

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



ESG v Slovenskih
železnicah

**Leto 2024 v besedi
in fotografiji**

Elektrifikacija odseka
proge Postojna–Rakek
(Ljubljana) pred 70 leti

STE ZA STROKOVNO VODENO VADBO?




**LJUBLJANA
ZALOG**


SREDIŠČE
VITALIS

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

Uvodnik

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

leto, ki je pred nami, prinaša tako nove izzive kot tudi priložnosti. V preteklem letu smo bili priča številnim pomembnim dogodkom v slovenskem železniškem prometu, ki so nas pripeljali bližje k sodobnemu in trajnostnemu železniškemu prometu. Uradno se je začela gradnja novega Potniškega centra Ljubljana, ki je že polnem teku, prav tako so električni vlaki Slovenskih železnic začeli voziti z elektriko, ki je 100-odstotno pridobljena iz obnovljivih virov energije. Trendu uvajanja modernizacije železniške infrastrukture in izboljšanja storitev za potnike bomo sledili tudi v letu 2025. Naš cilj je namreč ustvariti železniški sistem, ki bo zanesljiv, udoben, okolju prijazen in konkurenčen drugim prevoznim sredstvom.

Pred vami je prva letošnja številka revije Nova proga, v kateri si boste lahko prebrali, kako je potekala elektrifikacija proge Postojna–Rakek. Vprašanje elektrifikacije prog po letu 1947, ko sta bili Primorska in Istra priključeni Jugoslaviji in Sloveniji ter Hrvaški, je bilo zelo kompleksno, tako na strokovnem kot političnem in gospodarskem področju. Več o samem poteku elektrifikacije proge Postojna–Rakek si lahko preberete v nadaljevanju Nove proge. Predstavili vam bomo tudi, kako bo videti nov Center vodenja železniškega prometa, ki bo lociran na južni strani novega Potniškega centra Ljubljana, in kdo je zmagovalec za to pripravljenega arhitekturnega natečaja. Pri oblikovanju natečajne naloge so sodelovali različni strokovnjaki Slovenskih železnic, arhitekturne in gradbene stroke. V tej številki se boste lahko preko besede in fotografije sprehodili skozi nekatere pomembnejše dogodke, ki so se zgodili v letu 2024.

V mesecu decembru preteklega leta je v Parizu potekala mednarodna delavnica na temo »Potenciali razvoja železnic v Jugovzhodni Evropi«, ki sta jo organizirala Mednarodna železniška zveza UIC in združenje za razvoj železnic v Jugovzhodni Evropi SEESARI, ki ga koordinirajo Slovenske železnice ter Prometni institut. Cilj dogodka, ki sta ga odprla direktor Prometnega instituta in predsednik SEESARI dr. Peter Verlič ter direktorica UIC za Evropo Sandra Gehenot, je bila razprava o priložnostih in izzivih, povezanih s krepitvijo razvoja železnic v Jugovzhodni Evropi. V decembru je bil v Slovenski filharmoniji izpeljan koncert Godbe slovenskih železnic, na Gospodarskem razstavišču pa je potekalo srečanje železničarjev. Naši najmlajši so se lahko v mesecu decembru razveselili Božičkovega vlaka. Leta 2025 obeležujemo 200. obletnico prve železnice v svetu, ki se je začela v Angliji. Tudi to bomo primerno obeležili.

Spoštovani bralke in bralci Nove proge,

z veseljem in ponosom vas tudi v novem letu pozdravljamo na straneh revije Nova proga, ki že vrsto let združuje vse, ki živijo in dihaajo z železnicami. Hvaležni smo, da ste z nami – da berete, spremljate in soustvarjate zgodbo železnic. V letu 2025 bomo še naprej skupaj gradili pot, kjer so vsaka misel, ideja in prispevek pomembna »proga« v naši skupnosti. Hvala, da se beremo tudi v novem letu. Naj bodo vaše poti v letu 2025 varne, uspešne in polne navdiha.

Srečno in vse dobro,

Tea Šavor



Tea Šavor



6

ESG v Slovenskih
železnica



10

Leto 2024 v besedi in
fotografiji



20

Prometni institut in
Slovenske železnice
skupaj z UIC v Parizu
organizirali SEESARI – UIC
mednarodno delavnico o
razvoju železnic



22

Tretji obisk vodikove
delegacije na
japonskem dodatno
okrepil vlogo
slovenskega
vodikovega konzorcija



24

Božičkov vlak
za srečo otrok



26

Mejniki na projektu
drugi tir v letu v
2024



30

Koncert Godbe
Slovenskih železnic v
Slovenski filharmoniji



34

Center vodenja
železniškega prometa



37

Nagradna igra



38

Srečanje železničarjev
2024: novoletna
zabava, polna smeha in
povezovanja



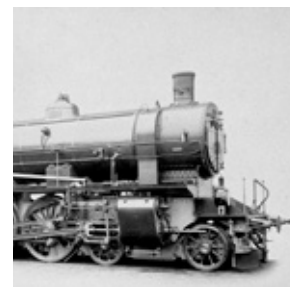
39

Voščila naših bralcev



40

Jezdec



42

Muzejska lokomotiva
03-002



44

Prihod elektrovleke



45

Elektrifikacija odseka
proge Postojna–Rakek
(Ljubljana) pred 70 leti



62

Bogdanu Zgoncu v
spomin

Kolofon

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

Bralci in bralke, ne pozabite!
Vaša mnenja, predloge in pobude lahko pošljete na
elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si

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 Bogić, Tea Šavor, Andraž
Koželnik, Tamara Sever, 2TDK, dr. Josip Orbanić,
Pometni inštitut, SŽ- Potniški promet

Fotografije: Miško Kranjec in arhiv Slovenskih
železnic, Andraž Koželnik, Tamara Sever, Mladen
Bogić, dr. Josip Orbanić, Delavnica d.o.o.,
SŽ- Potniški promet, DRSI, 2TDK

Število izvodov: 7000

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

ESG v Slovenskih železnica

Trajnostni razvoj v povezavi s podnebnimi spremembami prinaša izzive in priložnosti tudi za Slovenske železnice (SŽ). Železniški promet je sicer izjemno energetska in okoljsko učinkovita vrsta prometa, zato je v času razogljčenja prometa v svetu zelo privlačen in promoviran kot trajnostni način prevoza. Promet po železnici pomeni le slabega pol odstotka izpustov toplogrednih plinov iz prometa, kažejo statistični podatki Evropske komisije. V Sloveniji se v prometnem sektorju letno porabi 36 odstotkov vse energije in skoraj vse so fosilna goriva. Zato je železnica učinkovita alternativa drugim vrstam prevoza.

Lani se je z vlaki prepeljalo skoraj 16 milijonov potnikov, letos to število še narašča. Letos pri SŽ pričakujejo še prve od 20 novih klimatiziranih garnitur, v letu 2026 pa tudi 20 novih klimatiziranih potniških vagonov in štiri lokomotive. Po končanih obsežnih investicijskih delih države bodo tako pogoji za javni železniški promet še boljši.

Za doseganje strateških ciljev skupine SŽ, med katerimi so tudi trajnostni cilji, pa so nujni zaposlovanje, razvoj ter zadržanje kompetentnih in motiviranih zaposlenih.

V grafiki izpostavljamo nekatere aktivnosti, ki jih pri železnica izvajajo na področjih ESG - okolje, družba in upravljanje.

E-okolje

skrb za okolje in upravljanje okoljskih tveganj

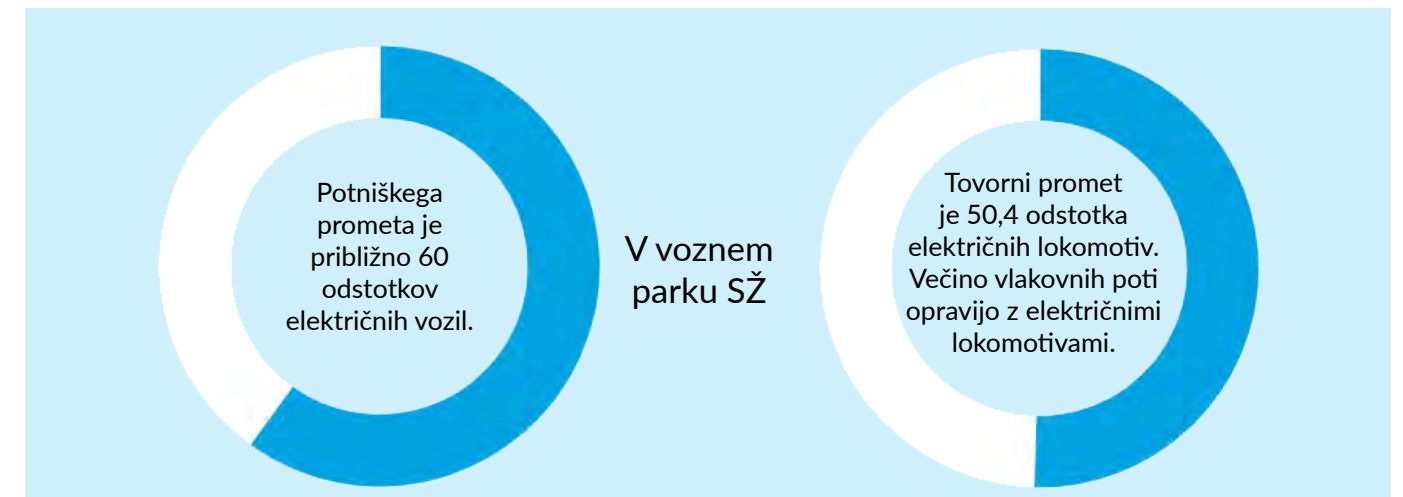


Za 2024 bo v potniškem prometu ogljični odtis manjši za okoli 83 odstotkov, v tovornem pa bo po tržni metodi izračuna emisij manjši približno za polovico.



V letu 2024 so za vse električne vlake v potniškem in tovornem prometu naročili elektriko iz 100-odstotno obnovljivih virov.

Potniški vlak SŽ je v 2023 porabil 31 gramov ekvivalenta ogljikovega dioksida na netotonski kilometer (glede na povprečje EU avtomobil porabi kar 143 gramov); tovorni vlaki, ki pogosteje kot potniški vozijo po elektrificiranih progah, so porabili 10 gramov ekvivalenta ogljikovega dioksida na netotonski kilometer.



Leta 2023 sta prevoznika Slovenskih železnic pridobila programsko opremo za natančno spremljanje porabe električnih vozil. V prihodnje pričakujejo energetska optimizacijo voženj vlakov na omrežju in natančnejše nadzorovanje porabe energije pri uporabi tirnih vozil.

Sledijo politiki energetske učinkovitosti in ogljičnega odtisa tirnih vozil, ki sta jo začrtala mednarodno železniško združenje UIC in država Slovenija.

Energetska učinkovitost – sistem upravljanja energije po ISO 50001

Sistem spremljanja in nadzora nad odpadnimi vodami iz vseh nepremičnih virov onesnaževanja okolja. Na vseh lokacijah, kjer nastaja tehnološka odpadna voda (čiščenje potniških vlakov, vzdrževanje tirnih vozil), zagotavljajo, da se ta prek čistilnih naprav ustrezno prečiščena odvaja v sistem javnega kanalizacijskega omrežja.



S–družba

skrb za zaposlene in lokalno skupnost

Funkcionalna usposabljanja in e-tečaji

Sofinanciranje študija ob delu; štipendije in delovne prakse

Izobraževalni center Slovenskih železnic – specializiran za strokovna usposabljanja za osebje, ki opravlja varnostno kritične naloge.

Skrb za dobro počutje zaposlenih – psihosocialna pomoč, delavnice za duševno in telesno zdravje, zdravstvena preventiva v sodelovanju z izbranim zdraviliščem, aktivni odmori, predavanja o zdravem življenjskem slogu.

Železniški muzej Slovenskih železnic – varovanje železniške dediščine

Certifikat Družini prijazno podjetje

Sponzorstva in donacije – podpora slovenskega športa, sodelovanje pri humanitarnih projektih, podpora kulturnih prireditev in dogodkov.



Praznično obdarovanje otrok na vlaku in možnost povezovanja zaposlenih prek različnih železničarskih društev.



Počitniški objekti v gorah in ob morju, ki jih lahko uporabijo zaposleni in njihove družine.

G–upravljanje

vođenje in upravljanje podjetja



Poslovna akademija za vodje in talente – razvoj zaposlenih, ki bodo v prihodnosti prevzemali zahtevnejše naloge in vodstvena mesta (oziroma so že v vlogi vodje).

Delovanja sistema skladno z zahtevami standardov ISO 9001, ISO 14001, ISO 50001



Raznolikost vodstva



Notranja revizija – organizirana je kot štabna služba (samostojna organizacijska enota), ki je neposredno podrejena poslovodstvu družbe.

Upoštevanje Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države in Priporočil in pričakovanj Slovenskega državnega holdinga, zakonodaje, ki velja za gospodarske družbe, ter drugih internih aktov.

Vir: Finance

Leto 2024 v besedi in fotografiji

JANUAR

Rušenje starega in gradnja novega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto

V začetku januarja 2024 se je začelo tudi fizično rušenje nadvoza nad Dunajsko, ki je bil leta 1962 zgrajen kot konstrukcijski in oblikovalski dosežek, zaradi česar je bila glavna vpadnica v Ljubljano štiri dni zaprta. Zgradila ga je Metalna iz Maribora, ki je svojo umetnino na stebrih ponosno označila z bronastimi tablicami, ki pa so jih žal ukradli. V času rušitvenih del je bil urejen obvoz po Celovski, Drenikovi, Samovi in Tivolski cesti. Rušenje starega in gradnja novega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto je del širšega projekta nadgradnje železniške infrastrukture na območju ljubljanske železniške infrastrukture. Obstoječi nadvoz, ki je omogočal povezavo štirih tirov, bo nadomeščen z novim, pripravljenim za šest tirov, kar bo izboljšalo pretočnost in kapaciteto železniškega prometa. Gradnja novega nadvoza poteka skladno s terminskim načrtom. Konec meseca maja se je zgodil tudi zgodovinski trenutek, ko je čez južni del novozgrajenega nadvoza zapeljal prvi vlak. Ta čast je pripadla brižitki 363-013, ki je imela na vagonih naložene avtomobile Kia in je krenila na pot proti Kopru. Nov železniški nadvoz v nastajanju bo sodobnejši, varnejši in zmogljivejši ter bo izboljšal pretočnost prometa na enem od najpomembnejših železniških vozlišč na državni ravni in na zelo pomembnem jedrnem vozlišču prometnega omrežja TEN-T, preko katerega potekata Baltsko-jadranski in Sredozemski koridor.



MAREC

Nove direktne povezave z Avstrijo in naprej po EU

Potekal je dogodek ob začetku voženj novih vlakov Slovenskih železnic v Avstrijo. Na dan prve vožnje je na Železniški postaji Ljubljana potekala simbolična otvoritev, na kateri sta bila prisotna tudi direktorica družbe SŽ – Potniški promet mag. Darja Kocjan in predstavnik avstrijskih železnic Kurt Bauer, vodja službe Fernverkehr & New Rail Business pri ÖBB. Direktorica SŽ – Potniškega prometa mag. Darja Kocjan je na dogodku izpostavila dobro sodelovanje z avstrijskimi železnicami, rast števila prepeljanih potnikov v mednarodnem prometu in nadaljnje širjenje povezav. Med Slovenijo in Avstrijo namreč od 21. marca 2024 vozi šest dodatnih parov direktnih vlakov, in sicer z novimi, sodobnimi garniturami Stadler Flirt. Do Gradca in nazaj vozijo trije pari novih vlakov. En par direktnih vlakov vozi na relaciji Ljubljana–Gradec in nazaj, en par na relaciji Maribor–Gradec in nazaj in en par vlakov na relaciji Pragersko–Maribor–Gradec in nazaj. Oba para vlakov iz Maribora in Pragerskega imata povezavo tudi z Ljubljano. Trije pari direktnih vlakov pa prav tako od 21. marca vozijo vsak dan med Ljubljano in Beljakom.

Logist leta 2023 je postala mag. Melita Rozman Dacar iz družbe SŽ – Tovorni promet

V zadnjih dneh meseca marca 2024 je v Hotelu Bernardin v Portorožu potekal dvodnevni logistični kongres 2024, na katerem je bil kot diamantni sponzor prisoten tudi SŽ – Tovorni promet. Digitalizacija, avtomatizacija in robotizacija v logistiki, proizvodni logistiki in transportu so že vrsto let osrednja tema kongresa, ki so jo nadgradili še z umetno inteligenco. Lanskoletni kongres pa je največji poudarek namenil regionalni prisotnosti in njenemu vplivu na učinkovitost oskrbovalnih verig. Slovensko logistično združenje na kongresu vsako leto podeli častni naziv Logist leta najuspešnejšemu posamezniku, ki je v preteklem obdobju s svojim delom in inovativnim pristopom dosegel izjemne dosežke na področju logistike in oskrbovalnih verig. Prestižno nagrado in naziv Logist leta 2023 je prejela nekdanja direktorica SŽ – Tovornega prometa mag. Melita Rozman Dacar. V pozdravnem nagovoru je mag. Melita Rozman Dacar poudarila, da je logistika pomemben del slovenskega gospodarstva: »V njej deluje kar 9400 podjetij, ki zaposlujejo 50.000 ljudi. Panoga ustvari 8,5 milijarde evrov prihodkov in 51.000 evrov vrednosti na zaposlenega ter predstavlja 8,1 odstotka dodane vrednosti v celotnem gospodarstvu.« Melita Rozman Dacar je podjetje SŽ – Tovorni promet predstavila kot vodilnega prevoznika v Sloveniji: »SŽ – Tovorni promet je vodilni železniški prevoznik v Sloveniji in eden od največjih izvoznikov storitev, ki na leto prepelje več kot 18 milijonov ton blaga.«



APRIL

Vzpostavljena nova direktna povezava na relaciji Opčine-Reka

Slovenske železnice so 24. aprila 2024 za potnike vzpostavile dodatno direktno povezavo (en par vlakov) na progi Opčine (Villa Opicina/Trst)–Sežana–Divača–Pivka–Ilirska Bistrica–Šapjane–Opatija–Matulji–Reka. S tem so prvič v zgodovini novi sodobni slovenski vlaki proizvajalca Stadler zapeljali na Hrvaško in s tem pomembno izboljšali ponudbo za potnike. Ob začetku prve vožnje je na Opčinah potekal simbolični prerez otvoritvenega traku. Ob tem so goste in potnike nagovorili generalni sekretar CEI Roberto Antonione, vodja Sektorja za železnice in žičnice z Ministrstva za infrastrukturo mag. Vlasta Kampos Jerenec, regionalna ministrica za infrastrukturo in prostor Furlanije – Julijske krajine Cristina Amirante, direktorica SŽ – Potniškega prometa mag. Darja Kocjan in vodja prodaje HŽPP Andrea Glavaš.

Dodatna direktna povezava med Opčinami in Reko je do konca septembra 2024 ponujala dodatno izboljšano ponudbo za potnike in je bila del evropskega projekta Sustance Interreg Srednja Evropa. Vzpostavitev nove čezmejne železniške povezave je vodil SŽ – Potniški promet skupaj v sodelovanju s hrvaško družbo HŽ Putnički prijevoz in italijanskim projektnim partnerjem Central European Initiative (CEI). Cilj evropskega projekta Sustance Interreg Srednja Evropa je bil namenjen izboljšanju poveztivosti regij in preveritvi možnosti uporabe javnega prevoza za turistične namene na relaciji Opčine–Reka.



