z belimi etiketami, ki prikazujejo različne arome. Te etikete so izdelane iz debelega papirja, kar dodatno poudari 3D učinek in daje izdelkom prestižen videz. Poleg tega so škatlicam priloženi različni certifikati, ki potrjujejo slovensko poreklo in ročno delo, kar dodatno poudarja kakovost in izjemnost izdelkov blagovne znamke Dar.



Cilj prenove celostne podobe

Cilj prenove celostne podobe je bil osvežiti izdelke in poslovni pristop ter se usmeriti v trajnostno proizvodnjo, pri čemer smo si želeli ustvariti izdelke, ki bi jih z veseljem podarili kot darilo. Od tradicionalne metode katalogov smo želeli preiti na spletno prodajo, da bi ročno izdelane izdelke približali čim večjemu številu ljudi. Pri oblikovanju celostne prenove smo sledili najnovejšim trendom, grafičnim smernicam ter ohranili značilnosti našega podjetja. Poleg tega smo se zavedali, da večja prodaja izdelkov omogoča tudi ustvarjanje novih delovnih mest ter priložnost za tiste, ki morda ne morejo opravljati dela na tradicionalen način. Naša poslovna rast ima tako pozitiven vpliv na širšo skupnost. Dar ni le podjetje, ki ponuja ročno izdelane izdelke, Dar je priložnost. S svojimi izdelki želimo ustvariti priložnost za izražanje ljubezni, skrbi in pozornosti do drugih, obenem pa omogočiti posameznikom, da prispevajo k pozitivni spremembi in rasti skupnosti.

Dar.

ROČNO IZDELANE SVEČE IN MILA
V ATELJEJU INVALIDSKIH
DELAVNIC

NA VOLJO PREKO TELEFONSKEGA NAROČILA ALI
V DARILNICAH DAR.
+386 1 291 34 90
NAROČILA.IZDELKI@SZ-ZIP.SI
WWW.SZ-ZIP.SI

Blagovna znamka Dar s premium podobo

Blagovna znamka Dar je dobila novo podobo. Pogovarjali smo se z Gašperjem Bizjakom in Nino Briški, ki sta sodelovala pri procesu prenove blagovne znamke Dar.



Gašper Bizjak je na SŽ zaposlen od leta 1997 in je skrbnik dejavnosti invalidskih delavnic. Njegove naloge v podjetju so vezane na proizvodnjo izdelkov, ki so plod pridnih rok invalidov, ter njihovo končno prodajo. Vsakega izziva se loti sistematično in ga poskuša rešiti čim bolj uspešno s ciljem dobrih odnosov ter zadovoljnih kupcev. V veliko veselje in čast mu je, da je lahko del družbeno odgovorne zgodbe, v katero verjame z vso vnemo. Prosti čas najraje preživlja s sinovoma, ženo in prijatelji. Zelo rad se na avanture poda s svojo jekleno lepotico – vespo.

Nina Briški je v podjetju SŽ – ŽIP zaposlena v Službi za proizvodnjo, prodajo in storitve. Deluje predvsem na segmentu prodaje in v vseh skupnih aktivnostih v tej raznoliki službi. Rada klepeta in obožuje šport, saj je le stežka pri miru. Če je mirovanja preveč, si hitro najde kakšno dejavnost. Po naravi je zelo energična, pozitivna ter vztrajna oseba, tako kot se za bikico spodobi. Svoj prosti čas zelo rada preživlja s prijatelji.

Vajina prva misel ob besedi dar ...

(Gašper) Prva misel, ki mi pade na pamet ob besedi dar, je darilo, pozornost. Je nekaj, kar lahko v znak spoštovanja, tudi zahvale, podarimo svojim bližnjim, prijateljem, poslovnim partnerjem.

(Nina) Podobne misli, kot so se utrile Gašperju. Stvari, ki so povezane s podarjanjem. Dar lahko podarimo za rojstni dan, v spomin ali pa preprosto nekomu polepšamo dan. Pa tukaj seveda ne mislim zgolj v materialnem smislu, ampak lahko nekomu podarimo nasmeh, objem, ljubezen in ga s tem osrečimo ter mu pogrejemo srce.

Blagovna znamka Dar ima novo celostno grafično podobo. Kaj so bili glavni razlogi za preobrazbo stare podobe?

(Nina) Včasih podjetje preraste svojo vizualno identiteto in jo je treba prenoviti ali pa modernizirati. Vsaka blagovna znamka je v času svojega obstoja živ element, ki se lahko

spreminja in prilagaja trgu. Dlje ko podjetje obstaja na trgu, bolj ko je prepoznavno, bolj je pomembno, da se prilagaja trgu in svojim strankam. Ker se trendi nenehno spreminjajo in napredujejo, je pomembno, da tem trendom sledi tudi vsako uspešno podjetje. Zame je bila prenova logotipa DAR zelo zahteven in hkrati zanimiv projekt. Pri ustvarjanju smo z oblikovalcem veliko komunicirali, saj smo želeli, da zazna naše želje in potrebe, kar je pomagalo pri tem, da so bili naše vizije ter predlogi tudi realizirani.

(Gašper) Sodobnejša zunanja podoba in ponudba na nekem višjem nivoju. Pri pomladitvi oziroma popolni preobrazbi stare podobe je bil naš pogled usmerjen proti prestižnim blagovnim znamkam. Zaželeli smo si postati »premium« znamka tudi kar se tiče zunanje podobe. Velik poudarek smo dali embalaži, ki sledi modernim trajnostnim trendom in je v novi preobleki očiščena nekaterih odvečnih elementov, zaradi česar deluje prav osvežujoče.

“Naš glavni cilj je bil blagovno znamko preobleči, osvežiti tako, da postane bolj »premium«





Gašper, zanima me, kako ste kot skrbnik dejavnosti invalidskih delavnic, kjer dejansko nastajajo izdelki Dar, spremljali proces prenove celostne podobe? Ste bili morda zraven tudi pri ustvarjanju starega logotipa, podobe?

Opustitev stare celostne podobe ni bila enostavna, saj je bil to naš skupni otrok, če se lahko tako izrazim. Skupaj s sodelavci smo sodelovali pri oblikovanju in smo skozi svoje ideje veliko prispevali h kreiranju prejšnjega logotipa.

Skozi leta smo ga nekako dejansko posvojili, vzeli za svojega. Takrat, davnega leta 2012, smo si z uvedbo dekorativnega programa zaželeli nekaj edinstvenega ter drugačnega od preostalih in na koncu je nastala celostna podoba, ki se zdaj posavlja ter odhaja v zasluženo upokožitev.

Kakšni so glavni cilji in pričakovanja od prenove CGP?

(Nina) Naj omenim, da smo pri prenovi sledili ideji »manj je več«. Naš glavni cilj je bil

blagovno znamko preobleči, osvežiti tako, da postane bolj »premium«. Z novim videzom zdaj deluje bolj čisto in minimalistično, kar da produktu v osnovi višjo vrednost in to je bilo tudi naše glavno pričakovanje.

Verjamem, da bo celostna podoba z novimi čistimi linijami še bolj prepoznavna kot prejšnja in bo postala uveljavljena znamka.

(Gašper) Kot je že dejala Nina, zaželeli smo čistejšo linijo, ki bi naredile podobo bolj vsečno in privlačnejšo za kupce. Cilj nove preobleke je bil tudi večja prepoznavnost in vabljenost za različne ciljne skupine. Z novo podobo bomo izdelke tudi lažje umestili v druge prodajne kanale (splet), kar bo posledično povečalo zanimanje in seveda tudi prodajo izdelkov Dar.

Kaj so bili največji izzivi pri izvedbi projekta? Kako ste se s temi izzivi spopadli?

(Gašper) Novi materiali, problematika dobav materialov na trgu, dolgi dobavni roki. Ustrezno kompletiranje embalaže (lepljenje etiket) in več faz izdelave do končnega izdelka (plašč, zavijalni ovoj, etiketa). Veliko časa nam je vzelo tudi testiranje ustreznih



papirjev za zavijanje mil in sveč ter uvedba končne kontrole v proizvodnji izdelkov. Delavce smo tudi morali na novo usposobiti za delovne procese, saj se ti razlikujejo od prejšnjih. Eden izmed izzivov je bila tudi konstrukcijska stabilnost embalaže za več tipov izdelkov. Veliko smo se ukvarjali tudi z dostavo in pozicioniranjem končnega izdelka na prodajne police brez deformacij oblike izdelka in embalaže pri odpiranju oz. pred nakupom. Vendar smo vse izzive uspešno premagali in z zadovoljstvom ter veseljem začnemo s celostno podobo v novi preobleki. Tako da je bil vsak korak vreden truda.

Izdelki Dar nastajajo v delavnicah tukaj pri vas, kjer delo izvajajo invalidi. Na ta način so v delovni proces vključene tudi najbolj ranljive skupine ljudi. Zelo lepa gesta ... Izražam veliko spoštovanje.

(Nina) Smo invalidsko podjetje in to je naše ključno poslanstvo. Zagotavljanje delovnih mest, primernih za invalide, ter usposabljanje invalidnih oseb. Pri tem upoštevamo znanja in izkušnje ter sposobnosti posameznikov in zanje iščemo zaposlitve, v okviru katerih se lahko vključujejo v procese dela ter sočasno prispevajo k učinkovitemu delovanju družbe. Nenehno iščemo nove priložnosti in uvajamo nove programe, primerne za osebe z zmanjšano delovno zmožnostjo.

(Gašper) Hvala. Izbor posameznikov v invalidski delavnici, ki so primerni za bolj natančna dela, ne da bi ob tem zanemarili druge, je zahteval precejšen razmislek. Razdelitev posameznih faz dela do končnega izdelka teče le s spodbujanjem in seznanjanjem delavcev invalidov o uspešnih prodajnih poteh izdelka ter s sistemom mozaika, da razumejo soodvisnost v ekipi.

Zadnje čase je veliko govora tudi o umetni inteligenci (AI). Nekateri so prepričani, da bo sčasoma zamenjala delo človeka, medtem ko drugi pravijo, da ne. Kaj menita vidva?

(Nina) Umetna inteligenca bo v prihodnosti prevzela velik del človeških opravil. To nas za zdaj ne skrbi, saj so naši izdelki namenjeni predvsem obdarovanju in so takšne vrste izdelki, ki potrebujejo poseben pristop pri prodaji in pri sami izdelavi, saj gre za ročno delo. Kljub velikim kalkulacijam bodo ostale panoge in delovna mesta izven dosega umetne inteligence. Menim, da v bližnji prihodnosti umetna inteligenca ne predstavlja nevarnosti. Prepričana sem, da ne bo nadomestila človeka, saj zaposleni na tako specifičnih delovnih mestih, kot so naša, potrebujejo nenehno spodbudo, usmerjanje ter komunikacijo. Vse to pa je predmet zaupanja, ki ga ustvarjamo med podjetjem in delavcem. Obstajata dva dejavnika, ki bosta to preprečila, in sicer nezaupanje do umetne inteligence in niansirani etični vidiki. Umetna inteligenca lahko omogoči varnejša delovna mesta in odpre nove zaposlitvene priložnosti, ki bodo na z njo povezanih področjih rasle in se spreminjale.

(Gašper) Kot kreatorji blagovne znamke moramo umetni inteligenci še vedno podati usmeritve in se odločiti o končni podobi. Umetna inteligenca lahko po svojih metodah le pripravi predloge. Če ciljate na proizvodne linije, pa menim, da človek še vedno pusti sledi na izdelku, ker ustvarja z dušo in srcem.

Kakšni so vaši načrti za nadaljnjo promocijo blagovne znamke Dar in kje jo vidite v prihodnosti?

(Gašper) Skladno z razvojem



blagovne znamke Dar pripravljamo poslovni načrt, v katerem bomo analizirali trg in možnosti prodajnih poti za prodajo izdelkov v skupini SŽ ter ostalim poslovnim partnerjem. Iščemo tudi možnosti za butično prodajo personaliziranih izdelkov, ki bodo namenjeni vsem, ki cenijo trajnostni razvoj in družbeno odgovornost.

(Nina) V prihodnje želimo bolj transparentno izpostaviti zgodbo podjetja o zaposlovanju oseb z zmanjšano delovno zmožnostjo, s katerimi smo skupaj ustvarili produkte blagovne znamke Dar. Naša želja je, da smo v prvi vrsti glavni dobavitelj promocijskih izdelkov za potrebe družb v skupini Slovenske železnice in da sodelujemo pri vseh promocijskih dogodkih v okviru skupine. V nadaljevanju pa s to edinstveno zgodbo o promociji podjetja preko izdelkov invalidov upamo na dobavo daril tudi drugim poslovnim partnerjem.

Hvala za vaju čas in pogovor, novi podobi blagovne znamke Dar pa želim uspešno pot.

(Nina in Gašper) Hvala za intervju, ki bo pripomogel k večji prepoznavnosti nove celostne podobe blagovne znamke Dar.

Gradnja novega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto je del prenove Potniškega centra Ljubljana

V nedeljo, 10. decembra 2023, je začel veljati novi vozni red v notranjem in mednarodnem prometu, ki je prinesel nekaj sprememb, vezanih na investicijska in vzdrževalna dela na javni železniški infrastrukturi. Zaradi načrtovanih obsežnih investicijskih in vzdrževalnih del na infrastrukturi, predvsem zaradi del na ljubljanskem železniškem vozlišču, na projektu novega Potniškega centra Ljubljana in gradbenih del na zasavski progi, v novem voznem redu pričakujemo več sprememb. V času gradnje je poudarek, da se bodo ključne prekinitve prometa predvidele v času zmanjšane prometa (prazniki, konci tedna, nočni čas), ko je železniškega prometa manj.

Zaradi začetka prenove in nadgradnje glavne železniške postaje v Ljubljani bo na progah Ljubljana–Jesenice in obratno ter Ljubljana–Kamnik Graben in obratno manjši del vlakov, predvsem izven konic, vozil do začasnega novega postajališča Ljubljana Šiška.

Na progi Jesenice–Kranj–Ljubljana Šiška–Ljubljana bo med delavniki vozilo 49 vlakov, od tega osem do oz. s postaje Ljubljana Šiška. Na progi Kamnik Graben–Jarše Mengeš–Domžale–Ljubljana Šiška–Ljubljana bo med delavniki vozilo 48 vlakov, od tega 19 do oz. s postaje Ljubljana Šiška.

Na temo prenove nadvoza nad Dunajsko cesto in s tem povezane zapore prometa je v Veliki sejni dvorani Mestne občine Ljubljana 28. novembra 2023 potekala novinarska konferenca župana Zorana Jankovića, na kateri je sodeloval tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes.

Generalni direktor Mes je v uvodu povedal, da je potek železniškega prometa čez Dunajsko cesto verjetno največja ovira v celotnem projektu: »Čez most nad

Dunajsko potekajo štirje tiri in ta most se v dveh fazah v celoti podira. Prva faza, prva polovica mostu in druga faza, druga polovica mostu, kar pomeni, da bosta nekaj časa na razpolago zgolj dva tira.« Ob tem je generalni direktor SŽ prisotne opomnil, da večina vlakov, ki vozijo po slovenskem železniškem omrežju, prečka ta most in da bo za potrebe nemotenega odvijanja železniškega prometa uveden nov vozni red, ki je začel veljati 10. decembra 2023. V tem času je uvedeno tudi začasno postajališče Ljubljana Šiška: »Na tem postajališču bodo ustavljali vlaki, ki vozijo proti Gorenjski oziroma



Kamniku. Stvari smo racionalizirali tako, da bo večina vlakov v špicah še vedno na glavni železniški postaji, izven teh špic pa bo določeno število vlakov ustavljalo



na železniški postaji Šiška, kjer bo tudi začetna postaja. V voznem redu bo tudi najavljeno, kateri bodo ti vlaki.« Za delno racionalizacijo je uvedena tudi nova avtobusna linija, ki povezuje železniško postajo Šiška s Kolodvorom. Linija ima tudi vmesne postanke na postajah Tivoli, Gosposvetska in Bavarski dvor, s čimer je nudena dodatna povezljivost z mestom. S tem smo dobili prvi primer integrirane ponudbe, ko vozovnica SŽ in vozovnica LJPP velja za prevoz z avtobusno linijo LPP med postajama SŽ Šiška in SŽ Kolodvor.

