

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



Intervju:
Miha Butara,
direktor družbe
SŽ – Potniški promet

**200-letnica
železnic**

**Končana prva faza
nadgradnje ljubljanske
železniške postaje**

Ugodnosti za železničarje, upokoјence in družinske člane

PO SLOVENIJI S 75 % POPUSTA

Po Sloveniji lahko zaposleni pri Slovenskih železnicah in njihovi družinski člani potujemo ceneje. Obiščemo lahko mesta, se podamo v planine ali do morja ali se preprosto odpravimo na vikend izlet.

Vsako leto imamo zaposleni pri Slovenskih železnicah in naši družinski člani možnost izkoristiti:

- 20 enosmernih potovanj na izbrani relaciji po Sloveniji s 75 % popustom pri nakupu vozovnic ali
- 50 enosmernih potovanj na katerikoli relaciji po Sloveniji s pavšalno vozovnico.

CENEJŠA POTOVANJA PO EVROPI

Z izkaznico FIP lahko zaposleni pri Slovenskih železnicah, naši upokoјenci in naši družinski člani potujemo v tujino po izjemno ugodnih cenah:

- Izkoristimo lahko 50- do 75-odstotni popust za nakup vozovnic,
- potujemo lahko v izbrane evropske države (v posamezno državo enkrat v letu), z možnostjo uporabe ob enkratnem naročilu do 7 kuponov (Mednarodne kuponske vozovnice).

Izkaznica FIP velja eno koledarsko leto in jo je mogoče naročiti na vseh mednarodnih blagajnah Slovenskih železnic po Sloveniji. Z njo lahko v tujini kupujemo vozovnice s popustom.

Železničarji imamo torej res lepo priložnost, da svet spoznavamo po tirih z manj stresa, več udobja in veliko ugodneje.

Uvodnik

Preteklo leto je na Slovenskih železnicah zapihal svež veter in prinesel številne spremembe. V novi zasedbi smo izdali edino tiskano revijo v tem letu. Ob sprejetju sklepa o novem uredniškem odboru je bilo dogovorjeno, da bo Nova proga zdaj izhajala predvidoma dvakrat letno.

Marca smo se poslovili od železničarske tiskarne, julija pa smo v skupino Slovenske železnice vključili družbo Nomago, kar omogoča priložnosti za inovativne zgodbe in sodelovanja.

Številne spremembe so bile tudi v vodstvih družb. V tokratni reviji se nam v intervjuju predstavlja Miha Butara, ki je prevzel mesto direktorja podjetja SŽ - Potniški promet, s svojimi sodelavci je načrtoval vizijo in jo začel izvajati. Predstavlja se nam tudi strojevodja Miro Kokol, ki je 11. novembra 2025 prevzel častno mesto princa ptujskega karnevala.

Leto 2025 je zaznamovala 200-letnica železnic, saj je 27. septembra 1825 v Veliki Britaniji med Stocktonom in Darlingtonom potnike popeljal prvi vlak na svetu. Več o tem je zapisal Josip Orbanč. Priporočam tudi ogled spletne strani railway200.co.uk, še posebej zavihka History, kjer je na ogled časovnica razvoja železnice s slikovnim materialom.

Prav v času obletnice so v podjetju SŽ - Vleka in tehnika obnovili tudi več kot 100 let stare muzejske vagone in jih pripravili za Božičkov vlak v decembru. Končana je tudi prva faza nadgradnje postaj na severni strani železniške postaje Ljubljana.

Jeseni smo prejeli kar tri priznanja. Najprej smo septembra prejeli prestižno priznanje Brunel Awards 2025 za uvedene nove, temno modre uniforme. To priznanje prejmejo le najboljši na področju železniškega oblikovanja. Oktobra smo prejeli še certifikat Športu prijazno podjetje. To je nagrada za vse tiste, ki organizirajo športna srečanja v skupini Slovenske železnice in prispevajo k temu, da se zaposleni čim bolj udeležujemo športnih dogodkov. Zato vas vabim, da se nam pridružite na vsaj enem izmed njih, naj bo to nogometno tekmovanje, tek na Ljubljanskem maratonu, kolesarjenje na maratonu Franja ali pa greste z nami v hribe v okviru akcije 1000 železničarjev nad 1000 metri. Pridite, da skupaj in skupaj gradimo povezanost med zaposlenimi.

Decembra smo za kampanjo Sejemo sončno prihodnost prejeli še priznanje European Travel Awards za najboljšo nacionalno kampanjo v Evropi. To je zares odmeven dosežek in cvetoče sončnice so zagotovo polepsale poglede marsikateremu potniku.

Z oglaševalskimi kampanjami po televiziji in v tisku približujemo železnice širši javnosti in spodbujamo trajnostno mobilnost. Trajnostna prizadevanja vnašamo tudi v poslovanje, zato so na Slovenskih železnicah in Prometnem institutu od novembra plačilne liste na voljo izključno v elektronski obliki, ne več tiskane na papirju.

Leto 2025 smo sklenili s tremi lepimi dogodki. Najprej smo v Cankarjevem domu prisluhnili godbi Slovenskih železnic z Majo Keuc. Sledilo je četrto Srečanje železničarjev na Gospodarskem razstavišču. Ob tem druženju smo se naplesali ob glasbi Modrijanov, Mirana Rudana, Ines Erbus in Buryane. Sredi decembra pa smo razveselili naše najmlajše družinske člane z obiskom Božičkovega vlaka, s katerim smo jim pričarali številne nasmeh in ustvarili čudovite spomine.

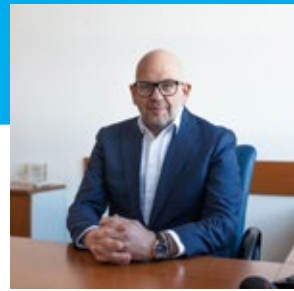
Dragi bralci in bralke, lepo vas vabim k sodelovanju. Sporočite nam, o čem vse še želite brati v naši in vaši reviji, ali nam pošljite svoje članke ter soustvarjajte Novo progo – revijo, ki izraža glas vseh zaposlenih pri Slovenskih železnicah. Članke ali ideje zanje nam pošljite na e-naslov: novaproga@slo-zeleznice.si.

Prijetno branje ter srečno, uspešno in zdravja polno leto 2026 vam želim.

Eva



Eva Gomišček



6

Intervju:

Miha Butara,
direktor družbe
SZ – Potniški promet



12

Končana prva faza
nadgradnje ljubljanske
železniške postaje –
začetek del na južni strani



14

Nove lokomotive



16

SŽ-Infrastruktura
nadaljuje zgodovinsko
prenovo mehanizacije!



24

Obnova muzejskih
vagonov



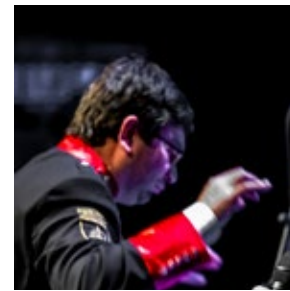
26

Vrnitev muzejskega
vlaka na slovenske
tire



28

Božičkov vlak Slovenskih
železnic je tudi letos
razveselil otroke
zaposlenih



32

Čarobni večer z Godbo



34

Tradicionalno Srečanje
železničarjev 2025



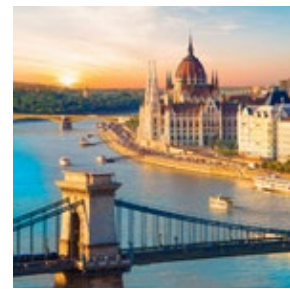
36

Slovenske železnice so
prejele mednarodno
nagrado za projekt
Sejemo sončno
prihodnost



42

Potovanje v Švico



48

Vikend pobeg z vlakom



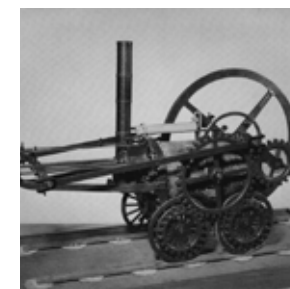
52

20 let vlaka EuroCity
100/101 Jože Plečnik



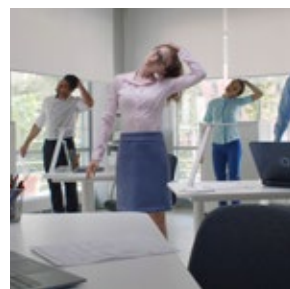
56

Predor pod hribom
Naklo V Logatcu



61

200 let železnice v svetu
(1825-2025)



78

Aktivni odmori na
delovnem mestu –
ključ do zdravja in
produktivnosti

Kolofon

Dragi bralci in bralke, ne pozabite!

Mnenja, predloge in pobude lahko pošljete
na elektronski naslov: novaproga@slo-zeleznice.si

Urednica: **Eva Gomišček**

Uredniški odbor: **Nina Avbelj Lekić, Jasna Cerar Hibar,
Mateja Čepon, Tadej Grešovnik, Helena Hostnik Simončič,
Blaž Jemenšek, Gregor Kukovica, Božo Leščanec, Franc
Klobučar, Mojca Penko, Tamara Sever in Marko Tancar.**

Naslovnica: **Gregor Kukovica in Agencija Luna**

Oblikovanje: **Gregor Kukovica**

Lektura: **Nataša Purkat**

Število izvodov: **4600**

Tisk: **Tiskarna Para, d.o.o.**

Verjamem, da bomo lahko rekli: »Vau, uspelo nam je!«

Intervju: Miha Butara, direktor družbe SŽ – Potniški promet

Staroselec na Kolodvorski in novinec na Trgu OF. Ko ni z družino, ki je zanj vedno na prvem mestu, vodi potniški promet Slovenskih železnic in predseduje hokejskemu klubu Olimpija. Skozi življenje drsi z vero v Boga in s stalno željo, da – kot pravi sam – postane najboljša različica samega sebe. Železnice so – napoveduje – prihodnost. Da je ta prihodnost še kako svetla, so, kot pravi, »krivi sodelavci, ki so skupaj s potniki v središču te zgodbe. Ponosni, zadovoljni in veseli, da so del Slovenskih železnic«. O tem, kam čez mejo je vredno skočiti po idejo ali navdih, in končanja katerega izmed velikih infrastrukturnih projektov na železnicah se najbolj veseli, smo se pogovarjali z direktorjem družbe SŽ – Potniški promet, Mihom Butaro.

“ Če izhajam iz tega, kaj prinašam, bi rekel, da prinašam novo energijo in drugačen pogled.



Med najinim pogovorom se dan preveša v drugo polovico. Kako je minila prva polovica? Kakšna je torej jutranja rutina šefa potniškega prometa? Doma in na delu.

Ko se zbudim, doma z ženo najprej spijsava kavo. Nato hčerki urediva in ju odpeljeva v vrtec – to je tista največja jutranja radost, ki mi da energijo za ves dan. Moj delovni dan se začne s kolegijem s sodelavci in vodji, tedaj pregledamo najpomembnejše teme in ključne projekte. Po končanem kolegiju sledijo operativne in strateške naloge, ki zapolnijo preostanek dneva. Dan je poln od jutra do večera, z raznimi obveznostmi, a to je dobro. Vidim, da imamo vsi – ne le jaz in vodje, ampak tudi zaposleni – tisto pravo energijo in željo, da nekaj spremenimo na bolje.

Ali se je ta jutranja rutina februarja zelo spremenila? Takrat ste namreč prevzeli vodenje Potniškega prometa. Čeprav ste že med železničarskimi staroselci, je vendarle ta vloga verjetno nekoliko drugačna.

Jutranja rutina v smislu družine je ostala enaka, v službi pa je zdaj precej več operativnega dela. To pomeni, da moraš biti ves čas pripravljen na vse, spremljati dogajanje, zaznavati, kaj se dogaja v prometu, ter začititi zaposlene in razmere na terenu. Zelo drugače je kot v moji prejšnji vlogi, ki je bila povezana bolj s strateškimi in projektnimi nalogami. Tukaj pa je poudarek na vsakodnevnem delu, neposrednem stiku z ljudmi in sprotnem reševanju izzivov – to je glavna razlika.

Kaj Miha Butara prinaša potniškemu prometu? In kateri so vaši osnovni – reciva trije ali štirje – kratkoročni ali srednjeročni cilji?

Če izhajam iz tega, kaj prinašam, bi rekel, da prinašam novo energijo in drugačen pogled.

V čem je vaš pogled drugačen?

Ni bistveno, da bi bila usmeritev povsem drugačna, gre bolj za pogled na to, kako se mora potniški promet razvijati. Vsak vodja ima svoje poglede. Sam si na primer za zgled jemljem švicarske železnice (Schweizerische Bundesbahnen, SBB), ki so po mojem mnenju najučinkovitejše v Evropi. To je nekaj, kar si želim doseči. Zavedam se, da bo težko, a cilj mora biti visok in ambiciozen. Po drugi strani prinašam tudi novo energijo. Zdi se mi, da smo skupaj s celotno ekipo dobro zajadrali v isto smer in da vsi delimo željo po napredku. Sodelavci so mojo vizijo in cilje dobro sprejeli – ne le na vodstveni, ampak tudi na operativni ravni –, in to mi veliko pomeni. Želim si, da potniški promet pripeljemo do točke, ko bomo lahko rekli, da smo res učinkoviti in da so naši potniki zadovoljni. Potnik mora biti vedno v središču našega delovanja – v vsakem pogledu.

Še nekaj besed o ciljih. Ali jih je težko ali (vsaj) nehalno napovedovati?

Ni težko. Za glavne cilje bi rekel tako: želimo biti sodobni in učinkoviti. To je cilj, ki zajema celoten potniški segment, in na koncu nas bodo o tem, ali smo ga dosegli, sodili potniki. Njihov odziv bo najboljši pokazatelj, ali smo res sodobni in učinkoviti. Kaj to pomeni v praksi? Želimo imeti nova vozna sredstva, usklajene vozne rede, boljši takti promet, več vlakovnih kilometrov in več mednarodnih povezav. Eden ključnih ciljev je, da postanemo glavna prestopna točka med jugovzhodno in zahodno ter severno Evropo – to je za nas izjemno pomembno. Potnikom želimo nuditi podporo 24 ur na dan, vse dni v tednu. Seveda tega ne bo mogoče doseči čez noč, vendar k temu stremimo. Pomembno je, da se vsi v skupini Slovenskih železnic zavedamo, zakaj smo tukaj: da prepeljemo potnike in seveda tovor. Nič drugega. In vsak od nas se mora potruditi po najboljših močeh, da bomo pri tem kar se da uspešni.



