



Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Z odkritjem spominske plošče so se tudi uradno začela gradbena dela na Železniški postaji Ljubljana

100 let Železniškega zdravstvenega doma

Potekala je poslovno logistična konferenca Premikamo Slovenijo 8.0

STE ZA STROKOVNO VODENO VADBO?



LJUBLJANA
ZALOG



SREDIŠČE
VITALIS

Obiščite športno izobraževalno središče Vitalis, kjer vam nudimo individualne in skupinske funkcionalne vadbe in fitness, športno diagnostiko, masaže, krio in klasične savne.

Uvodnik

Spoštovane sodelavke, spoštovani sodelavci, cenjeni bralci in bralke revije Nova proga,

s ponosom napovedujemo, da so se 19. oktobra 2024 z odkritjem spominske plošče tudi uradno začela gradbena dela za nadgradnjo Železniške postaje Ljubljana. Projekt, ki je bil dolga leta v načrtovanju, predstavlja velik korak k izboljšanju naše prometne infrastrukture in trajnostnega razvoja. Nova železniška postaja pa ne bo zgolj središče sodobnih železniških povezav, ampak tudi prostor, ki bo ljudi povezoval ter prispeval k boljšemu življenjskemu standardu. Več o slovesnem dogodku odkrivanja spominske plošče, na katerem je bil osrednji govornik predsednik vlade dr. Robert Golob, pa v nadaljevanju naše Nove proge.

Letos smo praznovali že kar nekaj »železničarskih« obletnic, nazadnje smo obeležili 30. let uspešnega delovanja SŽ – ŽIP. Pomemben mejnik pa letos obeležujejo tudi v Železniškem zdravstvenem domu, saj so letos praznovali 100. obletnico izvajanja zdravstvene oskrbe. V ta namen je bila v rotundi Železniškega muzeja v Ljubljani organizirana svečana slovesnost, kjer je bila med drugim izpostavljena pomembna vloga, ki jo je Železniški zdravstveni dom igral skozi stoletje delovanja vse od njegove ustanovitve leta 1924. Zdravstveni dom je bil prvotno ustanovljen z namenom zagotavljanja zdravstvene oskrbe železniškim delavcem in njihovim družinam ter se je nato razvil v moderen zdravstveni center, kot ga poznamo danes. S trudom, predanostjo in nesebičnim delom ste pomembno prispevali k zdravju in dobremu počutju vseh, in teh ni bilo malo, ki so svoje zdravje zaupali v vaše skrbne roke. Ob 100. obletnici delovanja Železniškega zdravstvenega doma vam izrekam iskrene čestitke.

Tea Šavor

V mesecu oktobru se je tudi uspešno zaključila Poslovna akademija – talenti. Poslovno akademijo prve generacije je uspešno zaključilo 24 diplomantk in diplomantov, ki so skozi izobraževanje spoznali temeljne ekonomske in poslovne vsebine, ki jim bodo pomagale pri delu na Slovenskih železnica ter v njihovem kariernem razvoju. Vsem diplomantom iskreno čestitam in jim želim veliko uspehov.

Novembrska Nova proga vsebuje širok spekter vsebin, saj si boste v njej lahko prebrali, kako pilates pozitivno vpliva na naše dobro počutje in zdravje, pa o zgodovini železniške proge Murska Sobota-Ljutomer-Ormož, ki konec novembra praznuje 100. obletnico odprtja, ter o tem, kako je v tednu aktivnosti za večjo varnost v železniškem prometu potekala Railpolova akcija. Potekala je tudi mednarodna Konferenca invalidskih podjetij 2024, na kateri je bila osrednja tema trajnost kot strateška priložnost ali izziv za razvoj invalidskih podjetij, ki s svojim obstojem ter delovanjem opravljajo res plemenito poslanstvo. V Novi progi, ki je pred vami, si boste lahko tudi pogledali, kako je potekala reševalna akcija PEKEL 2024, kakšen je namen takšnih vaj ter zakaj so pomembne. Na Brdu pri Kranju pa so govorniki na največji konferenci za infrastrukturo, logistiko in mobilnost Premikamo Slovenijo 8.0 spregovorili o stanju največjih slovenskih infrastrukturnih projektov, obravnavali potrebe in perspektive logističnega sektorja ter predstavili nove priložnosti pri projektih logistike in mobilnosti.

Vljudno vabljeni k branju!





6

Z odkritjem spominske plošče so se tudi uradno začela gradbena dela na Železniški postaji Ljubljana



10

Potekala je poslovno logistična konferenca Premikamo Slovenijo 8.0



14

100 let Železniškega zdravstvenega doma



22

Začelo se je opremljanje drugega tira z železniško infrastrukturo



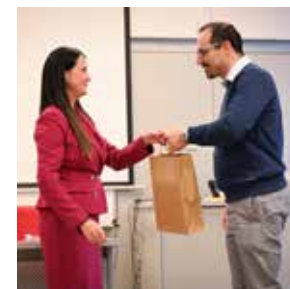
26

Godba Slovenskih železnic z novim dirigentom



28

Strateški dialog za boljšo povezanost: predstavniki SŽ in UIC razpravljali o trajnostni mobilnosti in rešitvah v čezmejnem železniškem prometu



30

Uspešno se je zaključila Poslovna akademija - talenti



32

Reševalna vaja v novem predoru Pekel



34

Plemenito poslanstvo invalidskih podjetij



36

Policisti in nadzorniki SŽ preverjali kršitve v povezavi z nedovoljenim prehajanjem železniške proge



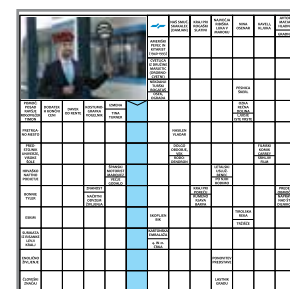
38

Narejen nov korak pri rekonstrukciji železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto



39

Nagradna igra



41

Nagradna križanka



42

Arhitekt Wolfgang Valousek, oblikovalec pri ÖBB



48

100 let proge Murska Sobota-Ormož-Ljutomer



62

Pilates je celostna telesna vadba, ki združuje misel, telo in duha

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, Andraž Koželnik, Nina Avbelj Lekić, Helena Hostnik Simončič, Božo Leščanec in Franc Klobučar

Avtorji prispevkov: Mladen Bogič, Tea Šavor, Andraž Koželnik, 2TDK, Mednarodni odnosi

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih železnic, Andraž Koželnik, Tamara Sever, Mladen Bogič, Gregor Kukovica, 2TDK, Železniški zdravstveni dom, Policija

Naslovnica: Andraž Koželnik

Število izvodov: 7000

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje: Gregor Kukovica

Lektura: Tina Ajd

Z odkritjem spominske plošče so se tudi uradno začela gradbena dela na železniški postaji Ljubljana



Na ljubljanski železniški postaji so se 19. oktobra 2024 z odkritjem spominske plošče tudi uradno začela gradbena dela za nadgradnjo postaje v sklopu izgradnje celotnega novega Potniškega centra Ljubljana. Začetek nadgradnje je bil obeležen tudi s simboličnim dogodkom, na katerem je bil osrednji govornik predsednik vlade dr. Robert Golob. Na slovesnosti so spregovorili še župan Mestne občine Ljubljana Zoran Janković, ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek in vodja predstavništva Evropske komisije v Sloveniji Jerneja Jug Jerše. Dogodka ob začetku gradbenih del so se udeležili tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, direktor SŽ – Infrastrukture Matjaž Kranjc in direktorica SŽ – Potniškega prometa Darja Kocjan ter predsednik uprave SŽ – ŽGP Anton Žagar.

Z odkritjem spominske plošče se uradno začena investicija, ki bo prestolnici prinesla moderno železniško postajo, ki bo omogočala vzpostavitev sodobne multimodalne prestopne točke in omogočala bistveno izboljšanje integriranega javnega potniškega prometa, vključno s povečanjem atraktivnosti železniškega potniškega prometa.

Sama nadgradnja železniške postaje bo potekala v več sklopih: sklop A – gradnja nadomestnega nadvoza nad Dunajsko cesto že poteka, sklop B+C – nadgradnja osrednjega dela Železniške postaje Ljubljana in sklop D – gradnja nadomestnih železniških nadvozov čez Šmartinsko in Potrčevo cesto. Nadgradnja železniške postaje obsega nadgradnjo tirov z optimizacijo tirne sheme in izvedbo šestih novih peronov z nadstreški in s prilagoditvami za gibalno ovirane ljudi. Zgrajen bo tudi novi nadhod s postajno dvorano z dvigali, tekočimi stopnicami

in tekočimi trakovi, ki bodo omogočali hitrejši prehod čez nadhod. Postajna dvorana bo obsegala čakalnico, sanitarije in prostor za prodajo vstopnic. Izvedeni bosta tudi nadgradnja in prilagoditev signalnovarnostnih, telekomunikacijskih in elektroenergetskih naprav ter nove vozne mreže. Železniška postaja bo tudi povezana z novo avtobusno postajo, kar bo potnikom nudilo kakovostnejše logistične storitve.

Osrednji govornik na slavnostnem dogodku z odkritjem spominske plošče dr. Robert Golob je poudaril, da projekt novega Potniškega centra Ljubljana ni pomemben samo za glavno mesto in Slovenijo, ampak je bistveno več, saj se v Ljubljani stikajo najpomembnejši evropski železniški koridorji. Po mnenju predsednika vlade bo Slovenija z novim Potniškim centrom Ljubljana postala sinonim za uspeh: »S tem, ko bomo ta projekt uspešno zaključili, bo Slovenija na evropskem železniškem zemljevidu postala končno vse tisto, kar je tudi na ostalih področjih, od zunanje politike, gospodarstva ter enakosti in socialne blaginje.«

»Današnji projekt je eden tistih, ki izkazuje, da je odločitev te vlade, ki je izrazito povečala državne investicije, prava odločitev,« je še povedal predsednik vlade, ki je prepričan, da so investicije v infrastrukturo pomembne tudi z vidika zagotavljanja odpornosti na podnebno krizo, saj je

mobilnost nepogrešljivi člen zelenega prehoda.

Ministrica za infrastrukturo Alenka Bratušek je v uvodu povedala, da je bil projekt nadgradnje osrednjega dela Železniške postaje Ljubljane z veliko truda pripeljan do ključne faze, ko se tudi uradno začnajo dela na terenu: »Po dveh desetletjih je danes dan, ko s ponosom obeležujemo trenutek, ki se bo zapisal v zgodovino. Zavedati se moramo, da gre za najpomembnejše železniško vozlišče na državni ravni in pomembno jedro prometnega vozlišča TEN-T.« Ministrica je tudi prepričana, da bosta Ljubljana in Slovenija z novim poslopjem, postajno dvorano, pokritimi peroni in nadhodom pridobili pomembno vstopno in izstopno točko ter sodobno osrednje multimodalno vozlišče. »Čez slabi dve leti bo na tem mestu stalo osrednje multimodalno vozlišče in najsodobnejše postajno poslopje, ki bo navduševalo potnike in prineslo pomembne izboljšave na stičišče glavnih in regionalnih prog za obratovanje 450 vlakov dnevno,« je še povedala Alenka Bratušek. Za cilje nadgradnje Železniške postaje Ljubljane je ministrica navedla povečanje pretočnosti vozlišča jedrnega omrežja in odpravo ozkega grla, povečanje hitrosti, zagotovitev taktnega prometa potniških vlakov, s čimer se bo povečala vloga javnega potniškega prometa, zagotovitev vožnje tovornih vlakov na obeh jedrnih koridorjih in TEN-T omrežju ter ureditev dostopa za gibalno ovirane.





Ker je Slovenija za izvedbo projekta pridobila več kot 180 milijonov evrov evropskih sredstev iz mehanizma za okrevanje in odpornost, je ministrica prepričana, da je to pokazatelj, da je projekt pomemben tudi za Evropo.

Besede ministrice je potrdila tudi vodja predstavništva Evropske komisije v Sloveniji Jerneja Jug Jerše, ki je dejala, da je nadgradnja Železniške postaje Ljubljana največji projekt, ki ga v Sloveniji sofinancira evropski mehanizem za okrevanje in odpornost. Tudi ona je prepričana, da je Ljubljana pomemben del prometne hrbtenice Evrope in vseevropskega železniškega omrežja TEN-T. Napovedala

je, da bo Evropska komisija Sloveniji prihodnji teden izplačala 257,7 milijona evrov iz mehanizma za okrevanje in odpornost in ob tem opozorila, da mora Slovenija, če želi prejeti vsa sredstva, ki so zanj predvidena iz mehanizma, izvesti številne reforme.

Vesetje ob nadgradnji Železniške postaje Ljubljana je izrazil tudi ljubljanski župan Zoran Janković, ki je povedal, da mora Ljubljana na poti do brezogljčnosti rešiti dve ključni področji: energetiko in mobilnost. Kot je poudaril, je trajnostna mobilnost nepogrešljivi člen podnebne nevtralnosti in prav zato je nadgradnja železniške infrastrukture tako pomembna.



Potekala je poslovno logistična konferenca Premikamo Slovenijo 8.0



Na Brdu pri Kranju je bila Slovenija 9. oktobra 2024 ponovno v središču logističnih razprav in inovacij, saj je v dvorani Kongresnega centra potekala poslovno logistična konferenca Premikamo Slovenijo 8.0. Na konferenci so se zbrali mnogi ključni strokovnjaki domače in mednarodne logistične scene, kjer so obravnavali aktualne izzive, priložnosti ter vizije za prihodnost logistike v Sloveniji in širše. Konferenca z naslovom *Logistika na križpotju konfliktov, pričakovanj nove infrastrukture in ESG. Kako med izzivi postati še bolj učinkovit?* sta se udeležila tudi direktorica

družbe SŽ – Tovorni promet mag. Melita Rozman Dacar in Ivan Gosarič, vodja projekta gradnje nove ljubljanske avtobusne postaje.

Premikamo Slovenijo ali Moving Slovenia je namenjena logističnim in prometnim izzivom Slovenije. Je tudi največja konferenca za infrastrukturo, logistiko in mobilnost, ki poudarja trenutno stanje največjih slovenskih infrastrukturnih projektov, obravnava potrebe in perspektive logističnega sektorja ter predstavlja nove priložnosti pri projektih logistike in mobilnosti. Poseben poudarek konference je na razvoju Slovenije kot regionalnega logističnega vozlišča. Organizatorja dogodka sta Časnik Finance in Advantage Austria.



Direktorica SŽ – Tovornega prometa mag. Melita Rozman Dacar je na konferenci Premikamo Slovenijo 8.0 spregovorila o tem, kaj za tovorni promet v Sloveniji in regiji prinašajo projekti, kot je drugi tir. »Drugi tir že težko pričakujemo in upamo, da pridemo čim prej do cilja,« je v uvodu dejala Melita Rozman Dacar in prisotnim predstavila podjetje SŽ – Tovorni promet, ki slovi po svoji zanesljivosti in usmerjenosti k pričakovanjem kupcem. SŽ – Tovorni promet je tudi vodilni železniški prevoznik v Sloveniji in eden največjih slovenskih izvoznikov z bogato tradicijo in znanjem. Usmerjeni so v rast in nenehni razvoj: »Logistika je zelo pomembna pri razvoju Slovenije. Širimo se pospešeno, ne glede na to, da je Slovenija majhna država. Če hočeš biti boljši, moraš voziti na daljših razdaljah, zato odpiramo podjetja v tujini. Tam smo že začeli tudi s svojo vleko, kar pomeni, da svoje storitve ponujamo tudi izven naših meja,« je povedala direktorica SŽ – Tovornega prometa.