JUNIJ

Slovesnost ob dnevu železničarjev

Trideset let predanosti in dela na Slovenskih železnica je nekaj, kar si zasluži posebno praznovanje. Takšen jubilej je izjemen dosežek, ki poleg predanosti odraža tudi vztrajnost in strokovnost. Osrednja slovesnost v čast našim sodelavcem, železničarkam in železničarjem, ki že tri desetletja delajo na Slovenskih železnica, je že tradicionalno potekala v Železniškem muzeju. Nastopili so odlični folklorniki folklorne skupine ŽKUD Tine Rožanc ter Godba Slovenskih železnica. Prisotne je s svojim glasbenim vložkom razveselila tudi Natalija Verboten. Slovesnost je povezovala čudovita Ljubica Mlinar. Slovesnost ob dnevu železničarjev je potekala 7. junija 2024 v rotundi Železniškega muzeja, ki je kar pokal od dobre volje in veselja naših železničark in železničarjev, še posebej jubilarntov, ki so tudi letos od direktorjev povezanih družb prejeli posebna priznanja za delo in uspehe v svojem 30-letnem delovanju v družbi Slovenske železnice. Ob tem visokem in pomembnem jubileju je jubilarnte nagovoril tudi prvi železničar, generalni direktor skupine Slovenske železnice Dušan Mes. »Za mlajše generacije biti del enega podjetja 30 let morda ni velika vrednota, vendar je za nas železničarje to velika vrednota in velika dodana vrednost za podjetje.« Generalni direktor Slovenskih železnica je ob koncu nagovora jubilarntom tudi iskreno čestital: »Sem zelo ponosen in hvaležen vsem, ki ste tako dolgo vztrajali na železnica!«



Z navijaškim vlakom na tekmo slovenske nogometne reprezentance

Slovenske železnice so za vse nogometne navdušence v času Evropskega nogometnega prvenstva organizirale dva navijaška vlaka. Eden je navijače popeljal v München, drugi v Frankfurt. Posebna navijaška vlaka sta bila nemudoma razprodana in sta se izkazala za izredno pozitivno zgodbo, saj je trajnostni način prevoza uporabilo veliko potnikov. Navijaški vlak se je izkazal kot odlična izbira potovanja na tekmo ne samo zato, ker je to ena najbolj okolju prijaznih in varnih oblik potovanja, ampak ker je potovanje z vlakom tudi posebno doživetje, kar dokazujejo foto utrinki z obeh navijaških vlakov.



JULIJ

Zaživel novi intranet moj.SZ

Novi sodobnejši in uporabnejši intranet je nadomestil starega. Proces nastajanja novega intraneta je potekal v Službi za odnose z javnostmi. Skozi kreiranje je nastal z mislijo na izboljšanje uporabniške izkušnje in v želji po večji učinkovitosti pri vsakodnevnem delu. Novi intranet ponuja naprednejše funkcije, ki izboljšujejo komunikacijske kanale med zaposlenimi. Izdelane rešitve ponujajo boljši pretok informacij znotraj podjetja in posledično boljše sodelovanje znotraj podjetja. Ena izmed najboljših lastnosti novega intraneta moj.SZ je, da ga lahko zaposleni poleg spletnega portala uporabljajo tudi kot aplikacijo na svojih mobilnih napravah.



SEPTEMBER

Z električnimi vlaki Slovenskih železnic 100-odstotno brez CO₂

Slovenske železnice pomembno prispevamo k varovanju okolja: od leta 2024 namreč vsi električni vlaki vozijo z elektriko, ki je 100-odstotno pridobljena iz obnovljivih virov energije, kar nam omogoča brezogljni prevoz potnikov in tovora.

Slovenske železnice se zavzemamo za spoštovanje najvišjih standardov varstva okolja. Pri sledenju strateškega cilja za znižanje izpustov CO₂ transportnega sektorja je narejen pomemben korak z naročilom električne energije za izvajanje voženj potniških in tovornih električnih vlakov iz 100-odstotnih obnovljivih virov energije. Od leta 2024 tako električni vlaki v potniškem in tovornem prometu uporabljajo energijo brez ogljičnega odtisa.

Skrb za ohranjanje okolja je del etičnega kodeksa Slovenskih železnic in predstavlja pomemben del družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja. Pri ravnanju z okoljem je temeljni pristop preprečevanje vseh vrst onesnaževanja okolja že na izvoru njihovega nastajanja. Okoljska in varnostna tveganja, ki bi posledično lahko vplivala na okolje, želimo na Slovenskih železnicah zmanjšati na najmanjšo možno mero.

V letu 2024 pa so Slovenske železnice za vse električne vlake v potniškem in tovornem prometu naročile elektriko iz 100-odstotnih obnovljivih virov, kar pomeni 100-odstotno zeleno energijo in praktično nič CO₂. To pomeni občutno dodatno zmanjšanje ogljičnega odtisa v železniškem potniškem in tovornem prometu. V potniškem prometu Slovenskih železnic je po tržni metodi izračuna emisij letos ogljični odtis v primerjavi z lani manjši za okoli 83 %, v tovornem pa za okoli 50 %.



Z električnimi vlaki
100 % BREZ CO₂

30 let uspešnega delovanja Železniškega invalidskega podjetja SŽ – ŽIP

Leto 2024 je bilo še posebej svečano za Železniško invalidsko podjetje, saj so praznovali 30 let obstoja in uspešnega delovanja. Ob tej priložnosti je v rotundi Železniškega muzeja potekal dogodek, ki je bil posvečen obeležitvi tega pomembnega mejnika in izkazovanju priznanja vsem zaposlenim, ki so na kakršen koli način prispevali k razvoju uspešne zgodbe. Svečanost ob 30. obletnici SŽ – ŽIP je povezovala Ljubica Mlinar. Uvodni nastop je pripadel plesni skupini Pro Dance Studio pod vodstvom Mihe Krušiča. Po ogledu filma ob 30. obletnici SŽ – ŽIP je sledil harmonični nastop Anike Horvat, ki je s pesmijo Vozi me vlak v daljave ogrela srca vsem prisotnih. V nadaljevanju je za humoristični vložek poskrbel Aleksander Pozvek in nasmejal celotno rotundo. Osrednji trenutek svečanosti je bil govor direktorice podjetja SŽ – ŽIP mag. Vojke Martinčič, ki je v uvodu povedala, da je ob 30. obletnici Železniškega invalidskega podjetja izjemno ponosna na vso pot, ki jo je podjetje prehodilo: »Danes smo se zbrali, da obeležimo posebno priložnost, častljivo obletnico, in to je trenutek, ko lahko pogledamo nazaj na vse dosežke, prepoznamo trud in vztrajnost, ki sta nas pripeljala do tukaj in se veselimo prihodnosti, ki je pred nami. Naša zgodba ni le zgodba o uspehu, je tudi zgodba o človekoljubu, pogumu in neomajni volji. Naše podjetje ni samo kraj, kjer se ustvarja in prodaja, ampak predvsem prostor, kjer se uresničujejo sanje, premagujejo ovire in gradijo priložnosti za vse.« Direktorica SŽ – ŽIP je tudi čestitala vsem, ki so prispevali k zgodbi uspeha in prisotne opomnila, da je obletnica tudi opomin na to, da smo skupaj močnejši in da povezani lahko dosežemo veliko več. Po končanem nagovoru je sledil še svečan razrez torte.



Policisti in nadzorniki SŽ v Railpolovi akciji preverjali nedovoljeno prehajanje 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. 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 za ozaveščanje mladih o varnosti v železniškem prometu.

Anketa spremljanja organizacijske klime, zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih v skupini SŽ

V mesecu oktobru 2024 se je z anketo začelo spremljanje organizacijske klime, zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih v skupini SŽ. Kot odgovornemu delodajalcu Slovenskim železnicam namreč ni vseeno za dobro počutje zaposlenih, saj zadovoljnejši in bolj motivirani zaposleni prispevajo k uspešnosti podjetja in ustvarjajo trajno pozitivno delovno okolje. Želja ob izvedbi ankete in nasploh je, da bi se vsi zaposleni dobro počutili in bi se z veseljem vsak dan odpravili na delo. Ustvariti dobro počutje pa ne zajema le odnosov med sodelavci, temveč tudi odnose med zaposlenimi in nadrejenimi, kar je višji in bolj pomemben nivo, ki prinaša tudi boljšo komunikacijo in sodelovanje. Anketa se je zaključila v začetku meseca novembra.

Potekala je mednarodna logistična konferenca Premikamo Slovenijo 8.0

Na Brdu pri Kranju je potekala poslovno logistična konferenca Premikamo Slovenijo 8.0, ki sta se je udeležila tudi direktorica SŽ – Tovornega prometa mag. Melita Rozman Dacar in Ivan Gosarič, vodja projekta gradnje nove avtobusne postaje Ljubljana. 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, ki je potekala pod naslovom Logistika na križpotju konfliktov, pričakovanj nove infrastrukture in ESG. Kako med izzivi postati še bolj učinkovit?, je bil na razvoju Slovenije kot regionalnega logističnega vozlišča. Nekdanja direktorica SŽ – Tovornega prometa mag. Melita Rozman Dacar je na konferenci Premikamo Slovenijo 8.0 spregovorila o tem, kaj prinašajo za tovorni promet v Sloveniji in regiji projekti, kot je drugi tir. »Drugi tir že težko pričakujemo in upamo, da pridemo čim prej do konca 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. 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.



Plemenito poslanstvo invalidskih podjetij

V Klubu Cankarjevega doma v Ljubljani je potekala tradicionalna mednarodna konferenca invalidskih podjetij 2024. Na lanske konferenci »Trajnost – strateška priložnost za napredek tudi v invalidskih podjetjih« so se poleg številnih strokovnih tem kot osrednje teme konference dotaknili trajnosti. Na konferenci sta sodelovala tudi direktorica SŽ – ŽIP in predsednica Zavoda invalidskih podjetij mag. Vojka Martinčič ter minister za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti Luka Mesec. Direktorica SŽ – ŽIP je v svojem nagovoru poudarila, da je mednarodna konferenca invalidskih podjetij tudi priložnost, da se vsakič znova zavemo pomembnosti invalidskih podjetij, ki opravljajo plemenito poslanstvo, in da z dogodki, kot je mednarodna konferenca, osvetlimo delo invalidskih podjetij, ki nudijo zaposlitve ljudem z zmanjšanimi delovnimi zmožnostmi.



Vodstvo Mednarodne železniške zveze (UIC) na gostovanju pri generalnem direktorju SŽ Dušanu Mesu

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je sredi oktobra 2024 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 SŽ še bolj poglobljeno seznanimo z delovanjem in dejavnostmi zveze UIC ter dodano vrednostjo, ki jo za sodelujoča podjetja iz železniškega sektorja in zlasti za SŽ predstavlja zveza UIC. Srečanje je potekalo v konstruktivnem duhu in predstavlja pomemben korak k nadaljnji krepitvi sodelovanja med SŽ in UIC.



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

Na ljubljanski železniški postaji so se 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. Z odkritjem spominske plošče se uradno začena naložba, ki bo naši prestolnici prinesla moderno železniško postajo, ki bo omogočala vzpostavitev sodobne multimodalne prestopne točke. Omogočala bo tudi bistveno izboljšanje integriranega javnega potniškega prometa, vključno s povečanjem atraktivnosti železniškega potniškega prometa.

Uspešno se je zaključila Poslovna akademija prve generacije – talenti

Na Slovenskih železnica poslujemo s prepričanjem, da sta negovanje in razvoj najobetavnejših talentov ključna za ustvarjanje sodobne poslovne kulture, spodbujanje inovacij ter doseganje ciljev trajnostnega poslovanja. S tem namenom je lani 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 Slovenske železnice prepoznala kot talente z velikim potencialom za profesionalni razvoj. Ob zaključku Poslovne akademije skupine SŽ sta diplomante nagovorila delavska direktorica Slovenskih železnica Nina Avbelj Lekić in član poslovodstva Gorazd Podbevšek ter jim čestitala in podelila certifikate za uspešno opravljeno akademijo. Gorazd Podbevšek je Poslovno akademijo označil za vrhunski program, ki je udeležencem ponudil nova znanja, poglede in načine komuniciranja, medtem ko je delavska direktorica Nina Avbelj Lekić dejala, da je izredno ponosna na vse diplomantke in diplomante, ki bodo lahko s pridobljenim znanjem uspešno prevzeli ključna delovna mesta v podjetju.



DECEMBER

Koncert Godbe Slovenskih železnica v Slovenski filharmoniji

Godba Slovenskih železnica, eden najstarejših in najuglednejših slovenskih pihalnih orkestrov, je nedavno navdušila s svojim koncertom v Slovenski filharmoniji. Dogodek, ki je potekal 10. decembra 2024, je združil bogato tradicijo z modernimi glasbenimi elementi.

Orkester, ki ga od oktobra vodi novi dirigent mag. Rok Pelc, slovi po kakovostnih nastopih na domačih in mednarodnih prizoriščih ter redno prejema visoka priznanja na tekmovanjih. Godba Slovenskih železnica je v kulturnem pogledu močno presegla prostor, iz katerega izhaja, in se je suvereno umestila kot kulturni ambasador slovenskih železničarjev ter velik promotor slovenske kulture po vsem svetu. Koncertirajo na najvišji kakovostni ravni ter svojo vlogo sprejemajo izjemno resno, jo skrbno ohranjajo in jo v duhu kulturnega sodelovanja še razvijajo.

Koncert v Slovenski filharmoniji je požel navdušenje občinstva in še enkrat več dokazal, zakaj je Godba Slovenskih železnica tako cenjena. Orkester je predstavil širok repertoar skladb in s svojo dovršenostjo ter energičnostjo razvel poslušalce.



Božičkov vlak

Med najbolj prijetnimi potovanji v prazničnem decembru so bila, predvsem za najmlajše potnike, potovanja z Božičkom. Pisma z vabilom na posebni Božičkov vlak in prejema daril se je razveselilo mnogo otrok. Božiček je po različnih poteh potoval z okrašenim Stadlerjevim vlakom. Veselje v očeh otrok na postaji, ko so stopali proti Božičkovemu vlakom, je bila nepopisno, še bolj pa sreča, ko so na vlakom srečali Božička.



Prometni institut in Slovenske železnice skupaj z UIC v Parizu organizirali SEESARI – UIC mednarodno delavnico o razvoju železnic

Mednarodna železniška zveza UIC ter združenje za razvoj železnice v Jugovzhodni Evropi SEESARI (South East Europe Strategic Alliance for Rail Innovation), ki ga koordinirajo Slovenske železnice in Prometni institut, sta 12. decembra v Parizu organizirala mednarodno delavnico na temo »Potenciali razvoja železnic v Jugovzhodni Evropi«. Cilj dogodka, ki sta ga odprla direktor Prometnega instituta in predsednik SEESARI dr. Peter Verlič ter direktorica UIC za Evropo Sandra Gehenot, je bila razprava o priložnostih in izzivih, povezanih s krepitvijo razvoja železnic v Jugovzhodni Evropi.



Delavnica je bila sestavljena iz panelnih razprav in posameznih predstavitev, ki so obravnavale:

- spodbujanje razvoja železnic v Jugovzhodni Evropi, kjer so bili izpostavljeni najpomembnejši projekti v regiji, predvsem skupni projekti za modernizacijo in gradnjo novih železniških prog;
- razvoj prog za visoke hitrosti in čezmejno mobilnost potnikov v Jugovzhodni Evropi, kjer so predstavitve obravnavale izzive povezovanja regij in mest zlasti s hitrimi progami do 200 km/h, izboljšanje uporabniške izkušnje potnikov ter kakšne rešitve zagotavlja UIC za interoperabilno implementacijo ter napredne sisteme mednarodne prodaje vozovnic v okviru SEESARI, katerih izkušnjo so na dogodku predstavile Slovenske železnice;
- digitalno avtomatsko spajanje vagonov (Digital Automatic Coupling - DAC) v JV s priložnostmi in izzivi v regiji ter podpora UIC in Europe's Rail pri implementaciji te tehnologije, ki je edinstvena priložnost za revolucijo tovarnega prometa v železnici.

Dr. Peter Verlič in mag. Blaž Jemenšek s Prometnega instituta sta v okviru drugega sklopa predstavila možnosti razvoja hitrih prog v Jugovzhodni Evropi. Nelson Šorgo s Slovenskih železnic je predstavil uporabniške izkušnje SŽ pri prodaji mednarodnih vozovnic. Mag. Aleksandar Dobrijević iz Prometnega instituta je v okviru tretjega sklopa predstavil možnosti implementacije avtomatskega spajanja vagonov v JV Evropi.

Dogodka se je v živo in online udeležilo več kot 70 udeležencev iz JV Evrope in širše. Srečanje je postavilo JV regijo v središče in poudarilo potrebo po povezovanju čezmejnih vidikov za tovarni in potniški promet, potrebo po usklajevanju, izmenjavi izkušenj in dobrih praks, da se zagotovi usklajenost vseh. Jasno je, da sta učenje drug od drugih in učenje od industrije – skupaj s sodelovanjem in soustvarjanjem – ključnega pomena, da bo železniški sektor pripravljen na prihodnost.

SEESARI je bil ustanovljen leta 2016 s podporo UIC ter je organiziran tudi kot posebna skupina znotraj UIC in ga danes sestavlja več kot 80 članov s področja železnic (železnice, univerze, razvojni inštituti, podjetja). SEESARI je platforma za povezovanje, usklajevanje in izmenjavo dobrih praks, s ciljem spodbujanja mreženja, namenjenega razvoju železnic, krepitvi sodelovanja in razvoju konkretnih železniških projektov v regiji.

Sočasno so v Parizu potekali tudi statutarni sestanki zveze UIC (regionalna in generalna skupščina), kjer sta Slovenske železnice zastopala Nives Juvančič Kambur in dr. Peter Verlič.