Ali bi se strinjali, če rečem, da smo se tisti, ki danes delamo in živimo z železnico, znašli sredi zelo zanimivega in razburljivega obdobja? Na eni strani spremljamo izdatne investicije v infrastrukturo, na tirih pa starejše vlake iz meseca v mesec čedalje bolj izpodrivajo novi, sodobni vlaki.

Jaz mislim, da je res tako. V zadnjih petnajstih letih sta tako država kot Skupina Slovenske železnice ogromno vlagali v posodobitve za naše potnike. Gre za naložbe tako v infrastrukturo kot v nakup vozniških sredstev in digitalizacijo. Z uvedbo novih vlakov Stadler – skupaj jih bo kar 72 – smo naredili velik korak naprej. Udobje potnikov se je občutno izboljšalo.

Ti novi vlaki niso le sodobni in privlačni na pogled, so tudi nizkopodni, kar gibalno oviranim osebam omogoča lažji vstop in izstop, omogočajo prevoz koles, opremljeni so z brezžičnim internetom, vtičnicami, prilagojenimi stranišči ipd.

To je točno tisto, k čemur strehamo: večja dostopnost, več udobja in večje zadovoljstvo potnikov. Prav zato se zadovoljstvo naših potnikov iz leta v leto povečuje.

Ali se spreminjajo tudi stereotipi? Občutek imam, da se ob grajah, ki grejo praviloma lažje z jezika, vse pogostejše slišijo tudi pohvale. Da potniki govorijo tudi o lepih, udobnih vlakih.

Vse te investicije imajo torej jasen namen – biti učinkovitejši, biti boljši. Z vsemi temi izboljšavami se, verjamem, krepi tudi ugled naše blagovne znamke in zaupanje v to, kar delamo.

Novi vlaki so seveda le del tega razburljivega obdobja. Skozi okno vaše pisarne lahko »iz prve vrste« spremlja-

te, kako iz dneva v dan raste nov potniški center. Hkrati se približujemo zaključku izvedbe enega ključnih nacionalnih projektov – to je izgradnja drugega tira železniške proge Divača–Koper. Na železniškem omrežju nasploh potekajo številna obsežna investicijska dela. Kako vi vidite ta izrazito intenziven investicijski cikel, ki ga je zagnala država? Kaj ta prinaša vsem nam – zaposlenim, potnikom?

Zato verjamem, da bo, ko bodo ti projekti dokončani – ko bo zgrajen drugi tir proti Kopru, ko bo vzpostavljena dvotirnost do Kranja in ko bo dokončan potniški center v Ljubljani, to izjemen doprinos za naše potnike. Takrat bomo lahko povečali frekvenco voženj, postali bomo še učinkovitejši, potniki pa bodo še zadovoljnejši. Seveda moramo v tem vmesnem času vsi skupaj pokazati nekaj potrpežljivosti. Nimamo čarobne paličice, s katero bi lahko te projekte končali čez noč. V času gradnje so razmere zahtevne – projekti ovirajo promet, otežujejo delo zaposlenim in vplivajo na potovalne navade potnikov. Med gradnjo, ko se toliko dogaja, nastajajo tudi zamude. Trenutno od 60 do 80 vlakov vsak dan nadomeščajo avtobusi, kar je velik izziv – tako za potnike kot za zaposlene. A pomembno je, da se zavedamo, da bodo koristili ogromne. Do leta 2030 bodo po trenutnih načrtih vsi večji projekti končani – vključno z drugim tirom do Kopra in dvotirnostjo do Kranja. To bo pomenilo več potnikov, bolj zadovoljne zaposlene, manj nadomestnih prevozov in manj zamud. Skratka, vse te investicije iskreno pozdravljam.

Naštela sva kar nekaj projektov, vas pa vseeno izzovemo, da izberete enega. Vam najljubšega, ki se ga najbolj veselite.

Izjemno se veselim novega

potniškega centra. To bo res velika posodobitev za naše potnike. Moramo se je zavedati, da smo lani prepeljali približno 16,7 milijona potnikov, pri čemer jih največ potuje prav skozi ljubljansko postajo. Novi center bo zato našim potnikom ponudil precej več udobja in hkrati bo pomenil velik korak naprej za Slovenske železnice. Zame je to začetek novega obdobja – pravi »big bang« razvoja, ki ga želimo nadaljevati tudi v prihodnje. Gre za vzpostavljanje multimodalnih središč in kategoriziranih postaj, ki potnikom zagotavljajo vse, kar potrebujejo za čim lažje in hitrejše potovanje od točke A do točke B. Želimo, da lahko potnik že na postaji opravi del vsakodnevnih opravkov – morda gre v trgovino ali uredi kaj drugega – in se tako res počuti, da mu železnica olajša življenje.

A še pred olajšanjem bo treba v sklepni fazi gradnje centra še nekoliko stisniti zobe ...

Povzel bom enega od naših kolegov z avstrijskih železnic. Rekel je, da načina, kako mi prenavljamo železniško infrastrukturo, oni preprosto ne bi zmogli. Pri njih običajno zaprejo celotno progo in uporabijo obvozno pot. Na zaprtem odseku pa prometa ni! Lahko tudi leto dni, dokler ne končajo del. Pri nas pa se moramo zavedati, da skozi središče Ljubljane kljub vsem gradbenim delom vsak dan vozijo tako potniški kot tovorni vlaki. To je res velik izziv. Navkljub obremenitvam in številnim delom še vedno delujemo izjemno učinkovito. Seveda se bodo do končanja gradnje spremenili prometni režimi, nastajale bodo občasne zamude in morda bo tudi nekaj slabe volje – predvsem zaradi sprememb pri dostopih, prehodih in začasnih zaporah. Naša odgovornost pa je, da vse to pravočasno in jasno sporočimo tistim, na katere to najbolj vpliva.

Kako Miha Butara, šef potniškega prometa, odgovori na zimelezi očitek o zamudah vlakov? V treh stavkih.

V treh stavkih bo to res težko, ker je treba najprej razumeti, zakaj zamude sploh nastajajo. V Sloveniji imamo približno 1.208 kilometrov železniških prog, od tega kar 875 kilometrov enotirnih, pri čemer je velik del prog starejših od trideset let, na približno 110 kilometrih pa so še vedno uvedene počasne vožnje. Poleg tega se na našem omrežju v povprečju vsak dan zgodi okoli poldrugi izredni dogodek – od padlih dreves in skal na progi do tehničnih okvar in nesreč ter vandalizma – in vsak tak dogodek neizogibno povzroči zamude, saj je treba progo najprej zavarovati in preveriti, preden lahko promet ponovno steče. Trenutno je približno 75 odstotkov vseh vlakov rednih, okoli 15 odstotkov jih ima zamudo do deset minut, drugi pa večje zamude zaradi tehničnih ali varnostnih razlogov, kot so okvare, povozjenja ali druge nesreče. Ljudje včasih pozabijo, da moramo ob vsakem izrednem dogodku organizirati nadomestne prevoze – avtobuse, ki so odvisni od cestnega prometa – in da se zaradi tega zamude hitro kopičijo, podobno kot zastoji na avtocesti. Pomembno pa je, da takrat, ko zamude nastanejo, potnikom ponudimo čim boljše izkušnje: jih pravočasno obvestimo, poskrbimo za nadomestne prevoze, včasih tudi za prigrizke in pijačo. Nismo popolni, si pa res prizadevamo, da bi bili čim boljši, ker želimo, da potnik reče: »Res je bila zamuda, ampak videl sem, da so se trudili, da bi nam olajšali pot.«

Od mega projektov k tistim manjšim.

Letos smo izvedli kar nekaj pomembnih projektov. Eden izmed njih je portal za obveščanje Moj vlak, ki našim potnikom omogoča, da se naročijo na



brezplačna SMS ali e-poštna obvestila o zamudah in jih tako prejmejo neposredno na svoje telefone. Drugi projekt pa je začetek mednarodne spletne prodaje vozovnic na naši platformi. To pomeni, da bodo potniki po novem lahko tudi v Sloveniji prek spleta kupovali mednarodne vozovnice. Dolej sta v Evropi to omogočali predvsem platformi nemških in avstrijskih železnic, Deutsche Bahn in Österreichische Bundesbahnen, zdaj pa bomo imeli svojo rešitev – lokalizirano, z ugodnimi mesečnimi ponudbami, ki bodo v prihodnje vključevale tudi avtobusne povezave. Za nas je to pomembno tudi z vidika večanja prihodkov iz naslova mednarodnega prometa.

Tu smo naredili zelo pomemben korak. Končno smo dosegli dogovor z vodstvom hrvaških železnic, da lahko naši vlaki Stadler vozijo neposredno v center Zagreba – kar prej ni bilo mogoče. Dogovarjamo se tudi z madžarskimi partnerji, s katerimi želimo vzpostaviti neposredno povezavo med Ljubljano, Budimpešto in Beogradom. Poleg tega smo zelo

blizu dogovoru, da se bo na madžarski strani število postaj zmanjšalo, s čimer se bo potovalni čas do Budimpešte občutno skrajšal. Ponosen sem, da nam je uspelo ponovno oživiti naš muzejski vlak, ki pomembno prispeva k ohranjanju železniške dediščine.

Tudi po nekajletnem prisilnem počitku je dokazal, da je še vedno prava atrakcija in med potniki izjemno priljubljen.

Res je. Na žalost se je vožnja muzejskega vlaka med epidemijo covida-19 ustavila, saj je bilo treba izvesti revizijo in druge preizkuse. To so zahtevni postopki, saj so pomembni železniški razstavnici predmeti tehnično kompleksni in njihova obnova tudi finančno ni preprosta. Treba je bilo priskrbeti vire financiranja, urediti licence za strojevodje in izpolniti vse zahteve za ponovno obratovanje. Projekt je bil organizacijsko zelo zahteven, zato sem še posebej hvaležen vsem sodelavcem – najprej ekipi v Potniškem prometu ter sodelavcem v družbi SŽ – Vleka in tehnika in na drugih ravneh skupine, ki so pomagali, da smo



projekt dobro izvedli. Pomembno je poudariti, da projekt muzejskega vlaka ni zanimiv zgolj s komercialnega vidika, temveč ima tudi izjemen pomen za ohranjanje železniške in širše slovenske tehnične dediščine. Ni veliko držav, ki imajo tako dobro ohranjene lokomotive: na primer lokomotiva SŽ 25-026 je stara kar sto let. To, da še vedno obratuje, je pravi mali čudež. V prihodnje načrtujemo, da bodo te lokomotive znova redno vozile na posebnih komercialnih voznjajh, ki bodo dodana vrednost v naši ponudbi. To je torej tudi priložnost, kako s premišljeno ponudbo to zgodovino približati javnosti in jo hkrati vključiti v turistično in gospodarsko zgodbo naše države.

Zdi se, da je javnost poletno priključitev Nomaga lepo sprejela – družba je že danes zelo močna na trgu. Kako razumete nadaljnji razvoj Nomaga in kako lahko Nomago prispeva k nadaljnjemu razvoju potniškega prometa Slovenskih železnic?

Rekel bi, da Nomago ni le pomemben, ampak trenutno najmočnejši na področju avtobusnih prevozov v Sloveniji. Ta projekt se je razvijal kar nekaj časa, a smo od začetka imeli jasen cilj – postati glavni ponudnik mobilnosti za vse prebivalce Slovenije. Če želiš biti glavni ponudnik učinkovite mobilnosti, moraš imeti močno hrbtenico javnega potniškega prometa, kar je pri nas železniški potniški promet, tako kot povsod v Evropi. Ob tem pa potrebuješ zanesljivega avtobusnega prevoznika, ki učinkovito pokriva notranje, medkrajevne in mednarodne linije ter ponuja dodatne storitve mobilnosti – od najema koles in e-koles do souporabe vozil (»car sharing«). Z vidika prevzema Nomaga je ključno doseči potencialne sinergije. Izjemnega pomena za potnike je usklajitev voznih redov, ki jo bomo izvedli v prihodnosti. Ko potnik pride z vlakom do postaje, mora imeti možnost, da ga avtobus takoj odpelje naprej – brez dolgega čakanja. Cilj je, da potniku omogočimo čim hitrejšo, udobnejšo

in preprostejšo potovanje od točke A do točke B. Na primer: če grem iz Grosuplja v Ljubljano, se z avtobusom odpeljem do železniške postaje, z vlakom do Ljubljane, nato pa uporabim vozilo iz sistema »car sharing« in se odpeljem do službe na Viču. To je tisto, kar želimo potnikom ponuditi – celostno, sodobno in povezano izkušnjo mobilnosti.

To je zmagovalna kombinacija?

To je po mojem mnenju edina kombinacija.

Zdi se, da ste pravo, zmagovalno kombinacijo v Tivoliju že našli. Z nasmehom lahko spremljate igre hokejistov Olimpije, ki v tej sezoni mednarodne lige ICE kažejo res izjemno formo.

Absolutno sem zadovoljen s tokratno sezono. Treba se je zavedati, da je bilo pred osmi leti, ko smo vstopili v hokejski klub Olimpija, stanje precej drugačno. Nobena sprememba se ne zgodi čez noč – za vse mi dosežki je ogromno trdega dela in tudi precej neprespanih noči. A najpomembnejše pri vsem tem so ljudje – pravi igralci na ledu, ki imajo kemijo, in pravi sodelavci v pisarnah, ki verjamejo v vizijo in jo pomagajo uresničevati. Letos se je vse to lepo ujelo. Upam, da bo tako tudi v prihodnje, čeprav vemo, da v športu nič ni samoumevno. Enako je z velikimi klubi, na primer Manchester City ima na voljo milijarde, a vseeno ne osvoji Lige prvakov vsako leto ali moj najljubši klub Liverpool: nanizal je obdobja izjemnih uspehov, a tudi porazov – tako vidimo, da je šport vedno preplet zmag in padcev. Pomembno je, da se iz porazov nekaj naučiš, vstaneš in greš naprej po načrtani poti.

Vidim, da spremljate tudi druge športe ...

Sem velik športni navdušenec. Moja prva ljubezen je bil tenis,

a ko sem se začel ukvarjati z Olimpijo, sem v to vložil celotnega sebe in hokej je postal šport številka ena. Je namreč izjemno dinamičen, hiter in pošten šport. V njem je zelo malo zahrbtnosti, ogromno pa spoštovanja in pravega športnega duha. Je privlačen, veliko se dogaja, pade veliko golov – skratka, gledalcu nikoli ni dolgčas. Še nekaj, tudi naši fantje so zelo simpatični, tako da je hokej zanimiv šport tudi za nežnejši spol (smeh).