V podjetju SŽ – Tovorni promet se na prihod drugega tira pripravljajo tudi z nakupom novih lokomotiv, vagonov, skladišč ter prekladalne mehanizacije »S tem želimo slediti drugemu tiru in razvoju železniške infrastrukture po celotni Evropi. Obnavljamo tudi stare lokomotive. Gremo v korak s trajnostnimi smernicami in zelenim prehodom,« je ob tem dejala Melita Rozman Dacar, ki je prisotnim tudi razložila, da bo drugi tir Divača–Koper razbremenil obstoječo progo težkih tovornih vlakov in dvignil tonažo prepeljanega tovara in da bodo po drugem tiru lahko vozili vlaki v dolžino 740 metrov, medtem ko je sedanja omejitev 500 metrov: »Večje multinacionalke oziroma avtomobilska industrija potrebuje, da se naenkrat pripelje večje količine vozil. Žal imamo v

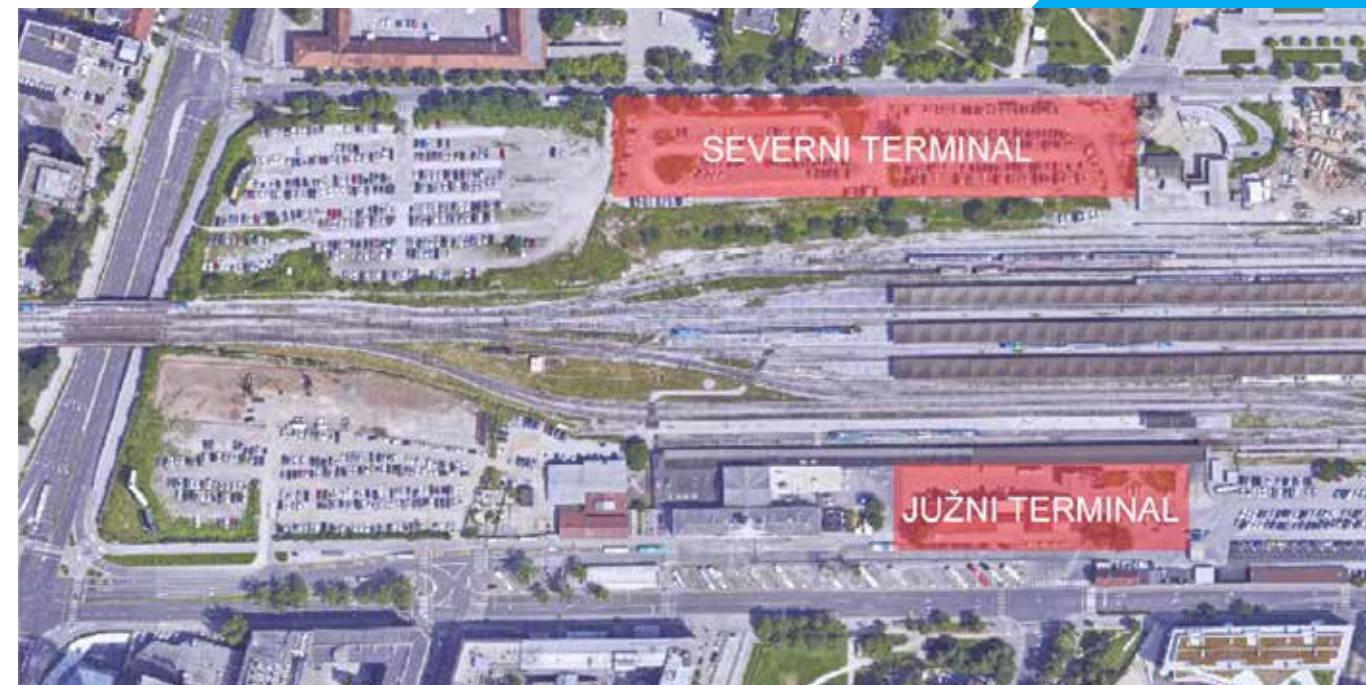


Sloveniji ponekod tudi na glavnem prometnem križu omejitve dolžine vlakov na dobrih 500 metrov. Direktive Evropske unije pa za celo jedrno omrežje predpisujejo dolžino vlakov 740 metrov. S prihodom drugega tira se bodo lahko tudi v Koper vozili vlaki, dolgi 740 metrov.«

Direktorica SŽ – Tovornega prometa je na logistični konferenci Premikamo Slovenijo 8.0 tudi izpostavila, da je trenutno na progi veliko ovir, saj se izvajajo investicijska dela, ki pa so seveda nujna. »Zaradi nujno potrebnih del smo samo avgusta odpovedali 310 vlakov. Zato komaj čakamo, da pride do končanja drugega tira, po katerem se bodo lahko vozili daljši in težji vlaki.«

V zaključku svojega nagovora je mag. Melita Rozman Dacar še dejala, da je SŽ – Tovorni promet lojalni in zanesljiv partner, ki s svojo dejavnostjo podpira rast kupcev. Prav tako v podjetju pozdravljajo investicije v javno železniško infrastrukturo, saj so ključnega pomena za konkurenčnost slovenske logistike.

Na logistični konferenci Premikamo Slovenijo 8.0 je spregovoril tudi Ivan Gosarič in predstavil, kako se na SŽ pripravljamo na gradnjo nove avtobusne postaje Ljubljana. Vodja projekta gradnje nove avtobusne postaje Ljubljana Ivan Gosarič je razložil, da bodo celotni Potniški center Ljubljana gradili trije investitorji. Slovenske železnice bodo skrbale za gradnjo avtobusne postaje s pripadajočo garažo, del poslovnih prostorov in severni ter južni terminal. Gradnja avtobusne postaje, ki se bo predvidoma pričela spomladi 2025, bo potekala v dveh fazah. Najprej se bo gradil severni terminal in nato še južni terminal. Severni terminal naj bi bil zgrajen do konca leta 2027, medtem ko se pričakuje, da bo južni terminal končan leta 2029.



Območje Potniškega centra Ljubljana PCL



Koncept Nove avtobusne postaje Ljubljana - Južni terminal

100 let Železniškega zdravstvenega doma

Železniški zdravstveni dom Ljubljana ima bogato zgodovino, ki sega v leto 1924, ko je bil ustanovljen z namenom zagotavljanja zdravstvene oskrbe železniškim delavcem in njihovim družinam. V tem obdobju sta v Sloveniji železniška infrastruktura in železniški promet odigrala ključno vlogo v povezovanju regij in spodbujanju gospodarskega razvoja.

100 let delovanja Železniškega zdravstvenega doma v Sloveniji je pomemben mejnik v zgodovini slovenskega zdravstva. Železniški zdravstveni domovi so bili ustanovljeni predvsem za zagotavljanje zdravstvene oskrbe železničarjem in njihovim družinam, saj so železniški delavci opravljali zahtevno in pogosto nevarno delo, zaradi česar je bila potreba po specifični zdravstveni oskrbi še posebej velika. Če se ozremo nekoliko v preteklost, tja v drugo polovico 19. stoletja, ko je k nam prihajala železnica, se je zdravstvena dejavnost nekako razvijala vzporedno z gradnjo železniške mreže. Nastajajoči poklici železničarskih delavcev, kot so čuvaji, zavirači, kurjači, premikači, strojevodje in sprevodniki ter drugi so že zbolevali za boleznimi, ki so značilne za poklice delavcev na železnici: okvare hrbtenice, prehladne in revmatične bolezni, poškodbe sluha in vida, pljučne bolezni in tuberkuloza, griža in tifus. Ob gradnji Južne železnice je recimo na odseku proge Laškega do Zidanega Mosta izbruhnila



huda epidemija pegastega tifusa, ki jo je uspešno omejeval slovenski zdravnik dr. Vrban Žnideršič. Praksa je bila, da so poškodovane ali bolne delavce pri gradnji Južne železnice v Mariboru, Ljubljani ali Trstu oskrbovali tam živeči zdravniki, včasih pa tudi zdravniki, ki so prišli iz drugih avstrijskih dežel. Poleg zdravstvene dejavnosti pa se je ves čas razvijal in dopolnjeval tudi sistem socialnega ter zdravstvenega varstva železničarjev. Pokojninsko zavarovanje delavcev na železnicih je bilo v Avstrijskem cesarstvu uvedeno leta 1844, bolniško novembra 1858, nezgodno zavarovanje pa leta 1869. Ustanovljena sta bila nezgodna železničarska zavarovalnica in pokrajinski zavod na Dunaju. Delavska zavarovanja in blagajne se pri nas začnejo leta 1888. Do konca leta 1889 je bilo na Kranjskem in Spodnjem Štajerskem ustanovljenih že 65 okrajnih bolniških blagajn s 14.921 zavarovanci.





Zdravniška služba je bila razdeljena na okraje, z izbranim zdravnikom za tam zaposlene, ki je bil podrejen generalni direkciji železnic. Zdravniška služba je bila del njihove zasebne prakse. Delo je nadzoroval vodja, šef – zdravnik, ki je bil uradnik družbe in je moral posvetiti ves svoj čas interesu železnice. Na Kranjskem je leta 1886 delovalo 50 doktorjev medicine ter 27 ranocelnikov in kirurgov. V Ljubljani je bilo 25 doktorjev medicine in pet kirurgov. Maribor je premogel 12 zdravnikov in enega kirurga, medtem ko Celje dva kirurga in devet zdravnikov.

Prva svetovna vojna (1914–1918) pa ni zgolj na novo narisala zemljevida sveta, ampak je dodobra pretresla vse pore družbene ureditve. Na območju Avstro-Ogrske je nastalo več novih držav, med njimi tudi Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev (združitve Države Slovencev, Hrvatov in Srbov s Kraljevino Srbijo), ki je bila leta 1929 preimenovana v Kraljevino Jugoslavijo. Z novo državo so prišli tudi novi zakoni. Na področju socialno zdravstvenega varstva so med letoma 1919 in 1922 združili okrajno in deželno zavarovanje v enotno, ki ga je v Sloveniji pod okriljem Osrednjega urada za zavarovanje delavcev (Središnjega urada za osiguranje radnika – SUZOR), ki je imel svoj sedež v Zagrebu, vodil ljubljanski Okrožni urad za zavarovanje delavcev (OUZD).

Železničarji so hranili svoje socialno zavarovanje v Humanitarnih fondih državnega prometnega osebja. Za Slovenijo je bil takšen ustanovljen novembra 1918 v Ljubljani. S samim razvojem železnic in zdravstva pa je naraščala tudi potreba po primerni zdravstveni infrastrukturi. Temelji današnjega Železničarskega zdravstvenega doma Ljubljana so bili postavljeni leta 1924, ko je bila ob Celovški cesti v Ljubljani zgrajena Centralna ambulanta. O odprtju stavbe so poročali v vseh večjih takratnih časnikih. Časopis Slovenski narod je poročal, da je bila otvoritev ambulatorija za železničarje 5. novembra 1924 med 11. in 12. uro. Na otvoritvi so bili prisotni številni visoki gostje, ki so se zbrali v sprejemnici v prvem nadstropju novega ambulantnega doma. Tam jih je nagovoril direktor ljubljanske železniške direkcije dr. Andrej Vrečko in šef sanitetnega odseka ministrstva za narodno zdravje dr. Dobrodolac, ki je ambulanto otvoril z besedami: »Srečno delo in dober uspeh!« Nato je vsem prisotnim vodja ambulante dr. Tičar v daljšem referatu predstavil obris zdravljenja z elektriko in s pomočjo električnih magnetnih aparatov.



ane – Ambulatorij za železničarje, 6. november 1924, letnik LVII., številka 254, str. 4.

Jutro, Centralna železničarska ambulanca v Ljubljani, 6. november 1924, letnik V., številka 261, str. 3.

Zdravstveni dom v novi obleki

S preureditvijo bodo pridobili tudi dodatne prostore za ordinacije

LJUBLJANA, 16. maja — Zdravstveni dom Železniškega gospodarstva ob Celovški cesti dobiva novo podobo. Novembra lani so gradbeni delavci začeli z deli in od takrat traja to, klasično za zdravstvene delavce (in paciente) neljubno sožitje, saj morajo, kljub skoraj nemogočim delovnim pogojem, zadovoljevati vse republiške normative za zdravstvo.

Prostorska stiska je delavce tega zdravstvenega doma še pred več kot desetimi leti prisilila, da so začeli razmišljati o razširitvi doma. Prošnjo za gradnjo prizidka so jim odbili, enako usodo je doživela tudi prošnja, da bi stavbo nadgradili še za eno nadstropje. Dovoljenje so dobili le za obnovo doma, za adaptacijo kletnih prostorov in preureditev podstrešja z omejitvijo višine do višine starega slemena strehe.

Investicija znaša 100 milijonov dinarjev. V znesku so vračunani vsi stroški od gradbenih in inštalacijskih del do nabave opreme. V mansardnih prostorih bodo pridobili 500 kvadratnih metrov novih površin za medicinsko delo. Kakor zatrjujejo na zdravstvenem domu, bo gradnja zgornjih prostorov zaključena septembra, do konca leta pa upajo, da bo do končane vsa gradbena in inštalacijska dela v zgradi.

Prah, umazanija in ropot gradbenih strojev prav gotovo ne sodijo v zdravstveni dom, kljub vsemu pa delo teče naprej, čeprav imajo poleg vsega naštetega težave še s snalilkami, saj zmanjka dodatno pomoč, ni jih, ki bi se bile voljne spopasti z umazanijo, pa čeprav za honorar, ki je še skoraj enak tistemu, ki ga dobivajo honorarni zdravniki.

Jeseni bo Železniški zdravstveni dom obnoven, pri predelavi bodo prostori ustrezali tudi vsem predpisom, kar je dosedaj bil pogosto kamen spotike, žal pa predelava ne bo dokončno rešila prostorske stiske, le začasno jo bo omilila.

H. K.

Nova ambulanta je železničarjem kot del bolniškega fonda nudila posebno zdravljenje. Ministrstvo za promet je namreč bolniški fond ustanovilo že leta 1922. Na podlagi zakona o zavarovanju delavcev so v fond spadali delavci prometne stroke. Bolniški fond za železničarje pa je bil oblikovan kot samoupravno telo. Nadzor nad njim je opravilo ministrstvo za promet.

Bolniški fond je bil resnično dobro osnovan in je železničarjem v primeru bolezni ali poškodbe nudil brezplačno zdravniško pomoč, zdravila, obvezila in druge pripomočke za zdravljenje v bolnišnicah, zavodih in kopališčih. Nudil je tudi babiško, porodniško in dojniško podporo ter denarno podporo za opremo novorojencev in pogrebno. Do podobne podpore so bili preko fonda upravičeni tudi družinski člani, razen v primeru bolezni in porodniškega dopusta. Če so železničarji zaradi bolezni ostali brez plače, jim je denarno podporo v višini 70 odstotkov plače namenil bolniški fond.

Železniška ambulanta v Ljubljani je bila tudi prva takšna v Kraljevini SHS in je bila za tiste čase vrhunsko opremljena ter je močno izboljšala zdravstvene razmere in socialno varnost za delavce. V prvih desetletjih svojega delovanja je Železniški zdravstveni dom Ljubljana nudil zdravstveno oskrbo in preventivne preglede predvsem delavcem na železnicah in njihovim družinam. Takrat so bile zdravstvene storitve osredotočene na področja, kot so medicina dela, zdravljenje poškodb, ki so bile posledica delovnih nesreč, ter preventivne preglede za preprečevanje bolezni, povezanih z delom.

Skozi čas se je ŽZD Ljubljana razvijal in nadgrajeval svoje zmogljivosti ter ponudbo zdravstvenih storitev. Postopoma so začeli nuditi širši spekter zdravstvene oskrbe, vključno s specialističnimi pregledi in storitvami za splošno populacijo. Leta 1979 je zdravstveni dom dobil novo podobo, saj je prostorska stiska prisilila odločevalce, da dom obnovijo in razširijo. Danes je ŽZD Ljubljana sodoben zdravstveni center, ki nudi različne storitve, od družinske medicine in specialističnih pregledov do laboratorijskih storitev ter medicina dela in športa.

Letos je Železniški zdravstveni dom Ljubljana praznoval 100. obletnico svojega delovanja, kar je pomemben mejnik v zgodovini zdravstvene oskrbe železničarjev in njihovega prispevka k razvoju zdravstva v Sloveniji. Ob tej priložnosti je 3. oktobra 2024 v rotundi Železniškega muzeja potekala posebna slovesnost, kjer sta bili izpostavljeni dolgoletna tradicija in pomembna vloga, ki jo je dom igral skozi stoletje delovanja.

Delo, Zdravstveni dom v novi preobleki, 17. maj 1979, letnik 21., številka 113, str. 10. Ob praznovanju 100. obletnice Železniški zdravstveni dom Ljubljana ostaja simbol zdravstvene skrbi za delavce in širšo skupnost, s poudarkom na dolgoletnem povezovanju zgodovine z zdravstvenim napredkom.

Iskrene čestitke za 100 let uspešnega delovanja!

moj.SZ
povezani

V trgovini Apple App Store, Google Play Store poiščite aplikacijo **Digital Agora** in jo namestite na svojo napravo. Aplikacijo si lahko namestite tudi tako, da poslikate ustrezno QR kodo.



Apple App Store



Google Play Store

Začelo se je opremljanje drugega tira z železniško infrastrukturo

Na novi železniški progi Divača – Koper so se začela izvajati dela Sklopa 3 (železniški in predorski sistemi), ki konkretnije zajemajo izvedbo tirov in tirnih naprav, voznega omrežja, telekomunikacijskih naprav, video in varnostnega sistema, vgradnjo strojne in elektro opreme, napajanja itd.

Dela na drugem tiru, ki poteka med Divačo in Koprom, so razdeljena na tri velike Sklope: Sklop 1 zajema glavna gradbena dela na odseku Divača – Črni Kal (predora T1 in T2), Sklop 2 obsega izvedbo gradnje predorov na območju Črni Kal – Koper (predori T3-T8) in gradnjo viaduktov Gabrovica in Vinjan, Sklop 3 pa zaključna dela brez katerih proga ne more obratovati, saj se z njimi zagotavlja varno obratovanje proge in naprav ter pogoje za reševanje iz predorov v primeru nesreč, vključno z nadzorom nad obratovanjem vgrajenih sistemov. Izvajalec Sklopa 3 določena dela sočasno izvaja z glavnimi gradbenimi deli.

Železniška dela so se začela na koprski strani proge drugega tira

Najprej je izvajalec Sklopa 3 pričel z delom na odprti progi med izvlečnim tirom v Kopru in predorom Škofije (T8). V Dekane je izvajalec poleti dobavil del tirnic dolgih 120 metrov, ki so primerne za tovarne vlake z veliko osno obremenitvijo. Izvajalec je na tem delu trase vgradil tampon, tolčenec in tir na betonskih pragovih.

Izvajalec železniških in predorskih sistemov je v Dekanih pripravil tudi testno polje za vgradnjo tira na togi podlagi, ki izvajalcu omogoča simulacijo vgradnje takšnega tira v predoru, na odprti trasi in na viaduktu. Na ta način se preverja način dela, ki bi bil najbolj učinkovit in optimalen v vseh pogledih.

Izvajalec Sklopa 3 je tudi že pričel z deli v predoru Škofije (T8), kjer vgrajuje konzole voznega omrežja, nosilce sevalnega kabla in nosilce polic v kinetah. Po opravljeni izvedbi del v predoru Škofije (T8) pa se bodo do konca leta in še v naslednjem letu nadaljevala dela na drugih odsekih proge.



Na drugem tiru od Divače do Kopra, ki se trenutno gradi, so se pričela izvajati dela zadnjega sklopa



Testno polje za vgradnjo tira na togi podlagi

Na trasi izkopani vsi predori, v teku izvedba notranje obloge

Traso drugega tira sestavlja sedem predorov, v začetku poletja 2024 so izvajalci glavnih gradbenih del izkopali še najdaljše predore na trasi. Zdaj v večini predorov poteka izvedba sistema notranje obloge, z dokončano notranjo oblogo pa dobi predor prepoznavno obliko, saj daje obloga podzemnemu prostoru enoten videz in gladko površino. Trenutno je v predorih drugega tira izvedene približno 60 % notranje obloge, v nekaterih predorih je že dokončana, tam pa se je že pričela vgradnja železniške infrastrukture.