Tretji obisk vodikove delegacije na Japonskem dodatno okrepil vlogo slovenskega vodikovega konzorcija

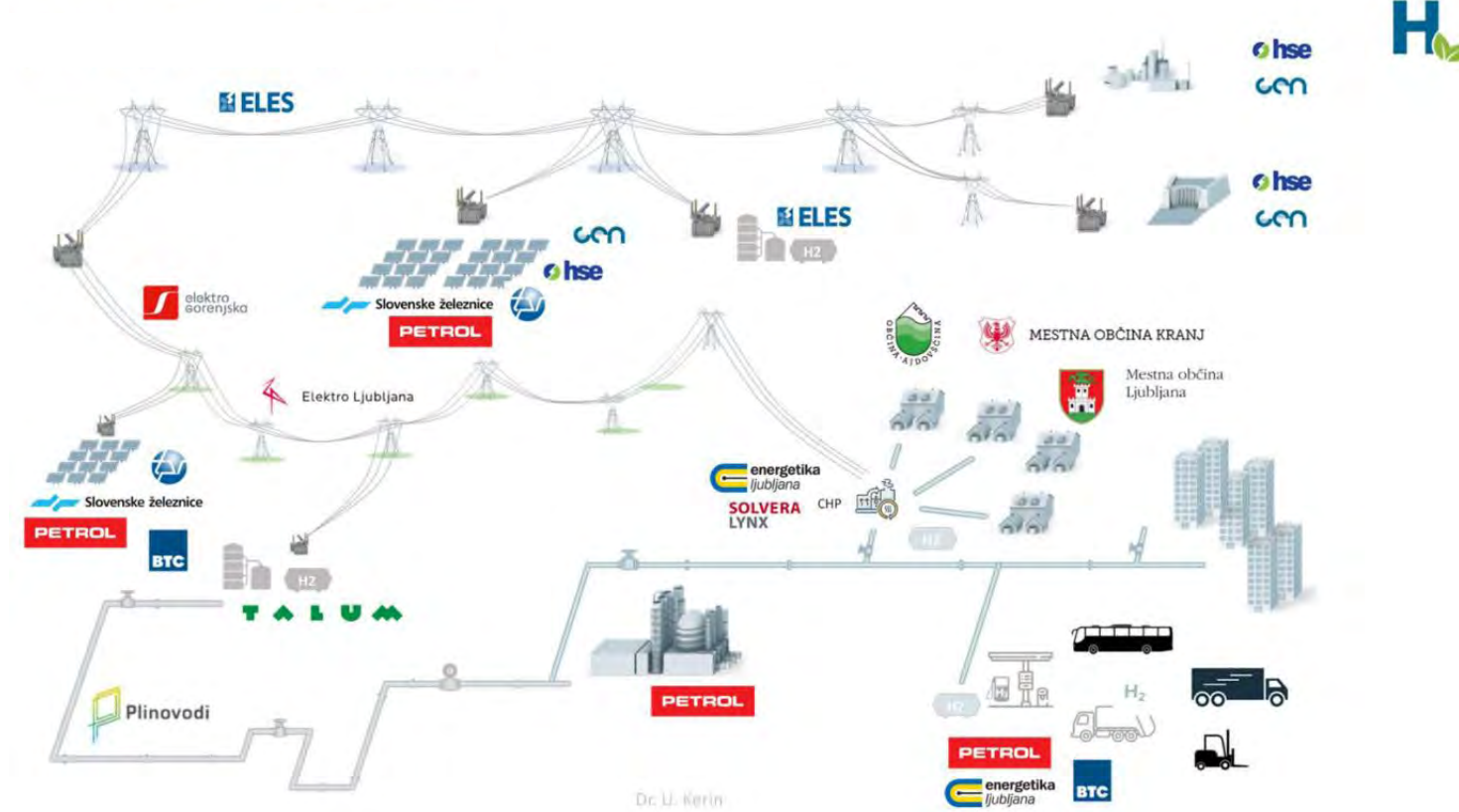
T času, ko obnovljivi viri energije postajajo osrednji del evropskih energetske strategije, vodik izstopa kot ključni energent prihodnosti. Njegova uporaba obeta rešitve za dolgoročno shranjevanje energije in zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

Slovenski konzorcij za vzpostavitev ekosistema vodika iz nizkoogljičnih virov je s tretjim obiskom Japonske novembra letos utrdil svojo vlogo in vzpostavil tesnejše vezi z nekaterimi ključnimi japonskimi partnerji. Obiska se je udeležil tudi predstavnik Slovenskih železnic, ki je konzorciju ponudil podporo pri raziskovanju možnosti uvajanja vodikovih tehnologij na področje železniškega prometa.

Člani konzorcija so obiskali več vodilnih središč za razvoj in uporabo vodikovih tehnologij, med katerimi izstopata Toyota Tsusho Corporation in Fukushima Hydrogen Park (FH2R). Toyota je pionir na področju razvoja vozil na vodik, njena izpostava v Nagoji pa že vključuje infrastrukturo za polnjenje avtobusov na vodik. V mestu deluje pet vodikovih polnilnic.



Vloge in doprinos udeležencev



Shema: vodikov konzorcij

nic, ki dnevno pretočijo do 70 kilogramov vodika. Tehnologija, ki omogoča hitro in učinkovito polnjenje avtobusov, je eden od razlogov, zakaj je Toyota potencialen strateški partner za slovenski konzorcij.

Fukushima Hydrogen Park pa ponuja model, ki je blizu slovenskemu konceptu ekosistema vodika. Ta združuje proizvodnjo energije iz obnovljivih virov, njeno pretvorbo v vodik, skladiščenje in transport. Čeprav je projekt na Japonskem zasnovan v manjšem obsegu, njegov uspeh potrjuje, da je vizija slovenskega konzorcija izvedljiva.

Slovenske železnice, ki so vključene v konzorcij, vidijo priložnost za vključitev vodikovih tehnologij v železniški promet. Vodik lahko predstavlja trajnostno alternativo dizelskim vlakom na neelektrificiranih progah, kar je v skladu z vizijo družbe za zeleni prehod.

Japonska podjetja, kot so Toyota, Toshiba in Mitsubishi Corporation, so izrazila zanimanje za sodelovanje s slovenskim konzorcijem. Toyota Tsusho Corporation se je denimo nedavno povezala z evropsko družbo Messer za širjenje uporabe vodika v Evropi. Takšni partnerji bi lahko pomagali Sloveniji vzpostaviti robusten vodikov ekosistem, ki bi vključeval proizvodnjo, skladiščenje, transport in uporabo vodika.

Koordinator konzorcija Uroš Kerin, pomočnik direktorja za upravljanje s sredstvi in projekti v družbi ELES, je poudaril: "S tem obiskom smo pridobili dragocene izkušnje in okrepili vezi z japonskimi podjetji, ki imajo bogate izkušnje na področju vodikovih tehnologij. Naši pogovori z Mitsubishi Corporation so zajemali tudi možnosti sodelovanja pri razvoju podatkovnih centrov, kar kaže na širino potencialnih projektov."

Slovenski konzorcij je s tem obiskom znova dokazal, da ima potencial, da vodik popelje na državno raven. Vzpostavitev nizkoogljivega vodikovega sistema v Sloveniji bi lahko postala zgled za države EU in širše.

Na Slovenskih železnica verjamemo, da vodik predstavlja pomemben korak v smeri trajnostnega transporta. Aktivna vloga pri tovrstnih projektih ne prinaša le tehnoloških inovacij, temveč tudi priložnost, da postanemo del globalnega prehoda k zeleni energiji.

Božičkov vlak za srečo otrok

Tudi letos se je Božiček zapeljal trajnostno z vlakom, da osreči številne otroke. Pisma Božička z vabilom na posebni Božičkov vlak in prejema daril se je razveselilo skoraj 1600 otrok zaposlenih. Zaradi obsežnih del na javni železniški infrastrukturi je bila organizacija voženj kar zapletena, a smo skupaj s sodelavci le uspeli organizirati 39 voženj Božičkovega vlaka, od tega 22 za otroke železničarjev.

Božiček je po različnih poteh potoval z okrašenim novim Stadlerjevim vlakom. Čarobnost v očeh otrok na postaji, ko so stopali proti Božičkovemu vlakom, je bila neizmerna. Še bolj pa sreča, ko so na vlakom srečali Božička.

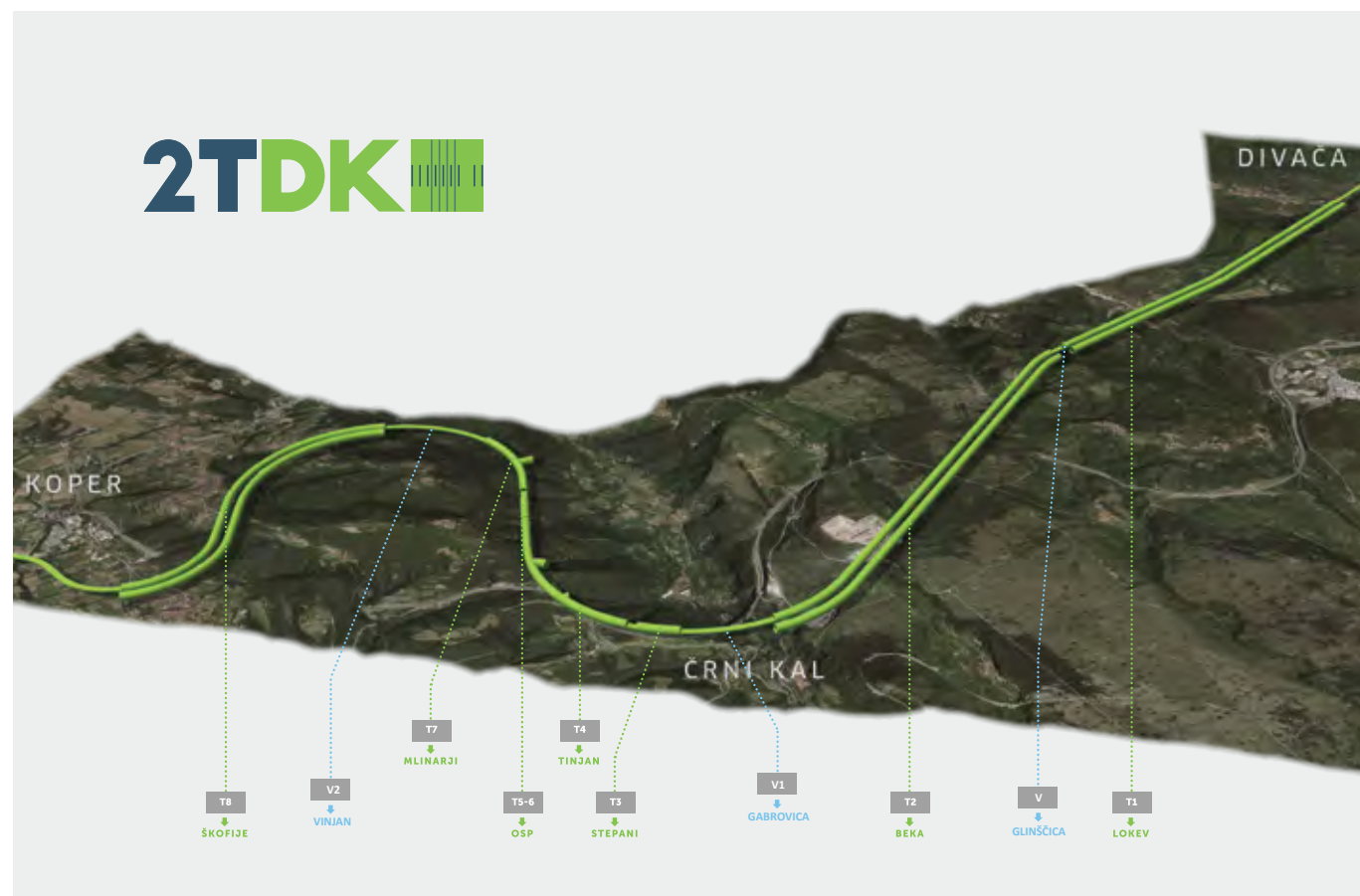
Kot je povedala naša sodelavka Polonca Novak Trajkovič, ki je skupaj z več sodelavci spremljala Božičkov vlak, so otroške iskric v očeh in njihov srčni nasmeh tisto, kar obogati vse, ki sodelujejo pri organizaciji teh pravljčnih voženj. Kot pravi, ne more pozabiti dogodka: "Ena punčka me je presenetila in vpričo vseh rekla, da ona ve, kaj bom pa jaz dobila. Res? sem vprašala in punčka mi je odgovorila, da en velik objem in me je objela. In smo vsi ostali brez besed," je zaključila Polonca.



Mejniki na projektu drugi tir v letu v 2024

Gradnja drugega tira železniške povezave med Divačo in Koperom je v zadnji fazi, ko se vgrajuje železniška oprema, leta 2024 pa so se pospešeno gradili predori in zaključevali viadukti.

V letu 2024 je družba 2TDK, ki je investitor projekta, dosegla velik napredek pri gradnji predorov. Drugi tir Divača–Koper je predorska proga, saj kar 75 odstotkov trase poteka pod zemljo, v sredini leta 2024 pa se je na trasi prebilo vseh sedem predorov. Nekateri so krajši, drugi daljši in so zaradi dolžine potrebovali tudi servisne cevi – vseh predorskih cevi na trasi je bilo 10, kar pomeni, da je bilo treba izkopati 37,4 kilometra predorov. Septembra 2021 so izvajalci glavnih gradbenih del začeli izkopavati predore, v treh letih pa se je izkopalo več kilometrov predorov kot se jih je izkopalo v 30 letih na celotnem slovenskem avtocestnem omrežju.



Leta 2024 so se na trasi drugega tira Divača–Koper prebili vsi predori, izkopalo se je 37,4 kilometra predorov.

Izkopan najdaljši slovenski predor

Posebej pomemben mejnik je bil preboj najdaljšega predora v Sloveniji. Predor Lokev (T1) je prvi in najdaljši predor na železniški progi Divača–Koper, nahaja se med naseljem Lokev in dolino Glinščice. 120 let je bil najdaljši predor Bohinjski predor s 6.327 metri, zdaj pa je to postal predor Lokev s 6.714 metri. Železniški predor Karavanke je sicer dolg 7.976 metrov, a več kot polovica predora poteka v Avstriji.



Po izkopnih delih v predorih sledi izdelava notranje obloge.

Leta 2024 je v predorih potekala tudi izdelava notranje obloge, ki sledi izkopnim delom. Z dokončano notranjo oblogo dobi predor prepoznavno obliko, saj daje obloga podzemnemu prostoru enoten videz in gladko površino. Izvedbo sistema notranje obloge sestavljajo: talni obok, temelji notranjega oboka, hidroizolacija predora, vzdolžne bočne drenaže ter notranji obok, ki se betonira s premičnim predorskim opažem. Leta 2024 so se pri nekaterih predorih že zgradili tudi portali oz. vhodi v predor, ki imajo praktično ter estetsko funkcijo. Praktična funkcija portala pomeni zaščito železniške proge pred kamenjem, zemljo ter vodo. Estetska funkcija predorskega portala pa je, da služi kot prehod iz zunanosti v notranjost predora.



Viadukt Vinjan ima nameščeno protihrupno in protivetno ograjo.

Zaključna dela na viaduktih

Viadukt Glinščica je bil dokončan leta 2022, glavna gradbena dela na viaduktih Gabrovica in Vinjan pa konec leta 2023, zato so v letu 2024 tam potekala le še zaključna dela. Na viaduktu Gabrovica, ki se nahaja pod avtocestnim viaduktom Črni Kal, se je izvedla še hidroizolacija, kinete za kable, varnostni peron, menjala so se tudi ležišča. Na viaduktu Vinjan se je namestila protihrupna in protivetrna ograja.



Leta 2024 so na viaduktu Gabrovica potekala le še zaključna dela.

Pričetek železniških del

V poletnih mesecih 2024 so se začela dela zadnjega sklopa, ki obsega železniške sisteme. Dela so se začela izvajati iz kopske smeri, začelo se je s kabelsko kanalizacijo, tamponskim slojem tira, položilo se je že nekaj sto metrov tira na odprtem delu trase. Na odprtem delu proge se je položil klasičen tir na gredi, v predorih in na viaduktih pa bo položen tir na togi podlagi. Prvi metri tira na togi podlagi v predoru Škofije (T8) so se zabetonirali decembra 2024.



Na odprtem delu trase drugega tira se polaga tir na gredi, v predorih in na viaduktih pa tir na togi podlagi.

Družba 2TDK postane investitor tudi za levi tir

Aktivnosti pa niso potekale le na desnem tiru, ampak so oktobra poslanci potrdili tudi novelo zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača–Koper, ki poleg nove enotirne proge omogoča izvedbo še vzporednega levega tira. Investitor levega tira bo družba 2TDK, ki je tudi investitor desnega tira, ki se že gradi. Družba 2TDK je tako prevzela financiranje in izvedbo projekta. Sicer pa, ker se že zdaj ob treh najdaljših predorih na trasi gradijo servisne cevi v enakem prečnem profilu kot glavne predorske cevi, bo 61 odstotkov proge gradbeno že pripravljene na prihodnjo dvotirnost. Oktobra je bila potrjena novela zakona, ki poleg enotirne proge omogoča izvedbo še vzporednega levega tira.



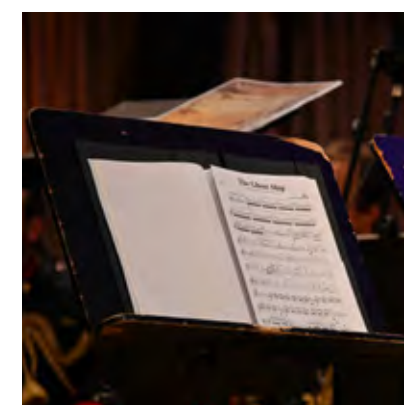
Koncert Godbe Slovenskih železnic v Slovenski filharmoniji

Godba Slovenskih železnic, eden najstarejših in najuglednejših slovenskih pihalnih orkestrov, je nedavno navdušila s svojim koncertom v Slovenski filharmoniji. Dogodek, ki je potekal 10. decembra 2024, je združil bogato tradicijo z modernimi glasbenimi elementi.

Orkester, ki ga od oktobra 2024 vodi novi dirigent mag. Rok Pelc, slovi po kakovostnih nastopih na domačih in mednarodnih prizoriščih ter redno prejema visoka priznanja na tekmovanjih. Godba Slovenskih železnic je v kulturnem pogledu močno presegla prostor, iz katerega izhaja, ter se suvereno umestila kot kulturni ambasador slovenskih železničarjev in velik promotor slovenske kulture po vsem svetu. Koncertirajo na najvišji kakovostni ravni ter svojo vlogo sprejemajo izjemno resno, jo skrbno ohranjajo in jo v duhu kulturnega sodelovanja še razvijajo.



Koncert v Slovenski filharmoniji je požel navdušenje občinstva in še enkrat več dokazal, zakaj je Godba Slovenskih železnic tako cenjena. Orkester je predstavil širok repertoar skladb in s svojo dovršenostjo ter energičnostjo razvnel poslušalce. V uvodu so zaigrali glasbeno kompozicijo Crucifixus španskega skladatelja Joseja Alberta Pina. V nadaljevanju so zaigrali še njegovo znamenito stvaritev The Ghost ship. Prisotne so s simfonično pesnitvijo The Legend of the Amber Room (Michael Geisler) popeljali v svet domišljije enega izmed največjih umetniških zakladov Evrope, Jantarne sobe, ki je skrivnostno izginila med drugo svetovno vojno. Kot se za decembrski čas spodobi, so nas s pesmijo A Home Alone Christmas spomnili na prihajajoče božične praznike. Za vse rokerje po duši so zaigrali tudi stvaritev britanske skupine Coldplay. S svojim močnim glasom in čustveno interpretacijo je globok vtis med občinstvom pustil Janez Krivec, ki je ob spremljavi orkestra zapel pesem Čas. S čudovitim solističnim nastopom s skladbo Labirint pa je ob koncu koncerta zbrane navdušila tudi Ema Petavar. Takšni nastopi dokazujejo, kako pomembna je dobra interpretacija, da glasbena umetnost živi in je povezana z občinstvom.



Godba Slovenskih železnic iz Zidanega Mosta je tudi prva železničarska godba, ki je nastala na Slovenskem, in je hkrati edina še dejavna od nekdanjih številnih slovenskih železničarskih godb. Ohranila je svoje prvotno poslanstvo in že od davnega 1902 ponosno predstavlja slovenske železničarje ter bogato slovensko kulturno dediščino.

Koncert v Slovenski filharmoniji je bil poseben tudi zaradi samega prostora, ki je s svojo akustiko pripomogel k čarobni glasbeni izkušnji. Glasbeniki so pokazali vrhunsko tehnično pripravo in izvedbo, ki je navdušila celotno občinstvo, kar je potrdil bučen aplavz ob koncu koncerta. Takšni dogodki poudarjajo pomen glasbe pri povezovanju ljudi in ustvarjanju nepozabnih doživetij.