Kopitar ali Dončić?

Vsako jutro pogledam rezultate – najprej, kako sta igrala Dončić in Kopitar. Kar se mene tiče, sta oba dosegla nekaj, kar je skoraj nepredstavljivo. Zavedati se moramo, da Slovenija v športu dosega res neverjetne rezultate, v tem smo res edinstveni, kar priznavajo tudi v tujini. Moram priznati, da me Dončić res navdušuje s tem, kako iskreno se

veseli vsake poteze, kot otrok, ki resnično uživa v igri. Ima tisti žar in ga je lepo gledati.

Kaj počne Miha Butara, ko ni v službi, na vlaku ali v Tivoliju? Kaj mu največ pomeni?

Zagotovo mi največ pomenijo moja žena in obe hčerki. Ena je stara dve in pol, druga pa pet let in pol. Poleg tega, da sem z družino, mi izjemno veliko pomeni vera v Boga in prebiranje Svetega pisma. Pogosto grem tudi v cerkev. Poleg tega imam še druge obveznosti. Kot član upravnega odbora Hokejske lige prvakov (CHL) se veliko ukvarjam z njenim razvojem in z drugimi projekti. Rad študiram, berem in raziskujem – verjamem, da bolj ko je človek razgledan in ima širino, lažje razume svet okoli sebe in najde pravo smer.

Za konec: 2026 je tu. Ali ste morda eden tistih, ki si vsakokrat postavijo novoletne

zaobljube? K čemu stremite in kaj si želite?

Težko bi rekel, da verjamem v novoletne zaobljube. Je pa vselej moja želja za zasebno življenje preprosta – da postajam najboljša različica samega sebe ter da imam dovolj energije in moči za tisto, kar si želim. In seveda, da smo v družini srečni in zdravi. To mi je najpomembnejše. Kar se tiče potniškega prometa, si želim, da bomo uspešno izpeljali vse načrtovane projekte – in teh ni malo. Verjamem, da bomo ob koncu tega desetletja, leta 2030, lahko rekli: Vau, uspelo nam je! Prepeljali smo 24 milijonov potnikov, opravili skoraj 16 milijonov vlakovnih kilometrov, kupili dodatnih 45 vlakov ter postali glavna prestopna točka med jugovzhodno, severno in zahodno Evropo. Predvsem pa si želim, da bodo naši sodelavci – ki so skupaj s potniki v središču te zgodbe – ponosni, zadovoljni in veseli, da so del Slovenskih železnic.



Končana prva faza nadgradnje ljubljanske železniške postaje – začetek del na južni strani

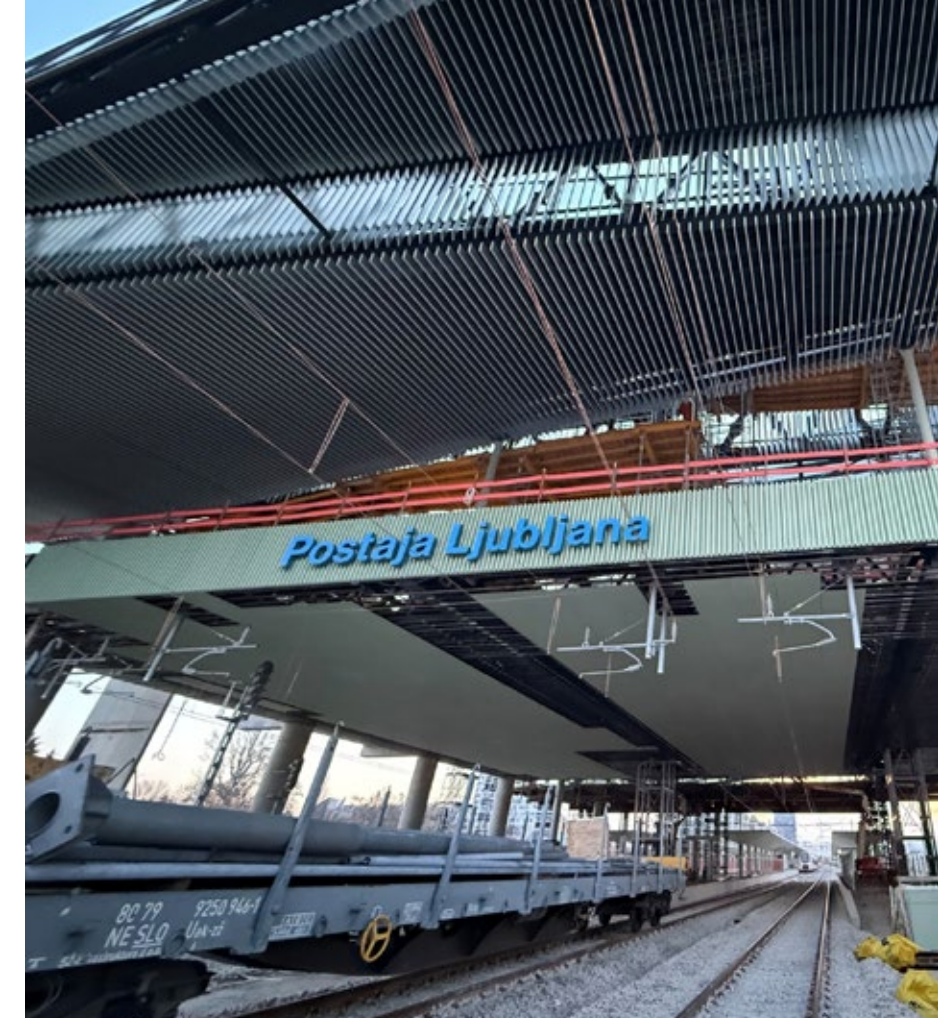
Na osrednji ljubljanski železniški postaji smo 1. decembra simbolično zaznamovali pomemben mejnik – končanje prve faze nadgradnje (faza B). Ob prihodu prvega vlaka po novih tirih iz Šiške sta ministrica za infrastrukturo mag. Alenka Bratušek in generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes skupaj z ekipo proslavila konec del na severnem delu postajnega območja.

Kaj je bilo narejeno v prvi fazi?

Na severni strani postaje, bližje Vilharjevi cesti, smo nadgradili perone št. 4, 5 in 6 ter tire št. 9–13. Zgrajena je nosilna konstrukcija novega nadhoda, končuje se montaža fotovoltaične strehe in steklene fasade, sledita še ureditev prostorov in montaža opreme. Razširitev podhoda je v gradbenem smislu končana, sledita še dokončna ureditev in opremljanje.

Kaj sledi?

Začenja se faza C – dela se selijo na južno stran postaje, bližje postajnemu poslopju. V tej fazi bo nadgrajenih še več peronov (št. 1, 2, 3, 7) in tirnih poti (št. 1–8 in 120). Nadaljevala se bo gradnja novega nadhoda in razširitev zdajšnjega podhoda. To bo zahtevalo spremembe režima za potnike, o katerih bomo pravočasno obveščali.



Potniški center Ljubljana – prihodnost mobilnosti

Ob tem se nadaljuje gradnja novega podhoda in nadhoda, ki bo v prihodnje povezoval železniško in avtobusno postajo ter zagotavljal sodobne storitve za potnike. Projekt nadgradnje osrednje postaje je vreden skoraj 244 milijonov evrov, od tega je država pridobila 175 milijonov evropskih sredstev. Dela naj bi se po načrtih končala konec poletja 2026, nova avtobusna postaja pa naj bi bila končana do konca leta 2027.

Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je poudaril, da bo zmogljivost postaje po nadgradnji podvojena – namesto 300 potniških in 160 tovornih vlakov bo lahko sprejela do 1.000 vlakov dnevno, število potnikov pa se bo povečalo s 70.000 na 150.000 na dan.

Ministrica Bratušek je ob tem izpostavila, da so železnice prihodnost trajnostne mobilnosti: »Če želimo Slovenijo, Evropo in svet narediti bolj zelene, so železnice vsekakor prihodnost.«

Več informacij o projektu je na voljo na spletnem mestu [Krajšamo](https://krajšamo.si) razdalje.

Nove lokomotive

Sredi novembra 2025 je v Slovenijo na preizkušanje prispela prva od 30 novih električnih lokomotiv, ki jih bo uporabljalo podjetje SŽ - Tovorni promet. To je pomemben mejnik v projektu posodobitve lokomotivskega parka podjetja, saj bo podjetje tako še razvijalo svojo vlogo enega izmed vodilnih železniških prevoznikov blaga v regiji in zanesljivega poslovnega partnerja številnih podjetij v Sloveniji in v tujini.

Pogodba o nakupu 30 večsistemskih električnih lokomotiv je bila podpisana v petek, 21. marca 2025. Gre za lokomotive Traxx 3 MS proizvajalca Alstom. Lokomotive, ki bodo vozile z oznako 542, bodo nadomestile lokomotive vrste 363, ki so bile dolga leta hrbtenica tovornega prometa Slovenskih železnic. Nove lokomotive bodo lahko vlekly za približno 30 % težje tovarne vagone, njihova največja hitrost bo za tretjino večja. Alstomove lokomotive bodo tudi prijaznejše do okolja, saj bodo porabile za približno 20 % manj električne energije, poleg tega bodo občutno tišje od zdajšnjih lokomotiv. Obenem bodo stroški njihovega sprotnega vzdrževanja kar za polovico nižji kot pri sedanjih lokomotivah.

Nove lokomotive bodo imele dovoljenje za obratovanje v Sloveniji, v Avstriji, na Hrvaškem, v Nemčiji, na Češkem, na Slovaškem, na Madžarskem in v Srbiji. Z njimi bo mogoč dostop do Opčin na meji med Slovenijo in Italijo in do postaj izmenjave prometa med Italijo in Avstrijo. Njihova nabava je za podjetje SŽ - Tovorni promet zelo pomemben korak pri povečanju konkurenčnosti v širši regiji. Podjetju bodo omogočile vstop na nove ključne regionalne trge, povečanje prilagodljivosti in kakovosti storitev v skladu s pričakovanji kupcev ter znižanje stroškov poslovanja.

Prva preizkušanja prototipa nove lokomotive so bila uspešno opravljena v Nemčiji, med Kasslom in Fuldo. Sledilo je preizkušanje v češkem Velimu. Lokomotiva je prispela na Jesenice v sredo, 12. novembra. V večernih urah istega dne je bila prepeljana v delavnico podjetja SŽ - Vleka in tehnika in Ljubljanskih Mostah, kjer so strokovnjaki Alstoma ter podjetij SŽ - Vleka in tehnika in SŽ - Tovorni promet opravili prve preizkuse v Sloveniji.

»Aktivnosti so bile res intenzivne, saj se je lokomotiva vrnila na preizkusni poligon v češkem Velimu, kjer so bila opravljena nova preizkušanja. Pričakujemo, da bomo do konca decembra pridobili začasno obratovalno dovoljenje, na podlagi katerega bodo januarja in februarja potekale nadaljnje preizkusne vožnje na omrežju javne železniške infrastrukture. Po novem letu načrtujemo preizkušanje lokomotive tudi na Hrvaškem in v Srbiji. Rezultati preizkušanj bodo izhodišče za vložitev zahteve za stalno obratovalno dovoljenje.«



Ernest Gortan, direktor in predsednik posloводства SŽ - Tovorni promet: »Naša nova lokomotiva je prva znanilka vrste novih pridobitev. Gre za Alstomovo lokomotivo iz nove generacije, katere redne dobave se bodo začele leta 2027. Veseli in zadovoljni smo, da jo lahko že pozdravimo pri nas. Verjamemo, da bomo prav s to pridobitvijo še okrepili svojo konkurenčnost ter izboljšali svoj položaj na trgu in v regiji, kjer delujemo.«

SŽ - Infrastruktura nadaljuje zgodovinsko prenovo mehanizacije!

Delujoča in ustrezno opremljena progovna mehanizacija za vzdrževanje železniške infrastrukture je temelj zanesljivega železniškega sistema. Zahteve in potrebe železniškega prometa so velike že danes in pričakovati je mogoče, da bodo v prihodnjih letih le še večje. SŽ - Infrastruktura tako nadaljuje projekt prenove mehanizacije, nujne za celovito vzdrževanje javne železniške infrastrukture. Investicija je glede na trenutne razmere na trgu ocenjena na kar 134 milijonov evrov.

»Projekt prenove smo začeli že leta 2022 in do danes je že veliko narejenega. V tem času smo izvedli kar nekaj javnih naročil in tudi že dobavili prve kose mehanizacije,« pojasnjuje direktor podjetja SŽ - Infrastruktura Matjaž Kranjc. Družba ima v celoti izdelano in potrjeno investicijsko dokumentacijo, prenova mehanizacije pa bi morala biti, še napoveduje Kranjc, končana v prvih mesecih leta 2030, ko bi morala biti dobavljena zadnja vozila.

Nedavna dokapitalizacija, ki jo je po sklepu Vlade Republike Slovenije izvedel Slovenski državni holding v višini 80 milijonov evrov, je dodaten vir sredstev za nakup nujno potrebne mehanizacije, ki bo upravljavcu javne železniške infrastrukture omogočala učinkovito opravljanje vzdrževalnih del na vseh delih železniške infrastrukture.

Smo približno na polovici poti

Službe del nove sodobne opreme že uporabljajo na terenu, do danes je bilo namreč uspešno prevzetih 7 od skupno 15 načrtovanih sklopov. To v praksi pomeni, da podjetje SŽ - Infrastruktura že upravlja kar 25 novih priključnih vagonov, ki omogočajo prevoz opreme in materiala. Podjetje je že prevzelo tudi tri traktorje, opremljene s snežnimi plugi, posipalniki ter čelnimi in bočnimi mulčerji, kar bo zaposlenim močno olajšalo delo v vseh letnih časih. Velika okrepitev je tudi 10 samohodnih mulčerjev z daljinskim upravljanjem – ti omogočajo varno in natančno čiščenje rastlinja ob progah, v uporabi so tudi že trije bagri s priključki in tovorno vozilo z dvigalom, ki pride še kako prav pri premikanju težke opreme in najrazličnejšega materiala.

Kranjc ob tem že napoveduje skorajšnje nove dobave: »Sočasno s prevzemi namreč ves čas potekajo tudi drugi postopki, da bi čim prej zagotovili še preostalo manjkajočo opremo. Nekatere pogodbe smo že podpisali.« Tako so Slovenske železnice že sklenile posle za dobavo tirnega dvigala, dvopotnega vozila za intervencije, šestih dvopotnih vozil za košnjo in ene nizkopodne prikolice za prevoz vozil po tirih.