Brez glasu proti za dvotirno železniško progo

Aktivnosti pa se ne odvijajo le na gradbiščih drugega tira, ampak se v parlamentu pripravlja vse potrebno, da se bo lahko pričel graditi med Divačo in Koprom še vzporedni tir. Potem ko je v začetku poletja predlog novele zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper sprejela vlada, je zdaj brez glasu proti z novelo soglašal tudi pristojni odbor v državnem zboru. Odbor DZ za infrastrukturo je podprl predlog novele, ki poleg nove enotirne proge, ki se že gradi, omogoča izvedbo še vzporednega levega tira.

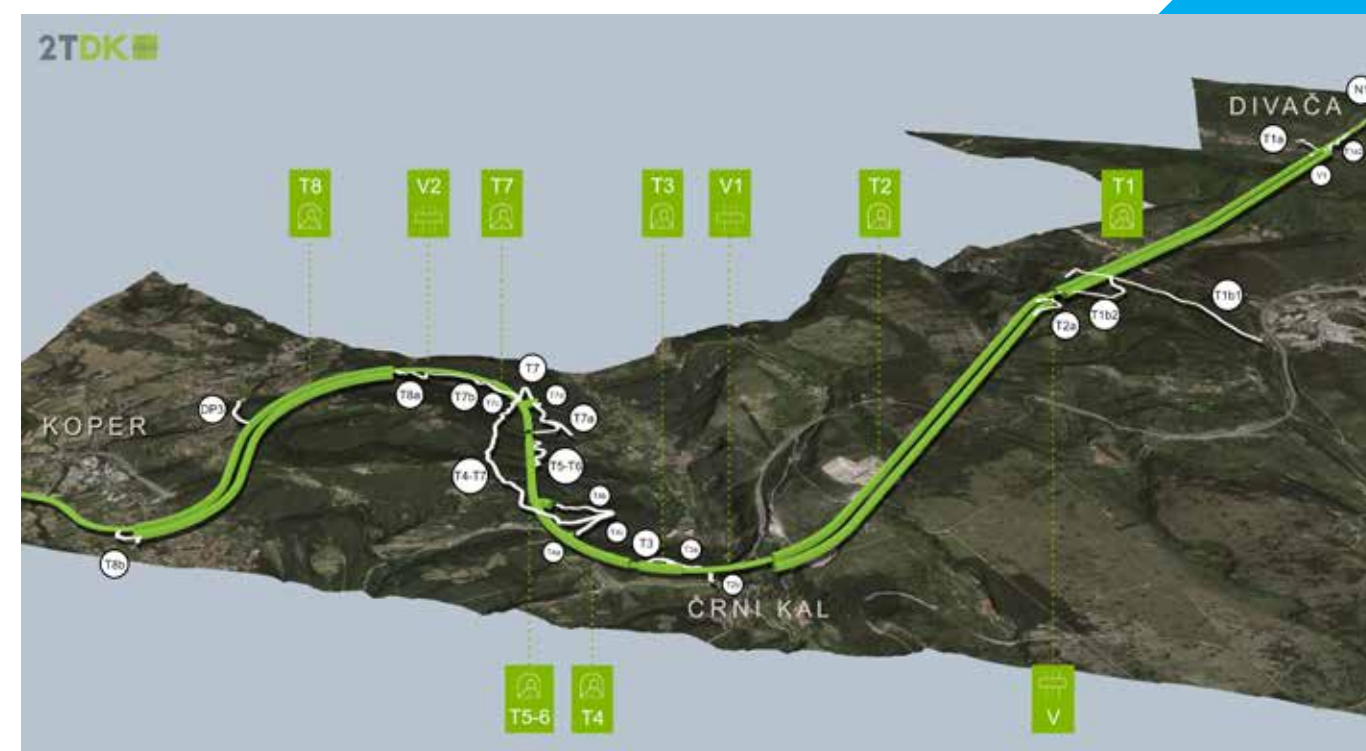
Investitor vzporednega levega tira bo projektno podjetje 2TDK, ki bdi nad tirom, ki se že gradi. Ker so najdaljši predori na trasi drugega tira dvocevni, bo 61 odstotkov proge za vzporedni levo tir že zgrajene. Novela zakona je bila obravnavana še na seji državnega zbora, ki je potekala konec oktobra.



Vsi predori na progi so prebiti, v večini zdaj poteka izvedba notranje obloge.



Pri izkopu predorov se je naletelo na skoraj 90 kraških pojavov.



Drugi tir od Divače do Kopra je enotirna proga, trije najdaljši predori na trasi pa so že dvocevni.



V državnem zboru potekajo aktivnosti za sprejetje zakonodaje, ki bo omogočila gradnjo vzporednega tira.

Godba Slovenskih železnic z novim dirigentom



Godba Slovenskih železnic je dobila novega dirigenta. Francija Lipovška je na tem položaju zamenjal Rok Pelc. Menjava dirigenta je za Godbo Slovenskih železnic velik mejnik na njihovi uspešni poti, zato je 21. septembra 2024 v čast tako pomembnemu dogodku potekal jesenski koncert s slovesno predajo taktirke.

Na jesenskem koncertu se je po 25 letih umetniškega vodenja godbe z mesta dirigenta poslovil Franci Lipovšek in se vrnil v vrste godbenikov. Franci Lipovšek je vlogo dirigenta prevzel leta 1999 in orkestru omogočil izjemen razvoj. Za svoje večletno delo v glasbi je prejel številne nagrade, med njimi tudi prestižno medaljo Bojana Adamiča. Kot novi dirigent pa svoje novo poglavje v večstoletni zgodovini Godbe Slovenskih železnic začel Rok Pelc. In kot je pri godbi ob menjavi dirigenta že tradicija, je prvo polovico koncerta odvodil Franci Lipovšek, nato pa v drugi polovici koncerta dirigentsko palico predal Roku Pelcu.



Na koncertu in slovesni predaji taktirke je vse prisotne nagovorila tudi predsednica Kulturnega društva Godbe Slovenskih železnic Nina Avbelj Lekić. Povedala je, da je bil jesenski koncert še eden od simbolov izjemnih uspehov, ki jih dosega godba: »Tukaj, pri vas doma v Zidanem Mostu, so godbo ustanovili železničarji pred 122 leti, in v tem času se je v njenih vrstah zamenjalo desetine glasbenikov in množica vas, ki ste pomagali razvijati ta, še edini obstoječi slovenski železniški pihalni orkester.«

Godba Slovenskih železnic je pod taktirko Francija Lipovška vidno napredovala in v Sloveniji pobrala vse nagrade na najvišjih državnih tekmovanjih. »Godba iz Zidanega Mosta nastopa na najprestižnejših festivalih v državi, redno koncertira v najprestižnejših kulturnih institucijah v Sloveniji in gostuje po vsem svetu. Za vse to ima največje zasluge Franci Lipovšek,« je Nina Avbelj Lekić pohvalila delo Francija Lipovška in mu čestitala za vse uspehe: »Franci, svoje delo kot dirigent si opravljal z izjemno vnemo in odgovornostjo. Zgradil si odlično godbo, ki je postala prepoznavna doma in v tujini. Vaši koncerti so vedno dobro obiskani, ker ste se poleg kvalitete s svojo glasbo vedno znali pristno dotakniti src poslušalcev.« V znak izjemnega spoštovanja in hvaležnosti je Nina Avbelj Lekić v imenu Slovenskih železnic Franciji Lipovšku tudi podarila železničarsko žepno uro – enega največjih simbolov železnice.

Novemu dirigentu Roku Pelcu pa je predsednica Kulturnega društva Godba Slovenskih železnic zaželela veliko glasbenih uspehov in ob tem zagotovila, da ga bodo železničarji, kolikor je mogoče, podpirali.

Strateški dialog za boljšo povezanost: predstavniki SŽ in UIC razpravljali o trajnostni mobilnosti in rešitvah v čezmejnem železniškem prometu

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je 18. oktobra gostil vodstvo Mednarodne železniške zveze (UIC). Gostje iz tujine so s predstavniki SŽ razpravljali o strateških vprašanjih, posebnostih poslovnega okolja in novostih v Sloveniji ter balkanskem prostoru. Dogodek je bil priložnost, da se na Slovenskih železnica

V uvodnem delu srečanja sta prisotne nagovorila generalna direktorja SŽ in UIC. Sledile so krajše predstavitve skupine SŽ, zveze UIC in dejavnosti zveze UIC v regiji. Razprava v nadaljevanju je bila razdeljena na posamezne tematske sklope, povezane z glavnimi in najbolj aktualnimi dejavnostmi železniškega prometa. V ospredju so bila področja, na katerih SŽ lahko še okrepijo svoje sodelovanje z zvezo UIC, zato so iz Slovenskih železnic sodelovali odgovorni za področja tovarnega prometa, potniškega prometa, infrastrukture, raziskav in razvoja ter trajnosti. Iz zveze UIC so se srečanja poleg generalnega direktorja udeležili direktorica evropske regije, direktor za področje železniškega potniškega prometa in vodja oddelka za trajnost, prek spletne povezave pa sta se priključila še direktor za področje tovarnega prometa in direktor za področje železniškega sistema.

Predstavniki UIC so podali vpogled v trenutno organi-



zacijsko strukturo in delovanje zveze, medtem ko so predstavniki SŽ predstavili operative procese, prednostne naloge ter tudi potrebe in izzive v skupini SŽ. Razprava je vključevala strateške cilje obeh organizacij, s poudarkom na trajnostni mobilnosti in izboljšanju uporabniške izkušnje v železniškem prometu. Pogovor je zajemal tudi raziskovalne dejavnosti in vključenost regije v ključne projekte, kot so prihodnji sistem mobilne železniške komunikacije (FRMCS), digitalno samodejno spenjanje (DAC) in ticketing, v skladu z načrti, ki jih je zastavil sektor. Zveza UIC je predstavila tudi orodja, ki jih skupaj s članicami razvija za izboljšanje uporabniške izkušnje v okviru strategije EU za trajnostno in pametno mobilnost. Sodelujoči so obravnavali trenutne razmere na trgu tovarnega in potniškega prometa, izmenjali nekatere dobre prakse za izboljšanje storitev ter raziskovali nove možnosti. Omenjena sta bila tudi področje standardizacije in tehnična dokumentacija zveze UIC (IRS), ki sta ključnega pomena za interoperabilnost in nemoteno

delovanje čezmejnega železniškega prometa.

Generalni direktor zveze UIC François Davenne je poudaril, da si zveza UIC v Evropi in drugih regijah prizadeva za lažje prehajanje državnih mej v korist svojih članic. Zveza UIC odločno podpira izgradnjo koridorjev omrežja TEN-T, kar se odraža tudi v njenem tehničnem programu. Dodal je še, da si UIC in SŽ delita posebno vez z zgodovinsko noto in da igrata tako Slovenija kot balkanski prostor ključno vlogo pri povezovanju Evrope in celotne evrazijske celine ter sta pomemben vezni člen za učinkovito delovanje evropskega železniškega omrežja.

Generalni direktor SŽ Dušan Mes je ob zaključku izrazil svoje zadovoljstvo zaradi izvedbe srečanja in sodelovanja med obema organizacijama. Izrazil je upanje, da bo sodelovanje postalo še tesnejše in bo prineslo nove priložnosti ter pomembne dosežke tudi za železniški sektor nasploh.



Uspešno se je zaključila Poslovna akademija – talenti

Na Slovenskih železnica poslujemo s prepričanjem, da je negovanje in razvoj najobetavnejših talentov ključno za ustvarjanje sodobne poslovne kulture, spodbujanje inovacij ter doseganje ciljev trajnostnega poslovanja. S tem namenom je lani tudi zaživela Poslovna akademija, intenziven program usposabljanja, med katerim so udeleženci spoznali temeljne ekonomske in poslovne vsebine, ki jim bodo pomagale pri delu na Slovenskih železnica ter v njihovem kariernem razvoju. Poslovna akademija prve generacije izbranih talentov se je uspešno zaključila 16. oktobra 2024, ko je na Ekonomski fakulteti v Ljubljani potekalo sklepno dejanje s podelitvijo certifikatov. Poslovno akademijo je uspešno zaključilo 24 posameznikov, ki so jih podjetja v skupini Slovenskih železnic prepoznala kot talente z velikim potencialom za profesionalni razvoj.



Sam program akademije je bil resnično unikaten, saj je bil izbor vsebin skrbno zasnovan na podlagi potreb skupine SŽ. Program Poslovne akademije je povezal ključne poslovne ekonomske vsebine za povečanje razumevanja poslovanja podjetja. Izbrane metode dela pa so med udeleženci spodbudile sodelovanje in so pozitivno vplivale na motivacijo ter pripadnost posameznikov. Izobraževanje je bilo sestavljeno iz enajstih modulov, ki so jih udeleženci v Centru poslovne odličnosti Ekonomske fakultete obiskovali leto dni, enkrat na mesec. Program usposabljanja je bil sestavljen iz širokega nabora tem, od projektnega vodenja, komunikacije, financ do računovodstva in trajnostnega poslovanja. Predavali so jim strokovnjaki iz Slovenije in tujine.

Ob zaključku Poslovne akademije skupine SŽ sta diplomante nagovorila delavska direktorica Slovenskih železnic Nina Avbelj Lekić in član posloводства Gorazd Podbevšek ter jim podelila certifikate za uspešno opravljeno akademijo.

Nina Avbelj Lekić je v uvodu povedala, da je izredno ponosna na vse diplomante in izrazila veselje, da smo tudi na Slovenskih železnica začeli z inovativnim razvojem kadrov: »Neizmerno sem ponosna, da ste uspešno šli skozi vsa predavanja in si pridobili nova znanja ter širino. Kajti znanje je moč. V posameznikovi karieri se lahko zgodi marsikaj, toda nikoli vam ne morejo odvzeti znanja. Tudi znanja, ki ste ga pridobili skozi Poslovno akademijo. To moč boste imeli vedno v sebi.« Delavska direktorica tudi verjame, da bodo diplomanti s pridobljenim znanjem lahko uspešno prevzeli ključna delovna mesta v podjetju. Pomembne in koristne se ji zdijo tudi neformalne povezave, ki so jih udeleženci stkali skozi izobraževanje.

Vsem diplomantom je čestital tudi Gorazd Podbevšek, ki je Poslovno akademijo označil za vrhunski program, ki je udeležencem ponudil nova znanja, poglede in načine komuniciranja. »Slovenske železnice so kompleksen sistem z mnogimi deležniki in različnimi interesi z različnimi družbami. Edini način, da se spopademo z izzivi, ki so pred nami, so novi načini inovativnega razmišljanja,« je še povedal Gorazd Podbevšek.

Reševalna vaja v novem predoru Pekel



V novem predoru Pekel na prenovljeni progi Maribor–Špilje / Spielfeld-Straß (A) je 6. oktobra 2024 potekala reševalna vaja PEKEL 2024 v primeru izrednega dogodka.

Reševalna vaja je bila organizirana za preverjanje pripravljenosti reševalnih služb in drugih interventnih enot v primeru izrednega dogodka v predoru. Takšne vaje vključujejo simulacijo različnih scenarijev, ki predstavljajo velik izziv zaradi zaprtega prostora in omejenega dostopa.

Prvi vlak je skozi novi predor Pekel, ki stoji na odseku železniške proge med Počehovo in Pesnico, zapeljal lanskega avgusta. Novi 1530 metrov dolg predor Pekel z 245 metrov dolgim reševalnim rovom je zgrajen severno od Maribora ter vzhodno od obstoječe železniške proge. Pri izgradnji je bil prvič v Sloveniji za podpiranje izkopa uporabljen tudi mikroarmirani brizgani beton, ki omogoča hitrejšo gradnjo brez uporabe armature. Predor Pekel je tudi prvi predor v Sloveniji, ki je popolnoma vodotesen. Nov predor in viadukt Pesnica sta nadomestila obstoječa objekta iz leta 1846, ki sta bila del Južne železnice od Dunaja do Trsta.

Kako je potekala reševalna vaja PEKEL 2024

Reševalna vaja oziroma simulacija je potekala v predoru Pekel, kjer je prišlo do izrednega dogodka – iztiranja vlaka zaradi neznanih vzrokov. Na kraj izrednega dogodka je po pridobljenih informacijah s strani dispečerja in prometnika nemudoma odšel pooblaščen dežurni delavec upravljavca (vodja intervencije SŽ), ki je vzporedno aktiviral službo za gradbeno dejavnost, signalno varnostne in telekomunikacijske naprave ter dežurno skupino z intervencijskim vlakom. Vlakovni promet je bil popolnoma prekinjen, vodja intervencije SŽ je po strokovnem pregledu dal zahtevo o izklopu napetosti ter nato ozemlil vozni vod na »A« strani in »B« strani predora ter tako zavaroval lokacijo nesreče. Vzporedno je dispečer poklical na št. 122 ReCO in zaprosil za pomoč. Reševanje je potekalo v skladu z Načrtom zaščite in reševanja ob železniški nesreči.

Na vlaku je bilo 18 potnikov, vidno so bili prestrašeni, dva sta tarnala zaradi udarca v ramena, o drugih poškodbah potniki niso poročali. Sprevodnik in strojevodja sta že informirala in pripravljala potnike za umik z vlaka. Predhodno sta jih pregledala NMP in policija. Začel se je varen umik potnikov po reševalnem hodniku z varnostnim ročajem, ki je osvetljeval pohodno površino okoli 200 m do reševalnega rova. Po prihodu do reševalnega rova so vsi potniki varno vstopili vanj in nadaljevali pot po njem (240 m) in nato po petnajstih minutah prispeli na varno mesto (portal). Potnikom je bila nato nudena tudi prva psihosocialna pomoč (SŽ), najbolj prestrašeni so opravili razbremenilni pogovor. Ker potniki niso utrpeli poškodb, jih je družba SŽ – Potniški promet napotila na nadomestni avtobusni prevoz. Potnike so nato odpeljali na Železniško postajo Maribor.