Generalni direktor Dušan Mes je prepričan, da bomo kljub povečanemu prometu vse vlake (tovorne in potniške) z manjšimi zamudami speljali čez oviro in da bodo imeli potniki kljub gradbenim delom maksimalen servis z relativno visoko frekvenco prevozov. Poskrbljeno bo tudi za redno obveščanje, če bo prihajalo do sprememb. Ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek je na začetku dogodka povedala, da bo rekonstrukcija nadvoza na Dunajski cesti predstavljala obremenitev za ljudi, potnike in voznike, kar jo skrbi: »Življenje in vožnja bosta na tem območju prihodnje leto močno otežena, ampak sem prepričana, da smo skupaj vse pripravili tako, da bo stvar tekla najmanj boleče, kar se da.«

Župan Zoran Janković je vse pozval k strpnosti in voznike, tako meščane kot tiste, ki prihajajo v Ljubljano, prosil, da pot načrtujejo z manj avtomobili ali pa se poskusijo izogniti delu, kjer bo gradbišče. »Poudarjamo, da nas v naslednjih mesecih čakajo res težki časi. Potovalni čas v Ljubljani v smeri sever-jug bo podvojen,« je opozoril ljubljanski župan in prebivalce ter potnike ponovno prosil za strpnost.

Gradbena dela naj bi bila na mostu zaključena do 1. septembra 2024. Predstavniki izvajalca družbe CGP

Edo Škufca je poudaril, da gre pri obnovi nadvoza za zahteven projekt in da se bodo čim bolj potrudili, da bo motenj čim manj. Kot je še navedel Škufca, bodo dela v času popolnih zapor potekala 24 ur na dan, nato bodo delali vse dni v tednu v svetlem delu.

Časovnico in potek zapor sta podrobneje pojasnila vodja mestnega oddelka za gospodarske dejavnosti in promet Maja Žitnik ter Žiga Leban iz Ljubljanskih parkirišč in tržnic. Za izbiro alternativnih poti in v izogib zaporom so postavljene obvestilne table. Sprotno bodo prilagajali tudi krmilne programe na vpadnicah.



Vlaganje v železniški promet in izboljšanje ponudbe javnega prometa sta za vse nas na dolgi rok pomembna, saj s tem prispevamo veliko dobrega za družbo in naš življenjski slog. Ob številnih investicijskih delih, ki jih trenutno izvaja država kot lastnik na javni železniški infrastrukturi, je v prometu potrebna strpnost vseh deležnikov, saj dela na dolgi rok prinašajo možnosti za boljši javni železniški promet, več možnih vlakovnih povezav ter prenovljene postaje in postajališča.

Konferenca »Transport in logistika: v srcu gospodarstva« z dejavnim sodelovanjem SŽ – Tovornega prometa

V četrtek, 26. oktobra, je v Beogradu potekala regionalna konferenca Transport in logistika: v srcu gospodarstva v organizaciji Confindustria Serbia in Slovenskega poslovnega kluba. Na konferenci so sodelovali vrhunski menedžerji priznanih in uspešnih globalnih podjetij, ladjarjev, špediterjev in drugih podjetij, ki so predstavili uspešne prakse, izzive in rešitve na svojih področjih. Dogodek je bil zelo dobro obiskan in odlična priložnost za sklepanje novih poslov, povezovanje in izmenjavo dobrih praks.

Družba SŽ – Tovorni promet je bila partner tega dogodka. Predstavili so svoje prednosti za kupce, tako s predstavitvijo na sami konferenci kot tudi na razstavnem prostoru. SŽ – Tovorni promet s sestrskimi podjetji skupine Slovenske železnice, s strateškim partnerjem EPL in z drugimi partnerji ponuja kompletne logistične rešitve po meri kupca.

Direktorica SŽ – Tovornega prometa, mag. Melita Rozman Dacar, je moderirala okroglo mizo Mreženje v vsaki smeri, na katerem so panelisti spregovorili o intermodalnem in integriranem transportu kot ključu za poslovanje. Na panelu so sodelovali eminentni gostje iz cele regije. Udeleženci panela so slikovito predstavili situacijo na globalnem trgu. Opisali so, kako spremembe na transportnem trgu in v logistiki

vplivajo na njihovo poslovanje v primerjavi s prejšnjimi leti. Izpostavili so pomen razvoja intermodalnega transporta, iskanja sinergij med vsemi deležniki in nujnosti prilagajanja vseh deležnikov logistične verigi. Zelo pomemben pri razvoju intermodalnega prometa je železniški promet oziroma infrastrukturni pogoji. Države in upravljavci morajo povečati sodelovanje pri izvajanju gradbenih del, kjer je tudi med gradnjo treba zagotoviti pretočnost tovora. Prav tako je bila izpostavljena nujnost razvoja zalednih terminalov v regiji ter subvencioniranja intermodalnega transporta kot enega največjih potencialov za rast v železniškem prometu. Udeleženci panela so tudi poudarili, kako pomembna je konkurenčnost transportnih koridorjev, da se globalni investitorji odločajo za vstop na trg.



Mag. Melita Rozman Dacar je sodelovala tudi na okrogli mizi Uvajanje žensk v upravljavske strukture logistike in zakaj je to pomembno. Izmenjava mnenj o pomembnosti žensk na ključnih položajih, o tem, kako spodbuditi mlade da se odločajo za netipične poklice, kako ženske spodbuditi in podpirati da se pogumno odločajo za karierno pot in da ostanejo na ključnih položajih, kateri so izzivi in kako jih uspešno premagovati, je bila še kako dobrodošla za nadaljnje aktivnosti. Sklenili so, da je tudi v bodoče nujno povezovanje žensk v logistiki v regiji.

SŽ – Tovorni promet bo tudi v prihodnje podpiral konferenco, ki je dokazala, kako pomembna je logistika za razvoj gospodarstva in zagotavljanje bruto domačega proizvoda.



SŽ – Tovorni promet v nakup dvajsetih sodobnih vagonov



V ponedeljek, 4. decembra, je SŽ – Tovorni promet s podjetjem Innofreight podpisal pogodbo o nakupu 20 vagonov vrste sggrs. Gre za najsodobnejše vagone, ki jih je SŽ – Tovorni promet do zdaj imel v najemu. Uporabljajo jih za prevoze rude in premoga za nekatere ključne kupce. Z drugačnimi nadgradnjami pa so ti univerzalni vagoni primerni tudi za prevoz drugih vrst blaga.

Nakup Inno vagonov je del obsežnega investicijskega cikla, s katerim SŽ – Tovorni promet do leta 2030 načrtuje nakup 750 tovornih vagonov. V družbi se zavedajo, da so sodobni vagoni ključni za uspeh na vse bolj konkurenčnem mednarodnem prevoznem trgu. Za ustrezno število vagonov skrbijo tudi z revizijami obstoječih vagonov in najemom vagonov v skladu s pričakovanji uporabnikov. Poleg tega sledijo usmeritvam Evropske unije z vgradnjo kompozitnih zavornjakov, ki so pri zaviranju bistveno tišji od dosedanjih, spremljajo pa tudi aktivnosti glede vgradnje avtomatskih spenjač.

Več dejavnosti poteka tudi na področju upravljanja lokomotiv. SŽ – Tovorni promet je uvedel programsko opremo ki omogoča online spremljanje porabe električnih lokomotiv. V zaključni fazi je uvedba rešitve tudi za spremljanje porabe dizelskih lokomotiv. Na lokomotivo vrste 644 pa so vgradili prvo napravo za predogrevanje dizelskih motorjev. Njena uporaba pomeni manjšo porabo dizelskega goriva pri predogrevanju lokomotiv in bistveno zmanjšanje negativnega vpliva hrupa na okolje.

Navedene novosti bodo povečale kakovost storitev SŽ – Tovornega prometa. Obenem pa z njimi dokazujejo svojo zavezanost varovanju našega naravnega okolja in trajnostnemu razvoju.

Sestanek UIC skupine ERIG v Ljubljani

V Ljubljani se je 28. in 29. novembra sestala delovna skupina UIC ERIG (European Radio Implementers Group) na svojem že 87. sestanku. Skupina je bila ustanovljena pred več kot 20 leti in bdi nad uvajanjem GSM-R mobilnega sistema za železnice. Sestavljajo jo predstavniki infrastrukturnih upravljalcev iz cele Evrope.

Že nekaj let pa se ERIG intenzivno ukvarja z uvajanjem novega radijskega sistema temelječega na peti generaciji mobilnih komunikacij, ki je poimenovan FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), ki bo v prihodnosti nadomestil GSM-R.

Naloga UIC je, da usmerja razvoj novih zahtev, standardizacijo v ETSI in skrbi za testiranje s proizvajalci in interoperabilnost sistemov. Pri tem je zelo pomembno, da se članice UIC dobro seznanijo z vsemi pogledi na tematiko in pri odločitvah sodelujejo in najdejo rešitve.

V okviru UIC je bila pripravljena dokumentacija z zahtevami za FRMCS. Na njeni podlagi je bilo v okviru 5GRail projekta izvedeno tovarniško testiranje prototipa, ki je potrdilo ustreznost tehničnih specifikacij verzije 1 objavljenih v tehničnih specifikacijah interoperabilnosti v letu 2023. rešitev. V letu 2027 je načrtovana izdaja CCS TSI, ki bo vključevala FRMCS specifikacije, ki bodo podlaga za izvedbo prvih razpisov za implementacijo FRMCS sistema v realnem okolju.



Pogovor pomočnika direktorja SŽ - Infrastruktura, d.o.o. g. Klobučarja z g. Dan Mandoc-om vodjem projekta FRMCS pri UIC.

Udeleženci so prišli iz evropskih držav: Slovenije, Finske, Norveške, Švedske, Nemčije, Nizozemske, Švice, Francije, Češke in Velike Britanije. Na sestanku so poročali poročevalci UNITEL skupine, ki združuje proizvajalce in ponudnike opreme za telekomunikacije v železniških omrežjih.

Na sestanku sta udeležence sprejela in pozdravila g. Klobučar pomočnik direktorja SŽ-I in g. Korbar vodja službe za EE in SVTK. Predstavniki SŽ-I v UIC ERIG skupini je že drugo leto mag. Roman Osredkar iz službe za EE in SVTK.

Poskrbljeno je že za usklajenost z AKOS, ki je za FRMCS rezervirala ustrezne frekvence, da smo z ustreznimi akti pripravljeni na ohranitev in razširitev obstoječih, ki so v uporabi za GSM-R in novega frekvenčnega pasu med 1900 in 1910 MHz. Samo planiranje in postopki uvedbe so v Slovenijo še v pripravi.

Več informacij o razvoju mobilnih komunikacij v železnici in FRMCS in kaj lahko od njih pričakujete pa vam še predstavimo v eni od naslednjih številčk Nove proge.



Nagovor gostov UIC skupine ERIG. Stojijo g. Klobučar SŽ-I, g. Mandoc UIC, g. Evanghelou UIC in g. Korbar SŽ-I.



Pogovor med UIC in SŽ-I predstavniki.

Viadukt Gabrovica je zgrajen

Proga drugega tira Divača–Koper poteka skozi sedem predorov in preko treh viaduktov. Viadukt Glinščica je bil zgrajen leta 2022, kmalu sledi dokončanje zadnjega in najdaljšega viadukta na trasi, viadukta Vinjan, v začetku decembra 2023 pa je bil zgrajen viadukt Gabrovica.

Viadukt Gabrovica predstavlja najbolj fotogeničen del železniške proge Divača – Koper, saj poteka pod črnokalskim avtocestnim viaduktom. Viadukt premošča Osapsko dolino in v dolžino meri 416 metrov. Železniški viadukt poteka približno na polovici višine stebrov črnokalskega viadukta, stebri v višino merijo od 13 do 64 metrov.

Podpor viadukta je osem, voziščna konstrukcija viadukta je zasnovana inventivno v obliki betonskega korita, ki posnema črko U. Bočni steni, ki sta visoki štiri metre, zagotavljata zaščito pred iztirjenjem, hrupom in vetrom. Viadukt je zasnovan tako, da je videti kot da pod avtocestnim viaduktom švigne hitri vlak, saj bodo okrogle vdolbine videti kot okna na vlaku.



Železniški viadukt Gabrovica poteka pod črnokalskim avtocestnim viaduktom

Gradnja voziščne konstrukcije

V začetku leta 2022 so se začela pripravljala dela, sledila so gradbena dela z ureditvijo gradbišča ter gradnja temeljev – vodnjakov. Za temeljenje viadukta se je uporabilo plitvo temeljenje kot globoko temeljenje na vodnjakih in uvrtnih armiranobetonskih pilotih. Stebri viadukta Gabrovica slogovno sledijo stebrom viadukta Črni Kal.

Oblika železniškega viadukta omogoča uporabo kakovostne in tehnološko čiste tehnologije gradnje s postopnim narivanjem. V sredini novembra 2022 je bila dokončana tako imenovana delavnica, ki je bila potrebna za takšen način gradnje. V njej so se izdelovali posamezni segmenti, ki so se narivali na stebre viadukta s pomočjo hidravlične opreme. Najprej se je zabetonirala spodnja plošča posameznega segmenta, potem je sledilo betoniranje sten. Ko je nato beton dosegel potrebno tlačno trdnost, so prednapeli jeklene vrvi in celotno izdelano konstrukcijo s pomočjo hidravlične opreme in jeklene konstrukcije – kljuna za narivanje – potisnili. Sledilo je ponavljanje celotnega postopka za vsak posamezen segment. Tipična dolžina posameznega segmenta je znašala 32 metrov, dolžina prvega in zadnjega segmenta pa 33,45 metra. Skupaj je bilo torej potrebnih 13 segmentov za izvedbo celotne voziščne konstrukcije.



Viadukt je zasnovan tako, da je videti kot da pod avtocestnim viaduktom švigne hitri vlak, saj bodo okrogle vdolbine videti kot okna na vlaku.



Betoniranje segmenta voziščne konstrukcije viadukta.

Avtor viaduktov na trasi drugega tira je Marjan Pipenbaher

Vse tri viadukte na trasi drugega tira je zasnoval svetovno priznani inženir Marjan Pipenbaher. Pri načrtovanju viaduktov je želel doseči rešitve, ki v prostor posegajo na nevsiljiv način: da ljudje začitijo viadukte kot novo kakovost in ne kot degradacijo obstoječega prostora. Upošteval je krajinske značilnosti lokacije, ki pogojujejo arhitekturno in konstrukcijsko zasnovo objektov. To je bilo še posebej pomembno ravno pri snovanju viadukta Gabrovica.

Tu namreč na sorazmerno omejenem prostoru nastaja križišče železniškega in avtocestnega viadukta, viadukta pa morata na koncu tvoriti oblikovno zaključeno celoto. Pomembno je torej, da so viadukti oblikovani v skladu z načeli inženirske estetike. Pipenbaher si je konstrukcijo v Osapski dolini zamislil kot veličasten avtocestni viadukt, ki kot oče bdi na mlajšem sinu – železniškem viaduktu. Soočil se je še z manjšo težavo, da je prostora bilo malo, viadukta se križata izredno poševno, odmik od stebrov avtocestnega viadukta pa je sorazmerno majhen. Sama nosilna koritasta oblikovana konstrukcija železniškega viadukta tako popolnoma preprečuje udar vlaka v stebri črnokalskega viadukta ob morebitnem iztirjenju vlaka. S posebno pozornostjo je zato bil določen položaj četrtega in petega stebra viadukta Gabrovica, ki sta v območju pod avtocestnim viaduktom Črni Kal, v neposredni bližini njegovih stebrov.

Konstrukcija viadukta Gabrovica je torej zdaj končana, sledila bo vgradnja tirnih sistemov in elektrostrojne opreme.



Voziščna konstrukcija viadukta je sestavljena iz 13 segmentov, ki so v povprečju dolgi 32 metrov.



Viadukt Gabrovica premošča Osapsko dolino in v dolžino meri 416 metrov.



Voziščna konstrukcija viadukta je zasnovana v obliki betonskega korita, ki posnema črko U.



V tako imenovani delavnici so se izdelovali posamezni segmenti, ki so se narivali na stebre viadukta s pomočjo hidravlične opreme.



Stebri viadukta v višino merijo od 13 do 64 metrov.



[Nagradna igra]

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

Nagradno vprašanje je:



Katero ločilo vsebuje novi logotip blagovne znamke Dar.?

a) piko b) vprašaj c) vejico

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 19. januarja 2024**, 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, 22. januarja 2024**.

Pet izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili s podstavkom za 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

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

Pooblaščenca 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.

Osebnosti 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 doseg 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>.