Center vodenja železniškega prometa

Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo je investitor nadgradnje železniške infrastrukture na območju ljubljanske železniške postaje. Nadgradnja vključuje tudi nove signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave za vodenje železniškega prometa na območju same Železniške postaje Ljubljana ter tudi drugih železniških prog na celotnem območju Slovenije. Za te naprave je treba zagotoviti prostor za vgradnjo – to je novi Center vodenja železniškega prometa. Stavba Centra vodenja železniškega prometa bo umeščena na južno stran ljubljanske železniške postaje, med Masarykovo cesto in železniške tire.

Za gradnjo novega Centra vodenja železniškega prometa je družba DRSI ob pomoči družbe DRI upravljanje investicij pripravila strokovna in tehnična izhodišča za izvedbo arhitekturnega natečaja. Pri oblikovanju natečajne naloge so sodelovali različni strokovnjaki Slovenskih železnic, arhitekture in gradbene stroke. Strokovna komisija pod vodstvom profesorja Janeza Koželja je izbrala zmagovalno rešitev, ki bo s svojo arhitekturno zasnovo obogatila tako javno železniško infrastrukturo kot tudi širšo okolico. Končanemu natečaju in izbiri zmagovalca je sledilo odprtje razstave treh nagrajenih natečajnih elaboratov odprtega, enostopenjskega, idejnega natečaja za izbiro strokovno najprimernejše rešitve za center vodenja železniškega prometa. Dogodek je potekal 2. decembra 2024 v podhodu Železniške postaje Ljubljana. Po nagovoru državnega sekretarja na Ministrstvu za infrastrukturo mag. Andreja Rajha je predsednik ocenjevalne komisije prof. Janez Koželj predstavil postopek ocenjevanja. Temu je sledila predstavitev prvonagrajenega projekta s strani avtorjev. V imeni zmagovalcev natečaja je spregovorila arhitektka Nina Tešanović. Dogodek odprtja razstave je povezoval skrbnik natečaja Maj Juvanec. Razstava v podhodu Železniške postaje Ljubljana bo na ogled najmanj do 15. januarja 2025.

Državni sekretar na Ministrstvu za infrastrukturo mag. Andrej Rajh je v uvodu povedal, da bo nov objekt Centra vodenja železniškega prometa lociran na južni strani novega Potniškega centra Ljubljana in da bo to najsodobnejši center za celovito upravljanje in usmerjanje vlakov v Sloveniji. Ob tem je državni sekretar dodal, da bodo v novem centru združene vse ključne službe upravljanja že-





lezniške infrastrukture, ki trenutno delujejo na različnih lokacijah. »Tako bomo omogočili racionalnejše delovanje ključnih služb, ki zagotavljajo nemoteno in varno odvijanje železniškega prometa.« Rajh je v nadaljevanju še povedal, da je bil za novi Center vodenja železniškega prometa razpisan anonimni arhitekturni natečaj, ki je potekal pod vodstvom profesorja Janeza Koželja. »Na natečaju izbrana arhitekturna rešitev ne bo obogatila zgolj javne železniške infrastrukture, ampak tudi širšo okolico središča Ljubljane,« je v zaključku povedal državni sekretar in čestital nagrajencem.

Predsednik ocenjevalne komisije je bil v začetku projekta zaskrbljen, saj niso bili prepričani, koliko prijav bo prispele, saj je bil natečaj zelo specifičen. Priprava in zaključek natečaja sta trajala od avgusta 2023 do julija 2024, kar priča o njegovi zahtevnosti in pomembnosti. Koželj je povedal, da so v tem času prispele samo tri rešitve, ki pa so vse ustrezale natečajnim zahtevam, in da so končne ocene med prispelimi elaborati zelo majhne: »Glede na natančna urbanistična določila in stroge pogoje predpisanega programa so bile vse tri predlagane rešitve zelo izenačene. Odločale so razmeroma majhne razlike med njimi. Največ v prostorski funkcionalni ureditvi petega in šestega nadstropja, kjer bodo najbolj zahtevni kontrolni prostori za centralno postavljalnico in službo vodenja prometa.«

Janez Koželj je še povedal, da je strokovna komisija prvo nagrado soglasno podelila skupini SoNo Arhitekti, ki jo je vodil Edvard Blažko skupaj s petimi soavtorji in petimi inženirji: »Za sorazmerno majhno stavbo z zahtevno tehnično namembnostjo je treba organizirati zelo močan oblikovalski in tehnični tim.« Drugo nagrado je komisija podelila skupini, ki jo je vodil Vid de Gleria in tretjo nagrado skupini Multiplan arhitekt, avtorja Aleš Žnidaršič in Katja Žljapah.

Elaborate je komisija ocenjevala v skladu z merili, določeni

nimi v natečajnih pogojih. Ocenjevali so skladnost zasnove s prostorskimi akti, celovitost arhitekturne zasnove in funkcionalnost, trajnost ter gospodarnost zasnove.

»Zelo resno smo se lotili tega projekta. Najprej se nam je podalo vprašanje, kako mora biti tako tehnično zahteven projekt racionalen, funkcionalen in hkrati prepoznaven, mogoče celo navdihujoč,« je uvodoma dejala predstavnica zmagovalcev natečaja Nina Tešanović. Zmagovalci natečaja so se v samem začetku lotili tehničnih zahtev, ki so bile po njihovem mnenju zelo velike, a ne nepremostljive. »Na koncu mislim, da smo dobili zelo uspešen rezultat. Zelo tehnične zahteve smo dobro združili z arhitekturnim oblikovanjem in tako upamo, da bomo naredili lep objekt v prostoru, ki bo pomemben in vsem v ponos,« je zaključila Nina Tešanović.

Kot je razvidno iz poročila ocenjevalne komisije, je bilo izhodišče avtorjev zmagovalnega elaborata oblikovati poseben tehnični izraz stavbe, ki bo z ozkimi podolgovatimi izrezi oken ponazorila železniško krajino linij železniških tirov. Objektu privzdignjeni horizontalni paneli iz perforirane pločevine dajejo tehnološko-industrijski pridih in nakazujejo povezavo programa stavbe z železniško infrastrukturo. Tloris stavbe je zasnovan iz treh enako širokih pasov, ki omogočajo prožno razporejanje prostorov po obodu in organizacijo notranjih poti. Stavba, sestavljena iz pravokotnega šestnadstropnega stolpiča na podolgovatem podstavku pritličja in prvega nadstropja, je enotno oblikovana z ozkimi pasovnimi okni z zunanjimi senčili in nevralnim ovojem. Trajnost in gospodarnost objekta so avtorji zmagovalnega elaborata obravnavali v njuni soodvisnosti od arhitekturnih, inženirskih in tehničnih rešitev. Prvo nagrado je ocenjevalna komisija zmagovalnemu elaboratu podelila zaradi tega, ker so celostno in pregledno rešili arhitekturno in funkcionalno zasnovo ter so stavbo smiselno umestili v prostor.



[Nagradna igra]

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

Nagradno vprašanje je:



Kaj pomeni kratica ESG?

Odgovor: _____

ŽREBANJE NAGRADNE IGRE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste v času trajanja nagradne igre do **petka, 21. februarja 2025**, 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, 24. februarja 2025**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili nagradno igro, bomo nagradili z odejo 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 osebja 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 omejitev obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

Srečanje železničarjev 2024: novoletna zabava, polna smeha in povezovanja

V prazničnem vzdušju je 6. decembra 2024 potekalo tradicionalno srečanje železničarjev. Novoletno srečanje, ki povezuje zaposlene in upokojene železničarje, je bilo prava uspešnica, polna dobre volje, smeha in glasbe.

Udeleženci srečanja so se na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani začeli zbirati ob 17. uri, ko jih je ob prihodu pričakal toplej sprejem in lepo okrašen prostor. Osrednja prireditev se je začela ob 18. uri z nastopom Godbe Slovenskih železnic. Svoje plesne spretnosti sta nato pokazali folklorna skupina ŽKUD Tine Rožanc in plesna skupina Velvet. Sledil je nagovor generalnega direktorja Slovenskih železnic Dušana Mesa, ki je poudaril pomen skupnosti železničarjev ter se zahvalil za predano delo in sodelovanje v preteklem letu. Generalni direktor je spregovoril tudi o nakupu podjetja Nomaga, ki bo imelo po njegovem mnenju v prihodnosti velike pozitivne učinke na celotno skupino Slovenske železnice. Dušan Mes je v nadaljevanju nagovora še predstavil nekatere infrastrukturne projekte: »Država je z gradnjo železniške postaje začela gradnjo novega Potniškega centra Ljubljana. Mi bomo začeli graditi tudi naš del – avtobusno postajo z vsemi parkirišči. Leti 2025 in 2026 bosta leti, ko se bo ogromno gradilo na železniški infrastrukturi.« Ob tem je Mes dodal, da bo treba v času velikih infrastrukturnih projektov stopiti skupaj, da bodo nujno potrebna gradbena dela čim manj vplivala na potnike in kupce.

Gledajoč na prihodnost je generalni direktor Dušan Mes dejal, da pričakuje stabilno poslovanje in da bo do konca leta 2025 pripravljen nov plačni sistem, ki bo pravičnejši in sodobnejši. Ob koncu nagovora je generalni direktor Slovenskih železnic vsem zaposlenim in njihovim družinam zaželel vesele praznike in uspešno leto 2025 ter da ostanejo zdravi in zadovoljni.

Za vrhunec večera je poskrbel glasbeni nastop Sandre Afrika, ki je navdušila s svojim stasom in glasom. S svojimi skladbami pa je celotno dvorano spravila na noge Natalija Verboten z bendom. Odlično vzdušje je ustvarila tudi skupina Sopranos. Gostje so se zabavali ob plesu, druženju in odlični pogostitvi, ki je vključevala različne specialitete in praznične dobrote. Lahko bi tudi rekli, da je tradicionalno srečanje železničarjev dogodek, ki nas spomni, kako pomembno je ohranjati vezi in ob koncu leta skupaj praznovati uspehe, ki smo jih dosegli čez leto.

Srečanje železničarjev 2024 se je zaključilo z najboljšimi željami za leto 2025. Udeleženci pa so domov odnesli lepe spomine in stkali nove ali obnovili stare prijateljske vezi.



Voščila naših bralcev

Zahvaljujemo se vsem bralcem, ki so ob koncu leta z nami delili svoje iskrene misli in voščila. V nadaljevanju objavljamo le nekaj izmed teh toplih sporočil, ki nas opominjajo, kako pomembni so prijazni trenutki in povezanost.

Hvala, ker soustvarjate našo skupnost.



Ob bližajočem se novem letu
želim Slov. železničarjem in zaposlenim
nadaljnjih uspehov in zadovoljstva
T. Felclik

Čestitka!

Shvaležnostja in srčnimi mislimi vam
želim čudovite praznike in srečno
novo leto 2025!

SPOŠTOVANI!

CELOTNEMU OSOBLU UPORABNIŠTVA
VOŠČIM PRIJETNE, MIRNE DOŽIVČNE
PRAZNIKE, KAKOR GREČNO, VARNO
NOVO LETO 2025!

T.Š. UPORABNIŠTVO

Spoštovani!
Zdravo, srečno in uspešno
v leto 2025. Vam želi
strojevodja Trane
z družino.

Lep pozdrav
srečno in uspešno leto 2025
g. g. g.

Jezdec

Ne vozim se prav pogosto v strojevodski hišici, čeprav sem oborožen z vsemi potrebnimi dovoljenji. Ljudje bi si to lahko napačno razlagali. Zato sem bil tem bolj vesel, ko so me nekoč v Avstriji na lokomotivi potrebovali. Z našo 03-002 smo se udeležili srečanja brzovoznih parnih lokomotiv v Strasshofu pri Dunaju, zdaj pa smo se vračali domov in pri tem vlekli posebni vlak, namenjen avstrijskim ljubiteljem železnic. Mladi avstrijski pilot je bil neizkušen in ga je bilo strah jezikovnih zapetljajev. Zato je Lojz, vodja lokomotivske ekipe, odredil, naj bom za tolmača. Hola! Tega mi ni bilo treba dvakrat reči!

Odkazali so mi mesto na levi strani tenderja, kjer je pred omarico za prtljago nekakšna polica – prav primerno sedišče. Človek je pri tem visoko od tal, eno nogo naslanja na zapah vrat strojevodske hišice, drugo na ročaj tenderjevega zasuna za vodo in je tako varno spravljen, proč od kurjačeve lopate in jeze. Prav tam je montirano tudi vreteno ročne zavore – nekaj telovadbe je treba, da se ljudje mojega obsega stlačijo mimo – zato pa je kot nalašč, da se ga sedeči oprime z rokama, nekako tako kot gumba pri sedlu.

03 postane pri višji hitrosti prav nemirna – pozna se ji, da nima pod hišico tekalne osi – zato mi pride ta ročaj nadvse prav za vzdrževanje ravnovesja. Sunkovito gibanje tenderja, ki ga povzroča lokomotiva s svojim zaganjanjem navzgor in navzdol, na levo in desno, naprej in nazaj, še najbolj spominja na ježo. Prav zares, občutek je na las takšen, kot da lokomotiva galopira in sem jaz njen jezdec ... Zakaj pa ne, uživajmo vendar v tej véliki gala predstavi, proč s tesnobo, temu čudovitemu stroju je treba tudi kaj zaupati!

Hrup od vožnje postane tako močan, da se ne slišimo več, tudi če na vso moč kričimo drug drugemu na uho. Pilotu ostane le sporazumevanje z rokami. Opazujem ga, kako zaskrbljeno moli glavo ven, išče signale, nato pa nervozno stresa Vojca za ramo in mu pantomimično dopoveduje, kako naj vozi. Revež ne ve, da Vojc pozna avstrijske signale in da je njegov trud pravzaprav odveč. Prvič v življenju je na parni lokomotivi in njeno vedenje ga navdaja z nelagodjem, skoraj z grozo ... Kar slišim ga, kako se v mislih priduša, da ga ne bodo nikoli več pripravili početi česa takega, naj se le današnja vožnja srečno konča ...

Z nasmeškom ga prepustim njegovi nesreči in usmerim misli drugam. Skušam razčleniti občutke, prevesti sporočila lokomotive v razumljivo obliko, se čim bolj živjeti vanjo. Hvaležen sem, da mi je življenje naklonilo to doživetje, da me je povzdignilo v polboga zgodnjih otroških sanj, moža na lokomotivi ...

Opazujem Vojca, ki se je zagozdil na svojem strojevodskem prostoru, si posadil čepico trdneje na glavo, potisnil brado navzven in se obdal z oblakom spokojne samoumevnosti. Bradat in obilen, kakršen je, še najbolj spominja na starega kapitana. Ustnice je rahlo našobil, ziblje se skupaj z lokomotivo, spokojno se ozira po instrumentih, na progo, navzdol h kolesom ... Roka mu počiva na krmilnem kolesu ... Lokomotiva pod njegovo roko napenja vse sile, razdaja se, zdi se, da je zanj pripravljena storiti vse ... Samoumevno mu je, da lokomotiva rita in kopita, samoumevno, da pločevinasti deli brenčijo od resonance, samoumevno, da v oglušujoči kakofoniji vseh mogočih zvokov ni najti niti enega napačnega. Čutim, da jo poslušam, da jo občuti, to svojo 03, da za vsako hitrost pozna njeno značilno, zdravo bučanje. Kako čudovito je vendar človeško uho! V hipu bi razločilo nov, svareč zvok, sprožilo alarm ... Vendar pa je vožnja eno samo potrjevanje, ena sama spokojna samoumevnost: seveda je vse v redu, dobro smo namazali, prav nastavili ... Lokomotivi ta vražji ples dobro dé, ustvarjena je zanj ...

Kurjača smo klicali Janezek, ker je bil majhne rasti, pa smo ga dražili. Nič ni bil hud, saj je spadal med tiste prijetne ljudi, ki življenjske nadloge jemljejo s humorjem in tako še nam, čemernim, zjasnijo dan. Je pa plečat in okreten, najbrž ne bi bilo dobro z njim zobati češnje ... Ogledujem ga, kako se suče po hišici, vihti lopato, trikrat vrže proti sredini peči, enkrat v vsak kot, enkrat za vrata. Pozna svoje delo, zaupa vase, ogenj je tak, kot je treba. Tu in tam zarobanti, ker je kepa premoga prevelika, pa trešči po njej s kladivom ... Že zapre peč in smukne do injektorja, odpre vodo, paro, injektor »prime« in zašumi, Janezek pa zbrano spremlja vodostaj in se hkrati ozira na progo, za signali ... Neobrit in črn od premoga je videti kakor divji mož iz gozda, zato smo neizmerno presenečeni, ko nekoč v restavraciji vidimo, kakšen pogled zmora nameniti natakari, pogled neboljenega deteta, da dekletu klecnejo kolena ...

S svojega sedla ne vidim brzinomera. Sumničim ju, da jo ženeta več kot 80 kilometrov na uro. Vendar pa mi vselej, ko se zanimam, koliko smo pravkar vozili, z iskrico v očesu na ves glas zagotavljata:

»O-SEM-DE-SET!«

Kaj bi se vznemirjal, tolažim sam sebe, te lokomotive so v rednem prometu vozile tudi 100 kilometrov na uro, rekord je bil celo 128 km/h, naša pa tako izvrstno teče, da ji tale hitrost, kakršna koli že je, ne dela prav nobenih težav.

Vendar pa zdaj že vem, kdaj je hitrost 80 km/h ali več, takrat namreč v hišici nastane zračni vrtinec, sprva pri tleh, nato pa se veča in veča in s seboj nosi premogov prah ... Nosi nam ga na obleko, na mojo belo srajco, za ovratnik, v lase ... Črni premog, s katerim so nas v Avstriji opremili, je šlezijec, najboljše kakovosti, črn kot noč, na prelomu pa se srebrno leskeče. Treba je znati kuriti z njim, rad se zapeče. Samo ne preveč! Če pa kuriš »na tenko«, kar zacvrči, ko se vžge, in daje neznansko veliko toplote. 03, še toliko bolj dojemljiva, ker ima bakreno peč, kar drgeta od njegove energije. Hiti in hiti, kot bi hotela pokazati, kot bi hotela dokazati, da še ni stara, da še zmore, da še hoče. Kot bi se hotela izkazati vredno zaupanja, da smo ji leta 1987 vdihnili novo življenje, da smo ji spet dovolili v galop ...

Mar se zaveda, da so stene njene peči že zelo tanke, da se kolesni obroči bližajo zadnji meri, da leta neusmiljeno pritiskajo? Kot da nas obupno prosi, naj ji pri naslednji reviziji vendar podaljšamo življenje, naj še enkrat poskrbimo zanjo ...