Iztirjeno poškodovano garnituro so namestili na pomožne vozičke in jo s pomožnim vlakom odpeljali na postajo Maribor. Po opravljeni odstranitvi poškodovanega vlaka so opravili strokovni tehnični pregled tira, vozne mreže ter pomožnih naprav v predoru.

Namen reševalnih vaj

Reševalci in ostali deležniki se lahko v takšnih vajah soočajo z dejanskimi razmerami, kjer se preizkuša koordinacija med gasilci, reševalci, policijo, zdravstvenim in železniškim osebjem. Namen takšnih vaj je izboljšati hitrost in učinkovitost odziva ter preveriti komunikacijo, dostopnost opreme in ostale varnostne protokole.

Reševalne vaje, kot je bila vaja PEKEL 2024, so ključne za zagotovitev varnosti potnikov in delavcev, saj predori predstavljajo specifične nevarnosti zaradi omejenega prezračevanja, slabše vidljivosti in težjega dostopa za intervencijske enote. Takšne akcije prinašajo številne prednosti, ki prispevajo k izboljševanju varnosti in pripravljenosti različnih služb ter pomagajo pri učinkovitosti in zmanjšajo morebitne posledice nesreč.



Plemenito poslanstvo invalidskih podjetij

V Klubu Cankarjevega doma v Ljubljani je 16. oktobra 2024 potekala tradicionalna mednarodna konferenca invalidskih podjetij 2024. Na letošnji konferenci z naslovom »Trajnost – strateška priložnost za napredek tudi v invalidskih podjetjih« so se poleg številnih strokovnih tem kot osrednje teme konference dotaknili trajnosti. O njej je veliko govora, vendar se pogosto porajajo vprašanja, kaj prinaša usmeritev k trajnostnemu razvoju in delovanju ter kako vpliva na naše poslovanje, kako nas omejuje in kje so priložnosti.

Na preteklih dveh konferencah so obravnavali za invalidska podjetja zelo pomembne tematike. Med drugim so dokazali, da sistem zaposlovanja invalidov deluje, da je vzdržen,

uspešen in da državi prinaša prihranke. Najpomembnejše pa je, da je tudi za težje invalide mogoče doseči vključujoče in stabilne delovne ter socialne razmere in jim s tem omogočiti kakovost vsakdanjega življenja ter enakopravno vključevanje v družbo ter da je slovenski model zaposlovanja invalidov med najboljšimi v razvitem svetu.

Letošnjo konferenco sta s plesom odprla Martina Smodiš in Roman Maček in prisotnim polepšala dan ter pričarala nasmehe na obraze. Za uvodna nagovora sta poskrbela predsednica Zavoda invalidskih podjetij mag. Vojka Martinčič in minister za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti Luka Mesec.

Mag. Vojka Martinčič je v uvodu dejala, da je vsakoletna mednarodna konferenca invalidskih podjetij dragocena priložnost, da lahko osvetlimo delo invalidskih podjetij, ki



igrajo pomembno vlogo v narodnem gospodarstvu, tako z vidika socialne vključenosti invalidov kot tudi z makroekonomskega vidika. Ob tem je poudarila, da je konferenca priložnost, da se vsakič znova zavemo pomembnosti invalidskih podjetij, saj so invalidska podjetja tista, ki opravljajo plemenito poslanstvo in nudijo zaposlitve ljudem z zmanjšanimi delovnimi zmoglostmi.

»Trajnost in družbena odgovornost sta ključna koncepta, ki se osredotočata na dolgoročno blaginjo ljudi in planeta. Vsi bi si želeli prihodnjim generacijam zapustiti planet v takšni kondiciji, da bodo tudi one lahko zadovoljevale svoje življenjske potrebe. Danes okoljska, ekonomska in socialna trajnost postajajo imperativ vseh evropskih in nacionalnih politik,« je glede trajnosti povedala predsednica Zavoda invalidskih podjetij mag. Vojka Martinčič in poudarila, da se mnogi sprašujejo, kaj bo trajnostna politika prinesla v smislu potrebnega prestrukturiranja invalidskih podjetij ali povečanja stroškov za doseganje teh standardov, ali pa se ob tem ne zavedamo dovolj resnosti trenutka in nujnosti za pravočasno prilagoditev na novo realnost.

»Zunanje gospodarsko in politično okolje pred nas posta-

vlja nove izzive, trajnostne zahteve, novo gospodarsko krizo, izzive svetovnega miru, monopole naravnih virov, zato mora biti zaveza države in vodstev invalidskih podjetij, da skupaj ohranjamo in razvijamo okolje za uspešno poslovanje invalidskih podjetij,« je zaključila mag. Vojka Martinčič.

Minister za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti Luka Mesec je dejal, da delo slovenskih invalidskih podjetij hvalijo tudi drugod po Evropi. »Da imamo polno zaposlenost, letos je zaposlenih 945.000 ljudi, od tega 36.000 invalidov, to je praktično dosežek, ki ga ta hip nima nobena druga država in se mnogi zgledujejo po tem, kako imamo mi to urejeno.« Minister Mesec je tudi povedal, da imamo na področju zaposlovanje invalidov dober sistem in da se v tej smeri ne bo nič slabšalo, temveč se bo branilo obstoječe stanje oziroma se bodo stvari še izboljšale. Glede trajnosti je minister za delo prepričan, da jo lahko vidimo kot izziv ali kot problem: »Vprašati se moramo, kako je lahko trajnost izziv, kjer lahko v določenih stvareh postanemo vodilni v Evropi ali pa najboljši na svetu.« Luka Mesec tudi verjame, da trajnost za invalidska podjetja ne bi smela predstavljati večjega izziva.

Policisti in nadzorniki SŽ preverjali kršitve v povezavi z nedovoljenim prehajanjem železniške proge

V tednu aktivnosti za večjo varnost v železniškem prometu, ki je potekal od 23. do 29. septembra 2024, so policisti skupaj s predstavniki Slovenskih železnic po vsej državi poostreno nadzirali prehajanje čez progo in obnašanje na vlakih.



V letošnji Railpolovi akciji je sodelovalo 791 policistov, ki so odkrili 35 kršitev

Med enotedenskim nadzorom prehajanja železniške proge in obnašanja na vlakih so policisti na 377 železniških prehodih kontrolirali 96 pešcev, 30 kolesarjev in 70 voznikov drugih vozil. Pri tem je bilo odkritih 35 kršitev, ko so osebe prečkale tire, kjer je to prepovedano. Policisti in nadzorniki Slovenskih železnic so skupaj v sedmih primerih izrekli opozorilo, zoper 14 kršiteljev pa je bil podan predlog pristojnemu prekrškovnemu organu.

Opravljenih je bilo 29 pregledov kritičnih mest na železnici (predori, mostovi in drugo). Izvedeno je bilo tudi predavanje z namenom ozaveščanja mladih o varnosti v železniškem prometu.

Preventivna akcija je potekala pod okriljem Railpolove delovne skupine za preiskovanje železniških nesreč in dogodkov, njen namen pa je bil dvigniti varnostno kulturo tako pri obnašanju na vlaku kot pri prečkanju železniških prehodov in s tem izboljšati varnost v železniškem prometu.



Kljub vsem opozorilom je še vedno veliko kršitev. Poskrbite za svojo varnost!

Zavedati se je treba, da je zavorna pot vlaka dolga. V cestnem križišču se lahko izsiljevanje prednosti konča brez hujših posledic, na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo pa je to zelo redko, saj se vlak, ki trči v vozilo, velikokrat ustavi šele po več sto metrih.

Nevarno je tudi preveč rutinsko prehajanje tirov (predvsem) lokalnih prebivalcev. Posebno nevarni so prehodi brez zapornih ali svetlobnih znakov ob zmanjšani vidljivosti. Voznikom Policija svetuje, naj ob zmanjšani vidljivosti ali preglednosti ob zaustavitvi vozila odprejo okna. Kajti če se bližajočega vlaka ne vidi, se ga lahko vsaj sliši.

Pri nesrečah na nivojskih prehodih ceste čez železniško progo policisti ugotavljajo, da k nepremišljenemu ravnanju voznikov prispevajo različni dejavniki, od megle in slabega vremena do sončne bleščavosti, ki zmanjšuje preglednost. Žal se nesreče dogajajo tudi na prehodih, ki so zavarovani s svetlobnimi signali, polzapornicami ali celo zapornicami. V takšnem primeru za ravnanje voznikov ni nobenega opravičila, še posebno, če kljub prepovedi zapeljejo čez tire. Največkrat vozniki polzapornice obvozijo pri spuščajočih se zapornicah, pritisnejo na plin in zapeljejo pod njimi, speljujejo pri dvigajočih se ali že dvignjenih zapornicah, ko svetlobna prometna signalizacija prehod še vedno prepoveduje in podobno. Posledice takšnih nesreč so navadno izjemno hude.

Narejen nov korak pri rekonstrukciji železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto

Rekonstrukcija železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto v Ljubljani je eden izmed pomembnejših infrastrukturnih projektov in je ključnega pomena za izboljšanje vlakovnih povezav. V ponedeljek, 14. oktobra 2024, se je začel nov korak pri gradnji novega Potniškega centra Ljubljana, ki obsega tudi železniški nadvoz nad Dunajsko cesto. Delavci ŽGP-ja so začeli odstranjevati »parkirne« tire na severnem delu postaje Ljubljana-severna. S tem se bo sprostil prostor za obvozni tir, po katerem bo stekel promet tovornih vlakov, ko bo postavljen še drugi del nadvoza čez Dunajsko cesto. To bo omogočilo odstranitev starih tirov, ki so vodili na stari nadvoz, in postavljanje nove tirne povezave preko novega dela nadvoza in dela na novih peronih ter izkopavanje temeljev za novi potniški nadvhod z dostopi na nove perone.

Sama nadgradnja železniškega nadvoza bo omogočila boljšo pretočnost, s čimer bo železniški promet pridobil večjo zmogljivost, kar je pomembno za nadaljnji razvoj železniške infrastrukture.



[Nagradna igra]

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

Nagradno vprašanje je:



Koliko diplomantov je uspešno zaključilo Poslovno akademijo – talenti?

a) 23 b) 24 c) 26

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 29. novembra 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, 2. decembra 2024**.

Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili z dišavo za prostor SŽ.

Ime in priimek _____, naslov _____

pošta in poštna številka _____

telefonska številka _____, e-naslov _____

Datum: _____ Podpis udeleženca: _____

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

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

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

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

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

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

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

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

243

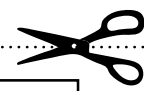
Katalog poslovnih daril



[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 29. novembra 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 nagrajencev bo v **ponedeljek, 2. decembra 2024**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili s prenosno baterijo PowerBank.



							NAŠ SMUČ. SKAKALEC (DAMJAN)	KRAJ PRI ROGAŠKI SLATINI	NAJVEČJA RIBIŠKA LUKA V MAROKU	NINA OSENAR	KAVELJ, KLJUKA	AVTOR: MATJAŽ HLADNIK GRADNJA	ANGLEŠKI MATEMATIK TURING	PRIMOŽ ČERIN	KOLOD- VORSKA PLOŠČAD	OKRASNA SREDO- ZEMSKA RASTLINA
AMERIŠKI PEVEC IN KITARIST (1940-1993)																
CVETLICA IZ DRUŽINE MARJETIC (DROBNO- CVETNI)																
NEKDANJI TURŠKI BOGATAŠ OSEK, OGRADA									PESNICA ŠKERL					ROWAN ATKINSON		
POMOČ: POSAD RAVŠJE ROGOVILČEK TIMON	DODATEK H KONČNI CENI	DAVEK OD RENTE	KOSTUMO- GRAFA VOGELNIK	IZMENA TINA TURNER						OZKA REČNA DOLINA LJUDJE ISTE VRSTE						
PRETRGA- NO MESTO							NASILEN VLADAR						STAR SLOVAN			
PRED- STOJNIK UNIVERZE, VISOKE ŠOLE							DOLGO OBDOBJE, VEK RODO- DENDRON			FILMSKI KOMIK CARRÉY SRHLJIV FILM					PROSTOR ZA TIRNA VOZILA	JELEN LOPATAR
HRVAŠKO NAFTNO PODJETJE				ŠPANSKI MOTORIST MARQUEZ VEČJE GODALO				LETALSKI USLUŽ- BENEC PO NJIH HODIMO								
BONNIE TYLER			ZNANOST NACRTNI ODVZEM ŽIVLJENJA				KRAJ PRI POREČU RUMENO RJAVA BARVA					PREDEL, OBMOČJE NAPRAVA NAD ŠTE- DILNIKOM				
ESKIM						SKOPLJEN BIK				TIROLSKA REKA					MOJCA MAVEC PRETIRA- NO LEPI IZDELKI	
SURIKATA IZ RISANKE LEVJI KRALJ						KARTONSKA EMBALAŽA 4. IN 21. ČRKA							BAT, TOLKAČ RUDI ŠELIGO			
ENOLIČNO ŽIVLJENJE								PONOVITEV PREDSTAVE								
ČLOVEŠKI ZNAČAJ								LASTNIK GRADU								

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, poslane na naslov: Služba za odnose z javnostmi, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana ali elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si. Družba o vaši zahtevi odloči v roku enega meseca od prejema popolne zahteve, ta rok pa se po potrebi lahko podaljša za največ dva dodatna meseca. Če družba ne odloči o zahtevku ali če menite, da se vaši osebni podatki shranjujejo ali kako drugače obdelujejo v nasprotju z veljavnimi predpisi, imate pravico vložiti pritožbo pri Informacijskem pooblaščenцу RS.

Arhitekt Wolfgang Valousek, oblikovalec pri ÖBB

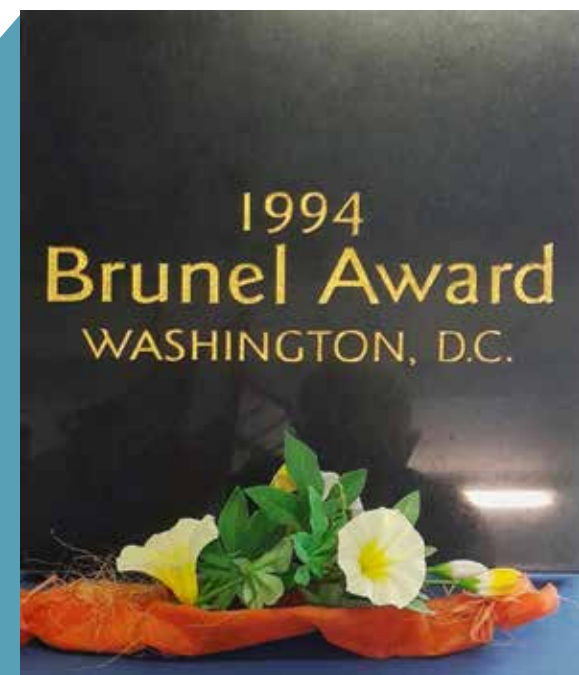
Avtor tehle vrstic je nedavno obiskal Knittelfeld, kamor so ga povabili na praznovanje 35-letnice tamkajšnjega železniškega muzeja. Z njim je naš železniški muzej sodeloval že od vsega začetka in v skladu z dobrimi odnosi stoji na glavnem trgu od leta 1993 v dolgoročni izposoji naša parna lokomotiva 28-053, ki nosi tam svojo prvotno številko 80.179. Pri nas je bila že v zelo slabem stanju, tamkajšnji vrli muzealci pa so priskrbeli denar za njeno obnovo in potem za njen prevoz v Knittelfeld.

Tamkajšnji muzej še ni dobil v uporabo rotunde nekdanje kurilnice – še vedno jo potrebujejo ÖBB, pač pa ima na voljo nekdanje skladišče, tako kot naš muzej, ki ima stalno razstavo posebnih železniških področij v »B-objektu«. No, ta njihov »B-objekt« je presenetljivo velik in ima razkošno opremljena tematska področja v dveh etažah. Avtor tehle vrstic si je to občudovanja vredno stalno razstavo že večkrat ogledal, tokrat pa so ga, razumljivo, zanimale predvsem novosti. Prav zdrzil se je, ko je v nekem kotičku zagledal plaketo z Brunelovo nagrado za leto 1994. Kdo neki si jo je prislužil? Pozorno je prebral in celo fotografiral vse spremno besedilo.

Spoznal je, da si je to mednarodno nagrado prislužil zdaj že upokojeni arhitekt Wolfgang Valousek, takrat glavni oblikovalec pri avstrijskih zveznih železnicah ÖBB. Oblikovanje železniških vozil in njihovo barvno shemo doživljamo nekako neosebno, kot da je vse nastalo samo po sebi, a spoznati ustvarjalca, ki stoji za tem, je nadvse vznemirljivo.

Pisec je nekoč doživiljal določene avstrijske potniške vagona kot najlepše, najelegantnejše na svetu, čeprav gre za tip vagonov, ki je bil v uporabi tudi pri drugih železnicah, a tamkajšnje obarvanje ni posebej nagovarjalo opazovalca. Gledati te ÖBB vagona na vožnji pa je bil čist estetski užitek.

Brunelova nagrada, podeljena Valousku leta 1994 v Washingtonu



¹Isambard Kingdom Brunel (1806–1859) velja za eno največjih osebnosti industrijske revolucije, za genialno nadarjenega inženirja – gradil je mostove, predore, doke, širokotirno Veliko zahodno železnico (GWR), ladje, med njimi orjaško Great Eastern, daleč največjo ladjo na svetu ...



Prelepi Valouskovi potniški vagoni ÖBB za mednarodni promet

Valousek je tako zelo vplival na oblikovanje tako vozil kot objektov ÖBB, da tam govorijo o Valouskovem obdobju. Kot arhitekt je začel pri zgradbah in eden njegovih najvidnejših dosežkov je vsekakor stavba na novem, ogromnem dunajskem ranžirnem kolodvoru Kledering.