150 let reških prog

Letos smo obeležili visoki jubilej – 150 let, odkar je železnica povezala pristaniško mesto Reko z železniškim omrežjem tedanje Avstro-Ogrske monarhije. Obletnico so obeležili v Sloveniji in na Hrvaškem. Reka je namreč verjetno edino mesto na svetu, ki je hkrati dobilo dve železniški progi iz različnih smeri. Iz Pivke je junija 1873 (tedaj Sv. Peter na Krasu oz. Šentpeter na Krasu) prispela proga, ki se je navezala na magistralo Dunaj–Ljubljana–Trst. Štiri mesece pozneje pa še proga iz Karlovca, ki je Reko povezala z Zagrebom in Budimpešto. Tej pridobitvi, ki je omogočila nagli razvoj Reke v vseh ozirih, sta botrovala konkurenca in tekmovanje med ogrskimi in avstrijskimi interesi v sicer skupni monarhiji. Čeprav je bil Trst glavna luka monarhije, so Madžari hoteli imeti svoje pristanišče. Avstrija pa se ni želela odreči še drugemu izhodu na Jadran – Reki. Proga Karlovec–Reka je postala ključna za razvoj reškega pristanišča in tovarnega in potniškega prometa na Reki. Proga Pivka–Reka pa je omogočila razvoj Opatije v svetovno znano letovišče in zdravilišče.



Postaja Reka ob 150. obletnici (foto Orbanić)

Proga Pivka–Reka

Proga je bila zgrajena leta 1873 med Sv. Petrom na Krasu (danes Pivka) in Reko kot prva železnica, ki je posegla na področje Istre in Kvarnerja. Njena dolžina je 55,4 kilometra, pri čemer sta bila zadnjih 2,4 kilometra in postaja Reka na ozemlju Madžarske. Leta 1869 je država Družbo Južne železnice (k. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft) oprostila dotedanjih koncesijskih obveznosti in ji zagotovila svoj del sredstev ter tako omogočila gradnjo te proge. 20. maja 1869 je bil sprejet zakon o zgraditvi železnice. Zakon za gradnjo dela železnice na madžarskem ozemlju je bil sprejet 9. julija 1870.

Gradbena dela je prevzelo francosko podjetje Gober, Remont, Lewi & Co, vendar je zaradi zahtevnega terena in drugega naletelo na težave in šlo v stečaj. Družba Južne železnice je dela končala šele sredi leta 1873 in 25. junija so progo odprli za promet. Reka in Opatija sta doživeli morda največje slavlje v svoji zgodovini, Opatija in njena riviera pa sta začeli razvijati vrhunski turizem.



Postaja Opatija-Matulji ob 150. obletnici (foto Orbanic)



Slogan in plakat ob 150. obletnici (DLŽ Ilirska Bistrica)

Proga Karlovec–Reka

Reka je bila za Madžare industrijsko najpomembnejše mesto, takoj za Budimpešto. Takratno madžarsko-hrvaško ministrstvo za komunikacije je s pogodbo, podpisano 26. julija 1869, gradnjo gorske železnice med Reko in Karlovcem zaupalo konzorciju General Bau - Unternehmung der Carlstadt - Fiumaner Eisenbahn s sedežem na Dunaju. Konzorcij sta sestavljali dve banki, francosko-avstrijska in francosko-madžarska, ter gradbeno podjetje bratov Guida in Oscarja Pongratza.

Železniška proga Karlovec–Reka meri 176,2 kilometra (zračna razdalja med Karlovcem in Reko je približno 90 kilometrov). Razlog za to so številni ovinki, saj se železnica povzpne na najvišjo točko 837 metrov nadmorske višine. Pri gradnji te železnice je sodelovalo okoli 23.000 delavcev, gradnja pa je trajala tri leta in pol. Železnica je bila odprta za promet 23. oktobra 1873. Slavja ob odprtju železnice ni bilo. Proga je Reko povezala z Zagrebom, Budimpešto in drugimi središči.



Nastop na znanstveno-strokovnem srečanju 24. oktobra letos v mestni hiši na Reki (foto Orbanic)

Dogodki in praznovanja

Čeprav velike osrednje proslave za ta pomembni jubilej ni bilo, je vsaka stran na svoj način to obeležila.

Za progo Pivka–Reka je pobudo prevzelo Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica. Glavni dogodek je bil 19. oktobra. Iz Ljubljane v Ilirsko Bistrico je v popoldanskih urah peljal posebni elektromotorni vlak. Na vlaku je bil zabavno-kulinarični program. V Ilirski Bistrici je bila krajša slovesnost na železniški postaji in v okviru muzejskega parka Breda. Vrhunec pa je bil ogled premiere dokumentarno-igranega filma Reška proga. Film je na pobudo Društva ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica in ob podpori Slovenskih železnic ter donatorjev posnel VASCOM Zavod za informiranje in videoprodukcijo iz Pivke. Film je zelo poveden in poučen ter je bil večkrat prikazan v Pivki, Ilirski Bistrici in Postojni in bo še večkrat tudi drugod. Na ogled je bila tudi razstava, ki so jo pripravili profesorji in dijaki Gimnazije Ilirska Bistrica na temo reške proge. Že junija pa je bilo nekaj dogodkov in razstava o akademskem slikarju Stanetu Kumarju, ki je zaslužen za nastanek Železniškega muzeja SŽ v Ljubljani. Ker je nekaj let služboval in deloval v Ilirski Bistrici, so mu na železniški postaji postavili spominsko ploščo. Zaslužnim pa so bila izročena priznanja in zahvale.

Glavni dogodek na Reki je bil 23. in 24. oktobra, ko je Univerza na Reki skupaj s partnerji organizirala mednarodni znanstveno-strokovni posvet Reška identiteta: gospodarski, zgodovinski, jezikovni in kulturni odmevi ob 150. obletnici izgradnje železnice Reka–Karlovac in Reka–Pivka. Predstavljeno je bilo 32 prispevkov, tudi iz Slovenije. Izšla je monografija o 150 letih proge Karlovac– Reka (»150 godina pruge Karlovac–Rijeka 1873.-2023.«) Avtorja sta dr. sc. Siniša Lajnert in Tomo Bačić.

Železniški muzej Hrvaških železnic je pripravil dve razstavi, eno junija na Korzu na Reki (»Željeznica u Rijeci«, Železnica na Reki, op. a.) in drugo oktobra v Umetniškem paviljonu Juraj Šporer v Opatiji (»Stoletje i pol riječkih pruga«, Stoletje in pol reških prog, op. a.).



Udeleženci so se 19. oktobra zvečer fotografirali pred našo najstarejšo elektrolokomotivo 361-106 v parku Breda v Ilirski Bistrici (foto TIC Ilirska Bistrica)



Progi danes

Kljub številnim načrtom zadnjega pol stoletja lahko rečemo, da sta obe progi ostali na ravni daljne preteklosti. Edina pomembnejša posodobitev je bila elektrifikacija, izvedena v medvojnem obdobju in kasneje. V času gradnje prog sta bili pristanišči v Trstu in na Reki tisti, ki sta narekovali odnose in razvoj. Po drugi svetovni vojni se je k temu priključilo še pristanišče v Kopru. Tri pristanišča, tri države, trije interesi. Vsaka država poskuša ščititi in uveljavljati svoj interes in načrtovati razvoj pristanišča in prometnih povezav z njim. Formalno obstaja Združenje severnojadranskih pristanišč NAPA (North Adriatic Ports Association) in določeno sodelovanje in usklajevanje. Dejansko pa ima vsaka luka svojo pot. Trst in Koper sta se nekoliko bolje znašla. Reka se tudi v zadnjih letih pospešeno razvija. Pomagajo sredstva iz skladov EU in drugo, saj so vsa tri pristanišča na vseevropskem prometnem omrežju in koridorjih TEN-T (Trans-European Transport Network). Dogovor in skupne aktivnosti Slovenije in Hrvaške bi lahko izboljšali stanje. Obe progi potrebujeta temeljito obnovo in posodobitev, za kar bodo potrebna znatna sredstva in daljše obdobje.

Na prireditvi v Ilirski Bistrici je bilo Mladenu Bogiću podeljeno priznanje za razvoj muzejske dejavnosti in ohranjanje železniške kulturne dediščine (arhiv Mladen Bogić)



Plakat za film *Reška proga* (Društvo DLŽ IB in Vascom)

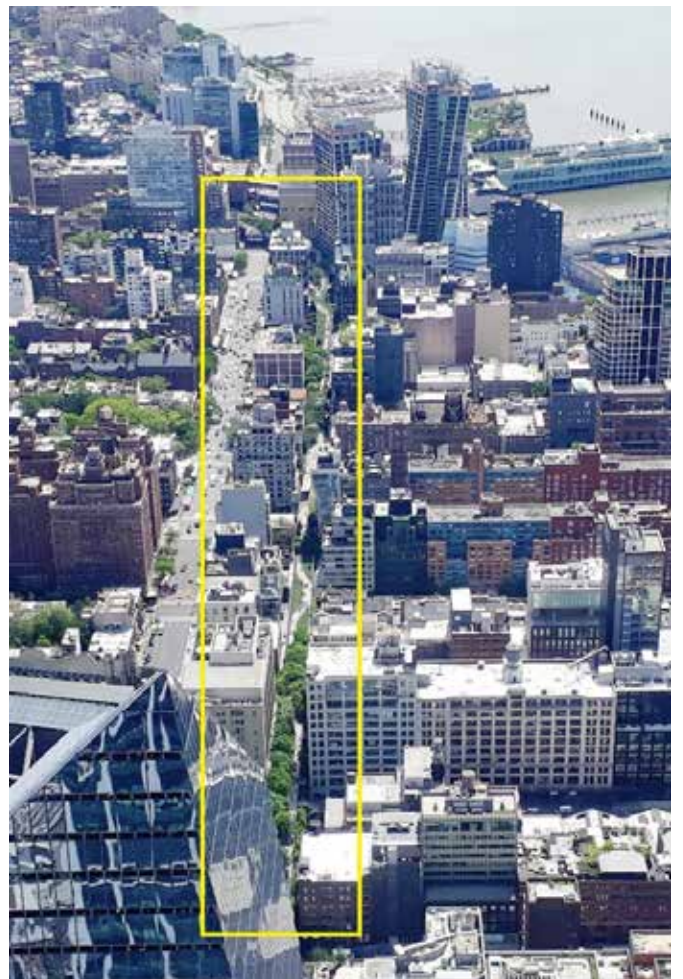
Zelena oaza sredi betonske džungle



Mar za železnico obstaja življenje po smrti? Odkar je avtor tehle vrstic v New Yorku doživel dvignjeno železnico High Line, je o tem prepričan. Manhattan je bil od nekdaj prometno zelo obremenjen, zato za železniške povezave ni bilo prave možnosti – pa so mestni očetje staknili glave in odločili, naj se proge zgradijo na železnih viaduktih visoko nad cestnim nivojem. In so jih res zgradili, tako da so tiri povezovali večje industrijske obrate z železniškim omrežjem. Sčasoma so te »visoke linije« odslužile, ker se je proizvodnja odselila v predmestja. Večino prog so podrli, zadnji, dolgi približno miljo in pol (2,3 kilometra, op. a.), pa so namenili novo življenje – z obilo zelenja so jo preuredili v čudovito sprehajalno pot med nebotičniki Manhattna. Med sprehodom po njej doživiš popoln mir – čisto blizu, pa vendar daleč proč od ponorelega sveta, kot bi rekel Thomas Hardy. Trasa nekdanje proge se začne na cestnem nivoju blizu reke Hudson in se položno vzpne na predvideno višino, ves čas obdana s takšnim in drugačnim zelenjem. Po nekaj ovinkih se usmeri na jug in po dveh kilometrih konča pred nekdanjim poslopjem, skozi katero je nekoč vodila, zdaj pa je njen »predor« zazidan. Ima več vstopnih oziroma izstopnih točk – stopnic, tako da se je mogoče zateči v njeno zeleno tišino praktično od koder koli. Pravcata pomanjšana različica Centralnega parka! Ljudje so jo tako zelo vzljubili, da je kdaj tudi preveč zasedena in je zato treba kupiti vstopnico. Večinoma pa je vstop prost in sprehajalec lahko občuduje (pre)drzne zamisli inženirjev, ki so s progo enostavno predrli večja poslopja. Ima tudi številne odcepe do nekdanjih industrijskih obratov, katerih vhodi so zdaj zazidani. Tiri pa zgovorno kažejo na domiselnost in prizadevnost minulih časov (naj spomnimo, da angleška beseda industry prvotno pomeni marljivost, delavnost, podjetnost.). Ko se človek sprehaja v vsem tem zelenju, se mu namesto poimenovanja High Line nehote vsiljuje ime Green Mile, Zelena milja, a se hitro disciplinira.

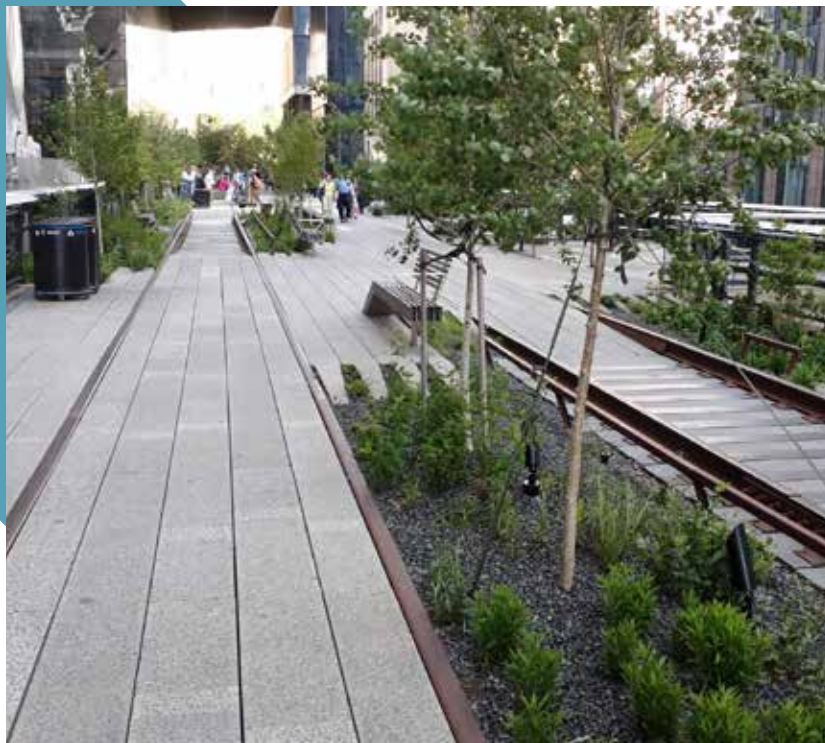
»Izgini, vsiljiva misel!«

Ta očarljiva nekdanja proga namreč res nima nič skupnega z razvpito ameriško zeleno miljo, ki so jo nekoč prehodili obsojenci na smrt.



Sprehajalca ob vstopu na vznožju pozdravi takšen plakat.

Z bližnjega nebotičnika je mogoče razločiti potek Visoke linije.



Dvotirna proga nikakor ni dolgočasna – tlak se menjuje z zelenjem.



Ohranjene so tudi kretnice, varno vdelane v tla.



Še celo kretniško menjalo je ohranjeno kot spoštljiv pomnik.



Dvotirna proga se v krivinah osupljivo razširi v razkošno sprehajališče.



Sprehajalna steza vodi med tiroma in klopi omogočajo počitek.



Sprehajalna steza vodi cikcak med tiri in tlak se spreminja.



Kot bi proga vodila skozi afriško džunglo ...



V zavetju hišnega predora so poulični prodajalci razpostavili svoje stojnice.