Matjaž Kranjc, direktor SŽ-Infrastruktura (Vir: arhiv SŽ - Infrastruktura)

Posodablja se tudi znanje!

Za vsako novo pridobitev v podjetju stečejo številni drugi procesi – eden pomembnejših, če ne celo najpomembnejši je usposabljanje zaposlenih, ki bodo z zadevno napravo delali oziroma jo upravljali.

Po vsaki dobavi nove mehanizacije v družbi izvedejo intenzivna teoretična in praktična usposabljanja. Zaposleni se tako še pravočasno in zelo natančno seznanijo z vsemi ključnimi vidiki dela s sodobnimi napravami. Najprej teoretično spoznajo varnostne protokole in tehnične značilnosti opreme, nato znanje utrdijo še v praksi, pri čemer delovanje mehanizacije preizkusijo pod vodstvom strokovnjakov.

Katere koristi ima posodabljanje?

»Veseli nas, da nam te pridobitve že pomembno olajšajo delo. Ne le to, delo z novo opremo je opravljeno kakovostno, varno in stroškovno učinkovito,« še dodaja Kranjc, ki verjame, da se bodo dobave nove opreme na koncu pokazale v številnih pozitivnih spremembah. Napoveduje, da bo nova oprema omogočila precej večjo kakovost vzdrževalnih del, saj sodobna oprema zagotavlja natančnejše, hitrejše in varnejše posege na progah. Zaradi večjih potovalnih hitrosti bo tirna mehanizacija v primeru napak ali izrednih dogodkov na mesto intervencije prispela občutno hitreje, kar pomeni krajše odzivne čase in manj motenj v železniškem prometu.

Ena pomembnejših pridobitev bo tudi skrajšano trajanje zapor prog za potrebe vzdrževalnih del – cilji upravljavca na tem področju so veliki. Ker nova mehanizacija omogoča učinkovitejše izvajanje del, bo negativen vpliv na promet manjši – rezultat, ki ga bodo s tem dobili naši potniki, se bo pokazal predvsem v bolj stabilnem izvajanju voznega reda, z manj zamudami. Krajše trajanje vzdrževalnih del bo ne nazadnje razbremenilo omrežje in povečalo razpoložljivost prog, kar je ključno v času, ko potrebe po prevozu potnikov in blaga naraščajo.

Nova oprema bo prispevala tudi k večji okoljski učinkovitosti. Zaradi manjše porabe energije v skupini pričakujejo in načrtujejo 81 MWh letnega prihranka, to pa na koncu pomeni kar 26 ton manj izpustov CO₂ v okolje.

Oprema (pre)pogosto v rabi dlje od predvidene življenjske dobe

Na Slovenskih železnice se nove mehanizacije veselijo tudi zato, ker bo ta – v primerjavi s pogosto že zelo iztrošeno – gotovo terjala manj izrednih popravil. »Kot vsako drugo podjetje si tudi mi želimo rasti in se krepiti, hkrati pa se moramo zavedati, da je ta investicijski cikel zares nujen korak. Posodobitev mehanizacije za vzdrževanje prog je posledica predvsem neizogibne potrebe po zamenjavi zdajšnje, stare in dotrajane opreme, ki je v rabi že precej dlje od predvidene življenjske dobe. Samo en primer: povprečna starost drezin je več kot 40 let,« opozarja direktor Matjaž Kranjc. V isti sapi pa napoveduje, da bo prav dobava novih drezin ena izmed prednostnih nalog v prihodnjih mesecih. Konec leta 2025 so s sodelavci končali postopek javnega naročila za nakup kar 21 drezin za vzdrževanje (6 za vzdrževanje vozne mreže in 15 za vzdrževanje na področju gradbene dejavnosti). Za linijski in kretniški nivelirno-ravnalni stroj ter plug za profiliranje tirne grede je bilo javno naročilo objavljeno v zadnjih dneh leta 2025, zadnje naročilo za merilno opremo pa je predvideno v prvih mesecih leta 2026.



Prevzeti priključni vagoni, pripravljeni za uporabo na železniški infrastrukturi (dobavljeni januarja 2025). Vir: arhiv SŽ - Infrastruktura



Specializirano vozilo za prevoz in dvigovanje težke opreme (dobavljeno januarja 2023). Vir: arhiv SŽ - Infrastruktura



Sodobni samohodni mulčerji z daljinskim upravljanjem za košnjo in čiščenje rastja ob progah (dobavljeni aprila 2024). Vir: arhiv SŽ - Infrastruktura



Prikaz upravljanja samohodnega mulčerja na terenu. Vir: arhiv SŽ - Infrastruktura

Mehanizacija, ki je še predvidena za dobavo

Slike v nadaljevanju so informativne narave in prikazujejo zgolj posamezne tipe predvidene mehanizacije.



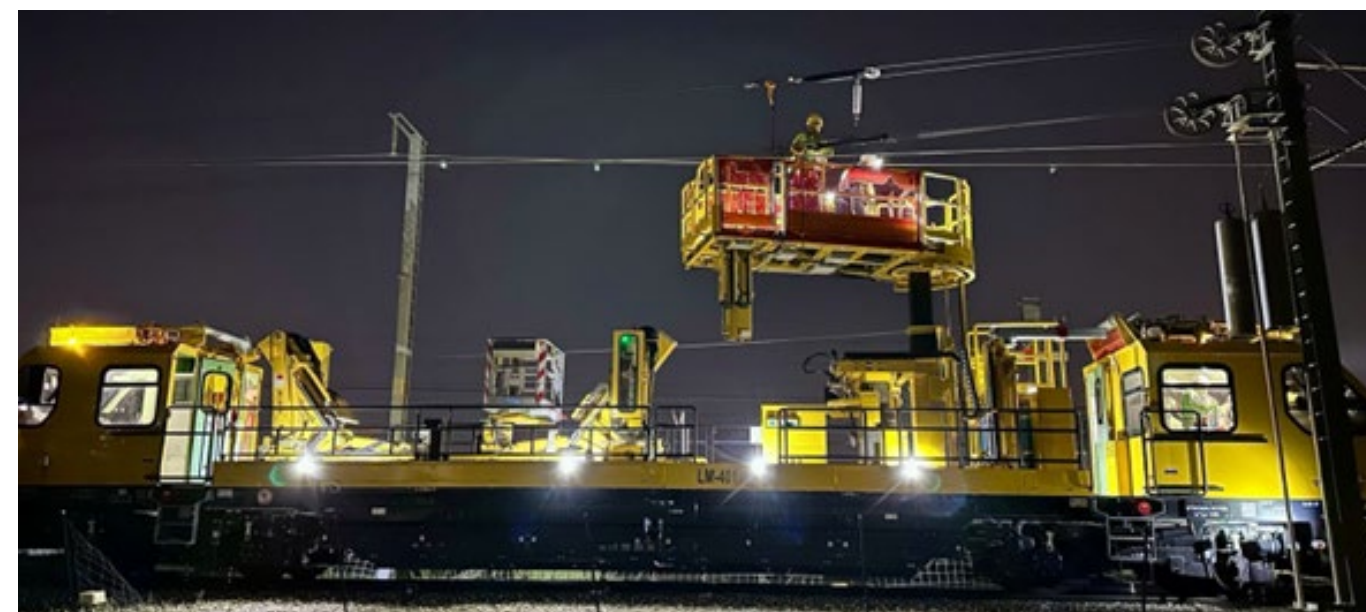
Motorno progovno vozilo za posebne namene za potrebe vzdrževanja železniških tirov. Vir: https://www.windhoff.de/_Resources/Persistent/f/a/7/e/fa7e8448aff381f5895c16efdc9a6b81f576094e/Multibutton_DB%20GAF-1440x961.jpg

Na sliki (levo spodaj) je prikazano motorno progovno vozilo za posebne namene, ki je specializirano železniško vozilo, namenjeno pregledovanju in servisiranju železniške infrastrukture in intervencijam. Glavni namen uporabe tega vozila je prevoz delovnih priklopnikov, zbiranje in nalaganje železniških pragov, prevoz železniškega materiala, krajših kosov tirnic in odpadnega materiala, prevoz osebja na delovišča, spremljanje muzejskih vlakov zaradi požarne ogroženosti in odstranjevanje snega z železniških prog.



Linjski stroj za smerno in višinsko uravnavanje tira. Vir: <https://www.plassertheurer.com/en/machine/track-tamping-machines/O9-x-series/O9-2x-sd-l-dynamic>

Linjska podbijalka je stroj, namenjen smerni in višinski regulaciji tira, predvsem na odprti progi ali med postajnimi odseki. Stroj zelo učinkovito popravi geometrijske parametre tira (vzpon ali spust proge, nadvišanje v krivinah ipd.) in s podbijanjem tolčenca pod pragove omogoča obstoj tira na želeni nivoletti. Predvideni stroji imajo tudi možnost dinamične stabilizacije tira, kar omogoča takojšnjo uporabo proge z voznoredno hitrostjo. Predvidena hitrost podbijanja tira na urejeni tirni gredi je približno 1500 m/h..



Motorno progovno vozilo za posebne namene za potrebe vzdrževanja voznega omrežja. Vir: Tesmec Rail SRL.

Motorna progovna vozila za posebne namene, namenjena vzdrževanju voznega omrežja, imajo nameščene dvižne delovne ploščadi ali košare na hidravličnih dvigalih. Ta se uporabljajo za redno vzdrževanje in intervencije. Z delovnega odra takega vozila se izvajajo redni pregledi vozne mreže in preostalih elementov, kot so zatezne naprave, odsekovni izolatorji in stikala. Opravljajo se nastavitve zatezanj, smerne in višinske regulacije voznega voda in vzdrževanje stikal vozne mreže. Uporaba teh vozil je potrebna za vsa montažna in demontažna dela.



Stroj za smerno in višinsko uravnavanje kretnic in tira. Vir: <https://youtu.be/W-7QjMeGcrk>

Podobno kot linijska podbijalka je stroj namenjen smerni in višinski regulaciji kretnic, lahko pa tudi regulira odprto progo.



Stroj je namenjen za ureditev tirne (gramozne) grede v pravilno obliko. To je samohodno tirno vozilo, ki lahko profilira in ravna gramozno gredo, pometa pragove in raztrosi tolčenec. Predvideni stroj ima silos za tolčenec z zmogljivostjo približno 10 m³.

Plug za urejanje tirne grede. Vir: Slovenske železnice.



Tirno dvigalo. Vir: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=3677081648986199&id=639787666048961&set=a.646582045369523>

Na zgornji sliki je prikazano specializirano tirno dvigalo, namenjeno zahtevnim vzdrževalnim delom in intervencijam.



Nizkopodna prikolica za varen prevoz težke železniške mehanizacije med delovišči (predvidena dobava: december 2025).



Merilno vozilo. Vir: <https://www.koncar.hr/sites/default/files/slike/sticky-scroller/2024-07/mjerni-vlak-slider.jpg>

Merilno vozilo za železnice je specializirano vozilo, namenjeno preverjanju stanja železniške infrastrukture. Njegova glavna vloga je zagotavljanje varnosti in kakovosti tirov ter signalno-komunikacijskih sistemov. Rezultati meritev omogočajo preventivno vzdrževanje, kar pomeni manj izrednih dogodkov in večjo varnost potnikov in železniškega osebja ter zagotavlja rednost železniškega prometa.



Dvopotno vozilo za košnjo, namenjeno vzdrževanju rastlinja ob železniških progah (predvidena dobava: oktober 2026).

Mobilna videonadzorna enota

V Službi za varovanje SŽ - ŽIP, d. o. o., je bila v septembra podpisana pogodba o nakupu mobilne videonadzorne enote. S tem je tehnični oddelek Sekcije za varovanje Ljubljana popestril ponudbo na področju tehničnega varovanja za vse družbe v skupini Slovenske železnice. V primerjavi s fizičnim varovanjem, ki se izvaja z varnostnim osebjem, so namreč mobilne videonadzorne enote precej bolj stroškovno učinkovita rešitev.

Pridobitev pomeni velik korak naprej v tehničnem smislu, saj bomo lahko z mobilno videonadzorno enoto v najkrajšem času in kjer koli na celotnem omrežju Slovenskih železnic vzpostavili videonadzor.

S pridobljeno licenco tehničnega varovanja ima SŽ-ŽIP, d. o. o., dovoljenje za opravljanje tovrstnih nalog zasebnega varovanja; to licenco gospodarskim družbam ali samostojnim podjetnikom ob izpolnjevanju pogojev s certifikatom o licenci podeli Ministrstvo za notranje zadeve. Zasebno varovanje lahko opravlja le gospodarska družba ali samostojni podjetnik posameznik, ki ima registrirano dejavnost, veljavno licenco in izpolnjuje zakonske pogoje.

Mobilni videonadzorni sistem na kolesih je vsestranska visokotehnoška rešitev, zasnovana za izpolnjevanje edinstvenih potreb po nadzoru v raznih panogah. S poudarkom na prilagodljivosti je ta sistem v vrhu mobilne varnosti.



Mobilna videonadzorna enota se uporablja za varnostni nadzor, zlasti za uporabo na prostem. Enota je prenosna in jo napajajo sončne celice ali gorivne celice Efoy, zaradi česar je idealna za oddaljene lokacije ali območja brez dostopa do električnega omrežja. Zagotovi lahko 24-urni nadzor gradbišč, odlagališč, skladišč na prostem ali drugih območij, kjer je mogoče zaznati veliko kriminalnih dejanj.

Robustna konstrukcija, narejena iz pocinkanega jekla, z ohišji, odpornimi proti vandalom, in vrati, ki jih je mogoče zakleniti, ščiti tehnologijo pred dejanji nepridipravov.

En stolp lahko podpira več sistemov kamer, vključno s fiksnimi lečami, kupolnimi kamerami, ki se vrtijo, nagibajo in omogočajo povečavo (zato se v praksi imenujejo tudi kamere PTZ (pan, tilt, zoom)) in termovizijskimi kamerami, ki

zanesljivo zaznavajo vsiljivce tudi ponoči ali v neugodnih vremenskih razmerah. Povezava z alarmnim centrom omogoča takojšen odziv na varnostne incidente, pogosto je ta precej hitrejši kot pri izključno človeškem nadzoru.