Valouskova Centralna postavljalnica na ranžirnem kolodvoru Dunaj-Kledering

Sodeloval je tudi pri nekaterih drugih postajah, potem pa se je usmeril na nove barvne sheme vozil in tudi na oblikovanje povsem novih vozil, predvsem lokomotiv in motornikov. Pri tem si je le počasi in s trdom izboril vlogo, ki jo mora dobiti oblikovalec. Takole jo je formuliral:

»Dizajn ni zgolj polepšanje, nemara uvedba nove barvne sheme za vozila ali izbira novih prevlek za sedeže – dizajn je spoprijem s funkcionalno zastavljeno nalogo, ki jo je treba rešiti glede uporabljenih materialov, konstrukcijskih oblik in estetike. Zato mora biti cilj vedno, da je oblikovalec navzoč pred začetkom nekega projekta in ne šele, ko ga povabijo, ker se nekomu zazdi, da bi bilo treba nekaj lepo pobarvati.«

Pri nekaj projektih je Valousku resnično uspelo sesti za isto mizo s sodelavci takratnega konstrukcijskega oddelka strojne direkcije ÖBB in s predstavniki industrije železniških vozil, da so skupaj predstavili svoje ideje in jih v timu izoblikovali.

To so bili novi projekti: dvosistemska lokomotiva 1822 za progo čez prelaz Brenner, dvofrekvenčna lahka lokomotiva 1014, brzovozna univerzalna lokomotiva 1012, dizelski motornik 5047 za lokalne proge, elektromotornik 4090 za ozkotirno progo St. Pölten–Mariazell, dizelska ranžirna lokomotiva 2068, električna ranžirna lokomotiva 1163, program za novogradnje potniških vagonov Waggon 2000 itd.

Naj predstavimo samo nekatere najbolj zanimive in estetsko dognane med njimi:



Lokomotiva 1822 za progo čez Brenner za srednjeevropski (15 kV 16 2/3 Hz) in italijanski sistem 3000 V=



Dvofrekvenčna lokomotiva 1014 za 15 kV 16 2/3 Hz in 25 kV 50 Hz za vožnjo na Madžarsko



Brzovozna univerzalna lokomotiva 1012, odstavljena na postaji Wörgl



Švedski Hectorrail 141.003, nekdanja avstrijska 1012.003 (barvna shema: Valousek)



Dizelmotorne garniture 5047 na postaji Šmohor (Hermagor)



Ozko tirna elektromotorna garnitura 4090 na progi St. Pölten–Mariazell (romarska cerkev)

Avtor tehle vrstic je zamišljeno odšel na prosto, tehtajoč vse, kar je izvedel o Valousku, tudi to, da je oblikovno sodeloval pri različnih železniških projektih po svetu. Občudovanja vredna ustvarjalna energija! In glej, ko je zunaj poklepetal z nekim znancem, je mimo prišel Valousek sam. Pisec mu je navdušeno želel čestitati, mu stisniti roko, a se je na njegovo presenečenje Valousek odzval potrt in je resignirano opisal usodo svoje ustvarjalnosti.

Skoraj vse, kar je v svoji domovini ustvaril, je izginilo! Nove električne lokomotive, razvite v Avstriji, je izpodrinil Siemens s svojimi taurusi in vectroni. Brennerskih lokomotiv vrste 1822 so izdelali vsega pet in ko so v domovini izgubile delo, so jih prodali na Poljsko, kjer tri še vozijo, dve pa sta že uničeni. Dvofrekvenčnih lokomotiv vrste 1014 je bilo izdelanih sicer 18, a so že vse izločene iz prometa, lokomotive vrste 1012 pa so bile izdelane le tri. Vse so prodali na Švedsko podjetju Hectorrail, kjer jim je Valousek določil novo barvno shemo. Za ozkotirno progo St. Pölten–Mariazell (tirna širina 760 mm) je avstrijska tovarna SGP razvila in izdelala dve vsečni elektromotorni garnituri vrste 4090, ki sta sicer prinesli pomembno višji standard na to romarsko progo, a sta kot prototipa bolehali za tako številnimi otroškimi boleznimi, da so nazadnje nad njima obupali in ju prodali na neko drugo progo, kjer so ju deloma razstavili, deloma odstavili in deloma poslali v staro železo ... *Sic transit!* Tudi usoda drugih vozil ni bila dosti boljša – njegove barvne sheme vagonov in lokomotiv so spremenili novi, mladi oblikovalci, menda iz nadutega prepričanja, da je vse obstoječe, pa če je še tako dobro, treba spremeniti – zgolj zaradi spremembe same ...

Ubogi Valousek! Tako zaslužen in kreativno močan oblikovalec mora v svojih upokojenskih letih gledati, kako se njegovi dosežki počasi razblinjajo kot privid. Tudi tu velja neusmiljena resnica, da je edina stalnica v življenju nestalnost. Pa vendar, kot se je izrazil neki znani igralec:

»Popolne trenutke je mogoče doživeti, a ne ohraniti – razen kot spomin.«

In spomin, spoštljiv in občudujoč spomin na Valouskovo oblikovanje, ostaja zelo živ, ne le v Avstriji, temveč tudi drugod po svetu.



Dunajčan Wolfgang Valousek, dipl. inž. (priimek je češkega izvora, a kot sami Dunajčani šaljivo trdijo, ima vsak pravi Dunajčan vsaj eno prababico v Pragi)

100 let proge Murska Sobota–Ormož–Ljutomer

Letos smo obhajali že dve pomembni obletnici otvoritve železniških prog, spominjali smo se 130. obletnice odprtje proge Ljubljana–Novo mesto (dolenjska proga) in 110. obletnice odprtje proge Novo mesto–Metlika (belokranjska proga). S ponosom pa se v tem letu spominjamo tudi 100. obletnice odprtja proge, ki je povezala Ormož z Ljutomerom in Mursko Soboto (pomurska proga).

Preden pa preidemo na gradnjo železniške proge, ki je Ormož povezala z Mursko Soboto, se je treba obrniti nekoliko v daljšo preteklost, ko so bile na pomurskem območju grajene prve železniške povezave. Predhodno razumevanje njihove izgradnje nam bo bolje osvetlilo razumevanje, zakaj je tako dolgo trajalo, preden je železna cesta povezala tudi Mursko Soboto z Ljutomerom in Ormožem.

Ena glavnih prioritet Avstrijskega cesarstva je bila izgradnja železniške povezave med Dunajem in Trstom oz. Jadranskim morjem. Obstajalo je več različic gradnje Južne železnice. Možna varianta je bila tudi gradnja proge preko Madžarske, ki bi jo bilo po specifikacijah lažje zgraditi kot tisto čez mogočni Semmering. Treba se je zavedati, da je sredi 19. stoletja premagovanje Semmeringa izgledalo skoraj nemogoče, vendar so odločevalci na koncu vseeno izbrali težjo pot železne ceste proti jugu. Izjemno težka naloga gradnje je bila zaupana genialnemu inženirju Carlu von Ghegi, ki je pripravil načrt za izgradnjo 42-kilometrskе železniške trase od Gloggnitza do Müzzuschlaga z vzponi, ki so imeli tudi do 28-odstotni naklon. Proga z impozantnimi viadukti, mostovi in galerijami je bila čez Semmering končana leta 1854.



Restavrirana lokomotiva Gorička Mariška

Proga Radgona–Ljutomer

Železnica je obetala ogromen gospodarski razvoj za področja, na katerih bi zrasla, zato so si vsi želeli postati del novo grajenih železniških prog. Ker se želja, da bi šla Južna železnica preko pomurskega konca, ni uresničila, so začeli iskati možnosti, kako se kljub vsemu priključiti glavni železniški progi proti jugu. Vseskozi so tekla načrtovanja in usklajevanja za gradnjo lokalnih železniških prog, ki bi povezale pomurska mesta z Južno železnico. Prva proga, ki je prišla do slovenskega ozemlja, je leta 1885 povezala Špilje preko Cmureka do Radgone. Poslovni uspeh radgonske železnice je presegel vsa pričakovanja, zato je padla odločitev, da se železniška proga podaljša naprej do Ljutomera. Koncesijska listina je bila podeljena sredi aprila 1890 in pol leta kasneje, 16. oktobra 1890, je bila proga Radgona–Ljutomer slavnostno odprta. Skupaj je proga od Špilja do Ljutomera znašala več kot 56 kilometrov v dolžino. Obratovanje so prevzeli pri Južni železnici. Potnik je za pot iz Radgone do Ljutomera ali obratno porabil eno uro in trideset minut. Novo odprta proga pa ni služila zgolj prevozu ljudi, ampak je omogočala tudi ostale pomembne storitve, od prevozov različnega tovora do dnevne pošte.

— (Vozni red na železnici Spielfeld-Ljutomer:) Od daues naprej vozili bodo vlaki po naslednjem redu: Iz Spielfelda ob 7. uri 30 min zjutraj in ob 2. uri 3 min. popoldne do Ljutomera. Iz Ljutomera ob 8. uri 5 min. zjutraj in ob 2. uri 25 min. do Spielfelda, Iz Radgone odhajal bode vlak v Ljutomer ob 6. uri 10 min. in prihajal v Ljutomer ob 7. uri 40 min. zvečer. Iz Ljutomera v Radgono ob 6. uri 10 min. popoldne. Prihod v Radgono ob 7. uri 45 min. zvečer,

Vozni red nove povezave med Radgono in Ljutomerom, vir: Slovenski narod, 15. 10. 1890, letnik XXIII., številka 237, str. 3.

Sama slovesnost ob odprtju nove železniške povezave je bila na visokem nivoju. V Ljutomer so s posebnim vlakom pripotovali minister Bacquehem, baron Kübeck, vojvoda Virtemberški, deželni glavar grof Wurmbrand in ostali dostojanstveniki. Vlak, ki si ga je prišlo ogledat veliko število ljudi, je bil svečano okrašen. Po sprejemu na kolodvoru in pozdravnih protokolih so gostje odšli na veliki trg, kjer je bil samo za ta dan pripravljen poseben prostor z govornico. V tej »lični lopi«, kot so se izrazili v časniku Slovenski narod, je potekala slavnostna pogostitev in napitnice. Zbrane so nagovorili župan Ljutomera Steyer, načelnik okrajnega zastopstva Kukovec, minister Bacquehem, grof Wurmbrand in namestnik baron Kübeck. Svečan večer je z glasbo popestrila vojaška godba.

— (Otvoritev lokalne železnice iz Radgone v Ljutomer) vršila se je včeraj jako slovesno. Posebni vlak z ministrom Bacquehemom, baronom Kübeckom, fzm. vojvodo Virtemberškim, deželnim glavarjem grofom Wurmbrandom in drugimi dostojanstveniki došel je ob 1/4 11. uro na kolodvor v Ljutomeru, kjer je bil vsprejem izredno lep. Na tisoče je prišlo kmetskega prebivalstva iz okolice gledat prvi vlak, katerega je občinstvo na vseh praznično okrašenih postajah z veseljem pozdravljalo. Po oficijalnem pozdravu na kolodvoru šli so vsi gostje na veliki trg, kjer je bila baš za ta dan postavljena lična lopa. V njej bil je banket, pri katerem so bile razne napitnice. Govorili so: župan Steyer, načelnik okrajnemu zastopu Kukovec, minister Bacquehem, grof Wurmbrand, namestnik baron Kübeck in dr. Zvečer priredila je vojaška godba Ljutomerčanom sijajen koncert.

Slovenski narod, 16. 10. 1890, letnik XXIII., številka 238, str. 3.

Le nekaj dni po odprtju proge Radgona–Ljutomer je 19. oktobra 1890 potekala slavnostna otvoritev železniške povezave med Čakovcem in Lendavo ter naprej proti Sombotelu. Progo so gradile Madžarske državne železnice (MAV). Istega meseca je bila tudi uvedena neposredna vlakovna linija iz Budimpešte preko Čakovca do Pragerskega in nato vse do Benetk.

*** (Direktni železniški vozovi med Budimpešto in Benetkami) uvedli so se za potovalce I. in II. reda, in se je odpeljal prvi tak voz nedavno iz centralnega kolodvora kr. ogerskih državnih železnic. Taki vozovi bodo vozili na progi Budimpešta-Pragarsko in naprej.**
*** (Koliko se izvozi jajc iz Ogerske?)**
Po izkazih dež. statističnega zavoda v Budimpešti izvozilo se je l. 1889 iz Ogerske 128.016 centov. V jeden vagon gre 10 ton ali 100 centov jajc, ali 100 zabojev, vsak s 120 tucati jajc. V vsakem zaboju je torej 1440 in v vsakem vagonu 144.000 jajc. Ves izvoz jajc v l. 1889 znašal je torej v okroglem številu 1280 polnih vagonov, v katerih je bilo skupaj 134 milijonov 320 tisoč. Izvozilo se je, ako se računi na dneve, vsak dan iz Ogerske 504.986 jajc v inozemstvo.

Slovenski narod, 21. oktober 1890, letnik XXIII., številka 242, str. 4

V času Avstro-Ogrske je bila leta 1907 zgrajena železniška proga med Mursko Soboto in Kermendinom (Körmendom). Ker je ta del Prekmurja do Murske Sobote spadal pod ogrsko oblast, so progo gradile Madžarske državne železnice, katerih cilj je bil, da vse proge gravitirajo proti Budimpešti. Zaradi tega je imela proga tudi končno postajo v Murski Soboti, saj Madžari niso želeli vzpostaviti povezave z drugim železniškim omrežjem, čeprav je do Ljutomera manjkalo le 17 kilometrov. Svečana otvoritev je potekala 25. junija 1907, medtem ko je bila proga v delovanje predana že 1. aprila. Prvo vožnjo so spremljali svečani sprejemi na postajah Gornji Petrovci–Križevci, Puconci in Murska Sobota. Po mnogih napitnicah in govorih je za izbrano družbo sledil svečan sprejem v murskosoboškem hotelu Dobray, kjer jih je čakala bogata pojedina in po pisanju časnika MeV tudi šampanjec, kar dodatno priča o pomembnosti nove železniške povezave.

Proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož

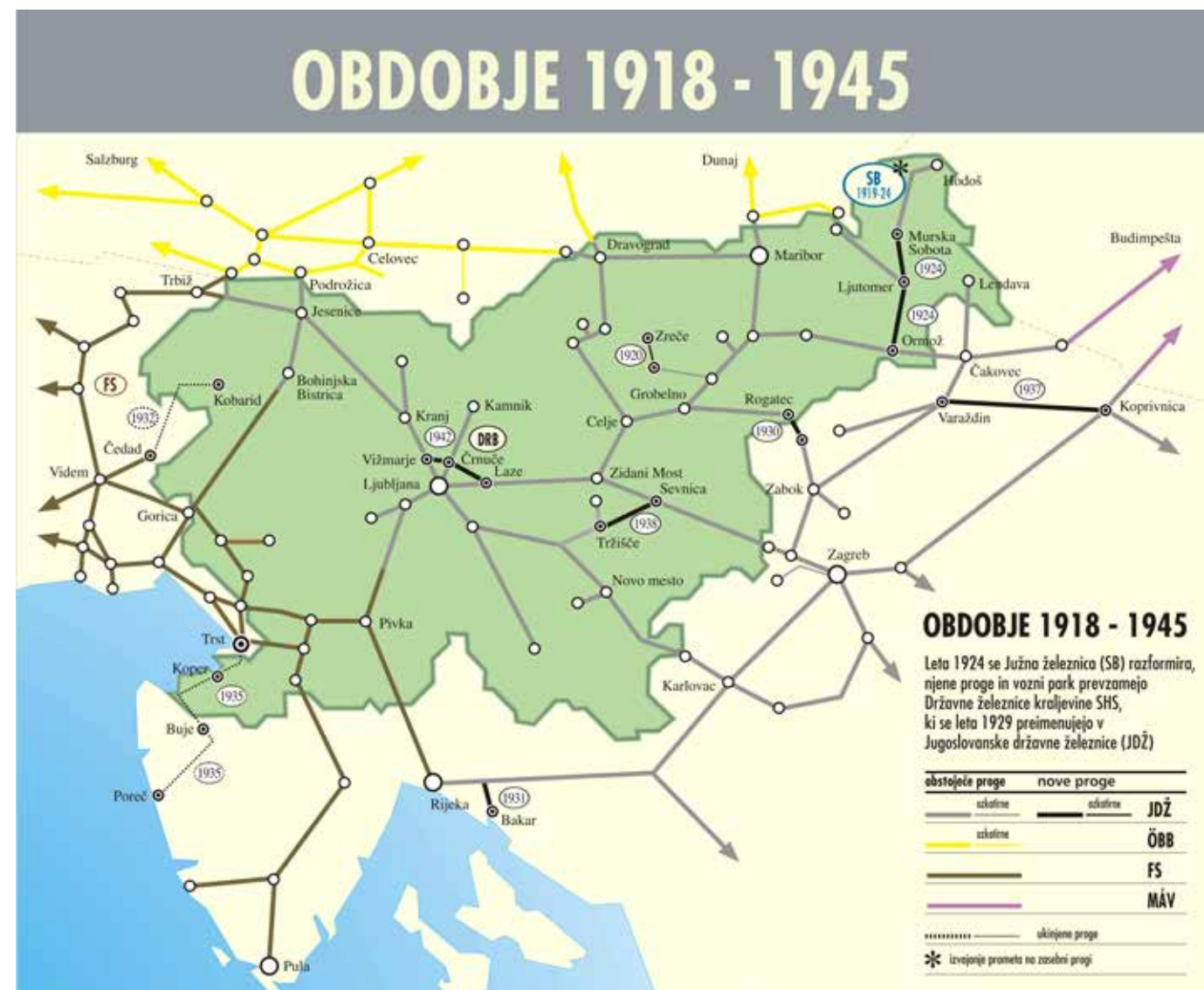
Situacija po koncu prve svetovne vojne je bila kaotična in nedefinirana, saj so propadli nekateri veliki imperiji, med njimi tudi Avstro-Ogrska, in treba je bilo na novo postaviti meje. Na drugi strani pa so iz pepela vojne nastale nove države, kot je bila sprva Država SHS, kasneje Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev, kamor je spadalo tudi ozemlje današnje Slovenije. Ozemlje Prekmurja, ki je prej spadalo pod ogrsko oblast, je po določitih Pariške mirovne konference pripadlo Kraljevini Srbov, Hrvatov in Slovencev. Jugoslovanska vojska je območje zasedla 12. avgusta 1919. Pet dni kasneje, 17. Avgusta, pa je v Beltincih sledilo množično zborovanje, ko je vojska oblast predala civilnemu prebivalstvu. S tem se je Prekmurje znova združilo z matičnim narodom.