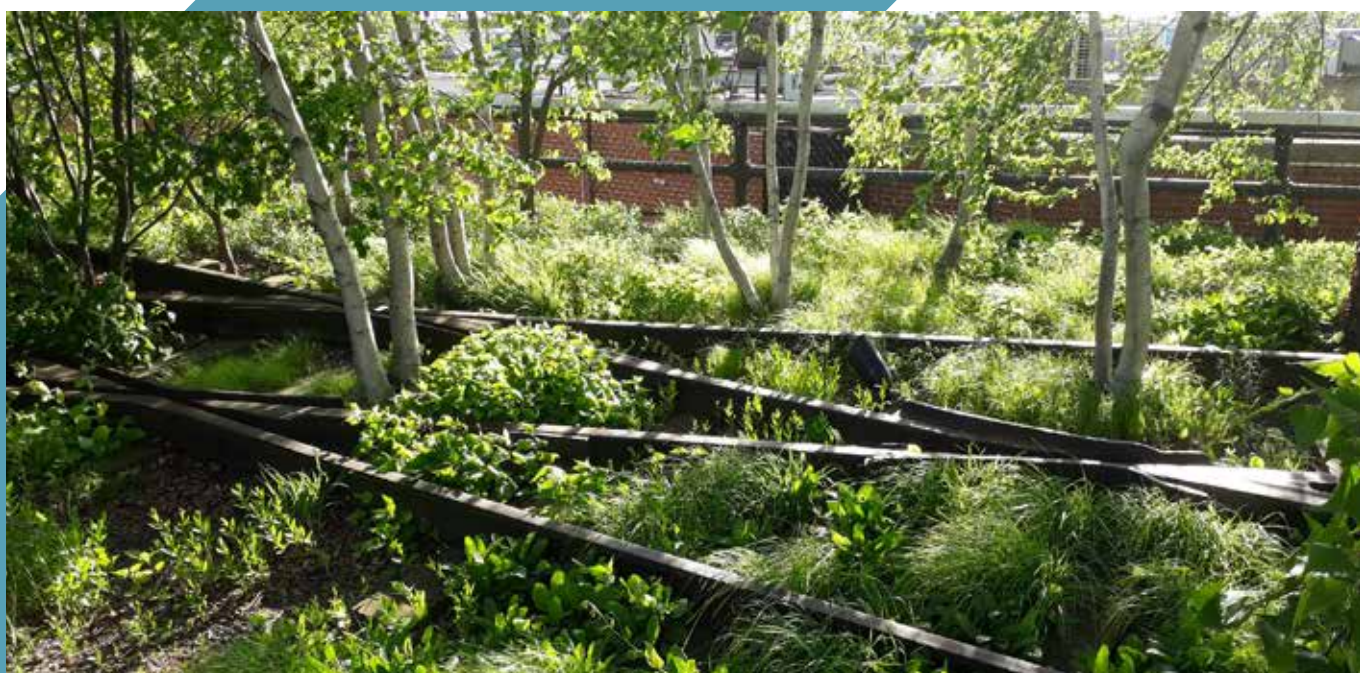
Veliki duhovi se znajo šaliti na svoj račun – Američani tudi ...



Visoka linija vodi mimo čudovitih starih opečnatih stavb, tu povezanih z mostom, ki spominja na beneški Most vzdihljajev



Več takšnih dostopnih točk je namenjeno tistim, ki bi jim bila celotna proga predolga.



Ponekod si je narava brez človeške pomoči vzela svoje ...

Ozaveščanja zaposlenih o informacijskih tveganjih (elektronska pošta)

S trajnim in celovitim pristopom k ozaveščanju zaposlenih o informacijskih tveganjih organizacija zmanjšuje možnosti za kibernetске napade in povečuje splošno raven varnosti informacij. Ozaveščanje zaposlenih o informacijskih tveganjih je ključnega pomena za varno delovanje organizacije.

Sektor za informatiko in nove tehnologije večkrat letno izvaja simulacijo zlonamerne elektronske pošte in s tem preizkus, kako varno ravnati pri odpiranju elektronske pošte, ki predstavlja najpogostejši vektor napada zlonamernih kibernetских storilcev za pridobivanja nepooblaščenih dostopov in podatkov ter kompromitiranje informacijskih sistemov.

V mesecu novembru smo zaposleni prejeli mikavno elektronsko sporočilo, ki je vabilo k sodelovanju za prejem brezplačnih smučarskih vozovnic. Prejeto sporočilo je vsebovalo tudi prilogo, kjer bi si lahko ogledali pogoje, potrebne za pridobitev brezplačnih vozovnic, in je bilo domnevno posredovano kot obvestilo iz omrežja SŽ, vendar so bili v sporočilu očitni znaki prirejenega sporočila.

Najbolj očiten znak za sumljivo sporočilo je oznaka v sporočilu »**ZUNANJI POŠILJATELJ**«, kar nakazuje, da je bilo prejeto sporočilo posredovano izven informacijskega omrežja SŽ. Ob pozornejšem pregledu elektronskega naslova pošiljatelja je bil razviden prirejen elektronski naslov (slovenske-zeleznice.si). Ob kliku na prilogo (vozovnice.docx) ste bili preusmerjeni na prirejeno spletno stran za vnos svojih službenih poverilnic (uporabniškega imena in gesla). Ob pozornem pregledu domenskega elektronskega naslova spletne strani je bilo razvidno, da je ta spletna stran prirejena (fake.slovenske-zeleznice.si).

Zelo pomembno je, da zaposleni razumejo pomen ustreznega in varnega ravnanja z e-pošto, vključno s spoštovanjem varnostnih postopkov, odzivnostjo na pomembna sporočila in splošno učinkovitim upravljanjem elektronske pošte. Neprimeren odziv na zlonamerno elektronsko pošto ima lahko resne posledice za posameznika in podjetje.

Zlonamerna pošta vedno vsebuje prepoznavne elemente, ki bi morali pri uporabnikih sprožiti previdnost. Še posebej je treba biti pozoren, če se pojavi obvestilo o zunanjem pošiljatelju in so **podatki o pošiljatelju** v podpisu pomanjkljivi. Dodatni znaki nevarnega elektronskega sporočila so tudi napačno ali neobičajno poimenovanje domenskega imena v naslovu pošiljatelja, **sumljive priponke** in sporočila s **povezavami do lažnih spletnih strani** (ključni trije P-ji).

S klikom na zlonamerno povezavo ali priponko v elektronskem sporočilu lahko sprožite namestitve virusa ali škodljive kode (malware) na računalnik, ki lahko ukrade prijavna gesla in poslovne podatke, prevzame nadzor nad vašim računalnikom in izbrše ali zašifrira vse podatke na računalniku. Ob vnosu službenih poverilnic (uporabniško ime in geslo) v prirejeno spletno stran napadalca posredujete podatke za prijavo in dostop do informacijskega omrežja SŽ, s čimer izpostavite celotno omrežje SŽ morebitnim dodatnim napadom in potencialnim nepooblaščenim vstopom napadalca v informacijsko omrežje SŽ.

Svojih službenih poverilnic **NIKOLI** ne vpisujte na tuje spletne strani, razen če niste predhodno prejeli obvestila, da je to nujno za izvajanje službenih aktivnosti. V primeru dvomov **predhodno pridobite mnenje odgovornih ali posredujte zahtevek za preverjanje na Storitveni center SŽ.**

Vse zaposlene pozivamo k doslednemu izvajanju politike varovanja informacij v skupini SŽ (objavljena na intranetnem portalu SŽ) z dodatno pozornostjo pri rokovanju z elektronsko pošto in drugimi elektronskimi komunikacijami, ki so še vedno najpogostejši vir socialnega inženiringa in kibernetских napadov.

Ob sumu varnostnega incidenta to nemudoma sporočite Storitvenemu centru za pomoč IT uporabnikom (e-pošta: pomoc.uporabnikom@slo-zeleznice.si, telefon: (01) 29 15 150).

Nadaljnje aktivnosti ozaveščanja zaposlenih

S simulacijami prirejenih sporočil (phishing) bomo nadaljevali tudi v prihodnjih mesecih. Testiranje odpornosti na kibernetiske grožnje in etični socialni inženiring postaja redni del opravil, s katerimi dvigujemo zavedanje zaposlenih pred kibernetiskimi grožnjami in potencialnimi internetnimi zlorabami.

Uporabnike izobraževalne platforme Smart Arena pozivamo k ogledu e-tečajev s področja informacijske varnosti ter izpolnitvi priloženih kvizov.

Vabimo vas, da si ogledate kratke učne module o osnovah informacijske varnosti s ključnimi napotki na povezavi: <https://www.varnivpisarni.si/ucnimoduli/>, ki jih je pripravil nacionalni odzivni center za kibernetisko varnost SI-CERT.

NASVETI:

- Bodite pozorni na morebitno oznako v sporočilu »ZUNANJI POŠILJATELJ«;
- **Ne vpisujte** svojih **službenih prijavnih imen** in **gesel** na neznanih ali sumljivih internetnih strani;
- **Ne klikajte na povezave** v elektronski pošti, ki jo prejmete od neznanca oz. prej preverite, kam vas bo povezava peljala (s kazalcem miške se postavite na povezavo);
- **Ne odpirajte prilonk** v elektronskih sporočilih neznanih pošiljateljev ali prilonke v sporočilih, ki jih ne pričakujete in ne veste, zakaj ste jih dobili (sumljive končnice datotek so npr. zip, exe, js, vbs, scr, xlsx, docm); Preverjajte izvirne spletne naslove sumljivih spletnih povezav, in sicer tako, da postavite kazalec miške na spletno povezavo, da se prikaže pravi spletni naslov;
- Če prejmete Word ali Excel dokument, ki od vas zahteva vklop makrov, je to znak za povečano pozornost!

KLJUČNI TRIJE P-JI



Ko prejmete elektronsko sporočilo, vedno preverite ključne 3 P.

Vedno preverite ključne 3 P:

P1 = **POŠILJATELJ**

P2 = **PRIPONKA**

P3 = **POVEZAVA**

Znamenita lokomotiva 151-001 gre na obnovo



Foto: Rok Šmon

Lokomotiva 151-001 pred železniško postajo v Mariboru že od 80. let prejšnjega stoletja spominja tako domačine kot tudi turiste na prisotnost in pomen železnice v štajerski prestolnici. Izdelana je bila leta 1903 kot lokomotiva serije 32d nekdanje Južne železnice, z oznako RL.1 pa so jo za prevoze uporabljali na rogaški lokalni železnici. Od konca obdobja parne vleke v Sloveniji velja za edino ohranjeno lokomotivo omenjene serije. V skupini Slovenske železnice smo ponosni na železniško dediščino in se zavedamo njene pomembnosti. Omenjeno lokomotivo smo meseca novembra premaknili v delavnico, kjer jo čakata ustrezna kovinostrugarska obnova in barvanje. Obnova bo trajala predvidoma dva meseca. Po obnovi bomo lokomotivo vrnili na obnovljeno ploščad k železniški postaji Maribor.



Foto: Rok Šmon

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 19. januarja 2024**, 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, 22. januarja 2024**.

Pet izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s krožnikom blagovne znamke DAR.



					ŠPORTNA ORGANIZACIJA	PODREJEN, ODVIŠEN ČLOVEK	ATA, OČE	NEBESA, PARADIZ	POMOČ: AGORA O'HARE ONAN REBRINEC	KRAVJE OGLAŠANJE	ACETILEN	TANJA RIBIČ	NAJSVETLEJŠA ZVEZDA V ORIONU	VELIKO ODRSKO GLASBENO DELO
				OKVARA, KVARJENJE					PODZEMNA ŽELEZNICA					
				PREČNI DROG V KOZOLCU ŠKODLJIVA ŽUŽELKA					PULZ V ŽILAH FILMSKA ZVEZDA V AMERIKI					
												GEORGE EASTMAN		
												KUNJE KRZNO		
TIRNA NAPRAVA, KI OMOGOČA SPREMEMBO SMERI VOŽNJE	ZAČIMBNA RASTLINA	OSKAR KOGOJ	PREŠERNOV ROJ. KRAJ PESEM Z ZAKLJUČ. MISLIJO				IZJED, RAZJEDA	LADJA ZA PREVOZ TEKOČIH GORIV PESNIK						
OKROGLO SIMETRIČNO TELO, OBLA					SLADKOVODNA RIBA ZNAMKA LAPTOPOV						IGRALKA FURLAN			
PROPAGANDNO OBVESTILO						PREKMURSKA PEVKA (NIKA) FEVDALNI PODLOŽNIK							JUNAK DŽUNGLE	OPLOV MESTNI TEREDEC
ELZA BUDAU		SKELET	LETALIŠČE PRI CHICAGU					ŽENA JUANA PERONA STAROGR. TRG						
SPORA				IGRA NA SREČO TV VODITELJ MUHIČ					JUDEŽEV SIN ZUNANJI OKVIR, OBROČ					
PREMIK NIHALA SEM IN TJA					PLOD, SADEŽ			MAJHEN DIRKALNI AVTO, KART CIGAN						
HRVAŠKO NAFTNO PODJETJE			ADAM BOHORIČ		IZREDNA LEPOTA							ZVONE AGREŽ		
			KLAVDIJ TUTTA		CLINT EASTWOOD							JOHN NASH		
NOTRANJSKO MESTO Z MOČNO PUSTNO TRADICIJO							IZDELOVALEC ORODJA							
GORLJIV PLIN IZ KARBIDA IN VODE							AMERIŠKA GLASBENA POP DIVA (ROJ.1958)							

Ime in priimek _____, naslov _____,

pošta in poštna številka _____,

telefonska številka _____, e-naslov _____.

Datum: _____

Podpis udeleženca: _____

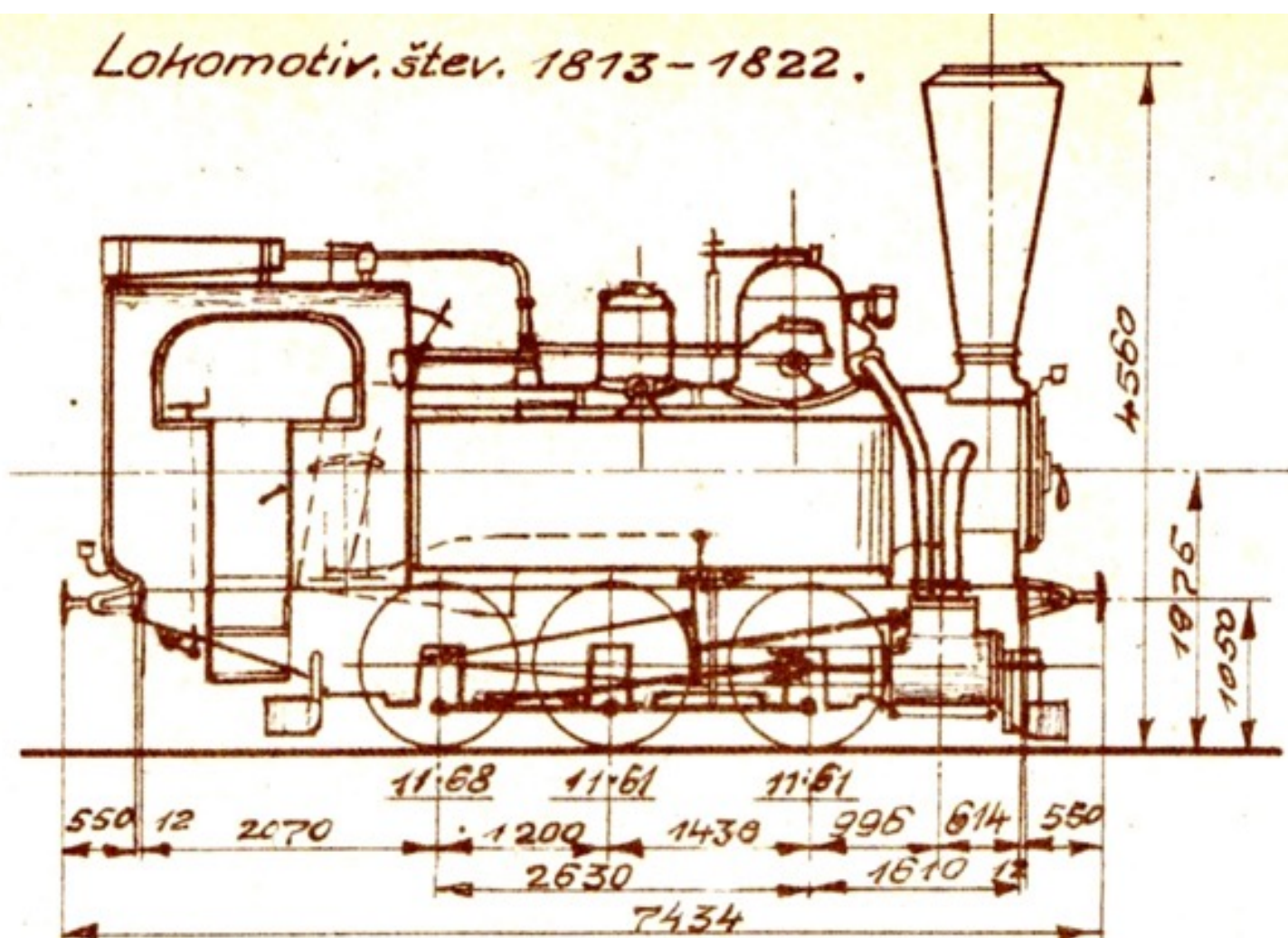
Z oddajo rešene križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Za namen izvedbe nagradne igre bo družba SŽ, d. o. o., Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana (Služba za odnose z javnostmi – SOJ) vaše posredovane osebne podatke obdelovala v skladu s Splošno uredbo o varstvu osebnih podatkov (GDPR) 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, poslana 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 pooblaščenču RS.