Ključna prednost mobilnih videonadzornih enot je to, da se zlahka opazijo. Tako imajo odvračilni učinek, saj morebitne storilce odvrnejo od kaznivih dejanj, s tem pa zagotavljajo tudi preventivni učinek, saj pogosto preprečijo varnostne incidente, preden se zgodijo.

Ključne značilnosti:

- prenosna zasnova: prikolico zlahka prevažate in postavite na zadevno lokacijo,
- kamere imajo visoko ločljivost: kamere imajo senzorje gibanja, zaradi česar se ob zaznanem gibanju začne snemanje; širok nabor kamer tako poveča pokritost varovanega območja,
- oddaljeno spremljanje: operaterji lahko prek varnih internetnih povezav spremljajo dogajanje in dostopajo do posnetkov na daljavo,
- odpornost proti vremenskim vplivom: sistem je zasnovan tako, da prenese zahtevne vremenske razmere, kot so dež, sneg in ekstremne temperature.

Sistem sestavljajo naslednji sestavni deli:

- 6 kamer za videonadzor (5 digitalnih kamer, povezanih na lokalno omrežje (v praksi imenovane tudi IP-kamere), in 1 kamera PTZ),
- vsa potrebna elektronika,
- gorivna celica Efoy,
- 6-metrski mobilni steber,
- protivlomni alarmni sistem (senzorji in sirena),
- 4 IR-paneli in dodatni prezračevalni sistem in
- prikolica.

Protokol delovanja mobilne videonadzorne enote

Po sklenjeni pogodbi o tehničnem varovanju z mobilno videonadzorno enoto in pripravljenimi vsemi potrebnimi dokumenti po ZVOP-2 varnostna tehnika iz Službe za varovanje s prikolico pripeljeta enoto na lokacijo. Sledi postavitve sistema, fiksiranje stebra ter nastavitve in povezovanje videonadzornih kamer z Informacijsko videonadzornim sistemom (IVNS) v Ljubljani. Varnostnik operater v IVNS potrdi sprejem videosignala in vzpostavi vse potrebno za spremljanje dogajanja na varovani lokaciji.

Namen izvajanja videonadzora je zavarovanje premoženja. Storitve tehničnega varovanja vsebuje prenos žive slike iz mobilne enote v IVNS. Tam izvajalec tehničnega varovanja in pogodbeni obdelovalec osebnih podatkov družba SŽ - ŽIP, d. o. o., v živo spremlja dogajanje na varovanem območju in v primeru nepooblaščenega približevanja varovanemu objektu oziroma zaznani kriminalnih groženj ali kaznivih dejanj (tatvine, velike tatvine, poškodovanje tuje stvari, požig) varnostno ukrepa. Na varovano območje v najkrajšem času napoti intervencijsko skupino, ki na lokaciji izvede predpisane ukrepe za preprečitev kaznivih dejanj ali zadržanje oseb, ki so povzročile škodo.

Mobilna videonadzorna enota se na lokaciji postavi v 15 minutah, v operativni uporabi pa je lahko v dveh urah po namestitvi.



Obnova muzejskih vagonov

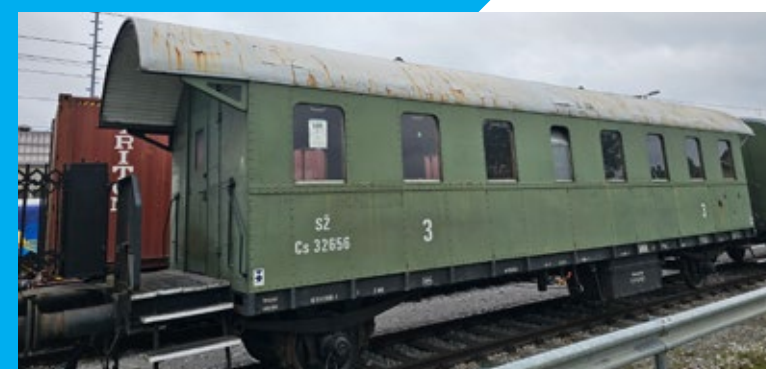
Skupaj s parno lokomotivo je bilo treba za uspešno vrnitev božičnega vlaka na naše tire obnoviti potniške vagone, ki pa niso klasični vagoni, kot jih poznamo v rednem prometu, ampak so v slogu s parno vleko – muzejski potniški vagoni. To so vagoni, ki potnika popeljejo v neki drug čas, v prazničnem času pa vožnja z njimi doda tisto piko na i božičnemu vzdušju. Parni vlak je namreč nepogrešljiv božični razstaveni predmet ali okrasek v številnih domovih, še posebej pa na raznih razstavah, sejmihi, v trgovinah. Kdor pa ga je lahko videl v živo ali se celo popeljal z njim, je postal del pravljice.

Muzejski vagoni, ki so del parnega vlaka Slovenskih železnic, so dragoceni nosilci kulturne dediščine in železniške zgodovine, zato si zaslužijo posebno skrb pri vzdrževanju. S spoštovanjem in vso skrbnostjo smo štiri muzejske potniške vagone v podjetju SŽ - Vleka in tehnika pripravili na vožnjo v sklopu božičnega vlaka. Naša glavna delavnica za vzdrževanje potniških vagonov na Ptujju ima vso potrebno opremo in znanje, da nam je v razmeroma kratkem času uspelo vagone obnoviti tako, da so primerni za vožnjo. Še več, njihovo notranjost smo obnovili, tako da je udobje potnikov na ravni časa, ko so redno vozili v prometu. Kljub lesenim klopem in brez sodobne tehnologije je vožnja resnično posebna in prav ta starinski pridih daje vagonom dodano vrednost. Na vagonih zato nismo izvajali nobenih posodobitev, ampak smo le poskrbeli, da so funkcionalni takšni, kot so.



Vagoni so stari tudi 100 let in več, v preteklosti so bili večkrat obnovljeni, ob rednem vzdrževanju pa so še vedno primerni za vožnjo. Za njihovo vzdrževanje že ves čas skrbimo v lastnih delavnicah in znanje prenašamo iz generacije v generacijo. V skladu z navodili za vzdrževanje muzejskih vagonov se na njih na vsake 30 do 36 mesecev izvede revizija, to so vzdrževalna dela večjega obsega. Vmes pa se redno izvajajo kontrolni pregledi, ki si sledijo na 90 dni. Na omenjenih štirih vagonih (trije so s sedišči, eden pa je bife), ki so del božičnega vlaka, smo izvedli revizijo, ki je obsegala dela na tekalnem ustroju, vlečnih in odbojnih napravah, pregled in popravilo vodovodne in elektro inštalacije, pregled in popravilo parnega gretja, celotno barvanje zunanosti vagona, brušenje, lakiranje, barvanje notranjosti vagonov, ureditev celotnega interjerja (okna, vrata, zavese, toaleta), izdelavo zunanjih čelnih hodnikov in stopnic. Vagoni so tako resnično zasijali v vsej svoji avtentičnosti.

V delavnici na Ptujju smo dela izvedli v roku in po pričakovanjih lastnika. Z veseljem in vsem spoštovanjem bomo vagone vzdrževali tudi za prihodnje vožnje parnega vlaka in ohranjali njihovo muzejsko vrednost ter tako tudi naslednjim generacijam omogočali pristno doživetje preteklosti.



Vrnitev muzejskega vlaka na slovenske tire



Po 6 letih se je na slovenske tire vrnil muzejski vlak Slovenskih železnic. Tokrat le za Božičkovo pot, a vendar.

14. maja 1978 so s pogrebno žalostinko novomeške godbe na pihala z novomeške železniške postaje slovesno pospremili v zasluženi pokoj zadnjo parno lokomotivo v Sloveniji. Posadka lokomotive 25-019, ki so jo sestavljali inštruktor lokomotive Jože Cesar iz Trebnjega, strojevodja Branko Ivanež s Trške Gore in kurjač Silvo Kovačec iz Straže pri Novem mestu, bo za vedno zapisana v zgodovino Slovenskih železnic.

Ko se je leta 1985 k Železnicam vrnil generalni direktor Jože Slokar, je projekt vrnitve pare na tire dobil nov zagon. Inženir Slokar je aktiviral vodjo železniškega muzeja Mladena Bogića in mu naročil, naj po njegovem pooblastilu začne projekt Muzejski vlak. S tem pooblastilom je imel Bogić dostop do strokovnih železniških služb in leta 1986 je bil muzejski vlak na tirih.

Bila so lepa, a tudi težka leta, a vsemu navkljub se je muzejski vlak obdržal do konca leta 2019, ko je para na slovenskih tirih že drugič usahnila. Takrat je kazalo, da za vedno. Nastopili so turbulentni časi za Slovenske železnice, covid-19 ... Ni bilo niti prostora niti vizije za parno vleko.



Leta 2025 je vodenje potniškega prometa prevzel Miha Butara s svojo mlado ekipo in zavel je nov duh v upanju, da zmoremo postaviti muzejski vlak nazaj na tire. Sanjači smo dosanjali. Lokomotiva SŽ 25-026 gre s polno paro.

A pot do tega je bila vse prej kot lahka. Za vodjo projekta so izbrali Roka Šmona, ki je okoli sebe zbral ekipo starih prekaljenih mačkov in ji dodal še mlado in svežo kri. Omejena sredstva in negotovost sta nas spremljala od prvega dneva zagona projekta. V zadnjih šestih letih je lokomotivo že dodobra najedel zob časa in potreben je bil temeljit pregled vseh delov. Celostni pregled lokomotive, pregled kotla, tekala, varnostnih sistemov, pridobitev vseh dovoljenj in certifikatov, obnovitev licenc strojevodij ... Urediti je bilo treba tisoč in eno malenkost, od problema do problema. Stotine ur v večini prostovoljnega dela, nešteto neprespanih noči je bilo potrebnih, da je danes lokomotiva zopet na tirih.

Zob časa ni prizanesel niti muzejskim vagonom. Medtem ko smo se ukvarjali s parno lokomotivo, so se na Ptuj trudili obnoviti štiri potniške vagone, ki bi vozili v sestavi Božičkovega vlaka.

Tako smo zelo veseli, da je Božičkov vlak vozil 20. in 21. decembra na relaciji Ljubljana-Kamnik in po malem železniškem krogu (Ljubljana-Trebnje-Sevnica-Ljubljana). Ker je povpraševanje preseglo vsa pričakovanja, so bile uvedene še nove vožnje 27. decembra.

Za prihodnost ostajamo previdni optimisti. Treba je znova opraviti večja obnovitvena dela na drugih lokomotivah, saj so bila nazadnje izvedena leta 2006. Po predvidevanjih naj bi na tire vrnil še vsaj lokomotivo SŽ 33-037 in dodatno potniško garnituro, poleg tega je treba izučiti nove strojevodje parnih lokomotiv. Treba bo urediti delavnice in službene prostore. Izzivov ne manjka, ostajamo zavezani racionalizaciji stroškov in se zavedati lotevati korak za korakom. Finančna vzdržnost je zagotovilo za prihodnost.

Dolgoročni cilj je zagotovo vrniti muzejski vlak tudi na bohinjsko progo, kjer je ta doma, in ga ponuditi kot celoletni dogodek.

Muzejski vlak je protokolarni simbol vsake železniške uprave, turistični produkt, s katerim se sodobni svet sreča z zgodovino. Je vlak, ki nas ne pusti ravnodušnih, je vlak, ki starejše popelje v njihovo mladost, otroci pa lahko srečajo junaka iz svojih risank. Muzejski vlak je zgodovina in je tista prava železnica. Z vonjem, barvo in čustvi.

Ob tej priložnosti se zahvaljujem gospodu Butari, njegovi mladi ekipi in podjetju SŽ - Potniški promet za vizijo in pogum, poslovodstvu Slovenskih železnic, ki je to vizijo podprlo, podjetju SŽ - Vleka in tehnika, ki je zagotovilo osebje, delovna sredstva in strokovno podporo, podjetju SŽ - Infrastruktura, ki je kljub prenovi postaje Ljubljana imelo posluš za naše potrebe, podjetju SŽ - Železniško gradbeno podjetje za sosedsko pomoč v Muzeju, Muzeju Slovenskih železnic za gostoljubnost, Službi Slovenskih železnic za izobraževanje, ki je organizirala pridobitev certifikatov v Nemčiji, in ne nazadnje Roku Šmonu, njegovi ekipi in vsem, ki so sodelovali.



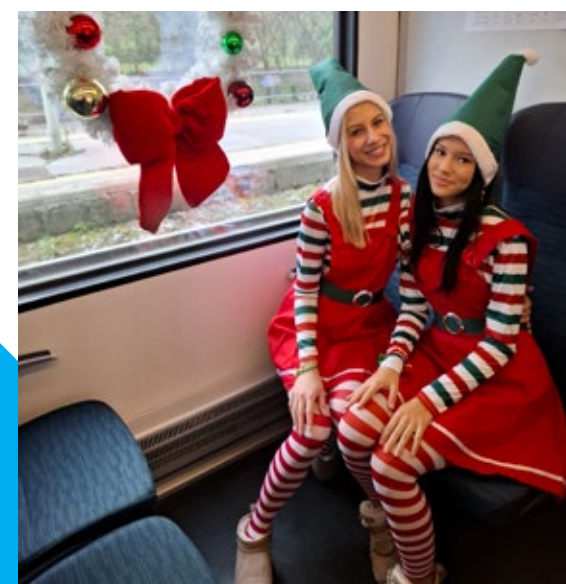
Božičkov vlak Slovenskih železnic je tudi letos razveselil otroke zaposlenih

V prazničnem decembru, ko se svet zavije v toplino prazničnih luči in zadiši po sveže pečenih piškotih, se vedno znova obudi pripoved o dobrem možu s severa, ki se pripelje s pravljčno doživetje – navihani škrti so poskrbeli za veselje in zabavo, iz zvočnikov je odmevala praznična glasba, otroci pa so nestrpno pričakovali dobrega moža z darili. Ko je le prišel, je bilo navdušenje nepopisno.

Praznično doživetje smo pričarali tudi otrokom naših zaposlenih z nepozabnim popotovanjem s praznično okrašenim Božičkovim vlakom. Na vlaku smo jim pripravili pravljčno doživetje – navihani škrti so poskrbeli za veselje in zabavo, iz zvočnikov je odmevala praznična glasba, otroci pa so nestrpno pričakovali dobrega moža z darili. Ko je le prišel, je bilo navdušenje nepopisno.