Ko smo proti večeru prispeli, trudni, črni od premogovega prahu, a srečni, se je Lojz, njen sodnik in spovednik, sijoč obrnil proti njej, kakor v objem stegnil roki in ji poslal poljub:

»Sijajna si bila, stara!«

Očohali smo jo, napojili in uredili. Kar ni se mogla umiriti, zdelo se je, da je vsa razburjena od ihte preteklega dne. Še pozno v noč si je zavita v temo tiho brenčala svoj napev. Pustili smo jo njenim sanjam in šli večerjat. Ta vražji šlezijec! Ko smo se vrnili, sta se spet oglasila varnostna ventila. Kot bi zahrzala, kot bi nas klicala:

»Nič nisem še trudna, še bi vozila, še potegnila, samo recite ...!«

»Spí vendar, staro dekle, jutri je tudi še en dan!«



Trudni, umazani, srečni ... Strojvodja Vojko Dolžan, vodja strojnega moštva inž. Alojz Škrbinc, kurjač 'Janezek' Pretnar

Muzejska lokomotiva 03-002

Lokomotive serije 03 so bile po naročilu Južne železnice konstruirane na Dunaju leta 1910 nalašč za brzovlake na progi Ljubljana–Trst. Postavile so popolnoma nova merila glede moči, hitrosti in estetike parnih lokomotiv. Tehnično so se tako dobro posrečile, da so jih pozneje izdelovali tudi za druge proge Južne železnice, tako na Madžarskem za progo Južne železnice Pragersko–Budimpešta, ki vodi skozi glavno madžarsko počitniško območje ob jugovzhodni obali Blatnega jezera. Južna železnica jim je dodelila serijsko oznako 109. Po razpadu Avstro-Ogrske jih je 15 ostalo pri nas in so dobile jugoslovansko oznako 03. Trinajst jih je ostalo v Italiji, v Trstu, kjer so jih uvrstili v italijansko skupino 653, v Avstriji jih je ostalo sedemnajst in so dobile najprej BBÖ oznako 209 (ker je bila serija 109 že zasedena z neko drugo vrsto), po 'anšlusu', ko so Nemci uvedli tudi svoj način označevanja lokomotiv, pa so postale vrsta 38.41. Na Madžarskem jih je ostalo deset in so po likvidaciji Južne železnice dobile MAV-oznako 302.

03-002 je med najpomembnejšimi vozili v zbirki Železniškega muzeja Slovenskih železnic, saj je ena od dveh serij, ki sta bili konstruirani posebej za potrebe in razmere pri nas. (Druga je vrsta 06, mogočni, 20 let mlajši Borsig.). Od maja 1987 do decembra 1996 je bila v voznem stanju za muzejske vlake, potem pa ji je poteklo dovoljenje za obratovanje. V muzeju se šteje kot aktivna lokomotiva, ki čaka na revizijo.

Ko se je njihova doba iztekla, so te lokomotive kajpada končale v starem železu. Vendar pa smo tako mi kot Avstrijci in Madžari po eno ohranili, saj smo se zavedali njihovega pomena, le v Italiji so vse razrezali. Vse tri preživele sestre pa so bile postopoma usposobljene za vleko muzejskih vlakov. Dvakrat so se celo srečale, prvič leta 1994 v muzeju v Strasshofu pri Dunaju, drugič in zadnjič pa junija 1996, ko smo v Celju praznovali 150 let železnic na Slovenskem.



Tovarniška slika izjemno elegantne lokomotive SB 109.103



Madžarska SB 109.109, avstrijska SB 109.13 in 03-002 ex SB 109.38, Celje 01.06.1996

Pisec tehle vrstic je imel srečo, da je nekajkrat doživel vožnjo v strojevodski hišici 03-002, kar je bilo vselej doživetje, ki ga je popolnoma prevzelo. Še posebej se mu je vtisnila v spomin vožnja s posebnim vlakom v Avstriji leta 1994, ko ga je vodja naše ekipe določil za tolmača. To zelo posebno vzdušje je popisal v črtici z naslovom Jezdec.

Dar.

ROČNO, UNIKATNO, PROIZVEDENO V SLOVENIJI

Darilnica MARIBOR
Partizanska cesta 50, Maribor

Darilnica LJUBLJANA
Trg OF 7, Ljubljana

T: +386 1 291 3490
E: narocila.izdelki@sz-zip.si
www.sz-zip.si



Prihod elektrovleke

Elektrika, električna energija, elektronika, elektrovleka, elektromobilnost ipd. so pojmi, ki opredeljujejo sodobni svet. Brez njih se praktično nič ne zgodi. Na železnici je več kot stoletje vladal parni pogon in zaradi tega še danes obstaja nostalgija za parnimi lokomotivami, paro, premogom, dimom, vonjem po premogu in drugim, kar je spremljalo obdobje parne vleke. Pogon s parnim strojem je bil zelo naporen, nečist in njegova učinkovitost je bila slaba. Razmišljati je bilo treba o bolj ekonomičnem, manj zahtevnem, čistejšem in trajnejšem pogonu. Najprej se je za to ponudil električni pogon, pozneje pa tudi motorni pogoni na tekoča goriva z notranjim zgorevanjem.

V medvojni državi, kamor je spadala večina Slovenije, niso poznali električne vleke. Tudi dizelske vleke je bilo komaj za vzorec. Drugače je bilo v zahodnih sosednjih državah. Italija je zelo zgodaj začela uporabljati elektrovleko. Na ta račun so deli današnje Slovenije in Hrvaške, ki si jih je Italija pridobila po 1. svetovni vojni, zgodaj dobili elektrovleko. Proga od Trsta proti Postojni in Reki je bila elektrificirana v obdobju 1933/36. Ti kraji so bili po 2. svetovni vojni priključeni Jugoslaviji in s tem je nova država pridobila prve kilometre elektrificiranih prog, napajalne postaje, elektrolokomotive in elektromotorne vlake. Na našem ozemlju se je tako rojevala elektrovleka na JŽ – kot logično nadaljevanje obstoječega. Prvi koraki nadaljnega razvoja elektrovleke so bili narejeni v 50. letih prejšnjega stoletja, potem pa je vse hitro napredovalo. Slovenija je bila tedaj v določeni prednosti, vendar v posebnem položaju, kar se je pozneje izkazalo kot problem. Izmenični sistem elektrovleke je hitreje napredoval in so ga prevzeli drugi deli tedanje države, pri nas pa smo ostali na enosmernem sistemu, ki je tukaj že obstajal.

Letos obeležujemo nekaj okroglih obletnic, kar je priložnost, da se spomnimo prehojene poti in razmišljamo o nadaljnjem razvoju. Gre za 70. obletnico prvega odseka elektrifikacije po osvoboditvi, odseka Postojna–Rakek. Po elektrifikaciji do Ljubljane je imela prednost Gorenjska in tako obeležujemo 60. obletnico elektrifikacije proge Ljubljana–Jesenice. Hkrati je bilo treba nabaviti nova električna vozila, elektrolokomotive in elektromotorne vlake. Konec leta 1964 je zapeljala po naših progah legendarna gomulka in njej tudi posvečamo primerno pozornost.

Tri velike obletnice so priložnost za analizo tega dinamičnega obdobja, ko je prišlo do dejanskega preobrata, ne le na področju vleke vlakov, pač pa tudi celotne železnice in družbe. Človek je tisti, ki vse to vodi, izvaja in doživlja. Tako so se morali tudi železničarji usposobiti in prilagoditi novi logiki – logiki elektrike, elektronike, motorjev, informacijske tehnologije in še in še.

Zahvala gre znanstvenikom, profesorjem in učiteljem, direktorjem, šefom, projektantom, inženirjem, tehnikom, električarjem, mehanikom, monterjem, gradbenikom, strojevodjem, asistentom, vzdrževalcem, zdravstveni in izobraževalni stroki ... Nastal je novi svet, ki ga danes živimo. Nastal je praktično v eni generaciji, ki se je s tem spoprijela in nas pripeljala v današnji čas. V tem času so na prvo mesto prispeli pojmi, kot so trajnost, ekologija, mobilnost, logistika, kakovost, varčnost, varnost ipd. Vsemu temu elektrovleka najbolj ustreza.



Elektrifikacija odseka proge Postojna–Rakek (Ljubljana) pred 70 leti

Elektrovleka je danes osnovna vrsta vleke na naših in tudi drugih železnicih v Evropi in po svetu. Po drugi svetovni vojni pa je prevladovala parna vleka s postopnim uvajanjem dizelske in elektrovleke. Mnogo je bilo nerešenih vprašanj, kako naprej razvijati vleko vlakov. Zlasti je primanjkovalo vsega – denarja, vozil, infrastrukture, orodij in opreme, znanja itd. Tukaj bomo nekoliko širše prikazali, kako je potekala elektrifikacija prvega odseka Postojna–Rakek v letih 1953–1954, torej pred 70 leti. To je bila osnovna šola in podlaga za nadaljnjo elektrifikacijo železniškega omrežja. Prav tako se dotaknemo nadaljevanja proti Ljubljani.

Oprli se bomo na monografijo elektrovleke Josipa Orbančiča z naslovom Razvoj elektrovleke na Primorskem in v Sloveniji (2013), ki na široko opiše različne vidike elektrovleke in dileme ter težave, ki so se pojavljale v začetnem obdobju. Dragocena so pričevanja vodilnih strokovnjakov tega pionirskega obdobja, na primer mag. Viljema Kozinca, ter neposrednih udeležencev, prof. Franca Jagodica, inž. Bojana Pleška, Draga Smrketa in drugih. Dodali bomo tudi novejša spoznanja in gradbeni vidik, ki je bil opisan v internem časopisu Ljubljanski progar leta 1956. Po zaslugi Draga Smrketa, ki je bil vodja gradbišča in je vodil elektrifikacijo v celotnem obdobju elektrificiranja naših prog, sta se ohranila dva dragocena dokumenta, diplomatska naloga inž. Bojana Pleška, ki je bila neke vrste priročnik za delo v začetnem obdobju, ter album fotografij elektrifikacije Postojna–Rakek. Dokaj izčrpno je delo spremljal Železniški vestnik, predhodnik Nove proge. Nedavno pa smo pridobili še interni časopis Ljubljanski progar (letnik 1956 – ciklostil), ki je tudi objavil dva članka o tem projektu.



Gozdarski pozdrav električni vleki na Notranjskem (Foto M. Ciglič, hrani MNZS MC 621103_9)

Strokovna, politična in gospodarska vprašanja elektrifikacije prog

Vprašanje elektrifikacije prog po letu 1947, ko sta bili Primorska in Istra priključeni Jugoslaviji in Sloveniji ter Hrvaški, je bilo zelo kompleksno, tako na strokovnem kot političnem in gospodarskem področju. Mag. Viljem Kozinc v članku *Elektrovleka na Slovenskem* (Nova proga št. 15, 16, 17/1986) pojasnjuje: »Odgovor, zakaj so naše proge elektrificirane z enosmerno napetostjo 3000 V in ne z izmenično 25.000 V kot v drugih republikah, je preprost: po končani drugi svetovni vojni nam je ostala elektrificirana dvotirna proga Sežana (državna meja)–Postojna in enotirna proga Pivka–Reka z dvema usmerniškima postajama v Pivki in Matuljih za napajanje voznega omrežja oziroma vlečnih vozil. Poleg tega so slovenski železničarji kot vojno reparacijo prevzeli od Italije tudi 16 elektrolokomotiv in tri elektromotornike. Osnovna sredstva (stabilne naprave in lokomotive) so bila zelo skromna. Slovenski železničarji, večinoma entuziasti, so na omenjenih odsekih proge z nadčloveškimi napori usposobili in organizirali vleko z elektrolokomotivami. Prednosti elektrovleke je bilo mogoče takoj opaziti. Zato so v letu 1953 brez predhodnega razmišljanja začeli elektrificirati dvotirno progo proti Ljubljani z enosmernim sistemom 3000 V, saj je to predstavljalo logično nadaljevanje tistega, kar so slovenske železnice že imele. Pri tem ni treba posebej poudarjati, da so si v povojnem času pridobili bogate in dragocene izkušnje pri delu z elektrovleko, vzdrževanjem in vodenjem lokomotiv, vzdrževanjem vozne mreže in usmerniških napajalnih postaj itd. Obdobje intenzivne elektrifikacije naših prog je trajalo od leta 1963 do 1975. V tem obdobju so se druge republike odločile za elektrifikacijo z izmeničnim sistemom 25.000 V, 50 Hz. Taka odločitev je prevladala iz dveh preprostih razlogov. Prvič zato, ker so na tem območju začeli elektrifikacijo povsem na novo, in drugič, ker je šele z uvedbo silicijevega usmernika izmenična lokomotiva postala zanesljivejša, torej primerna za železniško eksploatacijo. Če primerjamo dobre in slabe lastnosti obeh sistemov elektrovleke, je pri tem treba upoštevati investicijska vlaganja v celotni sistem vleke, obratovalne stroške (vzdrževanje, energija) in sposobnost izkoriščanja. Na splošno lahko trdimo, da so investicijska vlaganja v stabilne naprave elektrovleke (napajalne postaje, vozna mreža) kakor tudi stroški vzdrževanja pri elektrovleki z izmenično napetostjo 25.000 V neprimerno nižji kot pri drugi vrsti. Preseki bakrenih vodnikov pri prenosu energije so pri sistemu 25.000 V neprimerno manjši, nosilne konstrukcije vodnikov lažje, napajalne postaje vse preprostejše in redkeje razporejene vzdolž proge. Tudi pri porabi energije se pri tem sistemu pojavlja prihranek. Eksploatacijske lastnosti izmenične lokomotive so boljše, saj vlečejo do 10 in več % težje vlake kot enosmerne enakih zmogljivosti. Glede na predhodno navedena dejstva bi bila elektrifikacije z napetostjo 25.000 V po letu 1962 logično primernejša. Vendar je bilo tedaj v Sloveniji elektrificirano s tem sistemom že 124 km dvotirne proge in 55 km enotirne proge. Nadaljevanje elektrifikacije z izmeničnim sistemom bi pomenilo uvajanje in nabavo novega tipa lokomotiv, formiranje novega tipa vzdrževalnih zmogljivosti in nove stične postaje za menjavo lokomotiv.

Takšna rešitev bi na relativno kratkih vlečnih odsekih bistveno zmanjšala izkoriščenost vlečnih sredstev. V primeru preureditve celotne obstoječe mreže naprav v izmenični sistem pa moramo poleg sredstev za nova investicijska vlaganja upoštevati tudi vrednost obstoječih naprav in vlečnih sredstev. Poskus poenotenja na en ali drugi sistem v obeh primerih hitro pokaže negativne učinke rentabilnosti gospodarjenja. Prava rešitev je v uvajanju dvosistemskih lokomotiv. Na takšen način rešujejo razvoj elektrovleke francoske železnice. Nove proge elektrificirajo z izmeničnim sistemom 25.000 V. Okoli 5700 km prog pa je elektrificiranih z istosmernim sistemom 1500 V.«



Iz spominskega albuma PEP Ljubljana 1954: Rakek in Postojna (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)

Za realnejšo predstavitev stanja bomo delno povzeli predavanje Elektrifikacija železniških prog inž. Bojana Pleška na plenumu Zveze prometnih inženirjev in tehnikov 11. in 12. novembra 1961 v Kopru. »O elektrifikaciji železnic se je vodila dolgotrajna in napeta razprava, ki je prerasla strokovne okvire. Spor je bil v tem, s katerim sistemom nadaljevati elektrifikacijo na progah zahodno od Zagreba in kje opredeliti stične točke med sistemi. Slovenija je namreč imela že iz časa Italije elektrificirane proge do Postojne in na progi Pivka–Reka in se je zavzemala za nadaljevanje elektrifikacije z enosmernim sistemom 3000 V. Tako bi zagotovili enotnost sistema elektrifikacija v Sloveniji. Preostali del Jugoslavije pa je zagovarjal monofazni sistem 25.000 V, 50 Hz. Kompromis naj bi bil po njihovem tak, da se do Brezovice zgradi enosmerni sistem, naprej pa monofazni. Tak sklep je sprejel tudi Upravni odbor Generalne direkcije Jugoslovanskih železnic v Beogradu februarja 1959. Oktobra istega leta je bil izdan odlok, da se za mesta prehoda enosmernega sistema na monofazni določita postaji Brezovica v Sloveniji in Srpske Moravice (danes Moravice, op. a.) na Hrvaškem. Proga od Reke do Srpskih Moravic je bila elektrificirana v povojnem času. Prav tako so leta 1953 nadaljevali z elektrifikacijo proge Postojna–Ljubljana, najprej do Logatca, potem pa naprej. Navedena odločitev je spor razplamtela. Na Hrvaškem so se odločili, da bodo nadaljevali elektrifikacijo z enosmernim sistemom do Zagreba in tam naredili prehod na monofazni sistem. V Ljubljani pa sta Delavski svet in Upravni odbor ŽTP Ljubljana leta 1960 potrdila predlog strokovnjakov, da se na območju Slovenije zaokroži elektrifikacija prog z enotnim sistemom 3000 V. Tudi Izvršni svet LRS je leta 1961 potrdil investicijski program elektrifikacije proge Ljubljana–Jesenice z enosmernim sistemom.« To je bilo zelo sporno za Beograd, ker je to pomenilo rušenje tehnično-tehnološke enotnosti na JŽ. Proga Jesenice–Gevgelija je bila ključna magistralna proga in na njej je hotel Beograd zagotoviti enoten sistem elektrovleke. To je bilo s širšega vidika tudi pravilno, toda sama realizacija je bila v pristojnosti posameznih ŽTP in republik, ki so se ubadale s finančnimi, ekonomskimi, organizacijskimi in drugimi problemi, ki so terjali hitro ukrepanje in ne maratonsko razpravo brez jasnega zaključka.

»Problematika na progi Postojna–Ljubljana je bila kritična iz več razlogov. Elektrifikacija prog je bila načrtovana v prvem petletnem planu 1947–51, vendar se ni začela. Leta 1953 so začeli elektrifikacijo na odseku Postojna–Logatec. Ker ni bilo električnih lokomotiv, so na tem odseku na začetku uporabljali le dve lokomotivi 361 za tovorni promet. V planu 1957–61 je bilo predvidena elektrifikacija do Ljubljane in od Ljubljane do Jesenic.«



Prvi tehnični pripomočki in sredstva za elektrifikacijo prog (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)

Posledice elektrifikacije z dvema sistemoma v Sloveniji bi bile negativne zaradi obremenjenosti prog, prometno-tehnoloških, organizacijskih in ekonomskih vidikov. Rekonstrukcija železniškega vozlišča Ljubljana, ki je potekala na prelomu 50. in 60. let prejšnjega stoletja, je zahtevala dokončno rešitev. Vsekakor bi bil prehod sistemov na postaji Ljubljana zelo težaven. V Beogradu so namreč molče pristali, da se elektrifikacija z enosmernim sistemom nadaljuje od Brezovice naprej. Zasledovali so namreč logiko Zagreba, ki je tudi prekršil sklep Beograda in nadaljeval elektrifikacijo z enosmernim sistemom. Toda v Zagrebu je postaja to omogočala, v Ljubljani pa bi bilo to zelo zahtevno. Iz poznejših dogajanj vemo, da se je ljubljansko vozlišče elektrificiralo z enosmernim sistemom. Sprva so to razlagali kot provizorij zaradi tehnoloških zahtev, vendar je to potem postala dokončna rešitev in Slovenija je enosmerni sistem elektrifikacije dokončala do leta 1977. Prehod na monofazni sistem je bil v Dobovi, ker ŽTP Zagreb ni hotel tvegati kot Ljubljana. Boljša rešitev bi bila, da se je enak sistem zaključil v Zagrebu, ki je tako ali tako imel enosmerni sistem iz reške smeri. Strokovne in politične napetosti med Ljubljano, Beogradom in drugimi deli v Jugoslaviji so bile velike prav zaradi sistema elektrifikacije, pozneje pa tudi zaradi drugih razlogov. Tedanji direktor Ciril Mravlja tako ob podpori političnega vodstva Slovenije in slovenskih strokovnjakov velja za začetnika osamosvojitvene dejavnosti Slovenije, ki se je čez 30 let tudi uresničila.