Lokomotiva 151-001,

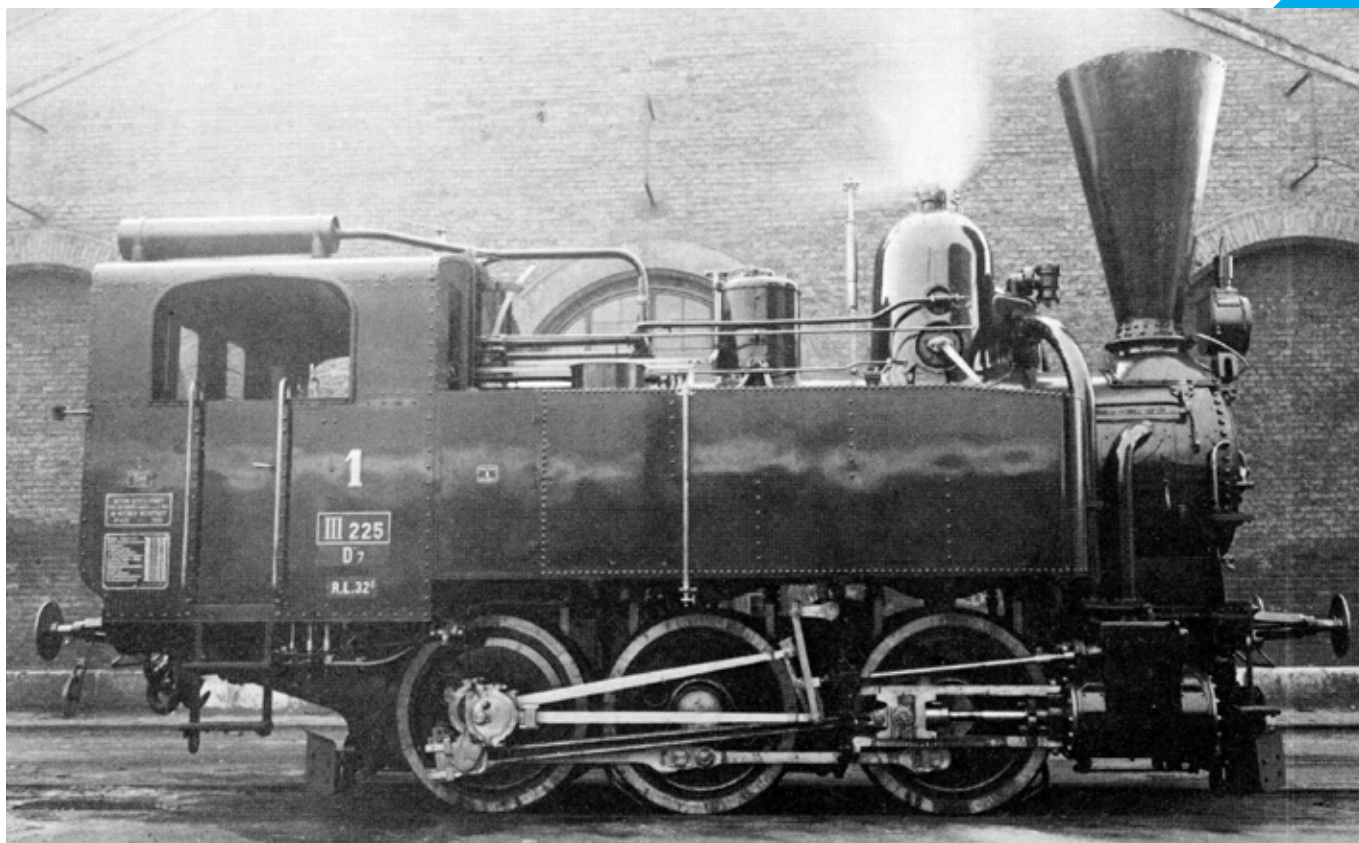
»Hišna«

Južna železnica je bila primorana zelo varčevati, zato je za vleko na stranskih progah leta 1884 naročila novo, preprosto in ceneno, a zato bolj vzdržljivo lokomotivo, katere vzdrževanje ne bi bilo drago. Lokomotiva, ki ji je Južna železnica dodelila serijsko oznako 32d, se je dobro obnesla in začeli sta jih izdelovati dve najvidnejši tovarni lokomotiv v Avstro-Ogrski: tista v 21. dunajskem okrožju Floridsdorf in druga v 40 kilometrov oddaljenem mestu Wiener Neustadt.

Lokomotiva je razvila moč okoli 224 kilovatov (300 KM) in največjo hitrost 45 km/h. Opremljena za vožnjo je tehtala nekaj manj kot 35 ton. Izdelovali so jih do leta 1906 – vsega skupaj 37, nekaj za Južno železnico, nekaj za druge lokalne železnice, tako v avstrijskem kot v ogrskem delu monarhije. Med temi je tudi naša 151-001, ki je bila leta 1903 s tovarniško številko 4536 izdelana v tovarni Wiener Neustadt prav za novo rogaško železnico, 28,6 kilometra dolgo progo Grobelno-Rogatec (katere obratovanje je bilo prepuščeno Južni železnici). Dve lokomotivi te serije sta prišli na to progo in naša je nosila oznako RL 32d in številko 1 (RL, Rohitscher Localbahn – Rogaška lokalna železnica).



Tipska risba serije 32d Južne železnice, pozneje serije 151 JDŽ



Lokomotiva št. 1 rogaške železnice (iz knjige Pawlik-Slezak: Südbahn-Lokomotiven, str. 55)

Po razpadu Avstro-Ogrske je nova Kraljevina SHS prevzela kar 26 teh malih lokomotiv. V skladu z novimi določili za označevanje so leta 1933 dobile tipsko oznako JDŽ 151 in naša je bila prva na seznamu, dobila je oznako 151-001. Vozile so skoraj po vseh lokalnih progah, 151-001 pa je imela nenavadno razgibano življenje. V glavnem je obratovala na le 3,4 kilometra dolgi progi Slovenska Bistrica-Črešnjevec-Slovenska Bistrica-mesto, občasno pa je vozila tudi drugje, 28. decembra 1935 je na primer dokumentirana nesreča na cestnem prehodu v Murski Soboti, kjer je zaradi megle in nespuščenih zapornic naletela na poštni avtomobil in ga zdrobila, pri čemer je voznik izgubil življenje. Čeprav majhna, ima vsaka parna lokomotiva zelo veliko maso in trčenje z njo je zelo verjetno usodno.



Nesreča v Murski Soboti je gotovo povzročila pravi šok, saj so bili takšni dogodki leta 1935 redkost.

Med drugo svetovno vojno so jo zasegli Nemci in jo poslali kot premikalko v svojo letalsko tovarno, kjer je pozneje nastala tovarna TAM. V novi Jugoslaviji je potem odšla v kurilnico oziroma železniško delavnico Maribor-Studenci, kjer je ostala ves čas: dopoldne na notranjem premiku, popoldne pa na premiku na postaji Studenci. Vsem se je prikupila in dobila vzdevek Hišna. Do takrat so se te lokomotive že pošteno postarale in počasi odhajale med staro železo – ne pa tudi praktična 151-001, ki je vztrajala. Ker je že postala častitljiva gospa, so ji zaupali tudi nekaj častnih nalog. Tako je leta 1963 vlekla posebni vlak Maribor-Celovec ob 100-letnici Koroške proge, leta 1967 pa je v okviru slovesnosti ob zaključku šolanja lepo okrašena prepeljala vagon z maturanti Srednje železniške in prometne šole s Studencev na glavno mariborsko postajo. Še posebej pa je zanimiva njena eskapada izven železnice: leta 1965 je v Mariborski mlekarni prav pred silvestrsko nočjo odpovedal kotel za proizvodnjo pare, ki so jo nujno potrebovali pri pasterizaciji mleka. Ogrožena je bila celotna proizvodnja, a so se znašli: 151-001 so naložili na cestno prikolico in jo prepeljali v mlekarno, kjer je – izven svojega elementa – rešila situacijo. Paro je dajala čez vse praznike, ko so naposled popravili stari kotel.

151-001 si je pridobila takšen ugled, hvaležnost in spoštovanje, da so jo, ko je odslužila, vrli Mariborčani sklenili ohraniti in so jo leta 1983 kot pomnik postavili pred glavno železniško postajo. Doživela je še eno zanimivo epizodo: Znanstveno-raziskovalno združenje za umetnost, kulturne in izobraževalne programe in tehnologijo EPEKA je v okviru umetniškega projekta Borderline, ki je sodilo v okvir programa Maribor 2012 – Evropska prestolnica kulture, lokomotivo obrnilo za 180 stopinj, kar je bila ena od umetniških predstav. Zanimalo jih je, kako se bodo mimoidoči odzvali. Po nekaj dneh so jo vrnili v prvotni položaj.



Naša lokomotiva je na podstavku preživljala dobre in slabe čase – predvsem ni bilo pravega skrbnika zanjo, tako da je postala že zelo neugledna. Letos pa so jo Mariborčani sneli in odpeljali v delavnico, da jo uredijo tako, kot se za muzejsko lokomotivo spodobi

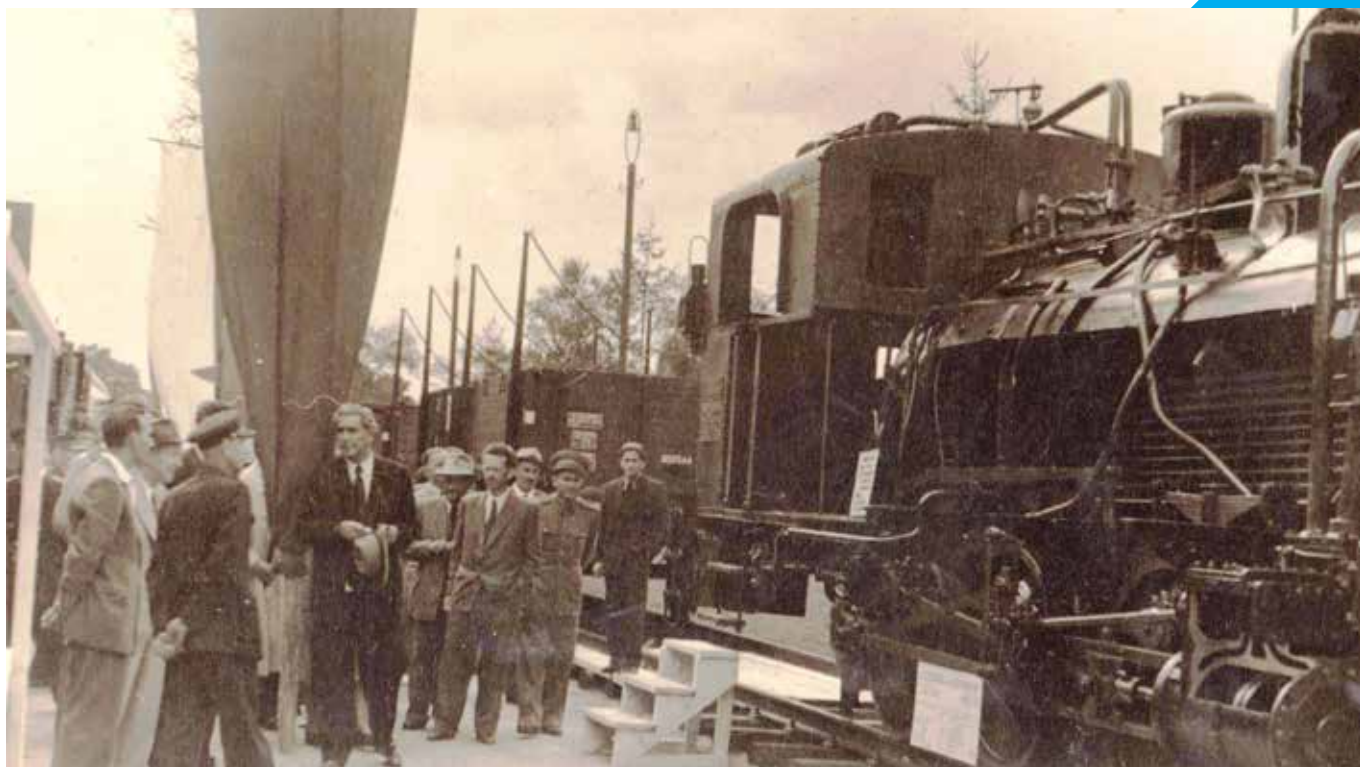
Le še dve sestrski lokomotivi sta se izognili kasaciji: mali železniški muzej v Lienzu na Tirolskem ima v svoji zbirki dobro ohranjeno lokomotivo tega tipa z oznako Sulm 1. Podobno kot za rogaško železnico so dve lokomotivi leta 1907 dobavili tudi za lokalno železnico po dolini reke Sulm (1907–1967), ki je vodila od štajerske Lipnice na zahod do mesteca Pöfing-Brunn na progi GKB.

151-001 so septembra 2012 napol za šalo, napol zares za nekaj dni obrnili za 180 stopinj.



Lokomotiva SB/DV 32d Sulm 1 v železniškem muzeju v Lienzu na Tirolskem

Veliko pomembnejša za nas pa je lokomotiva 151-012, ki so jo leta 1949 v železniški delavnici v Šiški (kjer je danes železniški muzej) z veliko prizadevnostjo deloma prerezali, da so razgalili njene notranje organe in je tako postala učni pripomoček lokomotivske anatomije. Bila je na ogled na veliki razstavi ob 100-letnici železnic v Jugoslaviji, ki je bila tistega leta ob Moderni galeriji v Ljubljani. Po koncu praznovanja je skupaj z drugimi eksponati gostovala po Jugoslaviji in naposled obstala v Beogradu, kjer so na tej osnovi leta 1954 ustanovili osrednji železniški muzej za vso Jugoslavijo.



Lokomotiva 151-012 kot učni pripomoček anatomije leta 1949 na razstavi ob 100-letnici železnic v Jugoslaviji

Ta muzej pa na žalost nikoli ni dobil primernih prostorov – stiska se v kleti direkcije JDŽ/JŽ v poslopiju nekdanjega starojugoslovanskega ministrstva za železnice. Tu je bilo mogoče razstaviti le nekaj modelov lokomotiv, nekaj manjših eksponatov in nekaj slikovnega gradiva ter dokumentov. 151-012 so deponirali v nekdanji kurilnici v Vrdniku, ko pa so jo podrli, so lokomotivo z nekaterimi drugimi muzejskimi vozili premestili v prostore nekdanje beograjske kurilnice. Toda za stalnega čuvaja se ni našel denar. To so čez čas odkrili lovci na staro železo, si konec avgusta 2018 nadeli delovne obleke, pripeljali potrebno orodje in varilni aparat ter – vdrli. Vedli so se samozavestno, kot delavci, ki so bili tja poslani z določeno nalogo. Vandalsko so se lotili uničevanja prvovrstne tehniške dediščine. Eno lokomotivo so razrezali, drugo, manjšo, odpeljali, tako kot tudi nekatere historične delavniške stroje. Našo 151-012 so popolnoma razmesarili. Ta prvovrstna tehniška dediščina je uničena. Z vso silovitostjo se je potrdila bridka ugotovitev, da tisti, ki ni sposoben zavarovati svojega imetja, tega izgubi.



Žalostni ostanki lokomotive 151-012 po vandalskem uničevanju v depoju kurilnice v Beogradu.

100 let upravljanja naših železnic – nastajanje Direkcije železnic v Ljubljani

Prvi januar 1924 lahko štejemo kot dejanski datum prevzema upravljanja železnic v Sloveniji. Takrat je bila ustanovljena Direkcija državnih železnic, ki je prevzela obratovanje vseh prog Družbe Južne železnice in vseh drugih prog na našem ozemlju. Želimo spomniti na to pomembno obletnico in na kratko opisati tedanje stanje. Rezultat 1. svetovne vojne je bil razpad Avstro-Ogrske, ki je imela enoten železniški sistem. Slovensko ozemlje, kot ga danes pojmuje, je doživelo še dodatno delitev med Jugoslavijo in Italijo, kar je zelo otežilo promet in gospodarstvo pri nas.

Stanje železnic po 1. svetovni vojni

Vse do konca 1. svetovne vojne se je železnica na ozemlju današnje Slovenije in sosednjih pokrajin razvijala pod okriljem Avstrije oz. avstro-ogrske monarhije. Konec leta 1918, ko se je končala vojna, je monarhija razpadla in posamezne države, med katerimi je bila tudi narodna država Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev (SHS), so se osamosvojile. Ta čas ponazorimo z opisom v knjigi *Zgodovina železnic na Slovenskem* (Ivan Mohorič, 1968, str. 331). »Prevrat in osamosvojitve železnic se je pričela v dneh nepopisne zmede, razsula podonavske monarhije in razpada vojaške fronte, ko je v nezaščitenem Slovensko primorje neovirano prodirala italijanska vojska in ko so se na severni narodnostni meji vzplamteli boji za osvoboditev slovenskih krajev na Koroškem, na Štajerskem in v Prekmurju.