Kako so spremembe vplivale na železniške povezave? Zaradi novo postavljenih mej je Prekmurje ostalo brez povezave do Radgone, od koder je železnica šla proti Špilju in nato ali proti Mariboru ali Dunaju. Prav tako se je prekinila povezava pri Hodošu, od koder je šla proga naprej na Madžarsko. Ostala sta dva med seboj nepovezana kraka. Zaradi prekinjenih povezav je postalo ključnega pomena, da se ta del slovenskega ozemlja z drugim delom poveže tudi prometno. Ključno vprašanje oziroma ključnega pomena je bilo, da se zahodno in osrednje Prekmurje poveže s slovenskim železniškim omrežjem. Svoje poglede glede stanja železnic po vojni je 14. avgusta 1919 v časopisu Slovenski narod podal inženir Gjorgje Pevac. Kot prvo vprašanje si je postavil, ali naj se Južna železnica »internacionalizira« in kako ter od kod misli Južna železnica upravljati proge, ki so na slovenskem ozemlju. Pevac nikakor ni bil naklonjen ideji, da železnico še naprej upravljajo z Dunaja oziroma da je uprava v Ljubljani v popolni podrejenosti »nemških« lastnikov. Svoje razmišljanje zaključil tako: »Krotki državljani kraljestva Srbov, Hrvatov in Slovencev se ne bodo dali frapirati in znajo, da bode vrhovna oblast – in to je Ministarstvo saobraćaja – moglo oceniti delo in namene ljudi iz Wiena in pokazati moč samostojne države. Ima li današnja uprava Južne železnice odkritosrčne namene, potem bode morala najprvo odstraniti vse one korifeje, katere je pozvala v generalno ravnateljstvo in ta način organizirano upravo generalnega ravnateljstva svesti na prešnja stopinja in podeliti obratnemu ravnateljstvu v Ljubljani popolno samostojnost i n neodvisnost.« Pevac je lastnike Južne železnice tudi obtožil, da so imeli železnico za molzno kravo.

Vojaške in civilne sile so takoj po priključitvi Prekmurja posebno pozornost posvetile prometnim povezavam, v prvi vrsti železnici. Ideje so šle v smeri, da se povežeta železniški progi Murska Sobota–Hodoš in Radgona–Ljutomer. Obljube o gradnji ozkotirne oz. »poljske« železnice je predstavnikom prekmurskih občin v Beltincih 14. avgusta 1919 podal civilni komisar za Prekmurje dr. Srečko Lanjščič. Nekaj dni kasneje je imel dr. Lanjščič v Mariboru novinarsko konferenco, na kateri je očrtal »Prekmurje, ki ga je večinoma sam že prepotoval, v zemljepisnem, jezikovnem, verskem, političnem in gospodarskem oziru.« Kot eno izmed osrednjih tem je izpostavil pomembnost železnice in potrdil obljube o gradnji »poljske« železnice: »Glede prometa se je stavil predlog, da se takoj zveže Sobota z Radgono potom poljske železnice, ki naj sledi glavni cesti. Sodišča so v Soboti, Belatincih in Lendavi.«

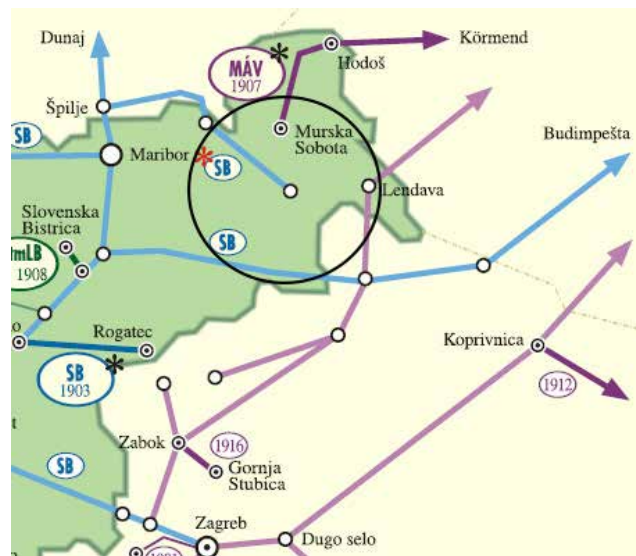
Načrti za železniško povezavo med Ljutomerom in Ormožem so obstajali že v času Avstro-Ogrske. Proga Ormož–Radgona se je namreč trasirala že leta 1873, toda madžarska vlada je gradnjo vse skozi uspešno blokirala. Po pisanju nekdanjega ministra za trgovino in industrijo dr. Vekoslava Kukovca naj bi stekla celo tehnična dela. »Bilo je to v času, ko je štajerski deželni odbor pri svoji splošno priznani vnemi za izgradnjo privatnih železnic res vzel v pretres tudi nadaljevanje privatne železnice iz Radgone v Ljutomer tudi še nadalje do Ormoža. Načrt je izgubil svojo aktualnost, ko je interes Avstrije začel vse bolj staviti v ospredje novo železniško zvezo Dunaja z Jadranom čez Aspang–Fering–Purklo–Ptuj–Brežice–Novo mesto tudi iz strateških razlogov.« Dr. Kukovec je glede povezave Murske Sobote z Ljutomerom dodal, da so to povezavo vse do začetka prve svetovne vojne uspešno blokirale vse ogrske vlade. Z blokado so Madžari želeli Prekmurje popolnoma odrezati od preostalega dela slovenskega ozemlja. Madžari so namreč krčevito vztrajali, da morajo vse poti, tudi železniške, voditi proti Budimpešti.

V kartah spodaj, ki jih je pripravil Mladen Bogić, si lahko ogledate železniške povezave na Slovenskem v obdobju od 1900 do 1945 in opazili boste, da je zaradi vojne in novonastalih držav prišlo do prekinitve nekaterih železniških povezav in posledično do gradnje novih.

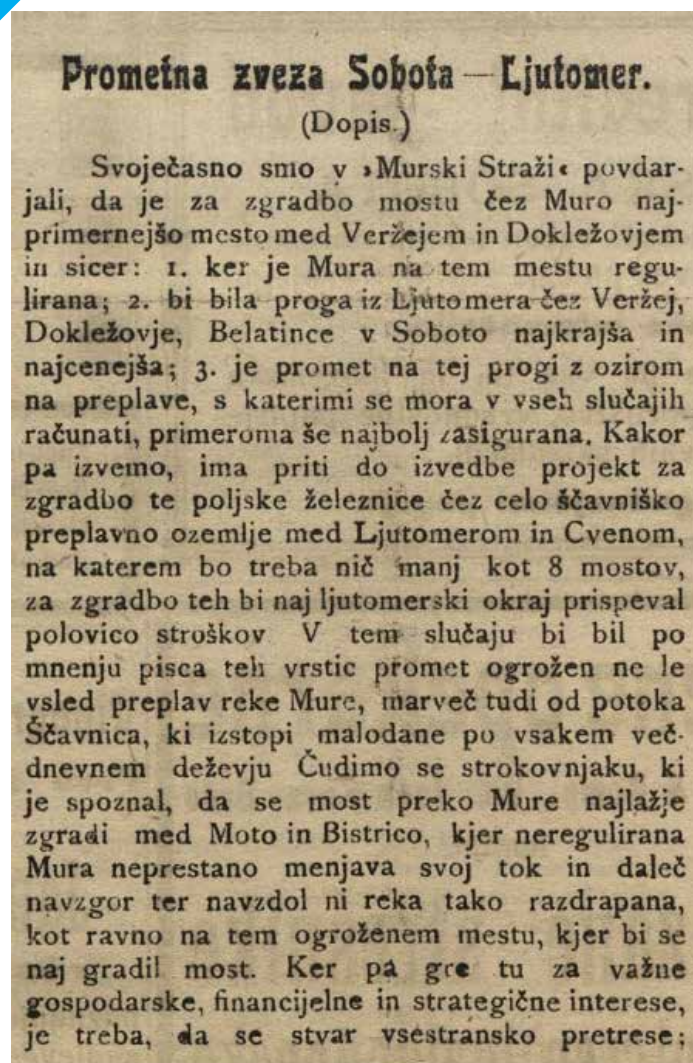




Mladen Bogić, Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici, obdobje 1918–1945



Mladen Bogić, Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici, obdobje 1900–1918



Murska straža (glasilo obmejnih Slovencev), Prometna zveza Sobota—Ljutomer, 22. november 1919, leto I., številka 33, str. 3.

Civilni komisar dr. Lanjščič si je ves čas prizadeval, da se čim prej zgradi poljska železnica Radgona–Murska Sobota. Za gradnjo so želeli uporabiti 16 km tračnic in nekaj tisoč pragov, ki so stali v Slovenski Bistrici. Potem ko je septembra 1919 postalo jasno, da bo mesto Radgona pripadlo Avstriji, je ideja o poljski železnici postala brezpredmetna in začeli so iskati novo rešitev, saj je z izgubo Radgone celotno zahodno in osrednje Prekmurje postalo odrezano od preostalega dela Slovenije. »Ker pripada proga Radgona–Špilje Avstriji, je ves Ljutomerski okraj kakor tudi Prekmurje in severozahodni del Medmurja brez železniške zveze. Zato je nujno potrebno, da so spoji Ljutomer na eni strani preko Belatincev z Mursko Soboto, na drugi strani pa s progo Pragersko–Čakovec,« so zapisali v časopisu Slovenec. Tako je bila predlagana nova železniška povezava Prekmurja z desnim bregom Mure. Material iz Slovenske Bistrice bi bil porabljen za gradnjo proge iz Murske Sobote preko Beltincev čez Muro in do Ljutomera. Muro bi železnica prečkala pri Moti, kjer bi bil zgrajen pontonski most. Priprave na gradnjo ozkotirne proge med Mursko Soboto in Ljutomerom so stekle že v septembru 1919, vendar so že v začetku leta 1920 ta načrt opustili, saj takrat reka Mura še ni bila regulirana, zaradi česar bi moral biti »plavajoči« most dolg kar 300 metrov. Meseca novembra 1919 so se tudi v časniku Murska straža čudili predlogu o gradnji mostu pri Moti. »Čudimo se strokovnjaku, ki je spoznal, da se most preko Mure najlažje zgradi med Moto in Bistrico, kjer neregulirana Mura neprestano menjava svoj tok in daleč navzgor ter navzdol ni reka tako razdrapana, kot ravno na tem ogroženem mestu, kjer bi se naj gradil most. Ker pa gre tu za važne gospodarske, finančne in strateške interese, je treba, da se stvar vsestransko pretrese,

Na zboru županov in zastopnikov vseh zainteresiranih štajerskih in medmurskih občin v Vuzmetincih so konec septembra 1919 potekali pogovori o železniški povezavi z desnim bregom Mure, ki pa se preko Ljutomera ne bi končala v Ormožu, ampak v Središču ob Dravi. Kot so zapisali po zboru: »Proga Ljutomer–Ivankovci–Ormož ne bi imela za okraj nobenega pomena, ker pretežna večina v bližini proge ležečih vinogradov radi prevelike strmine ne bi mogla voziti svojih pridelkov na le-to. Tamkaj ležeči kraji lesa sploh ne izvažajo, a tudi pridelkov ne. Vso ozemlje, ki gravitira na progo Ljutomer–Ormož ima le 4000 prebivalcev, 900 ha gozdov in 560 ha vinogradov. Razen tega ne leži ob celi progi nobena večja vas, medtem, ko gravitira na progo Ljutomer–Središče ogromen gospodarski okoliš z močnimi vasmimi in trgom Štrigova.«

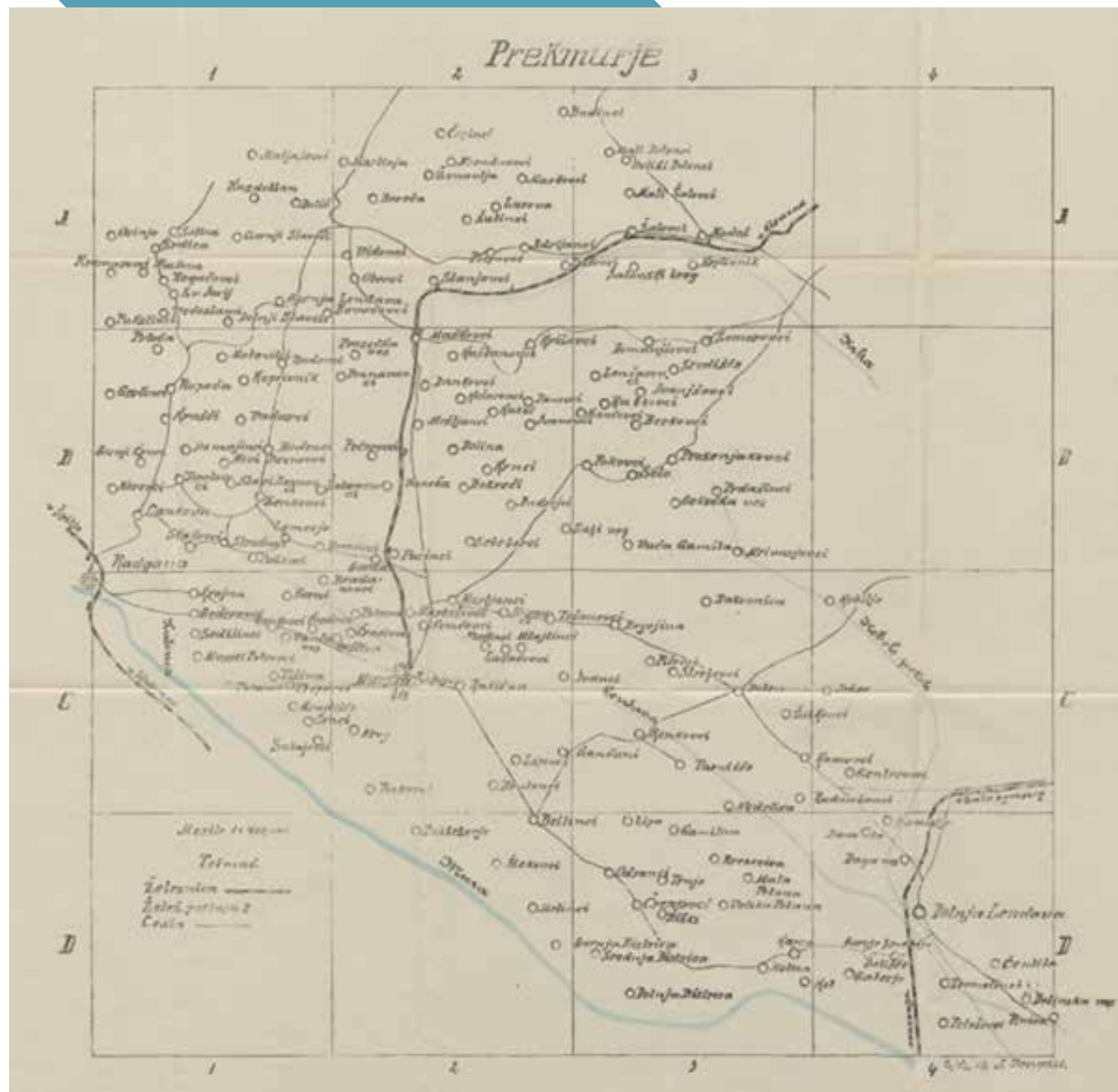
Da je prišlo do lobiranja za progo, ki bi se končala v Središču ob Dravi, priča tudi objavljen popravek oziroma demanti izjav, ki so bile izrečene 16. novembra 1919 v Ljutomeru na shodu zaradi železniških povezav. V časopisni izjavi Murske straže je izrecno poudarjeno, da ni res, da bi bili prebivalci Svetega Miklavža pri Ormožu naklonjeni progi Ljutomer–Ormož, ampak jih močno zanima gradnja proge Ljutomer–Središče.



Murska straža, Domače vesti, 6. december 1919, leto I., št. 35, str. 5.

Kot je videti, v času po vojni še ni bilo znano in dorečeno, kje točno bi potekala železniška povezava z desnim bregom Mure. Dilem je bilo več kot očitno veliko. Predlogov, na kakšen način povezati proge v Prekmurju, je bilo kar nekaj. Že pri vprašanju, kje bo potekal most čez Muro, so se pojavile različne lokacije: Radenci, Veržej, Bučečovci in Mota. Študija ravnateljstva državnih železnic iz začetka oktobra 1919 je predvidevala, da se Murska Sobota z Ljutomerom poveže preko Radencev ali preko Beltincev. Obstajala pa je tudi možnost, da bi Mursko Soboto z železniškim omrežjem povezali preko Beltincev in nato do Dolnje Lendave. Zadnjo traso je ravnateljstvo tudi predlagalo kot najboljšo možno, saj naj bi bili prvi dve opciji finančno nevzdržni zaradi gradnje mostov čez reko Muro. Na koncu je bila izbrana varianta preko Beltincev.