V času prazničnega decembra imamo priložnost, da otrokom podarimo več kot le lepo zavito darilo. Z vožnjo z Božičkovim vlakom in s srečanjem z Božičkom smo otrokom zaposlenih podarili čarobnost, ki jo bodo nosili s seboj še dolgo po tem, ko bodo ugasnile praznične luči.

S tovrstnimi dogodki že tradicionalno krepimo družinam prijazno okolje ter povezujemo zaposlene in njihove najbližje v pristnem prazničnem duhu.





Muzejski Božičkov vlak

S polno paro pa se je na tire, po daljšem premoru, vrnil tudi muzejski Božičkov vlak s parno lokomotivo in popolnoma prenovljenimi muzejskimi vagoni, ki je s svojo nostalgичno podobo pričaral pravo praznično vzdušje. Vožnja s praznično okrašenimi muzejskimi vagoni in sopihajočo parno lokomotivo je ponudila pravi potop v zgodovino železnice in posebno božično doživetje. Zaradi izjemnega zanimanja za tovrstne vožnje, si želimo, da bi v letu 2026 muzejski vlak še večkrat zapeljal po tirih.



Čarobni večer z godbo



Cankarjev dom je 27. novembra 2025 ponovno zaživel ob zvokih godbe SŽ Zidani Most pod vodstvom dirigenta Roka Pelca in predsednice Kulturnega društva Godba SŽ Nine Avbelj Lekić. Dogodek je bil več kot koncert – bil je poklon tradiciji, povezovanju in kulturnemu utripu, ki ga Slovenske železnice negujejo že več kot 120 let.

Godba SŽ Zidani Most je prva železničarska godba na Slovenskem in edina, ki še aktivno deluje. Z glasbo navdušuje domače in tuje občinstvo ter prejema najvišja priznanja na mednarodnih tekmovanjih. Tudi tokrat je dokazala, da tehnični svet ni nikoli brez duše – tam, kjer potujejo vlaki, potuje tudi kultura.

Večer se je začel čarobno, s skladbo Abracadabra Franka Tichelija, ki nas je spomnila na otroško vero v vse mogoče. Sledila je skladba Eiffel Tower Otta M. Schwarza, navdihnjena z drznimi idejami in simbolom napredka – Eifflovim stolpom. Prav s to skladbo bo Godba SŽ konec marca letos Slovenijo zastopala na mednarodnem tekmovanju pihalnih orkestrrov Flicorno D'oro v Italiji.



Posebno noto večeru je dodal harmonikarski virtuoz Miha Plevčak, nato pa je na oder stopila glasbena gostja Maja Keuc, ki je s skladbami Labirint, Zmaji in Sončnice očarala občinstvo. Pesem Sončnice je bila poklon letošnji vseslovenski trajnostni kampanji Slovenskih železnic, ki je s sejanjem sončnic ob progah povezala lokalne skupnosti in poudarila vrednote razvoja, povezovanja in trajnosti. Sončnice – simbol rasti in svetlobe – so obogatile slovenske pokrajine in poglede skozi okna vlakov. V naravi so nahranile opraševalce, prinesle barvitost v vsakdan in povezale ljudi, celo daleč onkraj naših meja.

Ta projekt je dosegel izjemen uspeh – Slovenske železnice so za kampanjo Sončnice prejele nagrado European Travel Awards za najboljšo nacionalno kampanjo v Evropi, razstava pa bo zasijala tudi v Evropskem parlamentu v Bruslju.

Koncert se je sklenil z zimzeleno skladbo Novoletna mojstra Jožeta Privška – kot razglednica dobrih želja, poslana iz srca v srce. Občinstvo je z dolgim aplavzom potrdilo, da je bil večer resnično čaroben.

Godbeniki SŽ Zidani Most so ponovno dokazali, da sta tradicija in inovativnost neločljivi sopotnici – tako na železnica kot v glasbi.

Tradicionalno Srečanje železničarjev 2025



Vstop v veseli, praznični december smo v družbi Slovenske železnice proslavili s tradicionalnim, že četrtem, prednovoletnim Srečanjem železničarjev, ki je potekalo 5. decembra na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani. Dogodek je ponovno združil generacije zaposlenih in upokojenih zaposlenih ter dokazal moč povezanosti naše železničarske družine.

Generalni direktor Dušan Mes je v nagovoru poudaril, da je bilo leto 2025 leto napredka, sodelovanja in novih začetkov. Z vlaganji v razvoj, digitalizacijo in posodobitev vozniških parkov ter strateškim prevzemom podjetja Nomago smo še korak bližje viziji vodilnega ponudnika celovitih logističnih storitev in mobilnosti prebivalcev v regiji. Vsi ti dosežki so rezultat skupnega dela, predanosti in znanja, ki jih vlagamo sodelavci danes, in trdnih temeljev, ki so jih nekoč gradili danes naši upokojenici.

Srečanje je bilo priložnost tudi za sproščeno druženje, povezovanje in obujanje spominov ter izmenjavo zgodb, ki jih lahko razume le železničarska družina. Tradicionalno sta ga otvorila godba Slovenskih železnih Zidani Most in folklorna skupina Tine Rožanc, nato pa so nas po zaključku uradnega dela vse do poznih večernih ur zabavali Modrijani, Buryana, Miran Rudan, Ines Erbus in Aktualova galama.

Zahvaljujemo se vsem, ki ste srečanje organizirali, in vsem, ki ste se ga udeležili. Vaša energija, pripadnost in medsebojna povezanost so vrednote, ki vodijo Slovenske železnice v svetlo prihodnost.



Buryana



Modrijani



Folklorna skupina Tine Rožanc



Ines Erbus



Miran Rudan



Bernarda Žarn v pogovoru z Dušanom Mesom



Godba Slovenskih železnih Zidani Most

V uvodnem programu Srečanja železničarjev 2025 smo predvajali video, v katerem smo predstavili ključne dosežke Slovenskih železnih 2025, še posebej pa so nas navdušile izjave naših zaposlenih.

Video si lahko ogledate s skeniranjem QR kode.



Slovenske železnice so prejele mednarodno nagrado za projekt Sejemo sončno prihodnost

Slovenske železnice so prejele prestižno mednarodno nagrado **Rail Tourism Awards 2025** za projekt **Sejemo sončno prihodnost**. V okviru projekta, ki je sčasoma prerasel v gibanje, so Slovenske železnice v sodelovanju z občinami letos spomladi ob železniških progah posejale sončnice kot simbol svetle prihodnosti, upanja, vztrajnosti, skrbi za naravo in sodelovanja. Sončnice so v polnem razcvetu pozdravile evropski teden mobilnosti in simbolično povezale skrb za naravo, trajnostno mobilnost in lokalne skupnosti.



Prejemnici nagrade Tanja Rotovnik in Tamara Sever

Nagrado Rail Tourism Award sta v imenu Slovenskih železnic v Utrechtu na Nizozemskem 4. decembra 2025 prevzeli **Tanja Rotovnik**, direktorica sektorja za marketing, komuniciranje in mednarodne odnose, in **Tamara Sever**, producentka projekta iz službe za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje. Nagrado so Slovenske železnice prejele že drugo leto zapored, lani za kampanjo **Vlaki nove generacije**.

O nagradah Rail Tourism Awards

Nagrade Rail Tourism Awards podeljujeta Evropska komisija za turizem (European Travel Commission) in Eurail. Z njimi nagradujeta najboljše promocijske kampanje, ki spodbujajo potovanja z vlakom kot trajnostno in okolju prijazno izbiro mobilnosti.

To je eno najpomembnejših evropskih priznanj v železniškem in trajnostnem turizmu, za najboljše projekte, povezane z inovativnim, družbeno odgovornim in okolju prijaznim potovanjem z vlakom. Podelitev je bila v začetku decembra v Utrechtu na Nizozemskem v okviru strokovnega srečanja The Great Connection, ki združuje evropske strokovnjake s področij turizma, mobilnosti, kreativnih industrij in trajnostnega razvoja.



Projekt **Sejemo sončno prihodnost** je bil prepoznan kot zgled dobre evropske prakse, saj:

- ob železniških progah po vsej Sloveniji obnavlja in oživlja prostor s setvijo sončnic;
- povezuje lokalne skupnosti, šole, vrtce, občine in potnike;
- izboljšuje biotsko raznovrstnost in podporo opraševalcem;
- krepi zavest o trajnostni mobilnosti in pomenu železnic;
- potovanje z vlakom spreminja v čustveno, vizualno in doživljajsko izkušnjo.

Projekt je prepoznala tudi Evropska komisija

Ta projekt, ki je presegel okvir okoljske tematike, saj je z vključitvijo enajstih slovenskih občin, ki so se odzvale povabilu k sodelovanju, dosegel širši, skupnostni, družbeni, izobraževalni in turistični pomen.

Kot takega ga je prepoznala tudi Evropska komisija in ga uvrstila med najbolj regenerativne turistične prakse v Evropi. Projekt bo konec januarja 2026 predstavljen na razstavi v Evropskem parlamentu v Bruslju, kot zgled dobre prakse – ko potovanje z vlakom pomeni več kot le mobilnost, pomeni povezovanje ljudi, skupnosti in vrednot.

To je zelo pomembna promocija Slovenije in Slovenskih železnic ter prispevek k trajnosti in zeleni prihodnosti na evropski ravni.



Več o zamisli za povezovanje trajnostne mobilnosti in lokalnih skupnosti, ki je prerasla v vseslovensko akcijo, je povedala **direktorica sektorja za marketing, komuniciranje in mednarodne odnose Tanja Rotovnik**:

»Verjamem, da se najboljše ideje rodijo na vlaku, ko imaš čas za razmislek. Tako se je rodila ideja o projektu *Sejemo sončno prihodnost*. Ko sem na poti v službo razmišljala o tem, kako ozaveščati o trajnostni mobilnosti in hkrati povezati lokalne skupnosti. Sončnice simbolizirajo rast in svetlo prihodnost, zato je preprosta ideja zasaditve sončnic ob železniških progah kmalu prerasla v nekaj precej večjega. Posebnost akcije je, da je nastala povsem znotraj našega podjetja, s podporo sodelavcev in navdahnjena s ciljem povezovati ljudi s trajnostno mobilnostjo, polepšati poglede z vlakov, skrbeti za čebele in sejati semena za prihodnost. Vendar se tu zgodba ne konča – v novem letu bomo še naprej rasli z akcijo *Sejemo sončno prihodnost*. Za konec bi se želela zahvaliti vsem, ki so verjeli in še verjamejo v to zgodbo in v trajnostna potovanja.»

Producentka projekta iz službe za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje **Tamara Sever**, pa dodaja:

»Ponosni smo, da so ljudje projekt sprejeli in da se je zgodba dotaknila številnih src. Skupaj z enajstimi slovenskimi občinami, šolami, vrtci in krajani smo ob železniških progah posejali polja sončnic. Ti kraji so postali barviti, čebelam prijazni in polni življenja. Naši zaposleni so ponosni na projekt, ljudje po vsej Sloveniji pa so se odzvali s toplino in veseljem. Projektu se je pridružila tudi Čebelarska zveza Slovenije. Z medijsko pokritostjo projekta pa se je glavno sporočilo trajnostne rasti in povezanosti razširilo po celotni Sloveniji.»

O projektu Sejemo sončno prihodnost

Projekt se je začel na svetovni dan čebel, 20. maja, s prvimi setvami v **Grosupljem** in **Ivančni Gorici**. Sledile so setve v občinah **Ormož**, **Dol pri Ljubljani**, **Šmartno ob Paki**, **Velenje**, **Ljubljana**, **Medvode**, **Bohinj**, **Celje** in **Laško** ob podpori lokalnih skupnosti, vrtcev, šol, čebelarskih in turističnih društev ter prebivalcev.

Čez poletje so semena vzknila in ob železniških tirih je zacvetelo na tisoče sončnic. Septembra pa je njihov razcvet sovpadel z evropskim tednom mobilnosti – pobudo Evropske komisije, ki spodbuja trajnostne načine potovanja. Ravno v zgodnji jeseni so medovite rastline živi opomnik pomena narave, sodelovanja in naše skupne poti v bolj zeleno prihodnost.

Projekt je simbolično dokazal, da lahko z majhnimi koraki, tudi kot posamezniki, sejemo velike spremembe. Sončnice pa so postale simbol skupne poti v bolj zeleno, povezano in odgovorno prihodnost. Vse to odraža tudi vizijo Slovenskih železnic, ki s svojimi povezavami gradi trajnostno prihodnost mobilnosti v Sloveniji.



Projekt je le eden izmed korakov v širšem prizadevanju Slovenskih železnic za ogljično nevtralno mobilnost – električni potniški vlaki že uporabljajo stoddostno obnovljive vire energije, posodablja se potniški in tovorni vozni parki, nastajajo sončne elektrarne in vsaka sončnica ob progi sporoča, da projekt **Sejemo sončno prihodnost** ni cilj, temveč je pot, ki nas pelje v svetlo in zeleno prihodnost.

20. princ ptujskega karnevala

Kako ste doživeli trenutek, ko ste zaprisegli kot princ ptujskega karnevala? Sprva sploh nisem dojel resničnosti dogodka. S časoma sem začel dojemati, da se je zgodilo, da je vse skupaj res. Bilo je kar čustveno in bil sem res ponosen. Živim na

Volovška, destrniškega kape-tana, to je resnična zgodba iz 17. stoletja. Ptujski karneval je srce mesta in v veliko čast mi je, da bom lahko ptujski karneval zastopal kot princ in da to počnem kot človek, ki vsak dan živi realno, delavsko življenje na tiri.

Kaj ste najprej pomislili, ko ste izvedeli, da boste izbrani prav vi?

Vlogo princa razumem kot čast in odgovornost do tradicije, v kateri sem odrasčal. Hkrati ostajam strojevodja – del železniškega kolektiva, ki vsak dan skrbi, da stvari tečejo varno in zanesljivo. Zame ni razlike med eno in drugo vlogo: obe temeljita na odgovornosti, predanosti in spoštovanju ljudi.

Kako so vašo izvolitev sprejeli sodelavci na Slovenskih železnicah?

Bilo je pozitivno, seveda pa ni manjkalo šal na ta račun. Ampak odnosi so ostali enaki. Sem eden izmed njih in to želim tudi ostati. Kolektiv je vse skupaj zelo lepo sprejel, tako sodelavci železničarji kot nadrejeni in vodstvo Železnic, kar mi zelo veliko pomeni.

Kaj vam pomeni, da kot princ zastopate tudi železničarski kolektiv?

Nosim naziv princa ptujskega karnevala, ampak ostajam človek iz vsakdanjega življenja – železničar, sodelavec, član kolektiva in seveda strojevodja Slovenskih železnic.