Že pred ustavitvijo bojev na frontah so zastali proti koncu oktobra 1918 na slovenskih progah tisoči transportov, namenjenih vojaškemu poveljstvu, ki jih ni bilo več. Vsi stranski tiri so bili z njimi zasedeni. Pretil je popoln zastoj prometa. Položaj je postal še hujši, ko so začeli zasedati še vse proste tire vlaki z vračajočim se oboroženim vojaštvom. Vojaki, ujetniki in interniranci so se skušali čim hitreje prebiti v zaledje do svojih domov.

Po prekinitvi stikov z direkcijami v Trstu, Beljaku in na Dunaju, ki so dotlej upravljele naše proge, je slovensko železniško omrežje ostalo brez vodstva. Važna železniška križišča so bila zasedena od tuje vojske. Primanjkovalo je strojev, vagonov, obratnega materiala in delovnih ekip. V kaotični zmedi so slovenski železničarji brez oddiha do skrajne izčrpanosti disciplinirano, pod najtežjimi razmerami noč in dan odpravljali skozi tri tedne Transporte vojaštva, deportirancev in ujetnikov, da bi obvarovali slovensko ozemlje pred pustošenjem in ropanjem.

Slovensko železniško omrežje je po vojni ostalo razkosano in mirovna pogajanja tega niso zadovoljivo rešila. Mohorič je to opisal takole (Ivan Mohorič, 1968, str. 332): »Zasedba Primorja nam je zaprla naravno pot do slovenske morske obale. Zgubili smo šest važnih prometnih križišč. Ostal nam je razkosan trup prog, ki jih je bilo treba za preusmeritev prometa šele med seboj povezati. Dokončna razmejitev je presekala železniške proge na enajstih mejnih prehodih. Prometno ogrodje Južne železnice je ostalo še naprej last mednarodne finančne družbe z vsemi privilegiji.

Nastajanje prve Direkcije železnic v Ljubljani

Takšne so bile torej razmere v letih 1918 in 1919, ko je nastajala prva Direkcija železnic v Ljubljani. Kako je to dejansko potekalo, opisuje Fond Arhiva Slovenije – SI AS 188 Direkcija državnih železnic v Ljubljani, 1896–1941:

»Ob nastanku Države Slovencev, Hrvatov in Srbov so bile železnice z novimi mejami odrezane od dotedanjih direktij Avstro-Ogrske, zato so bile najprej podrejene Oddelku za promet Narodne vlade za Slovenijo. Direkcija državnih železnic v Ljubljani je bila ustanovljena 14. 11. 1918 za vse slovensko ozemlje, začasno tudi za proge Južne železnice. Generalna direkcija na Dunaju je kasneje priznala obstoječi politični položaj in je 1. 8. 1919 v Ljubljani ustanovila obratno ravnanje za proge Južne železnice v Sloveniji in na Hrvaškem. V Beogradu so bili nezaupljivi do obratnega vodstva Južne železnice, zato je Ministrstvo za promet in zveze postavilo Južni železnici kot tujemu podjetju vladnega komisarja (komisariat je bil ukinjen 31. 8. 1923). Tako sta bili v Sloveniji dve ločeni upravi, Ravnanje (direkcija) državnih železnic in Inšpektorat Južne železnice. Januarja 1920 je prometno ministrstvo ukinilo direkcijo v Ljubljani in namesto nje je deloval Inšpektorat državnih železnic, ki je bil podrejen direkciji v Zagrebu. Leta 1924 je bila namesto inšpektorata in ravnanja, ponovno ustanovljena Direkcija državnih železnic v Ljubljani. Prezela je tudi obratovanje na vseh progah Južne železnice v Sloveniji. Podrejena je bila Generalni direkciji v Beogradu«.

V Ljubljani sta torej v začetku delovali dve ločeni direkciji, ena, ki je upravljala državne proge in nekatere zasebne, in druga, ki je upravljala proge zasebne Družbe Južne železnice in še nekatere druge proge v zasebni lasti. Prva je imela 483,6 km prog, druga pa 599,9 km prog. Vseh prog je bilo takrat 1083,5 km. Vse glavne proge so bile pod direkcijo, ki je upravljala proge Južne železnice.

Poleg vsesplošnega pomanjkanja je ločeno delo dveh direktij zadevo še dodatno oteževalo. Velika težava pa so bile meje in mejni prehodi, ki prej niso obstajali. Zlasti je bil težaven carinski postopek in je prihajalo do težav, sporov in zastojev.

Kar zadeva organizacijo železnic na ravni novonastale Kraljevine SHS, je bila 26. 12. 1918 izdana in 12. 1. 1919 v Službenih novinah št. 1 objavljena uredba, po kateri je nastalo pet neodvisnih direktij v Ljubljani, Zagrebu, Subotici, Beogradu in Sarajevu. Delovale so v okviru takratnega ministrstva za promet in ob podpori ministrstva za vojsko. Koordinacija med direktijami je bila minimalna, tako da je vsaka delovala po predpisih, ki so veljali pred tem in na osnovi lastnega načrta in vodenja.

Leta 1919 so se odvijali številni dogodki, med katerimi so najpomembnejši mirovna pogajanja, zagotavljanje prometa in boj železničarjev za socialne pravice. Železničarji so bili poleg kovinarjev najbolj organizirano delavstvo in so med prvimi ustanovili svoj sindikat. V Ljubljani so konec marca 1919 sklicali konferenco in ustanovili sindikat železničarjev za celotno državo, v katerega se je od skupno 60.000 zaposlenih na železnici včlanilo 49.000 ljudi. V Sloveniji je bilo 8000 članov. Ministru za promet so predložili spomenico z glavnimi zahtevami. Po težkih pogajanjih in protestnih akcijah so oktobra sklenili sporazum, ki ga sprva vlada ni hotela uveljaviti, vendar je ta 15. novembra istega leta objavljen v Službenih novinah.



Železniško omrežje v Sloveniji in Istri ter sosesčini leta 1918 (Sto godina železnice Jugoslavije – karta 1)

Dogajanje 1920–1930

Drugo desetletje 20. stoletja je bilo za svet in za železnico zelo burno. Zaceliti je bilo treba rane 1. svetovne vojne in poiskati poti socialnega in gospodarskega razvoja.

Delavstvo je sicer doseglo sporazum z vlado o svojih pravicah, vendar je vlada zahtevala nova pogajanja in potem objavila začasni pravilnik, s katerim so bile prvotne pridobitve zelo okrnjene. Sporne so postale znižane mezde, plačilo nadurnega dela, dolžina počitka med izmenami itd. Vlada v omejenih možnostih tedanjega časa ni popuščala in 15. aprila 1920 je prišlo do splošne stavke. Sledili so veliki nemiri, ki so 24. aprila eskalirali v spopad na Zaloški cesti v Ljubljani, ki je terjal 13 smrtnih žrtev in 75 ranjenih. To je bil prelomni dogodek v zgodovini slovenskega in jugoslovanskega proletariata. V spomin na ta dogodek je bil leta 1950 15. april razglašen za dan železničarjev Jugoslavije, leta 1959 pa so na Zaloški cesti postavili spomenik.



Spomenik padlim železničarjem na Zaloški cesti v Ljubljani (foto Orbanić)

V Beogradu je od 3. do 7. maja 1920 potekala prva železniška konferenca, ki jo je sklical prometni minister dr. Anton Korošec. Konferenca je obravnavala vprašanja dopolnitve obstoječega železniškega omrežja, povezave železnice z reškim in pomorskim prometom, lokalne železnice, nove proge do glavnih pristanišč, način financiranja, prioritete itd. Stanje prog po novonastali državi SHS je bilo zelo raznoliko, nezdružljivo in v slabem tehničnem stanju. Vozni park je bil pomanjkljiv, denarja za razvoj malo. Slovenska delegacija je dala svoj program gradnje, vendar je imel malo možnosti. Konferenca je sicer sprejela program 28 prog, vendar so v ta program prišle le tri naše proge, ki pa so bile precej nizko na prednostnem seznamu. V ospredju je bila proga Ljubljana–Zagreb–Beograd–Skopje, ki naj bi postala prvorazredna proga.

Ker so bile zveze s pristanišči Trst in Reka prerezane z novo mejo med Rakekom in Postojno, Slovenija ni imela neposredne zveze z morjem in pristanišči. Na to temo se je veliko dogajalo, zgodilo pa se ni veliko. Načrtovane so bile povezave prog iz Kočevja in Novega mesta do Vrbovskega na progi Zagreb–Sušak (Reka), vendar se niso uresničile.

Pomembno vprašanje je bilo, kakšen položaj bo imela zasebna Družba Južne železnice. Ta družba je daljše obdobje pred vojno poslovala z izgubo, vojna in povojna dogajanja pa so jo postavila v nemogoč položaj. O tej zadevi je bilo veliko konferenc, dogovorov itd. in družbi je uspelo, da so v okviru mirovne konference in pogodbe opredelili tudi njen status. To je bilo neobičajno, vendar so si uspeli zagotoviti nadaljnji obstoj vse do izteka 110-letne koncesije leta 1968. Jugoslovanske železnice so leta 1923 prevzele proge Južne železnice v svojo upravo, vendar so morale družbi izplačevati odškodnino, ki je znašala 5,2 milijona zlatih frankov oz. četrtno skupne odškodnine. Po tem ključu bi se moral deliti tudi vozni park, vendar je Jugoslavija dobila veliko manj, in sicer 267 parnih lokomotiv, 448 potniških in 3677 tovornih vagonov. Jugoslavija je v primerjavi z drugimi državami naslednicami (Avstrijo, Italijo in Madžarsko) »potegnila ta kratko«, vendar je bilo pomembno, da se je to vprašanje opredelilo, da se lahko naredi osnova za poslovanje železnice v Jugoslaviji.

Prvi januar 1924 lahko štejemo kot dejanski datum prevzema upravljanja železnic v Sloveniji. Takrat je bila ustanovljena Direkcija državnih železnic, ki je prevzela tudi obratovanje vseh prog Družbe Južne železnice. Ko se je izkazalo, da železnice niso samo proge in vozila, je nastalo dodatno nezadovoljstvo. Pokojnine upokojencev so bile velika obveznost, kar 2,6 milijona zlatih frankov. Da bi ublažili situacijo, so za protitež izpostavili vrednost nepremičnin in posesti uradniškega in uslužbenskega sklada (stanovanj, zemljišč ...) na območju Slovenije, ta naj bi bila po neki cenitvi 7,5 milijona frankov, država pa jih je v obrokih odplačala za 850.000 frankov.

Za to obdobje je značilno, da je država odkupila skoraj vse zasebne proge in tako ustvarila enotno upravljanje železnice. Prav tako velja omeniti, da so železnice v tem obdobju kljub znatnim subvencijam poslovale z izgubo. Do konca tega desetletja so se zgodile različne spremembe, med katerimi izpostavljamo uvedbo diktature 6. januarja leta 1929 ter izbruh svetovne in finančne krize. Vse to je slabo vplivalo na razvoj železnice, socialni položaj zaposlenih pa je bil vse težji. Plače so se zniževale, razne pravice, kot so delovna obleka, dodatek za delo na praznik, premija v kurilnicah in delavnicah itd. pa so ukinili.

Takrat je bila prednostna naloga magistralna proga Beograd–Zagreb–Ljubljana. Ena največjih naložb in skoraj edina na naših progah v medvojnem času je bila gradnja mostu čez Savinjo v Zidanem Mostu. Imenovali so ga tudi most kralja Aleksandra. Omogočil je neposredno povezavo Zagreb–Ljubljana. Prej je bilo to zaradi usmerjenosti prog proti Dunaju in ne proti novi prestolnici Beograd oteženo. Most so gradili med letoma 1929 in 1931 in ga predali v promet 18. avgusta 1931. Most je bil vreden nekaj čez tri milijone takratnih dinarjev.

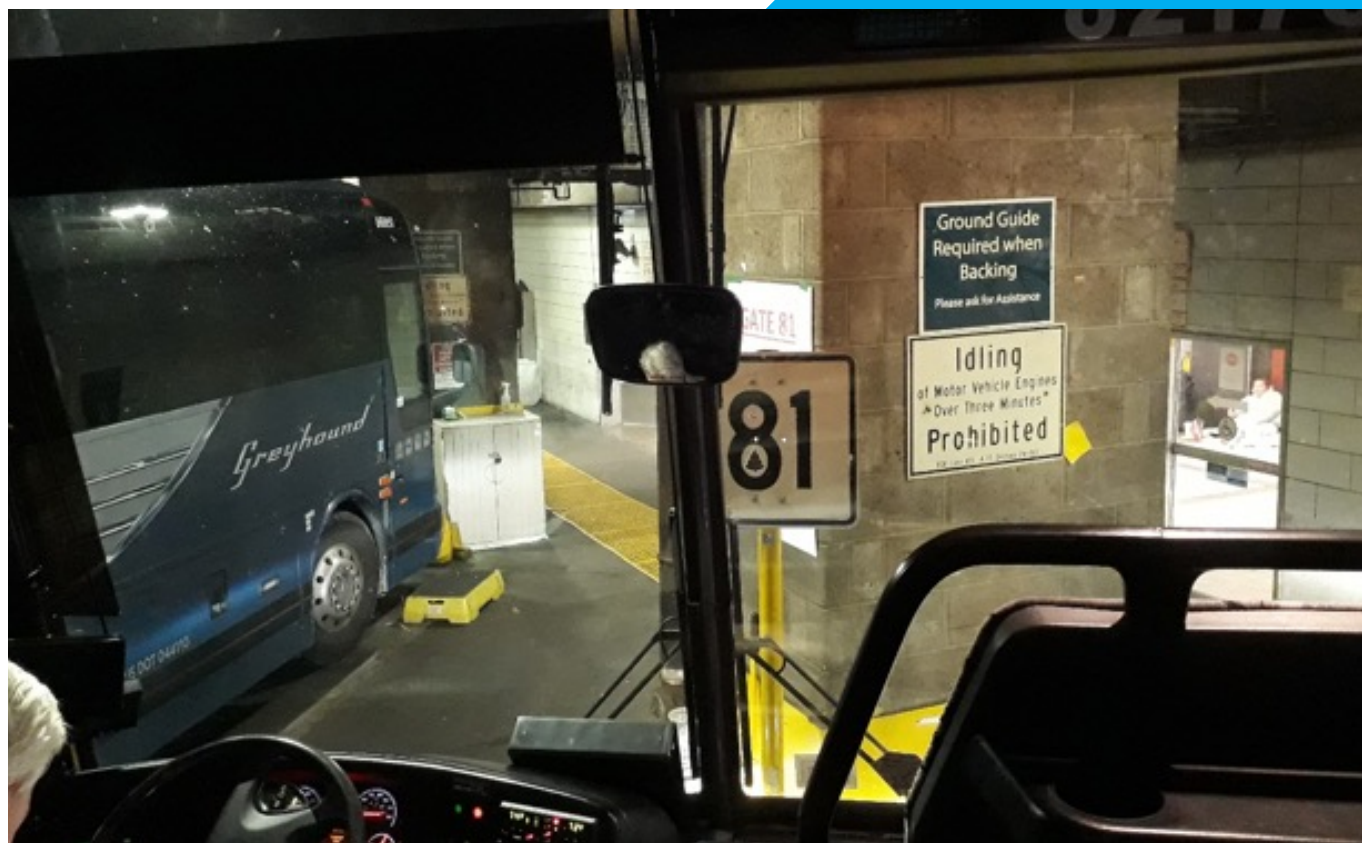


Novi betonski most čez Savinjo v Zidanem Mostu (razglednica iz zbirke Josipa Orbanića)

Scranton – Joe Biden in Mesto pare

Sinom sva velikokrat moževala o parnih lokomotivah – velikih in modelčkih, ki jih že dolgo zvesto zbirava. Posebej sva ponosna na model »največje lokomotive na svetu« – to je ameriška členasta lokomotiva tipa Mallet po imenu Big Boy, slovensko Veliki deček (kaj pa drugega!). In ko mi je sin pripravljaj program obiska v Ameriki, je ugotovil, da je najbližji ohranjeni Big Boy v mestecu Scranton, dovolj blizu New Yorka, kakšni dve uri vožnje z avtobusom. Odredil je, da moram vsekakor tja in temu neznanemu stroju prenesti izraze spoštovanja iz Evrope. Še posebno doživetje bo brez dvoma vožnja tja in nazaj z avtobusom linije Greyhound, še ene od ikoničnih znamenitosti Združenih držav. Scranton? Kdo je že kdaj slišal zanj? No, ko sem prispel in izvedel, da iz tega mesteca izvira ameriški predsednik Joe Biden, so moje simpatije močno narasle.