V ravnateljstvu državnih železnic v Ljubljani so tudi pripravili dve možni različici povezave Ljutomera z ostalim železniškim omrežjem Kraljevine SHS. Ali povezava Ljutomer–Ormož ali Ljutomer–Središče. Kot glavno slabost proge Murska Sobota–Ljutomer–Središče so navedli, da bi takšna povezava bolj kotirala proti Varaždinu in Zagrebu kot pa Mariboru in Ljubljani, kar pa je bil tudi glavni cilj gradnje novih prog – Prekmurje čim bolj povezati s slovenskim osrednjim prostorom. Študija ravnateljstva državnih železnic je kot najboljšo možnost ponujala gradnjo železnice do Ormoža. Ta možnost je bila med vsem tudi najcenejša in z vidika gradnje najmanj tehnično zahtevna. Pri veljavi na državni ravni je imela tudi največjo politično podporo, čeprav so, kot smo videli, nekateri lokalni veljaki močno navijali za gradnjo železniške proge do Središča.



Zemljevid cestnega in železniškega omrežja v Prekmurju leta 1919. Hrani Arhiv Republike Slovenije.

Na koncu je zmagala vizija o gradnji proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož. Trasiranje proge je bila odrejeno novembra 1920. Da je gradnja železniške povezave Prekmurja s preostalo Slovenijo nujna, je na enem izmed shodov SLS sredi novembra 1920 spregovoril tudi dr. Korošec. Ob tem je tudi opozoril, da zaradi slabe finančne perspektive ni moč misliti na velikopotezne železniške investicije.

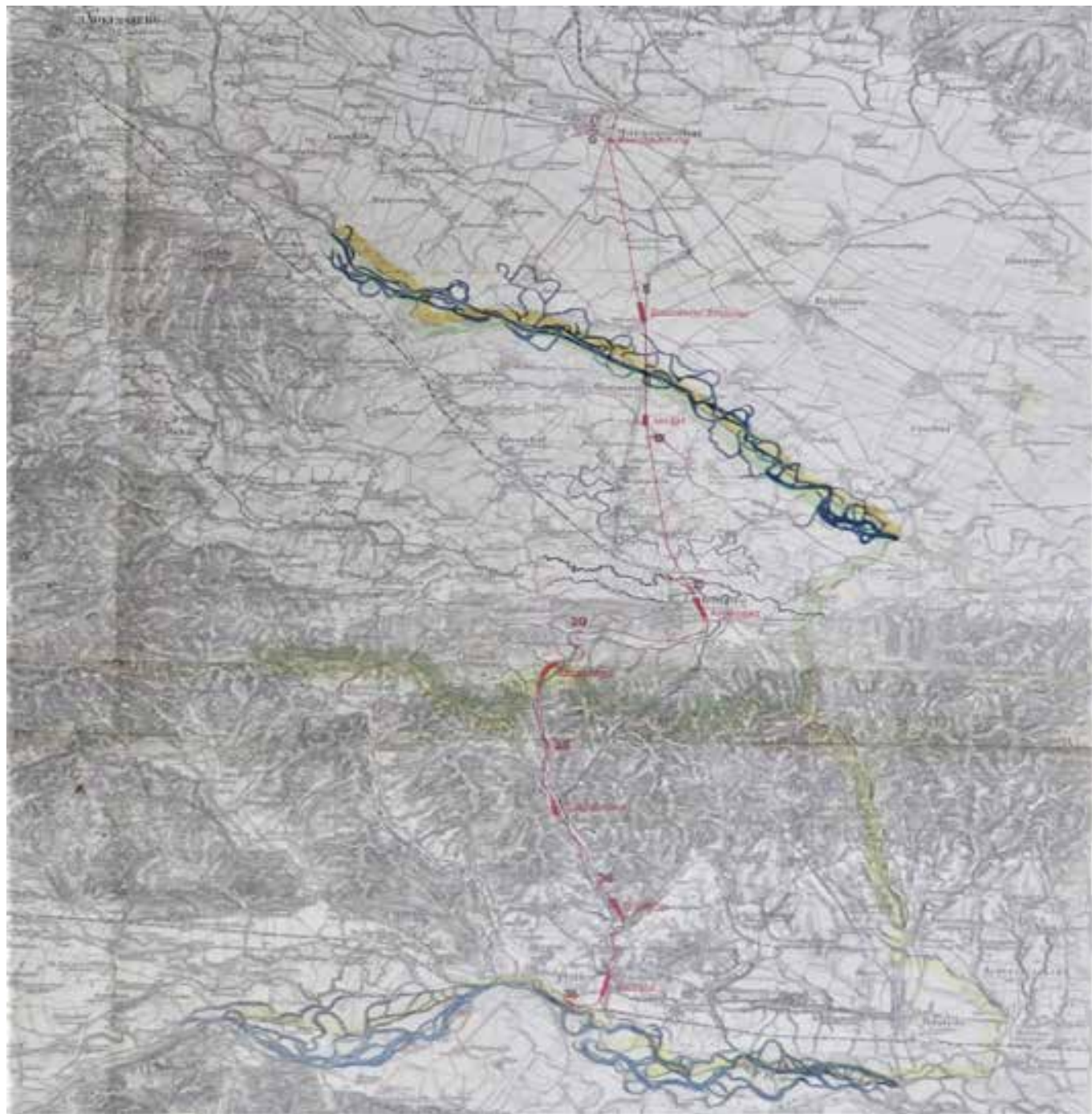
Odredba o trasiranju proge je bila potrjena 10. novembra 1920. Načrti o gradnji so bili v Ljutomer poslani 30. marca 1921, saj je bila želja, da bi se trasiranje proge od Ljutomera do Ormoža začelo nemudoma, medtem ko je bilo treba odsek med Mursko Soboto in Ljutomerom trasirati ponovno. Železniško ministrstvo je pred trasiranjem komisiji za sprejem mostov na Dunaju tudi naročilo, da morajo pridobiti vse pretekle načrte, ki bi bili hranjeni v arhivih avstrijskega železniškega ministrstva. Za trasiranje je bil ustanovljen tudi posebni urad, ki je do konca julija 1921 naredil štiri različne variante, po katerih bi lahko potekala proga. Dokončna odločitev je bila narejena konec meseca julija 1921. Časopis Murska straža je tudi povzel točke zapisnika, ki ga je po ogledu prog na terenu in preučitvi projekta podala komisija. Med drugim se je predvidevala gradnja nove postaje v Ormožu in Ljutomeru ter da proga ne bo ozkotirna in da bo proga prometu izročena z začetkom leta 1924: »Komisija je od 27. do 31. julija pregledala vso progo na tem terenu, proučila vse že izdelane inženirske projekte in načrte, ter zabeležila svoje končne ukrepe v obširnem zapisniku. Iz tega zapisnika povzamemo

nastopne javnosti zanimajoče točke: 1. Vsa proga se bo gradila kot velikopotezna železnica srednjeevropskega pomena. 2. V Ljutomeru se zgradi državni kolodvor, ki bo zvezan z že obstoječim kolodvorom Južne železnice. 3. Ormož dobi nov državni kolodvor z možnostjo direktne zveze v smeri Čakovec in Pragersko. 4. Sekcija za trasiranje proge naj svoje delo dospeši tako, da se bo moglo spomladi leta 1922 pričeti z gradnjo te proge. S tem je stopila prekmurska železnica iz stadija projekta v stadij izvršitve. Pričakovati je — ako ne poseže vmes kaka višja sila — da bo nova železnica najkasneje začetkom 1. 1924 izročena prometu.«

Prekmurska železnica zagotovljena. Od-
bor za zgradbo prekmurske železnice v Ljutomeru poroča: V smislu rešitve g. ministra za saobračaj je bila določena komisija, ki bi imela odrediti smer trase za železniško zvezo med Mursko Soboto in obstoječo želez. progo Kotoriba—Pragersko. Komisije so se udeležili gg. inspektor inž. Petar Milenković kot zastopnik direkcije za gradjenje novih železnica v Beogradu, višji želez. svetnik inž. Petar Lapenna kot zastopnik direkcije državnih železnic v Zagrebu in gradbeni svetnik inž. Rudolf Kaučič kot šef sekcije za trasiranje železnice Murska Sobota—Ljutomer—Ormož. Komisija je od 27. do 31. julija pregledala vso progo na tem terenu, proučila vse že izdelane inženirske projekte in načrte, ter zabeležila svoje končne ukrepe v obširnem zapisniku. Iz tega zapisnika povzamemo nastopne javnosti zanimajoče točke: 1. Vsa proga se bo gradila kot velikopotezna železnica srednjeevropskega pomena. 2. V Ljutomeru se zgradi državni kolodvor, ki bo zvezan z že obstoječim kolodvorom Južne železnice. 3. Ormož dobi nov državni kolodvor z možnostjo direktne zveze v smeri Čakovec in Pragersko. 4. Sekcija za trasiranje proge naj svoje delo dospeši tako, da se bo moglo spomladi leta 1922 pričeti z gradnjo te proge. S tem je stopila prekmurska železnica iz stadija projekta v stadij izvršitve. Pričakovati je — ako ne poseže vmes kaka višja sila — da bo nova železnica najkasneje začetkom 1. 1924 izročena prometu.

Murska straža, Prekmurska železnica zagotovljena, 19. avgust 1921, leto III., št. 33, str. 3.

Fotografija spodaj prikazuje enega izmed načrtov, kje naj bi potekala proga. Prvotni načrt je veljal, da bi železniška proga šla skoraj v ravni črti preko Dokležovja do Ljutomera, vendar so nato ta načrt na pobudo vasi iz okolice Beltincev in Turnišča spremenili in železniško postajo zgradili v Lipovcih. Trasa je bila umeščena, zdaj je bilo treba progo še zgraditi.



Načrt proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož (vlaki.info)

Potem ko so bili narejeni načrti, se je gradnja železniške proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož lahko začela. Poslanca Jugoslovanskega kluba Klekl in Žabot sta še sredi septembra 1922 v Beogradu pozivala železniško ministrstvo in zahtevala, da se mora gradnja obljubljenе proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož začeti takoj. Prelomljenih obljub o gradnji proge je bilo do takrat že preveč. Gradnja se je nato s pripravljalnimi deli začela konec septembra 1922.

51. številka
Murska Straža, dne 21. decembra 1922.
5. Stran.

Železniška proga M. Sobota–Ljutomer–Ormož
ofertalna licitacija za akord br. 3.

Sekcija za gradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož države na dan 12. januarja 1923. godine u svojoj kancelariji u Ljutomeru od 11 do 12 časova pre podne licitacije za izvršenje zemljanih radova od Km. 15–360 do Km. 22–600.

Predračunska suma je dinara 430.000, a kaucija 3%, ili 12.900 din u gotovom novcu ili vrednim papirima po Članku 88. Zakona o Državnom Računovodstvu, polaže se pre licitacije Sekciji za gradnjo proge u Ljutomeru. Resto do 10% po opštim uslovima.

Ponudjaci su dužni svoje propise, taksi-rane (sa taksnim markom od 20 dinara) i započete ponude predati Sekciji najdalje do 11 časova pre podne, sa naznačenjem na kuverti: „Ponuda za akord broj 3.“

Preduzimači su dužni sobom doneti uverenje o prijavi preduzimacke radnje za ovu godinu, kao i dokaze o ispunjenju člana 87. Zakona o Državnom Računovodstvu.

Predračuni i uslovi mogu se videti svakoga dana u Sekciji za gradnjo u Ljutomeru. Naknadne ponude neće se primati.

Iz kancelarije Sekcije za gradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož. Broj 380. od 14. Decembra 1922 god.

Železniška proga M. Sobota–Ljutomer–Ormož
ofertalna licitacija za akord br. 1.

Sekcija za gradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož države na dan 10. januara 1923. godine u svojoj kancelariji u Ljutomeru od 11 do 12 časova pre podne licitacije za izvršenje zemljanih radova od Km. 000 do Km. 11–300.

Predračunska suma je Dinara 360.000, a kaucija 3%, ili 10.800 din u gotovom novcu ili vrednim papirima po Članku 88. Zakona o Državnom Računovodstvu, polaže se pre licitacije Sekciji za gradnjo proge u Ljutomeru. Resto do 10% po opštim uslovima.

Ponudjaci su dužni svoje propise, taksi-rane (sa taksnim markom od 20 dinara) i započete ponude predati Sekciji najdalje do 11 časova pre podne, sa naznačenjem na kuverti: „Ponuda za akord broj 1.“

Preduzimači su dužni sobom doneti uverenje o prijavi preduzimacke radnje za ovu godinu, kao i dokaze o ispunjenju člana 87. Zakona o Državnom Računovodstvu.

Predračuni i uslovi mogu se videti svakoga dana u Sekciji za gradnjo u Ljutomeru. Naknadne ponude neće se primati.

Iz kancelarije Sekcije za gradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož. Broj 347. od 12. Decembra 1922 god.

Železniška proga M. Sobota–Ljutomer–Ormož
ofertalna licitacija za akord br. 2.

Sekcija za gradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož države na dan 11. januara 1923. godine u svojoj kancelariji u Ljutomeru od 11 do 12 časova pre podne licitacije za izvršenje zemljanih radova od Km. 10–800 do Km. 17–000.

Predračunska suma je Dinara 780.000 a kaucija 3%, ili 23.400 din. u gotovom novcu ili vrednim papirima po Članku 88. Zakona o Državnom Računovodstvu, polaže se pre licitacije Sekciji za gradnjo proge u Ljutomeru. Resto do 10% po opštim uslovima.

Ponudjaci su dužni svoje propise, taksi-rane (sa taksnim markom od 20 dinara) i započete ponude predati Sekciji najdalje do 11 časova pre podne, sa naznačenjem na kuverti: „Ponuda za akord broj 2.“

Preduzimači su dužni sobom doneti uverenje o prijavi preduzimacke radnje za ovu godinu, kao i dokaze o ispunjenju člana 87. Zakona o Državnom Računovodstvu.

Predračuni i uslovi mogu se videti svakoga dana u Sekciji za gradnjo u Ljutomeru. Naknadne ponude neće se primati.

Iz kancelarije Sekcije za gradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož. Broj 348. od 12. Decembra 1922 god.

Imaš li solunne pegle, zajednice, nabore, ogerce?

Uporabljaj Elza obravno pomado!

Ali želiš imeti lep vrat, obraz in roke?

Uporabljaj Elza obravno pomado!

Ali se ti roke in obraz občutljivo v zimi in vetru?

Uporabljaj Elza liližno-mlečno mle!

Ali želiš imeti kožo belu, mekko, čisto in zdravo?

Uporabljaj Elza liližno-mlečno mle!

Ali se hočeš na izpadanja las, prhuta in ovislost?

Uporabljaj Elza pomado za rast las!

Ali želiš bujne mekhe in lepe lase?

Uporabljaj Elza pomado za rast las!

Ali hočeš biti in ostati lep?

Ali hočeš biti povsod rad viden?

Ali hočeš, da ti veseli tvoja slika v zrcalu? Potkasi prave Felečjeve pripravke in krasla bodoč rekli tudi ti kakor vsi!

To je ono pravo!

1881 v vsi podobašinski svet prave Elza pripravke od lekarnarja Felera. Narodni naravnost, tako steno a polkovanjem in posebno če duxar nagej ali po povestji:

2 velika porcelanasta lončka Elza-obravn pomade 25 Din.

2 velika porcelanasta lončka Elza-pomade za rast las 25 Din.

4 velike kose Elza liližnega mlečnaga mila 35 Din.

Na te cene se računa sedaj 5% doplatka. Pošta je natančno adresirati na:

Eugen O. Feller, lekarnar, Stubica Donja
Elzavoj st. 308, Hrvatsko.

Redni občni zbor

ogr. voj. invalidov, vdov in sirot se skliče na dne 6. januarja 1923 v prostorih goslinice „Triglav“ v Ljutomeru. Začetek točno ob 9. uri dopoldne. – Pridite vsi, kateri ste naše misli.

Usniarna

Gabriel Žilavec

Gornja Radgona

plačuje

za surove kože vseh vrst

najvišje dnevne cene!

Novi mlin ob Muri na prodaj

razumljivo povečanju podjetja. Zelo zgodna poslovna zbirka posredniške mreže mlinskih. Nabavljajo se putovne pr Al. Hiblar, mlinar, G. Radgona.

Do najdalje 1. februara se sprejme v službo

mlinar, ki se razume na rezanje in mal, popravila, klesanje, se ročen a izdeloval. Plača po dogovoru. Tudi se sprejme

mlinarski učenec (vojeneec).

Zelo se zanima slovenskega in avstrijskega mlina. Vpisni pri Ivan Krčić, mlinar v Begovcih pri Anacu.

Srno, alama, drva, premog, žito, brompir,

sadje kapu in prodaja Andrej Oset

Martbar, Rikszandrove ceste 57. – Telefon 11. 11

Slovenska banka podružnica Ljutomer

obrestuje vloga na knjižnice in tekoči račun po 4½ do 6%

Murska straža, 21. december 1922, Ministrstvo za infrastrukturo je prejelo prvi obrok za gradnjo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož v višini 1.000.000 dinarjev.