Ponosno zastopam Ptuj in ptujski karneval, ponosno zastopam tudi ljudi, ki vsak dan skrbijo za železniški promet. Zame je to povezava dveh svetov: tradicije in dela. Oba sta mi enako pomembna. To razumem predvsem kot odgovornost, ne kot privilegij. Železničarji smo pogosto v ozadju, a brez nas se marsikaj ne bi premaknilo.

Ali se delo strojevodje in vlo-ga princa v čem nepričakovano dopolnjujeta?

Princ ptujskega karnevala in strojevodja sta na prvi pogled povsem različni vlogi, v bistvu pa ju povezujejo odgovornost, tradicija in občutek za ljudi.

Na Ptuj sem princ, na železnici pa strojevodja in moram reči, da je v obeh primerih pomembno, da gre vse po pravih tirih. Pri delu strojevodje ni prostora za površnost. To delo zahteva zbranost in disciplino. Princ pa bo medijsko precej izpostavljen, v nasprotju s strojevodjo.



Kako zahtevna je prinčevska oprava v primerjavi z železničarsko uniformo?

Vsaka uniforma ima svoj čar. Princ Jakob Volovšek nosi oblečilo s konca 17. stoletja v slogu baročne mode in močnega francoskega vpliva. Čez laneno srajco ima bogat zlat telovnik. Suknjič je nekoliko daljši, črno-zlate barve z bogato obrobo. Črne so tudi široko krojene hlače, ki so zataknjene v visoke črne škornje. Na glavi nosi čepico, okrašeno s perjem. Povrh si nadene še plašč s krznom.

Katere bodo vaše glavne naloge med Kurentovanjem 2026?

Zastopam Ptuj in vse okoliške karnevalske prireditve doma in na tujem. Sem protokolarni mojster na osrednjih prireditvah v imenu organizatorjev in mask na pustni otvoritveni slovesnosti. Na martinovanju prevzamem od starega princa prinčevsko oblast, od županje pa med kurentovanjem ključ mesta, te nato vrnem pred pepelnico. Mandat traja dve leti, moj bo trajal v letih 2026 in 2027, potem pa vlogo prevzame novi princ.

Kako boste usklajevali službo, zasebno življenje in prinčevske obveznosti?

To bo pa kar izziv, glede na to, da sem aktiven še v futsalu in velikem nogometu kot delegat na tekmah. Menim pa, da bo z dobrim načrtovanjem in razumevanjem družine, nadrejenih in sodelavcev tudi to možno. Ko sem v službi, sem povsem predan strojevodja. Ko sem na Ptuj, sem pa samo princ. Disciplina, ki sem jo pridobil z delom pri Železnicah, mi pri tem zelo pomaga.

Kaj vam pomenita pust in ptujski pustna tradicija?

Pust mi pomeni čas veselja, zabave, barv in preobrazbe, ko lahko za kratek čas stopimo v drugo vlogo, se našemimo v

razne like in pozabimo na vsakdanje skrbi. Še posebno pomembna mi je ptujski pustna tradicija, ki ima globok pomen in povezuje ljudi z našimi predniki. Pust na Ptuj ni le praznik, ampak starodaven običaj, ki v deželo kliče pomlad. Najbolj prepoznavni so koranti – kurenti, ki s svojimi zvonci, kožuhi in posebnimi maskami odganjajo vse slabo ter prinašajo srečo in rodovitnost. Ob njih srečujemo še druge tradicionalne like, kot so orači, pokači in ruse. Vsi skupaj ustvarjamo edinstveno pustno vzdušje.

Kaj bi ob tem sporočili železničarkam in železničarjem?

Naj bodo ponosni na to, kar so in kaj delajo. Vsak poklic ima svoj pomen in svoje mesto v družbi. Tradicija karnevala nas uči, da se znamo veseliti, smejati in povezovati – železnica pa, da smo zanesljivi, vztrajni in odgovorni. Oboje potrebujemo. Kurentovanje, ki danes velja za eno največjih in najpomembnejših pustnih prireditev v Sloveniji in širše, povezuje lokalno prebivalstvo, umetnike, društva in obiskovalce od vsepovsod od blizu in daleč.

Že zdaj vas vabim na 66. kurentovanje na Ptuj, na prireditve, ki se bodo odvijale od 7. do 17. februarja 2026, in na največjo mednarodno karnevalsko povorko v nedeljo, 15. februarja 2026.

Pridite, sprostite se in uživajte, pestro bo.

S seboj prinesite pozitivno energijo, za veselje bo poskrbljeno.



Potovanje v Švico

Švica ..., povsem nenačrtovana pot. Hitro povabilo in odločitev. Kako na pot? Z avtom, letalom? Ah ne, predolga pot, zbranost pri vožnji, ovinki ... Zakaj pa ne z vlakom? Udobno in brezskrbno.

Ideja je padla, ena dva tri sem si uredila vozovnice do končnega cilja in nazaj.

Moje jutro se je začelo precej zgodaj. Z obilo potovalne mrzlice sem bila pripravljena na potovanje. Budilka me ni presenetila in prebudila iz globokih sanj. Seveda sem imela že vse skrbno pripravljeno in spakirano, vendar mi misli (kot po navadi) niso dale miru in znova sem preverila, ali imam vse potrebno za na pot: osebni dokument, dežnik ali polnilec za telefon. Vse to sem imela pripravljeno, zato sem se odpravila od doma do glavne železniške postaje Ljubljana. Šla sem malo prej, da ne bi zamudila prvega vlaka (v mojem primeru bi to pomenilo kar nekaj sitnosti in zamude, saj me je čakalo kar nekaj ur vožnje, in to s prestopanjem). Načrtovano pot sem morala prilagoditi, saj je bila v zadnjem trenutku napovedana stavka v Italiji in tako moja pot ni šla skozi Italijo, ampak Avstrijo. Uspelo mi je pravočasno najti in priti do vlaka (Ljubljana–Gradec). Vlak je bil skoraj prazen, le nekaj sopotnikov, sprevodnik in seveda strojevodja. Odhod s postaje je bil točen in tako se je moje potovanje zares začelo.



Jutranji odhod s postaje



Prenovljena postaja v Trbovljah

Začela se je mirna pot skozi našo čudovito Slovenijo. Čeprav je bilo to potovanje osebno, me železnice vedno spremljajo, jaz pa njih. Super mi je bilo videti prenovljene postaje, povsem drugačno vzdušje je, če se vlak ustavi ali gre samo mimo.

Pot do Gradca je trajala približno tri ure. Tam sem morala prestopiti in počakati na drugi vlak. Ogledala sem si postajo, bila je zelo zanimiva, s posebno umetelno valovito streho.

Postaja je majhna in ravno so se odprli pekarna, trafika in lokal, kjer sem si privoščila prvo jutranjo kavo. Nekaj malega sem prigriznila in kaj kmalu je prišel vlak (Gradec–Zürich).

Čakalo me je potovanje, ki naj bi na istem vlaku trajalo 9 ur in pol. Če ne bi imela predhodne izkušnje s potovanja z vlakom (Ljubljana–Rim), bi me skrbelo. Vlak je prispel in se pred mano ustavil neposredno z vagonom, na katerega sem morala iti, kakšno naključje. Dobro znamenje, si mislim. Imel je kar nekaj vagonov, tudi vagon z restavracijo. Bil je polno zaseden in še dobro, da sem imela poleg sebe prijetno sogovornico, ki mi je odstopila sedež pri oknu. Zelo prijazna in zanimiva gospa avstrijskega rodu, ki je prišla na obisk domov, zdaj pa se vrača v drugi dom, v Zürich. Ker je bilo to moje prvo potovanje v Švico z vlakom, sem imela res lepo priložnost videti in fotografirati čudovito naravo. Celotna pot poteka namreč po območju, ki ga krasijo hribi, gore in reke.

Čudovita pokrajina in manjša gorska mesta – vredno ogleda in doživetja. Ker je vožnja precej dolga, sva imeli kar nekaj zanimivih pogovorov. Razložila mi je o nekaterih bistvenih značilnostih Švice in posebnostih, ki so mi kar pomagale na potovanju in bivanju. Nekaj tem je bilo tudi o Sloveniji in kako je lepo pri nas. Bila pa je presenečena, da so bile za menoj že tri ure vožnje. V Salzburgu je prisedla še ena gospa, ki se nama je pridružila v pogovoru in ji je bila všeč moja pot iz Ljubljane do Švice. S svojega službenega potovanja se je spomnila Portoroža ter družinskih počitnic in ogledov v Postojnski jami in Škocjanskih jamah, tudi ona je izrazila same pohvale. Vožnja je bila kar naporna, in ko so se začeli prazniti sedeži, smo se malo presedali in hodili sem in tja, to je kar nujno pri takšni daljši vožnji.

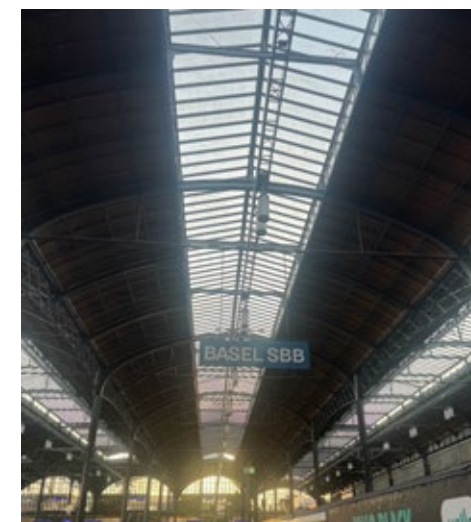
Končna postaja v Avstriji, pot je potekala mimo Lihtenštajna in v Švico, do glavne postaje v Zürichu. Pred postajo je čudovita panorama s pogledom na ogromno jezero (Zürichsee).

Vreme je bilo čudovito, zato so nekatere fotografije resnično lepe. Prispeli smo na glavno postajo v Zürichu. Pred tem sem si natančno ogledala, na katerem peronu me čaka tretji vlak in katere so oznake vlaka, da ne bi vstopila na napačnega. Za las mi je uspelo priti pravočasno, oznake peronov so bile jasne – povsod so bili tudi ekrani z natančnimi oznakami in informacijami: o prihodih in odhodi, koliko minut zamude ima vlak in drugo. Vlak je s postaje odšel točno, mene pa je čakala še približno ura vožnje do mojega cilja v Baslu.

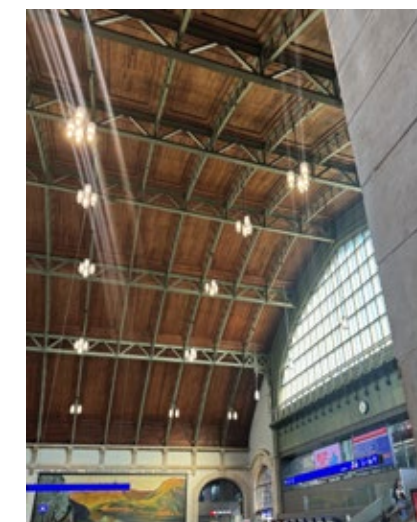
Če primerjam vožnjo, je vožnja z vlaki po Švici zelo tiha, mirna in točna. Mesto Basel je prijetno in izkušnja vožnje z njihovim tramvajem je bila prijetna – tako kot njihovi vlaki imajo vsepovsod vtičnice za polnjenje elektronskih naprav.



Pogled ob poti Zürich-Basel SBB



Železniška postaja v Baslu



SBB v Baslu



Potovanje ob reki, nekje v Avstriji



Zürichsee - na poti do glavne postaje v Zürichu



Pred glavno postajo v Zürichu

Ko načrtujete pot, si še pred prihodom v Švico naložite njihove uradne aplikacije za vlake in tramvaje. Vse vozovnice se kupijo vnaprej, predvsem ali zgolj v mobilni aplikaciji – ko sprevodniki preverjajo vozovnice, potnik samo pokaže QR-kodo s podatki kupljene vozovnice, sprevodniki pa to skenirajo. Če imate s seboj hišnega ljubljence, se enako kupi vozovnica tudi zanj.

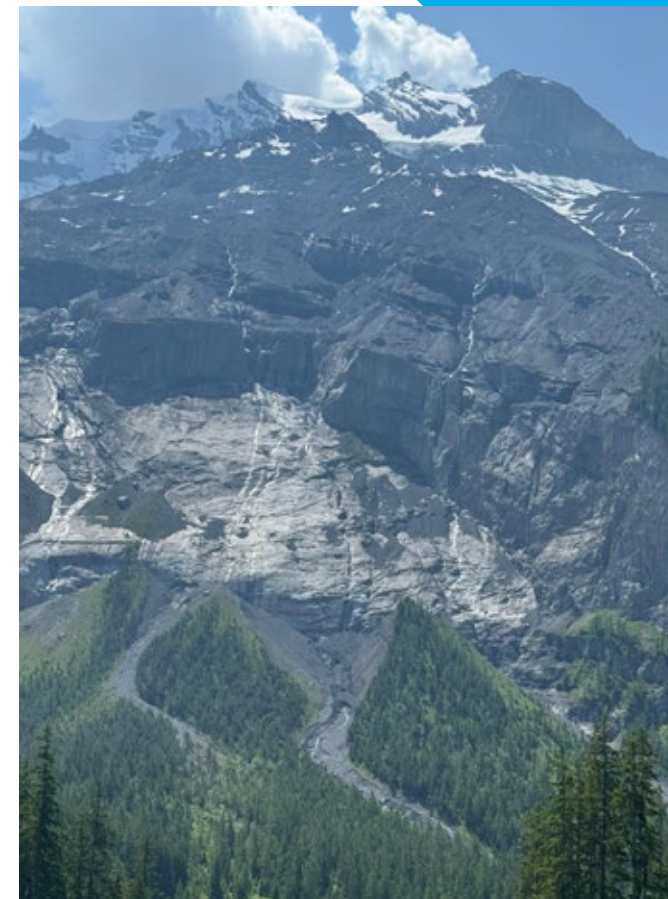
Naslednji dan me je čakala vožnja z vlakom iz Basla do Oeschinenseeja, čudovite pohodne točke s prelepim razgledom. Na vlaku (Basel–Bern) je bila gneča, veliko je bilo dnevnih potnikov, ki so se namenili po raznih opravkih in v gore. Na vlaku ni manjkalo štirinožnih prijateljev, vsak je imel tudi svojo vozovnico, ki jo je bilo treba pokazati ob preverjanju. Ko smo prispeli do turistične točke, me je čakala še pot z gondolo. Ogledali smo si zares prečudovito naravo in si odpočili v koči, kjer sem poskusila njihovo najbolj značilno jed, rösti.