Newyorška avtobusna postaja je v podzemlju – ni mi jasno, kako opravijo z izpušnimi plini, a jim to nekako uspeva. Do boksa sem se spustil med prvimi in na avtobusu zasedel mesto čisto spredaj, potem ko je osiveli šofer resno in hladno prevzel mojo vozovnico. Bil je menda celo starejši od mene in videti je bilo, da mu je ta služba že prenaporna, a da brez tega dohodka ne more. Med vožnjo sem opazoval njegove grčaste roke na volanu in nekako se mi je zasmilil. Vozil pa je mojstrsko in strogo po predpisih. S svojega sedeža sem videl merilnik hitrosti – držal je hitrost 60 milj na uro (100 km/h) in je ni nikoli prekoračil. Po dveh urah sem mu v Scrantonu želel izreči pohvalo za obvladovanje tega težkega vozila, a mi ni namenil pogleda. Naveličanost in utrujenost v njegovih mrkih očeh nista popustili. Čakala ga je še cela ura vožnje do končne postaje, potem pa še istega dne po isti poti nazaj. To je bil torej moj stik z ameriškim tipom neprizanesljivega kapitalizma ...



Boksi podjetja Greyhound v podzemlju ogromnega newyorškega avtobusnega terminala.

V Scrantonu sem bil zelo zgodaj, prezgodaj, tako da sem pred vrati Steamtowna, Mesta pare, moral čakati še kake tri četrt ure, da so odprli.



V neposredni bližini avtobusne postaje je postavljena takšna imenitna informacija.

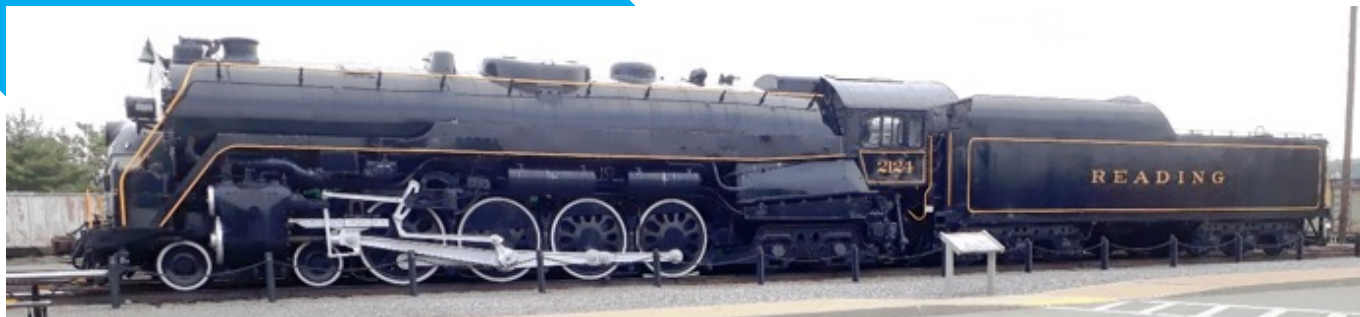
In potem sem takoj v daljavi zagledal Big Boyja. Stal je na prostem, saj je predolg za sleherno kurilnico. V jutranjem soncu se je bleščal v svoji črnini, saj so ga pred kratkim ponovno prelakirali. Najprej tja, naravnost tja! Huh! Človek se ob njem čisto izgubi, opazovalca porazijo njegove prav biblične razsežnosti! Petindvajset teh orjakov razreda 4000 je za družbo Union Pacific pred in med drugo svetovno vojno izdelala tovarna ALCO (American Locomotive Company). Kljub svoji ogromnosti (dolg je dobrih 40 m, opremljen za vožnjo je težek 540 ton) je zmožek hitrost 130 km/h. Nezaslišano! V spomin si priključim podatke za našo največjo lokomotivo, kraljico naših tirov 06-018: dolžina 22 metrov, teža 160 ton, hitrost 85 km/h. Kot pišče proti kokliji! Hitro ob njem posnamem selfie, če bo treba dokazovati, da sem bil res tam, potem pa si vzamem čas, da ga obkrožim in si ga natančno ogledam.



Na piščevo žalost je lokomotivo deloma zakrivalo gradbišče, z druge strani pa je bila protisvetloba.

Opazim, da se čisto sveža barva ponekod že napenja in lušči. Ne, na prostem na dolgi rok ni rešitve za parne lokomotive – ne v Ameriki ne pri nas.

Čeprav sem v daljavi že zagledal rotundo nekdanje kurilnice, me je z druge strani parka privabila še ena ogromna parna lokomotiva: Reading 2124, ki je sicer nečlenastega tipa Mallet, a nič manj mogočna, z osno razporeditvijo 2D2 (tip Northern). Z informacijske table razberem, da je tovarna Baldwin v letih 1920–1947 izdelala trideset teh lokomotiv za železniško družbo Reading. Res je nekaj manjša od Big Boyja, a v službi je tehtala še vedno 405 ton in je lahko vlekla 105 naloženih težkih tovornih vagonov. Tudi ta je videti čisto sveže urejena in lakirana. Prelepo!



Reading 2124 je tudi predolga za v kurilnico, zato mora stati na prostem.

Morda je že čas, da se napotim proti rotundi muzejske kurilnice. Z očmi iščem, kje bi lahko kupil vstopnico. In zdaj me nadvse prijazno ogovori nadzornik in mi ponudi pomoč. Kje lahko kupim vstopnico? Nikjer! Vstop v muzej je prost, vse skupaj financira zvezna država Pensilvanija, ki veliko da na svojo železniško zgodovino! Ali sem prebledel od zavisti? Najbrž tudi pozelenel!

Krožno poslopje kurilnice je videti čisto na novo urejeno in ob vhodu obiskovalca nagovarja ponosni napis Steamtown (Mesto pare).

Le hitro noter! Sprehoditi se je mogoče tako v pritličju kot v nadstropju, pri čemer je nadvse zanimiva rešitev odra, na katerega vodi klančina, namenjena tudi gibalno oviranim. Oder je naslonjen na zadnji zid rotunde in varno vodi okoli prednjih delov lokomotiv, ki jih je tako mogoče občudovati iz nenavadne perspektive, ni pa nevarnosti, da bi se obiskovalci spodaj nemara spotikali ali celo plezali po lokomotivah.



Muzej Steamtown je nadvse lepo urejena nekdanja kurilnica, zgrajena v polnem krogu okoli okretnice.



Reading 2124 je tudi predolga za v kurilnico, zato mora stati na prostem.

V nadstropju čaka obiskovalca presenečenje: presenetljivo velika kinodvorana oziroma avditorij, katerega sedežne vrste se spuščajo do pritličja. Tu se na velikem platnu izmenjavajo krajši filmi iz zgodovine železnic te pokrajine.

Po tem dobrodošlem počitku je bilo treba naprej in si ogledati vse drugo, kar je ponujalo Mesto pare. Tudi tu so, tako kot pri nas, poskušali prikazati vsa značilna železniška področja, pri čemer gledalca s svojo lepoto še posebno nagovarja model železniškega viadukta.



V prijetnem udobju kinodvorane si je pisec tehle vrstic ogledal več filmov iz lokalne zgodovine železnic.



Prelepi model železniškega viadukta.

Po tem dobrodošlem počitku je bilo treba naprej in si ogledati vse drugo, kar je ponujalo Mesto pare. Tudi tu so, tako kot pri nas, poskušali prikazati vsa značilna železniška področja, pri čemer gledalca s svojo lepoto še posebno nagovarja model železniškega viadukta.

Piscu se je ponovila davna izkušnja iz peterburškega Eremitaža: če je obiskovalec izpostavljen prevelikemu številu vtisov, pride do zasičenja. Možgani ne sprejemajo več. Zaželel sem si na prosto. Še zadnji pogled z vrha na okretnico, potem bo dovolj!



Muzej Steamtown je rotunda, ki je v polnem krogu zgrajena okoli okretnice.

Ko že odhajam, opazim, da je čisto na drugem koncu muzejskega območja še nekaj: tramvajski muzej! Seveda si moram tudi tega vsaj na hitro ogledati. V primerjavi s Steamtownom je majhen – a ga ne financira država, tako da mi ob vstopu zaračunajo zmerno vstopnino. Nekaj tramvajev imajo notri, obnovljenih in še neobnovljenih, a še najbolj je zanimiv tisti zunaj, »aerodinamične« oblike, ki spominja na narobe obrnjen čoln. Najbolj pa se mi zdi posrečeno igralo za otroke – majhna maketa s tramvajem, ki ga lahko otroci sami spravijo v tek, če vrtijo ročico generatorja na podstavku in s tem »pridelajo« pogonsko elektriko zanj.



Nadvse poučno dinamično igralo – levo ob tramvaju je videti voltmeter, ki kaže pridelano elektriko.



»Aerodinamični tramvaj« – v ozadju je videti poslopje tramvajskega muzeja

In zdaj je čas za vrnitev – čez poldne je in še nekaj ur do avtobusa, a lakota me grabi – nekaj bo treba poiskati. V središču mesta ni najti ničesar, zato sprašujem po starem dobrem McDonald'su. Samo enega imajo tod, a je hudo daleč. Na pol poti se obrnem, sicer bi mi pretilo, da bom zamudil avtobus. Naposled najdem nekje blizu centra nekakšno zanikrno okrepčevalnico, kjer si z odporom za silo privežem dušo. Gospod predsednik Biden, dajte, poskrbite, da bo vaše rojstno mesto poleg obilja duševne hrane ponujalo tudi kaj za telesni blagor izčrpanih obiskovalcev ...

Ravno pravi čas pridem na postajo, da v miru pričakam prihod svojega avtobusa.



Ameriška ikona: Greyhound!

A tokrat je za volanom razkošna črnka zgodnjih srednjih let z nalakiranimi nohti in predolgimi umetnimi trepalnicami. Spet imam srečo, da lahko sedem takoj v drugo vrsto in jo opazujem pri vožnji. Odločna je, obvlada! A po značaju je vzkipljiva, na glas zmerja »nesposobneže« pred seboj in z rokami jezno tolče po volanu. Junaško pritiska na plin – avtobus ji kdaj uide preko 70 milj na uro (112 km/h) – vendar nas ta vražja amazonka popolnoma zanesljivo in varno pelje domov.

Sedeže za menoj je zavzela skupinica razporeženih črncev iz New Jerseyja – avtobus napravi ovinek do tja –, ki v domačem slengu veselo klepetajo. Malce prisluškujem, da bi izvedel, kaj imajo prijetnega med seboj, a ne razumem niti besedice. Vse doslej sem si domišljjal, da znam vsaj za silo angleško – zdaj pa to! Malce razočaran nad samim seboj najdem nekaj tolažbe v ugotovitvi, da sem se pač v živo srečal s pomenom angleške besede »gibberish« (blebetanje, op. a.).

Praznično veselje brez slabe vesti

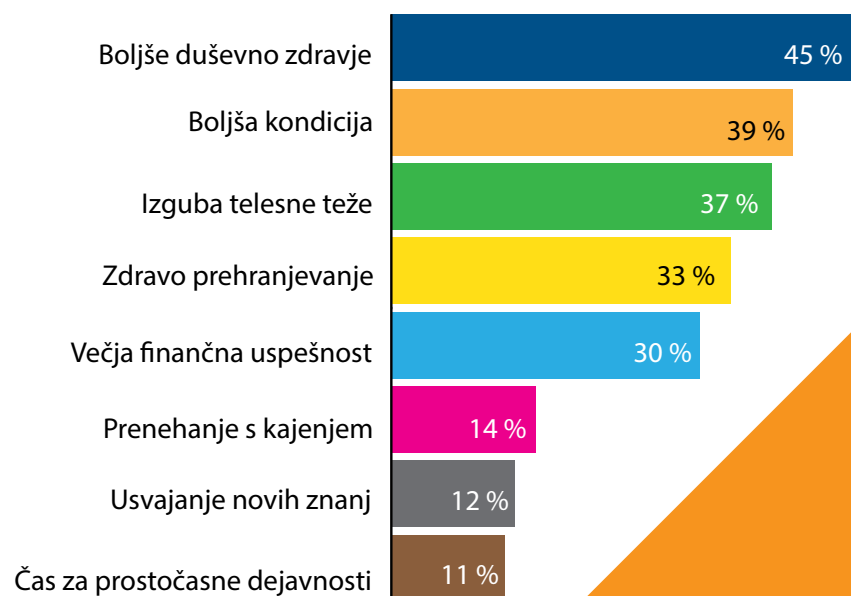


December je mesec praznovanj, čas družinskih srečanj, obilnih večerij in bogatih pogostitev. Ulice se svetijo v prazničnih lučeh, domovi so polni vonjav po cimetu in pečenih dobrotah. V tem času se ljudje radi zberejo ob mizah, polnih tradicionalnih jedi, in uživajo v družbi svojih najdražjih. Vendar praznično vzdušje prinaša tudi svoje izzive, še posebej ko gre za ohranjanje zdravega načina življenja.

Medtem ko se decembrske dobrote kopičijo na mizah, se mnogi soočajo s skušnjo prekomernega uživanja hrane in pijače. To pogosto vodi do novoletnih zaobljub, da bomo z novim letom začeli z zdravim načinom življenja, izgubili odvečne kilograme ali se bolj posvetili telesni vadbi. Vendar pa se postavlja vprašanje, kako uspešne so te zaobljube v resnici?

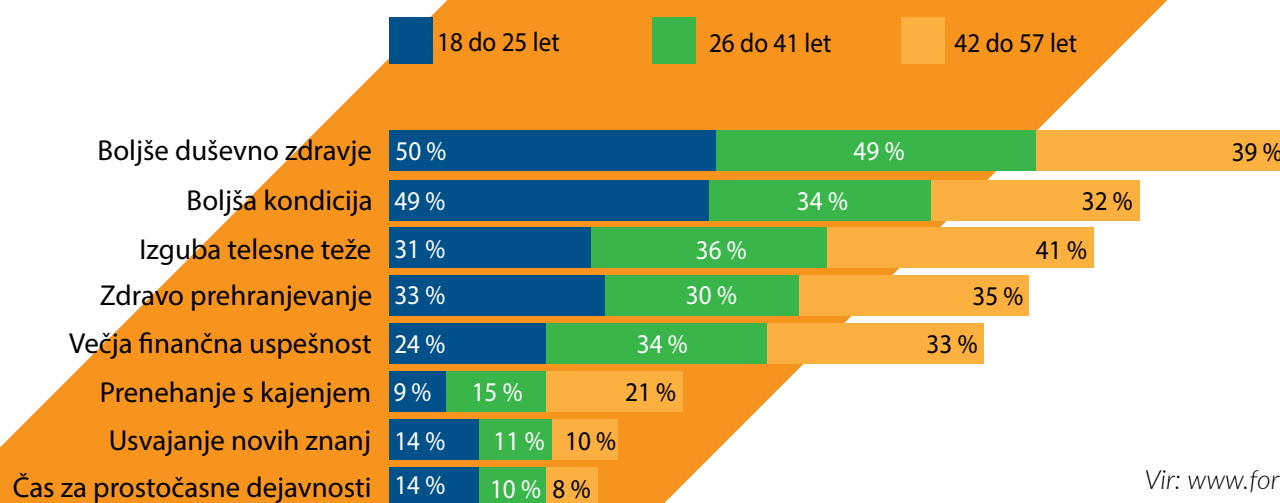
Statistični podatki kažejo, da je odstotek ljudi, ki vztrajajo pri svojih novoletnih zaobljubah, relativno nizek. Raziskave kažejo, da le majhen delež ljudi (od 8 do 10 odstotkov) dejansko vztraja pri svojih zaobljubah skozi vse leto. To pomeni, da večina zaobljub, povezanih s hujšanjem in zdravim načinom življenja, ostane neizpolnenih.

Raziskava, ki jo je izvedel spletni portal Forbes Health, razkriva trende o novoletnih zaobljubah v letu 2023. Največ ljudi navaja izboljšanje duševnega zdravja kot svojo glavno novoletno zaobljubo, medtem ko ji sledijo zaobljube o boljši telesni pripravljenosti, izgubi kilogramov in skrbi za zdravo prehranjevanje.



Vir: www.forbes.com

Novoletne zaobljube po letih:



Vir: www.forbes.com

Vendar pa neuspeh pri izpolnjevanju teh zaobljub ni nujno posledica pomanjkanja volje ali motivacije. Pogosto gre za to, da si ljudje zastavijo preveč ambiciozne cilje in nimajo realnega načrta, kako te cilje doseči. Zato je pomembno, da so cilji zastavljeni realno. To je po mnenju strokovnjakov, poleg motivacije, ključnega pomena.





K

aj je Središče Vitalis?