Sama dela oziroma gradnja proge je potekala 21 mesecev v državni režiji s pomočjo nadzornega inšpektorja in posebne sekcije za gradnjo proge, ki jo je vodil Aleksandar Velički. Najtežji del gradnje je bilo prečkanje Mure in njenih rokavov med Veržejem in Dokležovjem, kjer so morali zgraditi pet mostov, med njimi tudi 155 metrov dolg most. Kot so zapisali v časniku *Jutro*, je bilo »pri gradnji zaposlenih okoli 250 ruskih beguncev, okoli pet tednov približno 100 bolgarskih delavcev, nekaj časa 50 Bosancev, vsi drugi pa so bili domačini in delavci iz bližnjega Medžimurja. Sekcija je delala v lastni režiji z malimi akordi, in so bili tako veliki prevzemači izločeni. Le pnevmatična fundacija obeh podpornikov in srednjih stebrov velikega mosta čez Muro je bila oddana Splošni stavbni družbi v Mariboru.« Večino del je opravila domača delovna sila, naenkrat pa je bilo največ zaposlenih celo 1200 ljudi. Med samo gradnjo ni bilo večjih nesreč, največjo težavo je delavcem povzročala »vseka pri Žerovincih na razvodju Mure in Drave z izkopom 110 tisoč m² zemlje.« Zemljo in prod, ki sta ga nanosili reki, so odstranjevali z bagrom na parni pogon, ki je lahko naložil tudi do 80 m² proda na uro. Čeprav je gradnja proge terensko spadala med tehnično manj zahtevne, pa je vseeno bilo treba opraviti 521.000 kubičnih metrov zemeljskih del in zgraditi ter zabetonirati 5249 kubičnih metrov objektov, sedem postajališč, dve vodni postaji, pet skladišč in nekaj mostov. Proga je ob končanju v dolžino merila 37,5 kilometra in je poleg tedaj že obstoječih postaj v Ormožu, Ljutomeru in Murski Soboti pridobila še postaje Ivanjkovci, Veržej in Beltinci ter postajališča Pavlovci, Žerovinci in Ljutomer trg. Zaradi finančne krize je med gradnjo proge prihajalo do zmanjševanja proračunskih sredstev, kar je v praksi pomenilo, da se je pri gradnji varčevalo z materialom. Zaradi tega je bila kakovost gradnje slabša, kot bi lahko bila, nadaljnje sanacije pa so zahtevale ogromno finančnega vložka.

Česar ni bilo moč izvesti v 50 letih truda, je bilo s slovesno otvoritvijo železniške povezave Murska Sobota–Ljutomer–Ormož realizirano 22. novembra 1924. Odprtje proge je potekalo svečano in ob veliki udeležbi prebivalcev Prekmurja. Kolodvor v Ormožu je bil okrašen z zelenjem in državnimi zastavami. Udeleženci in povabljeni so se s slovesnim vlakom ob 10. uri dopoldne odpeljali iz Ormoža proti Ljutomeru. Na vseh postajah in seveda tudi ob progi so prebivalci navdušeno in iskreno pozdravljali vlak, ki je bil impozantno okrašen. S cvetjem in zastavami so bile okrašene tudi vse postaje, kjer je goste pričakal pristrčni sprejem v počastitev tega velikega dogodka tako za Prekmurje kakor tudi za državo. O sami pomembnosti proge priča tudi dejstvo, da se je otvoritve udeležilo mnogo državnih in lokalnih veljakov: prometni minister Andre Stanič, minister za šume in rude dr. Gregor Žerjav, veliki župan mariborske oblasti dr. Pirkmayer, veliki župan ljubljanske oblasti dr. Baltič, predsednik upravnega sodišča dr. Vrtačnik, celjski župan dr. Hrašovec, ptujski župan Senčar, mariborski župan dr. Leskovar, predstavnik oddelka za trgovino in obrt dr. Marn, predsednik Trgovske in obrtniške zbornice Ivan Knez in tajnik Ivan Mohorič, zbornični svetnik Zadavec, šef zdravstvenega odseka dr. Katačič, zastopnik ljubljanske občine inž. Mačkovšek in inž. Zupanc, ravnatelj pošte dr. Debeljak, predsednik Zveze v Mariboru Križnič, minister dr. Kukovec, predsednik učiteljske zveze Luka Jelenc, ministrstvo za finance je zastopal svetnik Bonač. Na kolodvoru v Ormožu je vse prisotne pozdravil župan Ivan Veselič in izrazil veselje, da se je končno uresničila velika želja ter težnja Prekmurja po železniški povezavi z ostalo Slovenijo. V Ormožu sta spregovorila tudi ravnatelj državnih železnic Vrečko ter prometni minister Stanič, ki je naglašal velik gospodarski, politični, strateški in nacionalni namen novo odprte proge. Prav tako je izrekel velike hvale ravnatelju državnih železnic Vrečku. Po končanih nagovorih je godba zaigrala državno himno, proga je bila odprta in slavnostni vlak je krenil proti Ljutomeru.

Zelo slovesen je bil sprejem vlaka z gosti tudi v Ivanjkovcih. Župan Lovro Petovar je ministroma Staniču in dr. Žerjavu predstavil okoliške župane ter kmečke prvake, ki so želeli videti zaslužne za to, da se z železnico povežeta Prekmurje in Prlekija. Na postaji v Žerovincih je otvoritveni vlak pričakala nepregledna ljudska množica, ki jo je nagovoril minister Stanič. Posebno lep sprejem je bil tudi v čudovito okrašenem Ljutomeru, ki je bil ves v rožah, povsod so visele državne zastave. Na peronu je bilo videti večtisočglavo množico, med katerimi so bili župan dr. Ivan Stojan z občinskim svetom, vsa ljutomerska društva, duhovščina, gasilci, okrajno zastopstvo, mladina, nekateri so vlak slovesno pričakali na konjih. Župan Stojan je v nagovoru poudaril, da ima Ljutomer zdaj neposredno zvezo z ostalo domovino in da so zaradi prihoda železnice ustvarjeni vsi pogoji za nadaljnji uspešni razvoj. V imenu ljutomerskega okrajnega zastopstva je spregovoril še Jakob Rajh in dejal, da se je »vendar enkrat uresničila dolgo gojena nada vseh Muropoljčev.«

Sledil je sprejem slavnostnega vlaka v Veržēju, kjer je posebno pozornost vzbujala oborožena trška garda s svojim načelnikom. Pozdravni nagovor je pripadel županu Smrekarju: »Nova železnica, ki ima za nas največji gospodarski pomen, nam znova omogoči, da obnovimo stare zveze in kakor v preteklosti, tako bomo se tudi v sedanosti in v bodočnosti z rami ob rami s svojimi šumadinskimi brati borili, ako bo ogrožena naša skupna domovina.«

Nato je vlak preko velikega železnega mostu čez Muro iz Prlekije odpeljal v Prekmurje. Prva postaja so bili Beltinci. Tu je imel pozdravni govor nekdanji poslanec, župnik Klekl. Njegov govor je bil poln domovinskih čustev in ljubezni do skupne države.



Železniški most preko Mure, vir: Inštitut za metalne konstrukcije, 23. 7. 2024.

Ob tri četrt na 13. uro je vlak prispel na končno postajo v Murski Soboti. Med ustavljanjem vlaka se je slišalo igranje vlaka in vzklikanje nepregledne množice ljudi. V imenu mestne občine je vse prisotne pozdravil dr. Sömen. Spregovoril je tudi minister Andre Stanič, ki je v nagovoru naglašal, da se je Prekmurje z gradnjo železnice v gospodarskem smislu osvobodilo. Po končanih govorih je sledil sprevod v mesto, kjer je bila v hotelu Dobci zakuska. Na čelu sprevoda sta ponosno korakali železničarska godba iz Maribora in vojaška godba iz Varaždina. Po končani zakuski se je otvoritveni vlak ob 15ih vrnil v Ljutomer. Tam je potekal slavnostni banket, ki se ga je udeležilo več kot 130 ljudi. Vrsto napitnic je odprl župan dr. Ivan Stojan in vsem izrekel dobrodošlico. Nato je spregovoril železniški minister Andra Stanič in poudaril, da ima proga Murska Sobota–Ormož–Ljutomer nacionalni pomen in da je bila prioriteta nove države: »Proga, ki smo jo danes otvorili, ima predvsem nacionalni pomen. Rad tega smo jo tudi v prvi vrsti zgradili. So kraji v naši državi, ki so silno oddaljeni od železniškega prometa in ki bi železnico nujno potrebovali. Toda vlada je zrla na prekmursko progo z višjega nacionalnega stališča in je, ne oziraje se na druge, takisto važne in nujne zahteve, odredila predvsem to zgradbo.« Govor ministra Staniča je izzval veliko navdušenja in v tem valu navdušenja je nadaljeval dr. Gregor Žerjav, minister za šume in rude. V uvodu je povedal, da se je pomen Ljutomera s prihodom nove železnice močno dvignil in da je odprtje prekmurske železnice vsenarodni dogodek, ki je bil lahko izveden samo z združenimi močmi.

Na banketu v Ljutomeru je spregovoril tudi župan Maribora dr. Leskovar in izrazil veselje, da je Prekmurje ponovno spojeno s Slovenijo. V imenu Trgovske in obrtniške zbornice Ljubljana je govoril predsednik Ivan Knez in nekako povzel besede vseh govornikov pred njim, da je z otvoritvijo proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož končno izpolnjena želja, da se Prekmurje poveže z ostalo Slovenijo. Spregovorili so še celjski župan dr. Hrašovec, ptujski župan dr. Senčar, v imenu Ljubljane bivši ljubljanski narodni poslanec prof. Josip Reisner, minister dr. Kukovec in zastopnik Dravske divizijske oblasti polkovnik Nedelković. Vrsto napitnic je zaključil gerent mestne občine Murska Sobota dr. Sömen. Po končanem banketu je slovesni vlak iz Ljutomera proti Ormožu krenil ob 21. uri.

Danes si verjetno težko predstavljamo, kako izrednega pomena je bila izgradnja železniške proge Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, ne samo v narodnem in državnem, ampak predvsem v gospodarskem okviru. Razumeti je treba, da je bilo takrat Prekmurje s skoraj 100.000 prebivalci prometno nepovezano oziroma izredno slabo povezano s preostalim delom Slovenije. Obstajalo je sicer nekaj cestnih povezav, ki pa nikakor niso bile konkurenčne z železnico, ki je bila osrednji in tudi najracionalnejši logist prevoza večjih količin tovora in na daljše razdalje. Za Prekmurje kot žitnico Slovenije je prihod železnice pomenil hiter prevoz kmetijskih pridelkov, zlasti žita. Železnica je tako s svojim prihodom odigrala ključno vlogo pri gospodarskem in družbenem razvoju severovzhodne Slovenije in Prekmurje povezala z osrednjim slovenskim prostorom ter s tem prispevala k večji integraciji tega območja v slovensko nacionalno in gospodarsko celoto.

Viri in literatura:

<https://www.murska-sobota.si/novice/kako-je-mariska-postala-legendna>

<https://pomurje-dozivetja.si/dozivetje/goricka-mariska/>

Razstava 130 let pomurskih železnic, avtor razstave Jurij Štesl, Pomurski muzej.

Jurij Štesl, Proga Murska Sobota–Ljutomer–Ormož: prometna priključitev Prekmurja h Kraljevini SHS, v: 130. obletnica železnice v (Dolnji) Lendavi, Knjižnica – Kulturni center Lendava, leto 2020.

Armin Klein, Radgonska železnica, v: 130. obletnica železnice v (Dolnji) Lendavi, Knjižnica – Kulturni center Lendava, leto 2020.

Gordana Šovež Lipovšek, Gorička Mariška, v: 130. obletnica železnice v (Dolnji) Lendavi, Knjižnica – Kulturni center Lendava, leto 2020.

Mladen Bogić, Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici. Tiri in čas. Ljubljana. 1998.

Slovenski narod, Vozni red na železnici Spielfeld–Ljutomer, Slovenski narod, 15. oktober 1890, letnik XXIII. številka 237, str. 3.

Slovenski narod, Otvorite lokalne železnice iz Radgone v Ljutomer, 16. oktober 1890, letnik XXIII., številka 238, str. 3.

Slovenski narod, Direktni železniški vozovi med Budimpešto in Benetkami, 21. oktober 1890, letnik XXIII., številka 242, str. 4

Slovenski narod, Organizacija južne železnice v državi SHS, 14. avgust 1919, letnik LII., številka 189, str. 1.

Slovenski narod, Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev, 21. avgust 1919, letnik LII., številka 194, str. 3.

Slovenski narod, Nemci in mi pri Južni železnici, 6. september 1919, letnik LII., številka 208, str. 1.

Slovenec, Železnica Ljutomer–Središče, 4. oktober 1919, letnik XLVII., številka 228, leto XLVII, str. 2.

Slovenec, V boj za ljudsko ustavo!, 17. november 1920, letnik XLVIII., številka 263, str. 2.

Murska straža (glasilo obmejnih Slovencev), Prometna zveza Sobota–Ljutomer, 22. november 1919, letnik I., številka 33, str. 3.

Murska straža, Domače vesti, 6. december 1919, letnik I., številka 35, str. 5.

Murska straža, Prekmurska železnica zagotovljena, 19. avgust 1921, letnik III., številka 33, str. 3.

Murska straža, Delovanje naših poslancev, 5. maj 1921, letnik III, številka 18, str. 2.

Murska straža, Železnica Ormož–Murska Sobota, 28. september 1922, letnik IV., številka 39, str. 2.

Murska straža, 21. december 1922, letnik IV., številka 51, str. 5.

Jutro, Kako smo dobili železnico Murska Sobota–Ljutomer–Ormož, 22. november 1924, letnik V., številka 270, str. 2..

Jutro, Slovesna otvoritev proge Ljutomer–Ormož–Murska Sobota, 22. november 1924, letnik V., številka 270, str. 2.

Slovenski narod, Otvoritev železniške proge Ormož–Murska Sobota, 23. november 1924, letnik LVII., številka 269, str. 2.

Slovenski narod, K otvoritvi proge Ormož–Murska Sobota, 25. november 1924, letnik LVII., številka 270, str. 3.

Slovenec, O gospodarskih razmerah v Prekmurju, 26. november 1924, leto LII., številka 271, str. 5.



POKLONIMO LEPA DARILA!

Darilnica MARIBOR

Partizanska cesta 50, Maribor

Darilnica LJUBLJANA

Trg OF 7, Ljubljana

T: +386 12913490

E: narocila.izdelki@sz-zip.si

www.sz-zip.si



Pilates je celostna telesna vadba, ki združuje misel, telo in duha

Pilates je vrsta vadbe, ki se osredotoča na krepitev jedra telesa, izboljšanje gibljivosti, ravnotežja in drže. Pilates je celostna telesna vadba, ki daje poudarek težje dostopnim, manjšim in šibkejšim mišicam, ki pripomorejo k pravilni in zdravi telesni drži, krepitvi mišic in kardiovaskularnemu sistemu, izboljšani telesni pripravljenosti in koordinaciji ter bolj poudarjenemu samozavedanju. Trening vključuje vaje za moč, raztezanje in dihanje. Pilates je primeren za vse starostne skupine in različne stopnje fizične pripravljenosti, saj je vadba nizko intenzivna, a učinkovita pri izboljšanju splošne telesne pripravljenosti. Vadba je primerna tudi za rehabilitacijo po poškodbah.

Podlaga vsej vadbi je treniranje telesnega centra (*»Powerhouse«*), ki zajema mišice spodnjega dela trupa: medenične, trebušne in hrbtne. Vse vaje se s poudarkom na pravilnem dihanju izvajajo počasi in tekoče. Tak način vadbe je blagodejen tako za mišice kot tudi za členke. Pilates zajema okoli 500 različnih vaj, ki služijo krepitvi in raztezanju mišic.

Pomembni elementi:

- **Kontrola:** pomembno je, da se vse vaje izvajajo s kontroliranimi gibi, tako da se okrepijo tudi najmanjše mišice.
- **Koncentracija:** s pomočjo pravilne koncentracije se uskladi duh in telo. Vsak gib naj bi se miselno kontroliral, pri čemer smo pozorni na celo telo.
- **Dihanje:** zavestno dihanje ima pomembno vlogo, pomagalo naj bi proti napetostim in hkrati zviševalo zavedanje celega telesa. Zaradi tega se trenira dihanje s prepono.
- **Center:** se nanaša na telesno sredino, tako imenovani *»powerhouse«*, ki sega od prsnega koša do medenice in zajema vse pomembne organe. Krepitev mišic v centru krepi hrbet in ublaži tudi morebitne težave in hrbtne bolečine.
- **Sprostitev:** zavedno sproščanje naj bi pomagalo sprostiti zategnjene mišice. Vendar pri pilatesu sprostitve ne pomeni nasprotja krčitve.
- **Kontinuirano gibanje:** vse vaje se izvajajo s tekočimi kontinuiranimi gibi, brez dolgih premorov. Pilates ne pozna nenadnih izoliranih gibov.
- **Natančnost:** natančnost je del kontrole. Joseph Pilates je govoril, naj se osredotočimo na pravilno in natančno gibanje vsakič, kadar vadimo, drugače bomo vadili nepravilno in izgubili učinek treninga.
- **Rednost:** vzpostavitev rednosti pri vadbi je bistvena za uspeh.
- **Intuicija:** pilates je zavedanje telesa. Če se pojavi bolečina, je treba prilagoditi vajo.

Pri pilatesu mišice trupa aktivno sodelujejo pri izboljšanju moči, gibljivosti in telesne drže. Pilates krepi mišice, jim daje tonus in jih lepo oblikuje. Z redno vadbo zagotavlja gibljivost in ravnovesje ter združuje misel, telo in duha.

Pilates ima velik vpliv na telesno držo. Ljudje se pogosto pritožujejo nad bolečinami v hrbtu, ki so največkrat posledica slabe telesne drže. S pilates vajami spremenimo slabe vzorce v kinetičnem spominu. Popravijo se spremenjene hrbtenične krivine, ki so prvi znak slabe drže. Prav tako se izboljšata gibljivost in kontrola gibanja.



Pilates vaje se osredotočajo na simetrijo telesne drže, kontrolo dihanja, moč trebušnih mišic, stabilizacijo hrbtenice, medenice in ramen, gibljivost mišic in mobilnost sklepov, krepitev mišic skozi celotno amplitudo giba v sklepu (namesto krepitev izoliranih mišičnih skupin), trening celotnega telesa (povezanost spodnjih in zgornjih okončin preko trupa).

Učinki redne in pravilne pilates vadbe:

- izboljšanje telesne drže,
- oblikovanje mišic telesa,
- pomoč pri bolečinah v hrbtenici,
- izboljšanje kontrole telesa,
- izboljšanje povezave telesa in duha,
- izboljšanje samozavedanja telesa in samozavesti,
- krepitev mišičnega sistema s poudarkom na krepitvi mišic trupa,
- izboljšanje ravnotežja in koordinacije,
- povečanje pljučne kapacitete,
- rehabilitacija po poškodbah.