Inž. Pleško je v svojem referatu priznal, da je enosmerni sistem »dosegel svoj vrhunec«, monofazni pa je mlajši in se pri njem pričakuje večje izboljšave pri električni opremi lokomotiv. Za tehnike je ta sistem zanimivejši, vendar elektrifikacija prog ni le tehnično vprašanje. Ekonomska utemeljitev pa je takšna, da je infrastruktura pri monofaznem sistemu za okoli 20 % cenejša, lokomotive pa so dražje. Ker je treba lokomotive uvažati, je to tudi pomembno pri odločanju. Poleg tega bi dvojnost sistema v Sloveniji zahtevala dvojne kapacitete vzdrževanja, izobraževanja in usposabljanja, zalog rezervnih delov, stroškov izmenjave vleke itd.

Nadaljevanje elektrifikacije prog proti Ljubljani

Odsek proge Postojna–Ljubljana je bil elektrificiran pod pritiskom strokovnih in drugih razprav o tem, kateri sistem uporabljati v Jugoslaviji. To so bila tudi prva dela in izkušnje pri elektrifikaciji pri nas. Po daljših pripravah so dela začeli leta 1953. V Železniškem vestniku, tedanjem železniškem glasilu, zasledimo več informacij in poročil o elektrifikaciji. Prispevki so pisani pozneje, a se nanašajo na dejansko dogajanje v letih 1953/54 in tudi na nadaljevanje elektrifikacije proge proti Ljubljani. V številki 25/54 je med sklepi prve seje Upravnega odbora ŽTP Ljubljana dne 24. 6. 1954 tudi opozorilo oddelku za investicije DJŽ glede nezadovoljivega stanja pri izvrševanju del na elektrifikaciji odseka proge



Postavljanje droga vozne mreže (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)

Postojna– Rakek. Pričakovane zapore proge zaradi elektrifikacije med postajama Postojna–Rakek so opisali v št. 6, 12. 2. 1955. V številki 8/56 zasledimo aktiviranje elektrifikacije postaje Rakek, ki je bilo izvedeno 10. 2. 1956. Poleg drugega piše: »Naročamo remizi za elektrovleko Rijeka oziroma strojni postaji Postojna in postaji Postojna, da izkoriščajo elektrovleko na odseku Postojna–Rakek glede na razpoložljive elok v čim večji meri zaradi prihranka premoga in zaradi redne uporabe kontaktne mreže, da se prepreči škodljiv vpliv korozije.«

Začetek elektrifikacije prog od Postojne naprej je opisan v Železniškem vestniku (priloga št. 2, 3, 4–5, 6–7) iz leta 1958, in sicer v štirih člankih z naslovom Iz Železniškega elektropodjetja v Ljubljani in s podnaslovom Kaj smo naredili do danes in kaj nas še čaka avtorja inž. B. P. (Bojana Pleška). To je bilo napisano v času, ko so se z elektrifikacijo približevali Borovnici ter montirali približno 14 kilometrov vozne mreže na Jesenicah (odsek od avstrijske meje do Jesenic) in načrtovali elektrifikacijo odseka Ljubljana–Jesenice. Torej po petletnih izkušnjah. Tukaj se bomo na kratko ozrli na vsebino tega prispevka. Sam prispevek je napisan precej samokritično in prikazuje težaven začetek elektrifikacije naših prog. Pravzaprav presenečata odkritost avtorja in način razmišljanja ter obravnave. Verjetno bi danes težko našli znotraj železniškega sistema nekoga, ki bi tako opisal izvajanje kakšnega projekta ali kaj podobnega. Šlo pa je tudi za to, da bi se znotraj železnice predstavila in uveljavila elektroenergetska dejavnost, ki je bila tedaj malo poznana in se je morala sama uveljavljati in premagovati razne omejitve, ki jih je sama imela in so jim jih tudi druge dejavnosti in okoliščine narekovala. Kot bomo še videli in tudi iz izkušenj vemo, da je delo na vozni mreži pod prometom zelo stresno. Treba je paziti na varnost, pritisk časa pa je velikanski. Zapore tirov so vedno prekratke in konflikti z drugimi dejavnostmi pogosti. Dejanska dela na elektrifikaciji prog so se začela leta 1953 na odseku Postojna–Rakek. Do konca leta 1953 je bilo postavljenih prvih 51 drogov. Ta dela so opravljali delavci gradbene dejavnosti in iz Elektrodepoya Reka ter vzdrževalna skupina iz nadzorništva Pivka. Spadali so v strojni oddelek Direkcije jugoslovanskih železnic Ljubljana. V začetku leta 1954 je bila opravljena reorganizacija JŽ, v okviru katere je bilo ustanovljeno Železniško elektropodjetje v Ljubljani. To podjetje je prevzelo tudi vzdrževanje in remont vozne mreže na elektrificiranih progah. V Pivki so ustanovili remontno delavnico, ki je bila prvo jedro vzdrževanja in potem novogradenj elektrovleke. Iz Elektrodepoya Reka so prevzeli 17 delavcev. Uradno so gradbišče za elektrifikacijo prog ustanovili avgusta 1954. Sestavljalo ga je 18 novo sprejetih delavcev, štirje elektromonterji in sedem delavcev iz remontne delavnice Pivka. Struktura je bila slaba, ker poleg štirih elektromonterjev drugi delavci niso imeli izkušenj. Pri delu se je pokazalo, da poleg pomanjkljivih izkušenj manjkajo tudi ustrezna orodja, vozila, pripomočki in organizacija. Še največja težava pa je bilo pomanjkanje materiala. Včasih se ni vedelo, ali bodo naslednji dan šli na gradbišče ali ne. Obstajala sta entuziazem in trdna volja, da se naloga opravi. Predhodno delo elektro skupine je bilo postavljanje temeljev za drogeve, ki jih je izvajala gradbena dejavnost. Prav tako so se ubadali s težavami, ker ni enostavno postavljati temeljev na vseh mogočih lokacijah brez ustrezne logistike in sredstev. Ni sicer jasno rečeno, vendar je zaznati, da je bilo veliko težav tudi s spoštovanjem železniških predpisov in so se zato dogajale nesreče. Logično je bilo, da se ljudje ne morejo učiti le z delom in da bo treba organizirati izobraževanje in usposabljanje za delovodje, monterje in vse delavce in druge udeležence v procesu elektrifikacije.



Raztezanje vodnikov vozne mreže (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)

Rok za končanje elektrifikacije do Rakeka je bil 31. 12. 1954. Vse je dobro napredovalo, le bakrenih vodnikov ni bilo. Ko je bilo videti, da bo vse skupaj zastalo, sta končno 16. decembra prispela vagona z bakrenimi vodniki. Delavci so garali od jutra do pozne noči in naloga je bila delno opravljena. Dokončali so desni tir Rakek–Postojna.

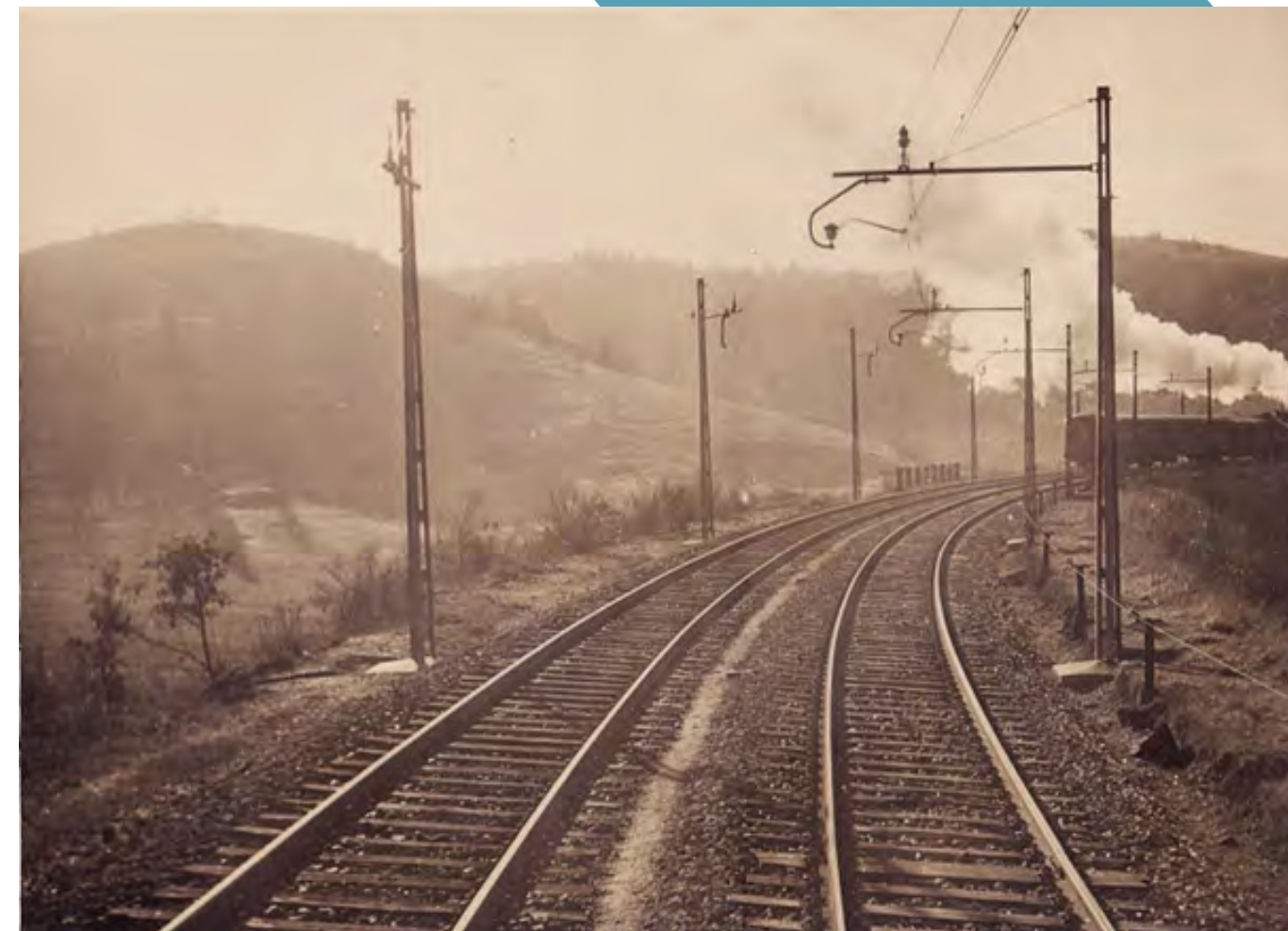
Do novega voznega reda v maju 1955 so bila končana vsa dela na obeh tirih in začasni priključek postaje Rakek. Med letom 1955 so prestavili gradbišče iz Postojne v Rakek in nadaljevali dela proti Planini in Logatcu. Ko je bilo videti, da je zadeva stekla, je konec leta prišla komanda, da je treba zaključiti dela, ki so nujna. Zmanjkalo je namreč denarja in delo se v letu 1956 ne bo nadaljevalo. To je bil veliki udarec za kolektiv, ki je komaj začel in ustvaril gradbišče s 34 zaposlenimi. 22 so jih morali odpustiti, preostali pa so opravljali druga dela. Na gradbišču so ostali le trije čuvaji. Sredi leta 1956 se je le našla rešitev in gradbišče se je ponovno vzpostavilo in zbrala se je stara ekipa. Ko so dela stekla, so morali oktobra preusmeriti dela na postajo Jesenice, kjer so po dogovoru z Avstrijo elektrificirali progo do meje in postajo Jesenice. Tja sta odšla polovica ekipe in material. Od 1. oktobra 1956 do 31. januarja 1957 je morala biti izvedena elektrifikacija od meje do Jesenic. Spet ni bilo bakrenih vodnikov, toda 14. decembra so prispeli. Ker je bil promet ob koncu leta na meji zelo povečan, so morali dela prekiniti in jih nadaljevati z vso močjo januarja. Delo so ovirali mraz in druge težave. Rok za dokončanje so prekoračili za dva dni in 2. februarja 1957 je bil opravljen prevzem s strani avstrijskih železnic in vključena je bila elektrika. Po nekaj manjših težavah je ob 13. uri pripeljala prve lokomotiva z dvema potniškima vagonoma na Jesenice. To, da so z manjšo zamudo opravili tako veliko delo v tako kratkem času, je povečalo ugled podjetja in delavcev ter vodstva elektrifikacije prog. Čestitke so priskele tudi z avstrijske strani. Še nekaj časa so pospravljali gradbišče na Jesenicah in se spet vrnili v Rakek in nadaljevali elektrifikacijo proti Ljubljani. Do konca leta so bili postavljeni drogovi do stare postaje Borovnica.

Prvi prispevek o začetkih elektrifikacije inž. Pleško zaključuje takole:

Koliko je ta uspeh res uspel, sami ne moremo trditi, niti ne bi hoteli trditi. Še sedaj smo preveč samorastniki, da bi tu lahko dajali kako samokritično oceno. Prvo priznanje smo dobili na Jesenicah, ko smo tako hitro izvršili montažo pribl. 14 km vozne mreže. Drugo priznanje pa za nas pomenijo vse tesnejše zveze s kolegi iz DJŽ Zagreb, ki prihajajo k nam zaradi izmenjave izkušenj, ki smo si jih pridobili v krajšem času in z manj izvršenim delom. Ing. B. P.

V drugem prispevku se inž. Pleško osredotoči na probleme nameščanja vodnikov, železne nosilne opreme in drogov. Delavci so se med delom izpopolnjevali in uporabili marsikatero inovacijo, ki je olajšala in pospešila delo, da so čim boljše izkoristili čas, ki so ga dovoljevale zapore tirov. Dela so opravljali pod prometom, zato je bilo težav veliko več. Precej prostora inž. Pleško v članku namenja progovnemu tovornemu avtomobilu, ki so ga predelali v žerjav ter na ta način pospešili in olajšali postavljanje drogov in drugo.

V nadaljnjih prispevkih so obdelani načrti in organizacijske zadeve, ki jih je treba narediti, da se izvede petletni plan elektrifikacije, ki je zajemal elektrifikacijo dvotirne proge do Ljubljane, vozlišče Ljubljana, enotirno progo Ljubljana–Jesenice ter 12 postaj.



Zadnja vožnja vlaka s parno lokomotivo iz Rakeka pred vključitvijo napetosti Postojna–Rakek konec leta 1954. Vidimo, da je dokončan le en tir. (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)

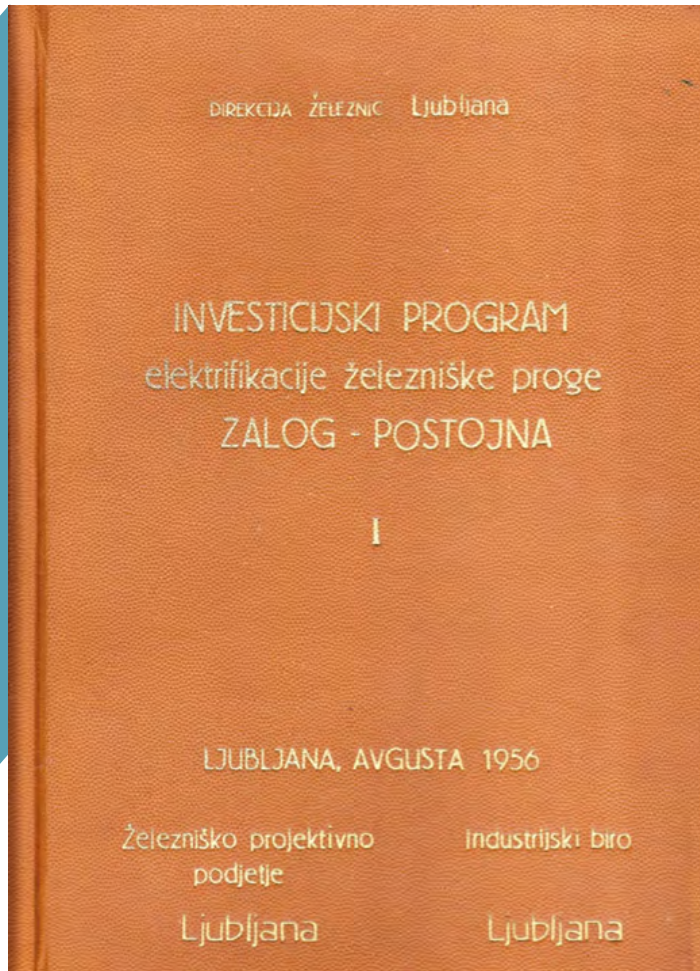
Investicijski program elektrifikacije železniške proge Zalog–Postojna

Dejansko se je investicijski program delal za elektrifikacije železniške proge Zalog–Postojna in je bil narejen in sprejet leta 1956. O začetkih elektrifikacije železnic v Sloveniji najdemo več gradiv, ki obravnavajo posamezne vidike in dogajanja pri enem največjih in najzahtevnejših projektov v Sloveniji. Prvi uradni dokument, ki celovito obravnava elektrifikacijo prog, je Investicijski program elektrifikacije železniške proge Zalog–Postojna. Program sta avgusta 1956 izdelala Železniško projektivno podjetje in Industrijski biro Ljubljana. Za tehnični del je bil odgovoren inž. Franc (Franjo) Jagodič, zaposlen v Železniškem projektivnem podjetju, za ekonomski del in redakcijo pa Janko Lajovic iz Industrijskega biroja. Franc Jagodič (1902–1990) je bil najvidnejši strokovnjak za elektrovleko v Sloveniji in tedanji Jugoslaviji. Diplomiral je na VTŠ na Dunaju. Med letoma 1928 in 1941 je delal pri Jugoslovanskih državnih železnicah, med vojno pa je bil na prisilnem delu v Nemčiji. Po vojni je bil vodja elektrotehniške službe pri Železniški upravi Ljubljana. Od leta 1949 do leta 1971 je predaval na Fakulteti za elektrotehniko v Ljubljani o električni vleki in usmerniških napravah. Leta 1966 je postal redni profesor. Je avtor edinega strokovnega univerzitetnega učbenika v slovenščini z naslovom Električna vleka (1963) ter drugih učbenikov in del. Bil je izvrsten teoretik in praktik.

Investicijski program elektrifikacije železniške proge Zalog–Postojna sta potrdila Komisija za revizijo projektov DJŽ Ljubljana 22. 10. 1956 (podpisan predsednik inž. Radoslav Čotar) in Izvršni svet Ljudske skupščine LRS 3. 12. 1956 (podpisan predsednik Viktor Avbelj). V Generalni direkciji JŽ Beograd so zavračali potrditev tega dokumenta. Kljub temu ga je Slovenija uresničila. Pri tem se je opirala na sklepe zasedanja Društva inženirjev in tehnikov z dne 25. 2. 1954 v Beogradu. Generalna direkcija je sklicala ta sestanek, da bi izbrali sistem elektrifikacije. Na tem sestanku je bil izbran enosmerni sistem 3.000 V s pripombo, da se stalno zasleduje razvoj ostalih sistemov.

Investicijski program je zanimiv tudi zato, ker daje širšo obravnavo elektrifikacije in njeno nadaljnjo vizijo. Ljubljana je namreč centralna točka železniškega sistema v Sloveniji in rešitve v tej točki narekujejo tudi vse druge. Dokument je

bil izdelan in sprejet tri leta po začetku elektrifikacije, kar nakazuje na težavnost situacije in nejasnosti, ki so se tedaj porajale. Tudi v samem dokumentu in pripombah nanj so vidne številne dileme in nedorečenosti, kar je bilo zajeto tudi v odločbi Izvršnega sveta. A odločiti se je bilo treba in to so tudi naredili, tako železničarji kot oblast. Povzeli bomo nekatere pomembnejše ugotovitve in rešitve, ki nam bodo razkrile delček sveta elektrovleke v njenih pionirskih časih. Sam dokument je zanimiv za železniške in druge strokovnjake in tudi za proučevanje tedanjega časa in načina razmišljanja in odločanja.