Središče Vitalis v Zalogu je športno izobraževalni center, specializiran za celostno in individualno obravnavo tako rekreativnih kot profesionalnih športnikov. Ponujajo širok spekter storitev, vključno z individualnimi in skupinskimi vadbenimi programi, fitnessom, diagnostiko, velnesom, kriosavno in savnami ter najemom dvoran.

V Središču Vitalis so na voljo športni psihologi, fizioterapevti, nutricionisti in kondicijski trenerji, ki so specializirani za podporo tako vrhunskim športnikom kot rekreativcem. Njihov pristop k treningu in regeneraciji je celovit, saj poudarjajo pomen tako aktivnega treninga kot učinkovitega počitka in regeneracije.

Kako lahko ohranimo uravnoteženo prehrano med prazničnimi pojedinami?

Praznična hrana je zelo sladka, preslana in preveč mastna in običajno je pojemo preveč, kar povzroča dodatne kilograme na naši tehtnici in slabo voljo po prazničnih dneh. Imamo nekaj nasvetov, kako se temu izognemo, in sicer si lahko izberemo manjši krožnik, si naložimo manjšo porcijo in tako nimamo občutka, da je krožnik prazen oziroma premalo naložen. Na pojedino ne gremo sestradani, ker potem pojemo še več, kot bi sicer. Preden jemo, je priporočljivo popiti približno 2 dcl vode, ki nam zapolni želodec in imamo manjši občutek lakote. Če se le da, izbiramo samo tisto kalorično hrano, ki nam je zares všeč, drugo zapolnimo na

primer z zelenjavo. Eno izmed glavnih priporočil pa je tudi, da ko nismo več lačni, prenehamo s hranjenjem.

Zakaj si ljudje pogosto dajo zaobljubo za hujšanje s prvim dnevem novega leta?

Zaobljube v novem letu so največkrat povezane z motivacijo in morda občutkom svežega začetka. Novo leto je simbol novih zaobljub in prav zato je za marsikoga to primeren čas za določene spremembe. Ljudje štejejo to obdobje kot idealno za opustitev slabih navad in napak iz preteklosti in vpeljevanje sprememb, ki jih imamo ljudje na listi želja. Prav to pa je čas, ko smo ljudje pogosto izpostavljeni družbenim pritiskom glede svoje telesne podobe, še posebej ob začetku leta, ko so medijske kampanje in oglaševanje usmerjeni v temo zdravega življenjskega sloga in hujšanja. To lahko spodbudi ljudi k postavljanju ciljev za izgubo telesne mase.

Kakšen je uspeh takšnih zaobljub?

Uspeh pri uresničevanju zaobljub za hujšanje je odvisen od številnih dejavnikov, vključno z motivacijo, vztrajnostjo, postavljanjem realnih ciljev, podporo okolja in spremembami življenjskega sloga. Statistični podatki kažejo, da mnogi ljudje, ki si postavijo zaobljube za hujšanje, na koncu ne dosežejo svojih ciljev. Različne raziskave kažejo različne stopnje uspeha, vendar mnogi strokovnjaki ocenjujejo, da je uspeh pri dolgoročnem hujšanju precej nizek.

Če nas je v decembru zaneslo, kakšen je najboljši način za vrnitev v formo?

Če je december minil z nekaj presežki v hrani in pijači, se lahko vrnete v formo s postopnim in zdravim pristopom. Pomagajte si lahko tako, da si za nov začetek postavite realne cilje, ki so skladni z vašimi zmogljivi-



“Vse je odvisno od tega, kakšne prioritete si postavi človek v življenju.

vostmi. Priporočljivo je, da vnaprej načrtujete zdrave obroke, ki vsebujejo dovolj beljakovin, polnozrnatih živil, zelenjave in sadja. Kot smo že omenili, je hidracija ključnega pomena za dobro počutje, zato s pomočjo kakšne stekleničke poskrbite za zadosten vnos tekočine. Postopoma se vključite v telesno dejavnost. Začnite z manj intenzivnimi vadbenimi rutina-
mi, kot so sprehodi ali lažji kardiotreningi, in nato postopno povečujte intenzivnost. Izogibajte se ekstremnim dietam ali prekomernemu vadbenemu naporu, kar lahko privede do izčrpanosti.

Ne pozabite spremljati svojega napredka, saj nam le to pomaga, da ostanemo motivirani čim dlje.

Kako pa naj se lotimo vadbe, če smo bili dlje časa neaktivni?

Vračanje k vadbi po daljšem obdobju neaktivnosti zahteva previden in postopen pristop. Če imate kakršne koli zdravstvene težave, je priporočljivo pred začetkom aktivnosti opraviti posvet s strokovnjakom ali osebnim zdravnikom. Eno najpomembnejših načel je načelo postopnosti. To vam bo pomagalo preprečiti poškodbe in omogočilo telesu, da se postopoma prilagodi povečani telesni aktivnosti. Vadba naj bo primerna vašemu trenutnemu stanju. Če opazite kakršne koli bolečine ali nelagodje, se ustavite in počivajte. Ne silite se v prekomerno vadbo. Pred vsako vadbo se ogrejte s serijo lahkih



vaj, ki vključujejo vse mišične skupine. To bo zmanjšalo tveganje za poškodbe. Glavni del naj bo sestavljen iz kardiovaj, ki jih kombinirajte z vajami za moč. Pomembno je, da prisluhnete svojemu telesu, ne pretrivate na začetku in si daste dovolj časa za prilagajanje na novo vadbeno rutino. S postopnim pristopom boste povečali verjetnost, da bo vadba postala del vašega rednega življenjskega sloga.

Kaj pa motivacija? Kako jo ohranjamo, ko se nam na primer ne ljubi?

Ohranjanje motivacije za redno vadbo in zdravo prehranjevanje lahko predstavlja izziv, vendar obstajajo različne strategije, ki nam pomagajo, da nam motivacija peša redkeje. Določiti si moramo realne in dosegljive cilje, poiskati moramo vadbo, ki nam je všeč in pri kateri vsaj

približno uživamo. Če smo bolj ekipni tip človeka, si poiščimo skupino ljudi in trenirajmo skupaj. To bo kot nekakšno druženje, kjer bomo združili prijetno s koristnim. Obvezno svoje treninge načrtujte vnaprej in si za to vzemite dovolj časa, tako težje najdete izgovor v vsakodnevnem vrvežu. Ne pozabite pa se seveda kdaj pa kdaj tudi nagraditi.

Kar pa se tiče prehrane, je ključnega pomena, da načrtujemo svoje obroke vnaprej. Pripravite si seznam nakupov in se držite zdravih možnosti hrane. Vključite raznolika živila v svojo prehrano, vključno z zelenjavo, sadjem, celimi žiti, beljakovinami in zdravimi maščobami. Poslušajte svoje telo in jejte, ko ste lačni. Izogibajte se prenajedanju in prehranjevanju iz dolgčasa ali stresa. Pomembno je razumeti, da bo motivacija nihala in da so majhni padci

povsem normalni. Ključno je, da se osredotočite na dolgoročne cilje, se spomnite, zakaj ste začeli, in se posvetite vztrajanju na poti k bolj zdravemu življenjskemu slogu.

Kakšne so pogoste napake, ki jih ljudje delajo pri poskusu hujšanja in kako se jim izogniti?

Pri poskusu hujšanja ljudje pogosto naredijo nekatere pogoste napake, ki lahko otežijo doseganje njihovih ciljev ali celo vodijo do nasprotnih učinkov. Med napake lahko uvrščamo hitre diete, te so pogosto prenaporne, da bi z njimi sploh lahko zdržali dlje časa. Tudi intenzivni vadbeni programi lahko telo preveč izčrpajo, kar pa se hitro pokaže na prehranjevalnih navadah, spancu in splošni kakovosti življenja. Pomembno je, da se vadbe lotite postopoma in vključite tudi



dneve počitka za regeneracijo. Pogosta napaka so tudi nepravilno odmerjeni obroki. Uporaba merilnih skodelic ali tehtnice vam lahko pomaga bolje razumeti pravilne porcije. Poskusite jesti manjše redne obroke ves dan. Napaki, ki ju marsikdo zanemarija, pa sta prekomeren stres in pomanjkanje spanja. Poskusite zmanjšati stres in si zagotoviti dovolj kakovostnega spanca. Poskus hujšanja je vsekakor težaven proces, zato je pomembno, da imate podporo družine, prijateljev ali strokovnjaka za prehrano.

Kaj svetujete ljudem, ki želijo med prazniki ostati zdravi in fit?

Svetujem jim, da naj bodo njihove prehranjevalne in gibalne navade take kot ob običajnih dneh, če so te seveda že tako primerne. Vem, da ljudje to neradi slišijo, ker si želijo nekajkrat na leto postreči z »dobrotami« brez slabe vesti. Sam imam enostaven recept, če se pregrešim z večjo količino hrane, ki je obenem bogata s slabimi maščobami in enostavnimi ogljikovimi hidrati, naredim tisti teden dodatni trening. Običajno je to vzdržljivostna vadba (kolo, tek ali plavanje).

Ali imate kakšne posebne tehnike ali nasvete za obvladovanje prenajedanja? Kako bi se vi uprli polni mizi dobrot?

Zase jih ne potrebujem, ker se med prazniki ne prehranjujem nič drugače kot ob običajnih dneh. Ne zdi se mi potrebno, da bi se. Včasih so si ljudje med prazniki privoščili malo boljšo hrano, saj je čez leto ni bilo v izobilju, danes pa so prazniki, če gledamo z vidika hrane, nekoliko izgubili svoj namen, so pa toliko pomembnejši zaradi druženja.

Nisem prepričan, če ljudje želijo poslušati nasvete o zadržanem načinu prehranjevanja med prazniki. Se mi zdi, da vsi komaj čakajo, da pridejo ti dnevi in se bodo brez slabe vesti nažirali. Večkrat sem že slišal tarnanje pred prihajajočim praznikom, ker to avtomatično pomeni, da se pri jedači in pijači ne bodo držali nazaj. Sicer pa, jejte počasi in poskušajte imeti več manjših obrokov. Dopoldne jejte več hitreje energijsko prebavljivih živil, torej enostavnejše hidrate, proti večeru manj hidratov na splošno, razen če je tempo dneva tak, da so zvečer na urniku tudi še fizične aktivnosti.

Med prazniki vedno vlada nekakšna euforija. Kako vpliva na naše telo in um?

To so morda že vprašanja za strokovnjake z drugih področij. Menim, da si želimo biti med prazniki obdani z ljudmi, ki jih



imamo radi, da nam je prijetno v njihovi družbi. Samoumevno nam je, da brez »dobre« hrane, ki mora biti v prevelikih količinah, in kapljice ali dveh alkohola tega stanja ne moremo doseči. Če tega ne bi bilo, bi se počutili, kot da smo razočarali praznik.

Kako uravnotežiti praznično veselje in zdravo življenje?

Vse je odvisno od tega, kakšne prioritete si postavi človek v življenju. Če je to zdrav način prehranjevanja in redno gibanje, potem tudi praznik ne more pokvariti zdravega življenja. Sicer pa tako, kot sem že dejal, en dodatni trening za en dan pregrehe.

In če se dotaknemo zdravja kot celote. Kako vzpostaviti zdrave prehranjevalne navade, ki bodo trajale vse leto?

Z navadami je tako, da si jih moramo prislužiti. Ni dovolj, da se en teden prehranjujemo zdravo in smo že na varni poti v smislu nove zakoreninjene navade kot zdravega življenja. Običajno so to dolgotrajni procesi. Že da se sploh lotimo nečesa novega, lahko traja več mesecev. Za pri-

mer dam svojo vožnjo iz službe proti domu. Da se ne bi ves čas vozil po isti poti, spremembe v življenju nosijo več pozitivnih učinkov, sem si rekel, da bi šel kdaj po drugi, čeprav daljši poti. Na svojo namero sem se prvih 19 voženj proti domu spomnil šele takrat, ko sem bil že skoraj doma, preden mi je dvajsetič prišlo do možganov dovolj zgodaj, da sem vožnjo po drugi poti končno izpeljal. In to gre samo za vožnjo z avtomobilom, ki ne terja posebnega navora. Želim povedati, da bo preteklo nekaj časa, preden spremembo sploh udejanjite. Da novost postane trdna navada, mora preteči še vsaj pol leta, preden bo postala del vas in jo boste delali avtomatično brez pomisleka, tako kot si na primer umivate zobe. Začnite z majhnimi spremembami. Morda za začetek izpustite večerno hranjenje na kavču pred televizijo. Običajno pomaga, če si pišete dnevnik, kaj ste pojedli. Na ta način dobite s trenutkom vpisovanja dodatno kontrolo in slabo vest, če se niste držali lastnih dogovorov. Drugi nasveti bi lahko bili še: sadje samo pri zajtrku, kozarec vode pred obrokom,

jejte počasi, ker s hitrim hranjenjem prelišči telo, ki nam nima časa sporočiti, da je že sito. Poskušajte imeti vsaj štiri obroke dnevno in zajtrk naj bo drugi največji obrok za kosilom. Ni vam treba ločevati živil, vsak obrok naj vsebuje vsa tri glavna makrohranila (B, M, OH). V zimskem času predlagam dodajanje vitaminov in mineralov za boljšo odpornost (C, D, E, celotna B skupina, Zn in Se).

“ Da se ne bi ves čas vozil po isti poti, spremembe v življenju nosijo več pozitivnih učinkov, sem si rekel, da bi šel kdaj po drugi, čeprav daljši poti.



Katere sestavine bi priporočili za idealen zdrav zajtrk med prazniki?

Zdrav zajtrk med prazniki bi začel s sadjem. Naredil bi si sadno solato (brez sladkih prelivov in sladkorja) iz treh vrst sadja. Nato bi si pripravil dve do tri jajca s polnozrnato rezino kruha, za posladek, ker je le praznik, kakšno pecivo iz polnozrnate moke, kjer bi namesto sladkorja dodal kakšne datlje, rozine, suhe slive, marelice ... Res pa je, da za

sladice nimam kompetenc.

Zakaj je pitje zadostne količine vode ključnega pomena za ohranjanje zdravja in telesne pripravljenosti?

Voda je bistvenega pomena za življenje in je vključena v vse funkcije telesa. Skrbi za zadostno hidracijo telesa. Prav tako lahko z vodo optimiziramo prebavo in zmanjšamo apetit. Med aktivnostjo je pomembno, da nadomestimo izgubljene mi-

nerale, zato je nujno dodajanje elektrolitov.

Zakaj je dobro zjutraj na tešče spiti kozarec tople vode z limono?

Zjutraj je treba spraviti v pogon telesne procese, ki so pomembni za pravilno delovanje. Kozarec tople vode z limono spodbudi prebavo, zagotavlja vnos C vitamina in drugih vitaminov, ohranja zdrav pH telesa in blaži občutek lakote.



Kateri zimski športi so najboljše za ohranjanje kondicije in zakaj?

Zimskih športov je kar nekaj, prvi, ki mi pride na misel, je tek na smučeh. Je odličen za ohranjanje ali izboljšanje vzdržljivosti in aerobnih sposobnosti. Vključuje delovanje celega telesa, primeren je za vsakega rekreativca, saj si lahko zahtevnost popolnoma prilagodimo po meri. Prav tako je zelo prijazen za sklepe.

Kako lahko trenerji in prehranski strokovnjaki pomagajo pri doseganju zdravstvenih ciljev?

Trener s svojimi izkušnjami in znanjem pomaga, da hitreje pridemo do cilja brez poškodb. Trener spodbuja, motivira, svetuje ter skrbi za zanimiv in raznolik trening. Vadbo vsakemu posamezniku prilagaja glede na sposobnosti in ves čas nadzoruje izvedbo.

Kakšne so prednosti individualnega pristopa v primerjavi s skupinskimi vadbami? Če so?

Prednost individualnega treninga je prilagoditev ciljev, potreb in želja vsakega posameznika. Izvaja se pod nadzorom v bolj intimnem prostoru ter zagotavlja večjo mero komunikacije.



Imate še kakšen nasvet v tem prednovoletnem času?

Prednovoletni čas ne sme biti nič drugačen glede rekreacije in zdravega prehranjevanja. Disciplina in vztrajnost sta velik dejavnik. Bližajo se prazniki in zabave, kjer bo veliko hrane in pijače. Pregrešiti se je človeško, svetujem le, da se to počne v zmernih količinah in se ohranja neko ravnovesje med zabavo ter rekreacijo.

“Napaki, ki ju marsikdo zanemarija, pa sta prekomeren stres in pomanjkanje spanja.



Pogovarjali smo se z Lauro, Ivanom in Gregom.



SREDIŠČE
VITALIS

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 postavbo
- 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