Platnice Investicijskega programa elektrifikacije proge Zalog–Postojna iz leta 1956 (arhiv SŽ)

Stanje na progi Zalog–Postojna, ki je sestavni del magistrale od Zagreba in Maribora do Trsta in Reke, je bilo slabo. Proga je bila tedaj stara 100 let in jo je bilo treba modernizirati ter zadostiti dvema osnovnima ciljema:

- 1.usposobiti progo za osni pritisk 20 ton ter hitrost do 120 km/h Zalog–Borovnica in 70–80 km/h Borovnica–Postojna,
- 2.uvesti vleko, ki bo zagotavljala hitrost, ekonomičnost, elastičnost in prijaznost okolju.

Elektrificirana in primerno rekonstruirana proga ustreza omenjenim zahtevam. Električna vleka ima namreč naslednje pomembne prednosti pred parno:

a) gospodarske prednosti:

- bistveno boljša izraba energije (3- do 4-krat),
- cenejša vleka in nižji obratovalni stroški (odpade oskrba s premogom in vodo ter odvoz pepela),
- večja hitrost omogoča bolj ekonomično izrabo voznega parka,
- nižji stroški čiščenja in vzdrževanja voznega parka in železniških poslopij, ker odpade onesnaženje z dimom parnih lokomotiv,
- odpade potreba nizkostenskih vagonov za prevoz premoga v kurilnice,
- odpadejo pogosti požari ob progah, kar je pomembno zlasti za proge, ki potekajo po gozdovih.

b) tehnične prednosti

- možnost elastičnega prilagajanja prevoznim potrebam,
- izboljšajo se pogoji dela osebju zaradi dima in izpušnih plinov parnih lokomotiv,
- lažje upravljanje lokomotiv in čisti obrat, kar povečuje kulturo dela.

c) ostale prednosti

- v potniškem prometu odpadejo neprijetnosti, ki jih povzročajo saje, dim, iskre in izpušni plini pri parnih lokomotivah, kar je pomembno za turizem,
- omogočena bo uvedba električnih motornih vlakov in poenotenje vleke na jugozahodnih progah od Zagreba do Sežane in Reke.

Oglejmo si tudi glavne finančne postavke investicijskega programa.

Potrebne investicije (000 dinarjev)	2.890.000
- že porabljeno za odsek Postojna–Rakek	169.000
- leto 1956	200.000
- leto 1957	1.780.554
- leto 1958	740.446
- zgradbe in gradbena dela	1.051.042
- oprema	1.566.984
- montaža	76.140
- študije/projekti	26.834

Elektrifikacija naj bi se financirala iz državnega investicijskega sklada. Predvideni učinki elektrifikacije so bili:

a) **finančni učinek:** 305.000.000 dinarjev letno na osnovi kalkulacije cen premoga in električne energije; to pomeni, da se investicija povrne v približno 11 letih,

b) **naravni učinek:** prihranek 42.700 ton »normalnega« oziroma 48.700 ton trboveljskega premoga, kar je precej glede na naravne vire.

Če bi na relaciji Zalog–Postojna ostali pri parni vleki, bi morali zaradi dotrajanosti kupiti 20 parnih lokomotiv v vrednosti skupno 1.920.000.000 dinarjev.

Pri elektrovleki pa so vlaganja:

- 8 novih elektrolokomotiv (a 200.000 \$), 1\$ je bil 632 din) = 1.000.000.000.- din
 - 6 elektromotornih vlakov 380.000.000.- din
 - 2 mobilni elektronapajalni postaji 100.000.000.- din
- skupaj: 1.480.000.000.- din

Primerjava angažiranih sredstev za parno in elektrovleko bi bila:

	Parna vleka	Elektrovleka
stabilne naprave:	-	2.890.000.000.- din
mobilne naprave:	2.550.000.000.- din	1.480.000.000.- din
skupaj:	2.550.000.000.- din	4.370.000.000.- din
indeks:	1,00	1,71

Predlagali so obremenitev vlakov Špilje–Sežana 1.000-1.200 ton. Lokomotiva E 626 (361) je bila prešibka in bi nova lokomotiva morala biti vsaj 25 % močnejša.

Celotna kalkulacija potrebe po lokomotivah v matici Ljubljana je bila 85 elektrolokomotiv, in sicer 51 za tovarne in 34 za potniške vlake. Poleg tega bi potrebovali še 15 motornih vlakov. Torej skupno 100 novih elektrovozil. Za vse to je bilo treba zagotoviti delavnico za vzdrževanje, ki so jo predvideli v ljubljanskih Mostah.

Elektrifikacija pomeni tudi obnovo proge in postaj. Tako je bilo treba progo usposobiti za 20 ton osnega pritiska, kar je zahtevalo obnovo spodnjega ustroja, menjavo tirnic in kretnic, korekcijo krivin in nadvozov zaradi večjega svetlobnega profila itd. Na postajah je bilo treba razmakniti tire za postavitev drogov vozne mreže, podaljšati tire in dograditi nove tire, obnoviti signalno-varnostne naprave itd.



Montaža polygonacijskih ročic na Ravbarkomandi pri Postojni (iz arhiva Uredništva železniškega tiska, 1954)

Za vozno mrežo je treba najprej postaviti temelje, potem montirati drogeve in kovinsko nosilno opremo. Projekt je delno upošteval naše predpise, delno predpise Italijanskih železnic (FS). Vozni vod so projektirali iz dveh bakrenih kontaktnih žic, vsaka je imela presek 100 mm² in nosilni vod 120 mm² po sistemu vzdolžnega obešanja v obliki verige. Nosilna vrv je trdno obešena na podporne izolatorje ter nosi na obešalnikih dvojni vozni vod, ki je v odsekih 1000–1400 m avtomatsko zatezen z utežmi po 575 kg preko prenosnega kolesja v razmerju 1:2. Višina vozne žice je 5350 mm nad GRT (gornjim robom tirnice). V Ljubljani je ta višina 6000 mm zaradi mešane vleke. Presek vozne žice ustreza največjemu padcu napetosti 25 % pri najneugodnejšem obratu oziroma 33,3 % pri speljavi.

Glede napajalne postaje je bilo nekaj dilem, ali v Logatcu ali Verdu ali vmes. Vse je govorilo za Logatec, kar je tudi pozneje realizirano. Odločilen je bil sestanek zastopnikov Državnega sekretariata LRS, Elektroenergetske skupnosti Slovenije, Elektro podjetja Ljubljana in Jugoslovanskih železnic 30. 7. 1955, na katerem so določili osnovne smernice za napajanje železniških usmerjevalnih postaj (ENP) Logatec in Vič z upoštevanjem rezervnega napajanja v primeru defekta napajalnega voda. Kot je bilo že prej opredeljeno, so naredili tipski projekt ENP in Logatec se je prvi gradil po tem projektu. Zasedba

ENP je obsegala 10 delavcev (vodjo, šest rokovalcev, dva vzdrževalca in enega čistilca, ki je bil obenem rezerva za rokovalce in vzdrževalce). Letni strošek zasedbe je bil po izračunih 2.379.600 dinarjev.

V programu je nakazana celotna elektrifikacija, ki je zajemala proge Ljubljana–Postojna, Ljubljana–Jesenice, Jesenice–Gorica–Sežana, Ljubljana–Maribor, Ljubljana–Zagreb, Divača–Koper, Brezovica–Vrhnika, Ljubljana–Kamnik, Ljubljana–Grosuplje in Kranj–Tržič. Za napajanje so poleg omenjenih predvideli ENP Ljubljana, Žirovnica, Grahovo, Gorica, Hrpelje, Koper, Trbovlje, Grobelno, Maribor in Videm–Krško. Med ENP Vič–Ljubljana–Vižmarje naj bi naredili krožno napajanje. Predvideli so tudi dve mobilni ENP v Kranju in Bohinjski Bistrici.

Rekapitulacija stroškov čiste elektrifikacije oz. infrastrukture Rakek–Zalog naj bi bila (v 000 din):

• kontaktna mreža	1.314.276
• napajalni postaji Logatec in Vič	323.000
• SV naprave	49.000
• preureditev zunanje razsvetljave	86.700
• križanje jakega toka	6500
• gradbena dela	915.140
• projektiranje	26.834
skupaj:	2.721.000



Večino tehničnih del elektrifikacije slovenskih prog je opravilo Podjetje za elektrifikacijo prog (PEP), ki je bilo ustanovljeno aprila 1954, v začetku kot Železniško elektro podjetje (ŽEP), (Nova proga št. 14, 1964)

Gradbena dela pri elektrifikaciji

Gradbena dela pri elektrifikaciji so obsežna in so predhodnica montaži drogov ter portalov, opreme in vozne mreže. Da bi to čim bolj ponazorili navajamo kompleten drugi del članka objavljenega v internem časopisu Ljubljanski progar št. 2/1956. Članek z naslovom Elektrifikacija proge Postojna-Logatec str. 22-26. Avtor članka je Miro Bežan. Prvi del članka, ki je bil objavljen v predhodni številki je splošnega pomena in ga ne navajamo.

- 22 -

Kljub temu 4 delavci niso prišli na delo in vsem je bila odpoveda na službo. Trije od teh so se proti odločbi Vodstva gradbišča pritožili na upravni odbor. Dva sta se izgovarjala na bolezen, eden pa na prihuvo dokumentov za otroški dodatek, nihče pa poprej ni postavil vodstva del, da bi se lahko odredilo na majno delo druge delavce. Upravni odbor je vse pritožbe zavrnil kot neutemeljene in odločil odločbe o odpovedi službe.

--- ooo ---

Nepopravični izostanek

delavca (uslužbenca), ki traja nepretrgoma več kot 5 dni ne da bi bila enota o tem obveščena, se šteje po točki 12 in 13 Navodila objavljene v Trdnem listu PRJ št. 11-106/1950 za samovoljno (protizakonito) zapustitev dela, ki je podana tudi takrat, če delavec še prej ali pred potekom petih dni izjavi, oziroma da razume, da brez privolitve enote zapušča delo.

Vzrok te objave in navodila za postopek v takem primeru so bila objavljena enotam pod št. 224 z dne 27.1.1956.

Bežan Miro:

Elektrifikacija proge Postojna - Logatec (nadaljevanje in konec)

Elektrifikacija proge Postojna - Rakek je podaljšek že elektrificirane proge Sužana - Postojna. To je prva etapa elektrifikacije železnice na območju naše države, vzeta je kot prioriteta dela elektrifikacije proge Postojna - Borovnica (novi), ki ji nato sledi podaljšanje do Ljubljane iz splošno znanih ekonomskih prednosti, ki jih ima električna vleka napram pari ali vlaki, kakor je bilo prikazano v prejšnji številki "Ljubljanskega progarja".

Odgovorno delo je investitor DŽ Ljubljana poveril železniškemu elektropodjetju (ŽEP Ljubljana). Izvajalec ŽEP Ljubljana izvršuje vsa montažna dela na elektrifikaciji proge, s pogodbo pa se je vezala na dva soizvajalca in sicer:

a) Podjetjem za popravilo progovnih naprav Ljubljana-Šiška, ki je prevzelo izdelavo železnih drogov, portalov, objemk za drogeve, polipomastijskih lakov in vsem ostalega železnega drobnega materiala, ter

b) P.V.P. Ljubljana, ki je prevzelo vsa gradbena dela za proučitev tirnih naprav na postaji in na odprti progi, smerne regulacije tirov, razširitve uskov, izkop jam za drogeve, zgraditev temeljev (za drogeve, sidra in ostala opozorila), ugraditev

- 24 -

h) osem delovna skupina pa je zasula in nabila material okrog temeljev ter očistila teren.

Razvoz betona se je opravil do kraja graditve z Rako, ker se je na kraju depozije gramoz beton izdelal z ročnim mešalnjem in takoj naložil na Walter vozilca. Potrebna količina cementa za enodnevno porabo je bila dnevno dovožena z Rako iz skladišča izkopske postaje. Obenem se je dovažala za betoniranje potrebna količina vode, ki je najhujši problem na krajšem razpisu. Ker voda iz šušnje in postaje Planina komaj zadostuje uporabi za pitje in potrebe tam stanujočih strank, se je moralo vodo za potrebe elektrifikacije pravažati na velike razdalje iz izhodnih ne točke t.j. iz Rakoka ali Logatec. Kadar je bila visoka temperatura se je enkrat ali dvakrat dnevno moralo polivati betonske temelje, kar je občutno povečalo porabo vode, ne glede na to, da je lanskega mahunata vreme večkrat polilo tudi delavce do kože.

Opravljen delo bi bilo lahko dokončano v krajšem času, če se delo ne bi opravljalo med prometom. Tako pa delavci zaradi potrebne osebne varnosti niso bili s mislijo 100% pri delu in je bila njihova delavnost, razumljivo, samo 90% ali celo nekaj odstotkov nižja. Slaba stran organizacije se je pokazala pri izkopu jam in uskov, ker so bili primori, da je delo zastalo zaradi pomanjkanja vžigalnih kapič, zaloga v skladišču pa so bile prazne. Povečati je treba podjetje kamolom Vrd, ki je v takih primerih nudilo pomoč s posejilom munke in vžigalne vrvice. Potrebno je poudariti, da je miniranje v uskih železniških progah z enotirnim prometom v obo smeri bila nevarna. Bili so primori, da je vžigalna kapiča zastajala in razumljivo je, da nam je takrat zastajal diš in da je bila prva naša dolžnost, da smo zagotovili varen promet vlakov.

Zaradi omejenega prostora naj navedemo samo nekaj številke večjih delih na elektrifikaciji proge od Postojne do Logatec:

A. Odprta proga.	
za temelje drogov in portalov se je porabilo betona:	
na odseku Postojna-Rakek (513 kom.)	928,00 m ³
" Rakek-Planina (242 kom.)	539,31 m ³
" Planina-Logatec (278 kom.)	549,08 m ³
Skupno	2016,39 m ³

B. Cementne prevleke za temelje je bilo izdelano:	
na odseku Postojna-Rakek	447,00 m ²
" Rakek-Planina	548,64 m ²
" Planina-Logatec	166,92 m ²
Skupaj	1162,56 m ²

C. Opešev za temelje je bilo izdelanih:	
na odseku Postojna-Rakek	1236,00 m ²
" Rakek-Planina	776,88 m ²
" Planina-Logatec	1039,60 m ²
Skupaj	3052,48 m ²

- 23 -

stenakih konzol v uskih in nadvozih ter vsa ostala vzporedna gradbena dela.

Jeseni leta 1953. je prišla manjša skupina ljudi nadzorništva proge Rakek z gradbenimi deli na dvotirni progi Postojna-Rakek. Prvi pionirji so s postavitvijo 73 betonskih temeljev za železne drogeve opravili takorekoč praktični izpit in dokazali, da so sposobni v letu 1954 zgraditi temelje za drogeve od postaje Postojna do postaje Rakek.

V letu 1954. se je delo nadaljevalo. Zaposlenih je bilo oca 135 delavcev in s pridom so se uporabljale izkušnje prejšnjega leta, organizacija dela pa se je izpopolnila.

Izdelan betonski temelj beton - M₁₆₀ ima v sredini odprtino 40 x 40 cm za postavitve železnega droga. Železni drog se postavlja po posebni izdelani tabeli, ki je izračunana upoštevajoč novo nivoletno progo. Drug je v notranji strani loka oddaljen od osi tira 2,70 m, v pravi tiri in v zunanjem traku loka pa je oddaljen od osi tira 2,50 m. Značilnost železnih drogov je v tem, da so izdelani iz 3 parš trdnice sistema XXIVa, tako, da se vzdolžni prenosni del tirnice to je noga ter polovica vrata tirnice med seboj povežejo s ploščatim železom in zakovitijo. Železni drog je dolg 8,70 m in od spodaj navzgor koničaste oblike.

Za postavitve tako imenovanih portalov je treba pripraviti betonske temelje večjih dimenzij. Portal služi za premostitev obeh tirov. Portal je sestavljen iz dveh drogov, ki sta izdelana iz parš trdnice sistema XXIVa in na vrhu povezana s gredjo. Železna gredja je izdelana iz med seboj zvarjenih ovi profila ø 76 mm.

Med portali je postavljeno potrebno število železnih drogov v nadosobni razdalji od 28 do 56 m, kakor paš zahteva težina proge glede na loko in vzpon. Železni drogi na postaji so sestavljeni zaradi večje obremenitve iz 4 tirnic in zato so tudi temelji primerno ojašeni.

Za lažje pojava organizacije dela naj navedem zaporedje, po katerem se je opravljalo delo na elektrifikaciji proge:

- prva delovna skupina je opravila razširitev uskov,
- druga " " " " smerne regulacije tirov,
- tretja " " " " ročni oz. strojni izkop jam,
- četrti " " " " betoniranje temeljev.

Betonski temelji so se sušili 2 do 3 tedne. Nato je skupina elektrifikacij razvozila železne drogeve do pripravljenih temeljev in s posebno dvigalno napravo, za katero se uporablja italijanski izraz "pinolo", se je postavil posamezni drog v temelj in takoj zagradil s lesenimi zagradami. Nato je

- peti delovna skupina zalila s betonom železni drog,
- šesta delovna skupina je izdelala cementne prevleke,
- sedma delovna skupina je odvozila izkopani material,

- 25 -

Izkopane in odvozilo se je materiala III-VI.kategorije:	
na odseku Postojna-Rakek	1200,00 m ³
" Rakek-Planina	544,83 m ³
" Planina-Logatec	1788,55 m ³
Skupaj:	3533,38 m ³

Dolžina smerne premike tirov je znašala:	
na odseku Postojna-Rakek	10.970 m
" Rakek-Planina	5.925 m
" Planina-Logatec	9.000 m
Skupaj	25.895 m

B. Postaja Rakek in Planina:

za temelje drogov (172 kom.) se je porabilo betona	823,55 m ³
površina cementne prevleke za temelje je znašala	491,46 m ²
opešev za temelje je bilo napravljenih	935,17 m ²
izkopane in odvožene materiala je bilo	968,47 m ³
dolžina smerne premaknitve tirov je znašala	1882,00 m

Postojne tirov, postavitev krotine in vstavitev novih krotine je opravilo nadzorništvo proge Rakek in Logatec s svojimi kvalificiranimi delavci. Razen treh krotic, ki niso dosepele iz inozemstva, so bile postavljene oziroma vložene vse krotice.

Za miniranje izkopov se je porabilo: amonala 1,65 ton, kumakita 1,75 ton, vžigalnih kapič 10.000 komadov, in vžigalne vrvice 5736 m.

Podčrtati je, da so se vank dan pojavljali novi problemi zaradi pomanjkljivih načrtov za detajlna dela, zaradi pomanjkljive mehanizacije, slabega orodja itd. Največji problem našega dela pa je bila neizkušnost in pramogovanje iz nje izvirajočih težav. Kljub pomanjkanju finančnih sredstev za nabavo najmanjših mehanizacij, smo prebrodili vse zapreke z ročnim delom in z vztrajnostjo. Iz časa v dan smo pridobivali strokovnost, katero smo koristno uporabljali v nadaljnjem delu.

Na postaji Rakek je na izboljšanje organizacije dela vplivala nabava dveh kompresorjev in izkop jam se je odlejal opravljati strojno. Pri nadaljevanju del od Rakoka do Planine sta bila ob nesrečnem nalatu potniškega vlakla - nalot se je zgodil v času zapore tirov - poškodovana oba kompresorja tako, da jih je plamen uničil in praktično ništa bila več uporabljiva. Zaradi te nesreče, ki na srečo ni zahtevala nobene človeške žrtve, se je delovni proces časovno podaljšal in ogrožen je bil pogodbeni rok dograditve gradbenih del. Vendar je bila pogodba z izvajalcem izpolnjena, ker je delo bilo izvršeno do roka.

V lanskem letu nismo prejeli potrebnega števila železnih drogov od soizvajalca, zato smo izdelovali betonske temelje naprej do postaje Logatec, odprtine v temeljih pa so se prekrile s pokrovi, da jim zmrzal preko zime ne bi škodovala.

- 26 -

Potrebno je poudariti dejstvo, da so načrte izdelali naši strokovnjaki, delo izvršili naši državljani in ves material za električno omrežje izdelale naše tovarne: Tovarna izolatorjev "Elektro-porcelan" Novi Sad in Arandjelovac, tovarna "Kabel" - Svetozarevo, tovarna "Impol" - Slovenska Bistrica, Tovarna sponk Zagreb in tovarna "Veriga" - Lesce.

Nagrada za doseženi uspeh nam je to, da so bile vse kalkulacije brez kakršnega deviznega dinarja!

Vse našteje teškoče, ki so se pojavljale dnevno tako izvajalcu kakor soizvajalcem, so se premostile in poverjena naloga je bila izvedena do kraja. To pa je bilo možno izvršiti le s požrtvovalnim delom ne glede na vremenske prilike.

Delali smo napake, pa smo jih tudi sproti odpravljali, saj smo se učili brez učitelja!

--- ooo ---

Šorman Zlato:

Higiensko-tehnična zaščita.

Po sklepu konference, ki jo je sklical v podjetju dne 22.9.1955. referent HTZ pri ZSZ za mesto in okraj Ljubljana (glej "Ljubljanski progar" št.2 stran 97-1955) se je v podjetju prešlo na sistematično urejanje poslov, ki jih narekuje HTZ in skrb za varnost ter zdravje delovnega človeka. Kajti z izpadom poškodovanega delavca ima podjetje in s tem naša skupnost predvsem pa ponesrečenec sam občutno škodo. V preteklem letu je bilo v našem podjetju zaradi nesreč pri delu (kolikor se je moglo naknadno ugotoviti) 2009 dni ali 16.072 ur izostankov iz dela. Ob tej številki se je treba zamisliti, saj vsebuje podatke tako o škodi, ki jo imajo poškodovanci sami, njihove družine ter narodno premoženje itd.

Zato mora biti zdravje našega delavca briga nas vseh, ne pa samo njegova lastna ali varnostnega tehnika. Delovni človek ne dela zato, da bo invalid, prejemal invalidnino ali da bi si prislužil penzijo. Namen njegovega dela je, da v polnem zdravju uživa čim dalj časa sadove svojega dela in s tem pospešuje čimprejšnjo dosego cilja lepšega življenja nas vseh. Ravno zaradi tega moramo posvečati varnosti delovnega človeka vso pozornost, da bo čutil vso skrb družbe in kolektiva, v katerem dela, da ni več samo izkoriščen, kakor je bil nekoč, pač pa, da je socialistični delavec, ki ni samo orodje za izkoriščanje dokler je zdrav, ampak da je prva skrb zaščita njegovega zdravja s tem, da se ga podučuje in svari pred nevarnostmi še preden se zgodi nesreča. Naš prvi cilj nam mora biti preprečiti nesreče in jih zatreti že v kali, odstranjevati povode za nesreče in v tej smeri vzgajati delavce. Kajti ko je nesreča tu, je že prepozno in iz nje se lahko samo še učimo za ceno zdravja delavca.



Zasipavanje temeljev portala. Vidimo ročno delo in tedanjo opremo in vozila (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)

Pomembnejši datumi elektrifikacije proge Postojna–Ljubljana 1953–1962

Dela in aktivnosti elektrifikacije	Datum/Termin
Začetek gradbenih in pripravljalnih del Postojna–Rakek	1953
Investicijski program in generalni projekt	16. 6. 1954
Ustanovitev gradbišča Postojna–Rakek v Postojni	avgust 1954
Dobava bakrenih žic in izolatorjev	16. 12. 1954
Priključek na napetost	25. 12. 1954
Gradbeno dovoljenje	26. 12. 1954
Začetek prometa po desnem tiru z elektrovleko	31. 12. 1954
Začetek del proti Logatcu	1. 1. 1955
Uporabno dovoljenje za desni tir	4. 1. 1955
Tehnični pregled levega tira in začetek prometa z elektrovleko	21. 5. 1955
V Divači so namestili prevozno ENP. Tovarna Goša Smederevska Palanka je izdelala šestosni vagon s spuščnim podom. Nanj francoska tovarna Alstom montira 21 ton težak transformator, usmernike, stikala in drugo električno opremo	leto 1955
Potrjen statični izračun za stebre vozne mreže iz starih tirnic	11. 2. 1956
Aktiviranje postaje Rakek in razpustitev gradbišča zaradi pomanjkanja denarja	10. 2. 1956
Izdano zagotovilo Eles, da bo dovolj el. en. za progo Po–Lj	13. 6. 1956,
Generalna direkcija JŽ Beograd večkrat zavrnila investicijski program Postojna–Ljubljana	10. 12. 1956, 7. 1. 1957, 1. 10. 1958/59
Železniško projektivno podjetje in Industrijski biro Ljubljana sta po naročilu Direkcije železnic Ljubljana izdelala Investicijski program elektrifikacije železniške proge Zalog–Postojna	avgust 1956
Revizijska komisija Direkcije JŽ Ljubljana je dala soglasje za investicijski program elektrifikacije proge Zalog–Postojna	22. 10. 1956

Izvršni svet LRS je potrdil investicijski program elektrifikacije proge med Rakekom in Ljubljano	3. 12. 1956
Republiška komisija za revizijo projektov je odobrila gradbeni program za elektrifikacijo proge Rakek–Logatec	10. 12. 1956
Okrajni ljudski odbor Ljubljana izdal gradbeno dovoljenje za elektrifikacijo dela proge Rakek–Logatec	19. 12. 1956
Okrajni ljudski odbor Ljubljana je izdal gradbeno dovoljenje za elektrifikacijo odseka proge od Logatca do Borovnice.	14. 5. 1958
Vključena napetost Rakek–Logatec in prva vožnja z elektrolokomotivo.	
Naslednji dan pa je začel promet z elok.	19. 5. 1959
Tehnični pregled elektrificiranega odseka proge Rakek–Logatec	22. 5. 1959
Gradbena inšpekcija LRS izdala uporabno dovoljenje Rakek–Logatec	13. 6. 1959
Iz Logatca je prvič peljala električna lokomotiva v Borovnico	20. 11. 1961
Preizkus izolacijske trdnosti vozne mreže Logatec–Borovnica z napetostjo 15 kV	20. in 21. 11. 1961
Interni pregled	22. 11. 1961
Tehnični pregled	5. 12. 1961
GD JŽ sprejme sklep, da se enosmerni sistem zaključi v Brezovici	23. 12. 1958
UO SJŽ sprejme enak sklep	27. 2. 1959
Komisija strokovnjakov, ki jo je imenovala železniška uprava v Ljubljani, poda strokovno mnenje, da je za Slovenijo iz ekonomskih, prometnih in tehničnih razlogov pravilno nadaljevati elektrifikacijo prog po obstoječem sistemu.	20. 12. 1960
Delavski svet Železniškega transportnega podjetja v Ljubljani je sprejel sklep, da se nadaljuje elektrifikacija prog v Sloveniji s sistemom enosmerne napetosti 3000 V	21. 11. 1960
UO JŽ v Beogradu je ponovno sprejel sklep, da se mora elektrifikacija od Brezovice naprej nadaljevati s sistemom izmenične napetosti, posebej je bilo to naglašeno	
za elektrifikacijo proge Ljubljana–Jesenice	23. 11. 1961
Celoten odsek elektrificirane železniške proge med Postojno in Ljubljano je bil slovesno odprt	28. 11. 1962
Zastopniki železnice in Elektrogospodarske skupnosti Slovenije so določili pogoje za gradnjo ENP Logatec	30. 6. 1955
Plenum Zveze prometnih inženirjev in tehnikov v Kopru, predavanje »Elektrifikacija železniških prog«, inž. Bojan Pleško	11. in 12. 11. 1961
Tehnični pregled ENP Logatec	20. 11. 1961
Gradbeni inšpektorat LRS je izdal uporabno dovoljenje za ENP Živosrebrne usmernike zamenjati s silicijevimi	1. 1987 25. 11. 1961
Zadnjič je parna lokomotiva 33-110 peljala vlak v rednem prometu iz Ljubljane proti Postojni	11. 4. 1978



Komisija za tehnični pregled pregleduje opravljeno delo (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)



Članek v prilogi Železniškega vestnika, št. 1, 1955 (hrani knjižnica SŽ)

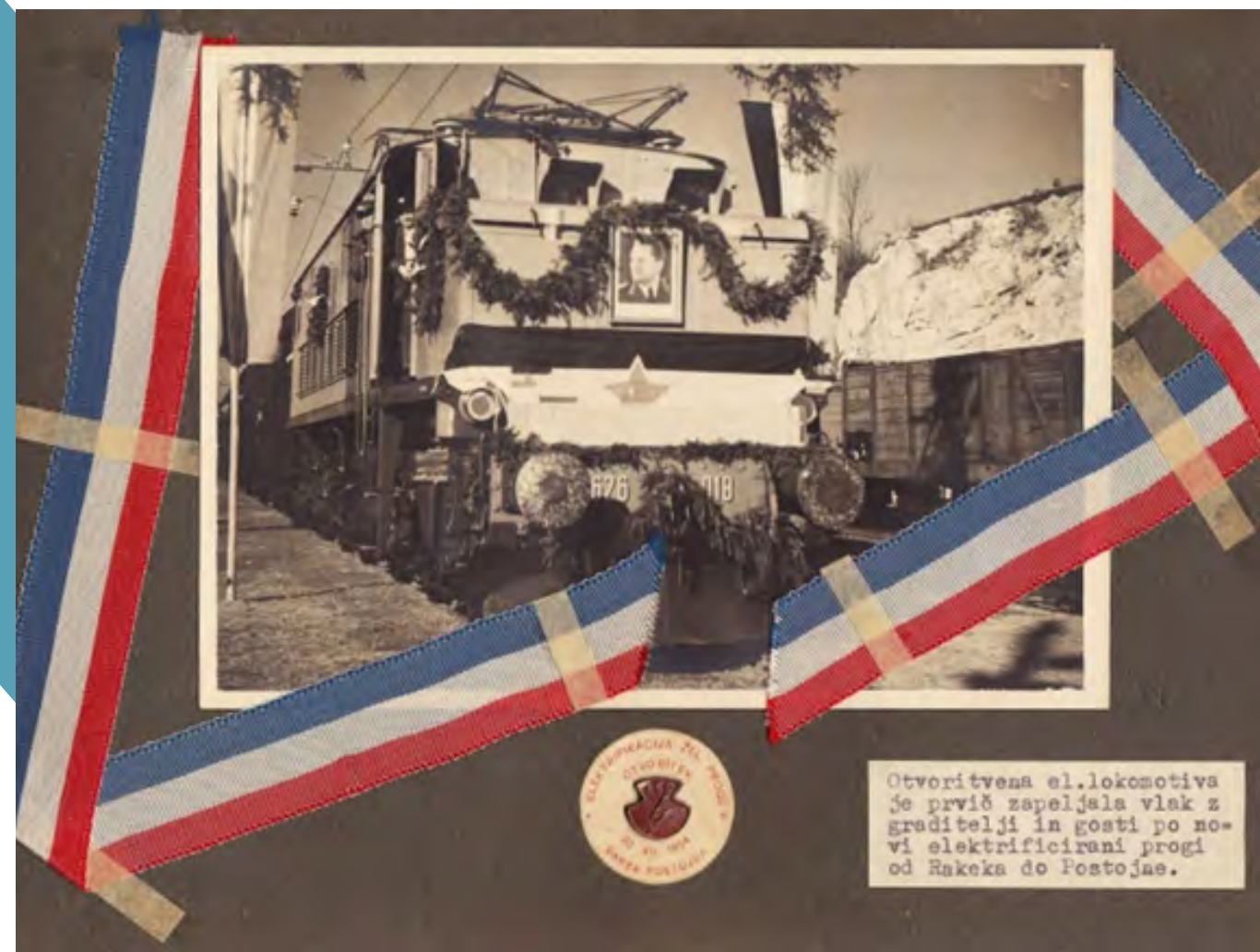
Svečana otvoritev elektrifikacije na postaji Rakek 30. 12. 1954 (fotografije)



Zbrala se je množica izvajalcev del, železničarjev, občanov in gostov (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)



Svečani govor je imel inž. Venčeslav Funtek, načelnik investicijskega oddelka DJŽ Ljubljana. Novico so objavili tudi v časopisu Ljudska Pravica (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)



V spominskem albumu je lepo prikazana otvoritvena vožnja elektrolokomotive (zbirka avtorja, zapuščina Draga Smrketa)

Bogdanu Zgoncu v spomin



prof. dr. Bogdan Zgonc (vir: Tomaž Skale, Dnevnik)

Bogdan Zgonc je bil eden najvidnejših železničarjev in strokovnjak na področju železnic. Z njim se je zaključila epoha, ki je obeležila drugo polovico 20. stoletja (JŽ, slovenske in istrske železnice, samoupravljanje, modernizacija, komercializacija, osamosvojitve ...) in milenijski prehod v novo tisočletje. To obdobje so obeležili še direktorji Daniel Lepin, Ciril Mravljja, Jože Slokar in Jurij Pirš. Potem je prišlo obdobje osamosvajanja in samostojnih Slovenskih železnic.

Tvorno je sodeloval pri številnih projektih in procesih, kot so vodenje železnice ter organizacijskih enot in projektov, začetna modernizacija prog in železniškega prometa v 60. in 70. letih, urejanje železniške proge in prometa v času gradnje avtoceste Vrhnika–Postojna (ureditev postaje Postojna, proge pri Ravbarkomandi in Štampetovem mostu ter drugo), razvoj samoupravnega sistema, povezan z ustavnimi spremembami v začetku 70. let, razvoj informatike, strateške raziskave prometnega sistema Slovenije, zakonodaja in predpisi na področju varnosti in urejenosti železniškega prometa, sanacija železnic, projekti modernizacije in ideje gradnje hitrih prog, osamosvojitve SŽ in mednarodno priznanje, novi železniški predpisi in zakonodaja, drugi sistemi vodenja in upravljanja, vključevanje v EU, implementacija direktiv in uredb ter drugo. Ob svoji dolgi karieri na Slovenskih železnicah je leta 1979 začel predavati na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo Univerze v Ljubljani, kjer je bil habilitiran za predmete projektiranje in gradnja železniških prog, zgornji stroj in kolodvori. Leta 1992 je postal redni profesor. Kasneje je predaval tudi na Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani. Napisal je vrsto del in učbenikov s področja gradbeništva in železniškega prometa, ki služijo kot temeljna literatura za študente in strokovnjake.

Prof. dr. Zgonc je bil kot železničar in univerzitetni profesor zavzet in predan. Vselej se je trudil, da bi delo opravil čim bolje in da znanja ne bi posredoval le s strokovnim, temveč tudi s človeškim pristopom. Bil je mentor, ki je prepoznal potencial in vedno našel čas za nasvet.

Prof. dr. Bogdanu Zgoncu se zahvaljujemo za njegovo delo in dosežke. Družini, sorodnikom in prijateljem izražamo iskreno sožalje. Naj počiva v miru.

Novembra 2024 smo se na Žalah v Ljubljani poslovili od prof. dr. Bogdana Zgonca (1939–2024). Bogdan Zgonc je bil predsednik poslovnega odbora ŽG Ljubljana od 19. 6. 1982 do 19. 7. 1984.

Po zaključku klasične gimnazije je nadaljeval študij na Fakulteti za arhitekturo, gradbeništvo in geodezijo ter tam diplomiral in leta 1984 doktoriral. Kariero je začel kot inženir in kmalu postal šef Sekcije za vzdrževanje prog v Postojni. V začetku 70. let prejšnjega stoletja je bil predsednik delavskega sveta Združenega ŽTP Ljubljana, potem direktor Prometnega inštituta, pred prevzemom funkcije predsednika pa je bil član poslovnega odbora za področje razvoja. Po železniški nesreči v Divači, ki se je zgodila 14. julija 1984, je odstopil. Nadaljeval je kot član poslovnega odbora za področje informatike. Opravljal je tudi funkcijo vršilca dolžnosti predsednika poslovnega odbora leta 1993 (med odstopom Jurija Pirša in prihodom Marjana Rekarja). Potem je bil do upokojitve namestnik direktorja Slovenskih železnic za infrastrukturo, razvoj in mednarodne odnose.

[Nagradna križanka]

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 21. februarja 2025**, 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, 24. februarja 2025**. Deset izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili z odejo SŽ.

		ČAS MED DVEMA ZAPOREDNIMA NAKLADANJEMA NA ŽELEZNIŠKO VOZILO		IKONA F1 ECCLESTONE	REKA V MONGOLIJ IN RUSJI	DEJANJE, AKT		SIVINA, SIVOTA	ITALIJAN. PISATELJ (UMBERTO, IME ROŽE)	TV VODITELJ VALIČ	LAHEK, KONICAŠ COLN	NENADEN MOČEN VOJAŠKI NASKOK
ZUNANJI OKVIR, OBROČ							PIRA BAJESLOVNI PTIČ V STAREM EGIPTU					
PREDNOST, UGODNOST AMERIŠKI REŽISER LEE												
POMOČ: BENEFICIAT ČUPA ONON STELIT	TRETJE NAJVEČJE MESTO V SEVERNI MAKEDONIJI	NOVATOR, IZUMITELJ	SODOBNIK ILIROV	IVAN SIVEC	AMERIŠKI GRALEC (SEAN) KOST PRSNEGA KOŠA		NINA OSEENAR POSODA ZA PEČENJE		GLAVNA, NAJVEČJA ARTERIJA	ANŽE KOPITAR NARAVA, ČUD		
ARAŠID							PIRH, PISANICA JAPONSKA DENARNA ENOTA					
AVTOR: MATJAŽ HLADNIK												
KALO						IZMETAČ NABOJEV PRI PUŠKI ZLITINA VEČ KOVIN					POMEMBNA ŽELEZNIŠKA POSTAJA V OBČINI BREŽICE	GLASBENIK NA ORGLE
NEŽEN TONOVSKI NAČIN				SRD FILMSKI IGRALEC IN REŽISER WELLES			PITJE DO DNA KRATKA URA		IGRALEC MULEJ	SPAČENA PRIKAZEN		
TVOREC, USTVARJALEC						MORSKA RIBA, TUN LAHEK INDIJANSKI ČOLN			STRAŠNO BITJE ODVZEM ŽIVLJENJA, UMOR			
NATAŠA ABRAM			ROCKER				RIBIŠKI ČOLN NAŠ IGRALEC (IVO)				BILL GATES MEHIŠKI PESNIK IN PISATELJ (OCTAVIO)	
AMERIŠKI PEVEC REDDING					... IN 40 RAZBOJNIKOV VIKI GROSELJ					ZEMLJIN TEČAJ		
VOZNI LISTEK ZA VOŽNJO Z VLAKOM								GLASBENI INTERVAL V OBSEGU OSMIH STOPENJ		TAJA ZUCCATO		
VELIKA OPIČA Z BORNEA IN SUMATRE							JAZZOVSKI GLASBENIK					

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 pooblaščenca RS.