Zürichsee



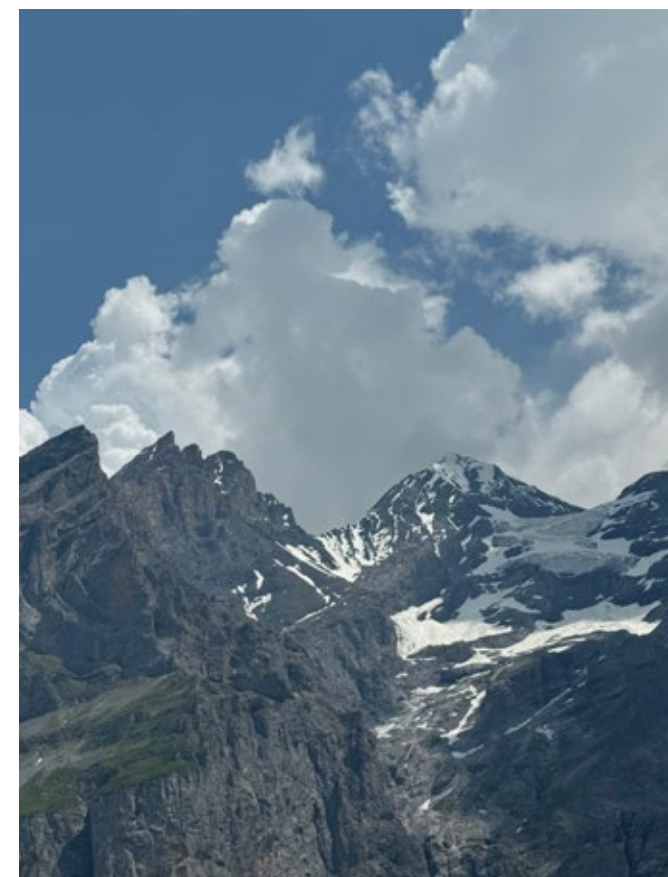
Pogled z gondole



Oeschinensee, Bernese Oberland



Oeschinensee, Bernese Oberland



Oeschinensee, Bernese Oberland



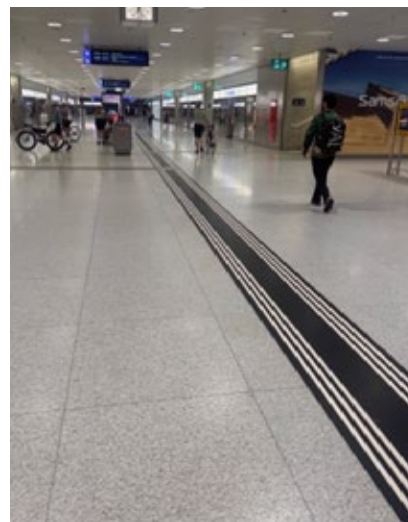
Reševalna akcija, Oeschinensee, Bernese Oberland

Kljub sprva čudovitemu sončnemu vremenu smo bili bitko s časom, saj se je vreme nenadoma poslabšalo. Komaj smo ujeli gondolo in ušli pred neurjem, nismo pa ujeli lokalnega avtobusa, ki vozi do železniške postaje.

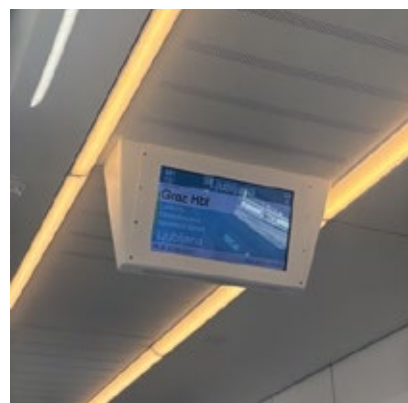
Tako smo obstali z množico drugih pohodnikov, ki so se umikali pred neurjem. Vsi premočeni smo se stlačili na naslednji avtobus in tako komaj čakali na prihod do vlaka in domov. Ker je pot nazaj trajala vsaj uro, smo se odločili, da se nekje ustavimo in kupimo nova oblačila (seveda suha). To nam je uspelo in nato smo nadaljevali pot.



Odhod s postaje v Baslu



Železniška postaja v Salzburgu



Pot domov

Ob tem se je počasi sklenil tudi moj obisk Švice. Zgodaj zjutraj, vendar tokrat že ob 3. uri, sem z najetim prevozom (Uber) prispela do glavne železniške postaje v Baslu. Okoli postaje je bilo mirno, potnikov je bilo zelo malo, le nekaj mladih, ki so se vračali z zabave.

Moj vlak do Züricha je že čakal na peronu in tako se je začela moja pot domov. Začetek te poti je bil zelo miren: pila sem kavo, urejala misli in se spominjala doživetij. Skozi okno sem si ogledovala še zadnje podobe mesta Basel. Na vlaku je bilo kar nekaj ljudi, a vseeno ravno prav, da smo imeli vsi dovolj prostora. V vagonu so mi družbo delali skupina mladih Švicarjev, ki so med vožnjo repali, in poslovnež, ki je vneto delal na prenosniku. Kaj kmalu smo prispeli v Zürich, kjer sem prestopila na drugi vlak do Salzburga v Avstriji. Na tem vlaku je bila prava gneča.

Prihod na glavno postajo v Salzburgu mi je resnično pognal kri po žilah, saj smo prispeli pozneje, kot je bilo predvideno. Tako sem imela samo pet minut za prestop (izstop iz vlaka in iskanje spremenjene poti do perona, kjer je čakal nov vlak). Iskreno, tudi brez zamude bi imela na voljo samo 10 minut, a je to vseeno bolje kot 5 minut.

Do naslednjega vlaka sem tekla, in to s kovčkom in nahrbtnikom. Vlak je bil na spremenjenem peronu, kar sem izvedela šele na oglasni tabli na postaji. Zadnjo sekundo sem prisopihala do vrat vlaka in pritisnila na gumb za odpiranje vrat. Za mano je pritekel še en potnik, obema je uspelo. Še dobro. Ne vem, kaj bi naredila, če bi vlak odpeljal. Na tretjem vlaku do Gradca je bila spet gneča, vagoni so bili polni, vožnja pa je bila dokaj mirna.

Prispela sem do glavne postaje v Gradcu in prestopila na naš vlak – kakšno veselje. Vožnja je bila kar hitra in precej glasna (ne vem, kaj je vzrok, mogoče sem se preveč razvadila in navadila na švicarske vlake in vožnjo). Vlak je bil zelo čist in zelo všeč so mi bili zasloni (zgoraj), na katerih je navedeno, kateri postaji se približujemo, čas zamude (če je) idr.

Hvala vsem, ki skrbite za prijetno in varno pot vseh, ki uporabljamo javni potniški promet (za kratke ali daljše razdalje).

Prispela sem v Ljubljano, seveda spet na nepredvidenem peronu. Tako se je moja dogodivščina končala. Do naslednjic.



Omemba Slovenije in slovenskih železnic v reviji na avstrijskem vlaku



Začetek izvajanja PioDAC

Dne 20. novembra 2025 je v Københavnu v okviru dogodka High-Level Freight Meeting 2025 potekalo uradno uvodno srečanje ob začetku evropskega projekta Pioneer DAC Train (PioDAC). Projekt, ki ga sofinancira Evropska unija s sredstvi Instrumenta za povezovanje Evrope, je eden ključnih korakov k uvajanju digitalnega avtomatskega spenjanja vagonov (DAC) v evropski železniški tovorni promet. Uvodno srečanje je bilo del letnega srečanja Skupnosti evropskih železniških in infrastrukturnih podjetij (CER) in Mednarodne železniške zveze (UIC), ki združuje vodilne predstavnike evropskega železniškega tovornega sektorja in evropskih institucij.

V projektu imata pomembno vlogo Prometni institut Ljubljana in SŽ - Tovorni promet, ki bosta skupaj pridobila tri milijone evrov nepovratnih sredstev za izvedbo tehničnih, operativnih in raziskovalnih aktivnosti, povezanih z uvajanjem nove tehnologije spenjanja vagonov.

Prometni institut Ljubljana prispeva ključna strokovna znanja pri načrtovanju, izvedbi in evalvaciji celovite preizkusne faze DAC. S sodelovanjem v projektu inštitut utrjuje svojo vlogo pomembnega razvojnega partnerja v zvezi z evropskimi železnicami.

SŽ - Tovorni promet kot operativni partner skrbi za praktično izvedbo testiranj v realnih obratovalnih razmerah. S tem potrjuje svojo zavezanost tehnološkemu napredku in krepitvi konkurenčnosti slovenskega železniškega tovornega prometa.

Pomemben deležnik projekta je tudi pobuda SEESARI (South-East Europe Strategic Alliance for Rail Innovation), ki spodbuja razvoj železnic v jugovzhodni Evropi ter krepi vključevanje regije v evropske inovacijske tokove. Njena vloga dodatno podpira interoperabilnost in prenos znanja med državami v regiji.

V naslednjih 36 mesecih bo projekt PioDAC izvajal obsežna preizkušanja vlakov, opremljenih z DAC, v evropskih tovornih koridorjih. Preizkušanja se bodo izvajala v realnih razmerah: v čezmejnem prometu, na ranžirnih postajah, na industrijskih tirih ter v različnih infrastrukturnih in podnebnih razmerah.

Uvodno srečanje v Københavnu je ponovno potrdilo, da Evropa vstopa v ključno fazo posodobitve železniškega tovornega prometa. Tehnologija digitalnega avtomatskega spenjanja vagonov je prelomni korak k digitalizaciji, varnejšemu in učinkovitejšemu delovanju ter večji konkurenčnosti železniške logistike. Aktivna vloga Prometnega instituta Ljubljana in SŽ - Tovornega prometa v projektu dokazuje, da je Slovenija pomembno vključena v evropske razvojne procese in soustvarja prihodnost železniškega tovornega prometa.



Vikend pobeg z vlakom

Vikend pobeg z vlakom: Od Ljubljane do Budimpešte – srečanje s kulturo, kulinariko in sprostitvijo

Ko se delovni petek bliža koncu in se misli počasi odmikajo od delovnih obveznosti, marsikdo začne razmišljati, da bi vikend izkoristil za raziskovanje novega mesta. Za popotnike, ki si želijo kulturno bogato izkušnjo, sprostitev in dober dostop z javnim prevozom, je Budimpešta idealna destinacija. Potovanje z vlakom iz Ljubljane do madžarske prestolnice je čudovita kombinacija udobja in doživetij, ki izpopolnijo kratek, a intenziven vikend oddih.

Potovanje: Ljubljana do Budimpešte

Petek popoldne je pravi čas za začetek pustolovščine. Vlak iz Ljubljane te najprej zapelje do Dobove, nato pa prek Zagreba do Budimpešte Keleti, ene glavnih železniških postaj na Madžarskem. Celotna pot traja osem ali devet ur, odvisno od povezav in čakalnih časov, a razgled med vožnjo odtehta trajanje. Panonska ravnica z zlatimi polji, slikovite vasice in utrip mest, skozi katera potuješ, ustvarijo pravo filmsko kuliso.

Za udobje priporočamo rezervacijo kart vsaj teden dni vnaprej – za najboljše cene (od 40 do 60 evrov) preveri spletno mesto Potniškega Prometa, kjer so pogosto na voljo vozovnice po znižani ceni. Čeprav je to daljše potovanje, je vlak udobna alternativa avtomobilu ali letalu, saj ni treba voziti po neznanih cestah niti ni zapletov na letališču.

Nastanitev: srce Budimpešte

Po prihodu v Budimpešto pozno zvečer je pomembno, da imaš že rezervirano prijetno namestitev. Mesto ponuja številne možnosti, od sodobnih hotelov do pritrčnih hostlov in stanovanj, ki so na voljo prek platforme Airbnb.

Za bolj družabno izkušnjo je Maverick City Lodge v središču mesta priljubljena izbira med mladimi popotniki. Ta je blizu postaje Deák Ferenc, kar pomeni, da si v neposredni bližini vseh glavnih atrakcij. Če si želiš več zasebnosti in udobja, sta D8 Hotel in hotel Memories Budapest odlična izbira – oba nudita udobne sobe in sodoben dizajn.

Za tiste, ki si želijo začutiti lokalni utrip, je stanovanje, ki je na voljo prek platforme Airbnb, v Erzsébetvárosu ali ob ulici Váci popolna rešitev. Majhne garsonjere ali stanovanja s teraso zagotavljajo domače udobje in možnost priprave zajtrka po lastni želji.

Sobota: dan za raziskovanje mestne dediščine

Zbuditi se v Budimpešti je prav posebno doživetje. Mesto se ponaša z osupljivo arhitekturo in zgodovinsko globino. Dan lahko začneš z ogledom stavbe parlamenta, ki se s svojo neogotsko eleganco veličastno razprostira ob Donavi. Sprehod ob reki je miren in slikovit, predvsem zgodaj zjutraj, ko mesto še spi.

Nato se odpravi na hrib, kjer te pričakuje Budimski grad – nekdanja rezidenca madžarskih kraljev, danes pa hiša muzejev in umetnostne galerije. Od tam se sprehodi do ribiške utrdbe (Halászbástya), ki omogoča enega najlepših razgledov na mesto. Njena pravljica arhitektura z belimi stolpiči in arkadami je popolna kulisa za fotografijo ali preprosto za občudovanje mesta z višine.

Po kulturnem dopoldnevu je čas za sprostitev. Budimpešta je znana po svojih termalnih kopelih – med najbolj priljubljenimi sta Széchenyi, največji termalni kompleks v Evropi, in elegantni Gellért s secesijsko notranjostjo. Kopanje v vročih vrelih ob starih marmornatih stebrih je pravi balzam za telo in dušo.

Večerjo si privošči v eni izmed tradicionalnih madžarskih restavracij. Hungarikum Bisztró je znan po domačih okusih, Paprika pa zagotavlja prijetno vzdušje ob pristnih jedeh, kot so goveji golaž, lečina juha in domač kruh. Dan lahko skleneš s kozarcem tokaja – madžarskega sladkega vina, ki lepo zaokroži dan.

Nedelja: umetnost in zadnji sprehod

Zjutraj se odpravi do Trga junakov (Hősök tere), kjer te pozdravijo mogočni kipi madžarskih zgodovinskih osebnosti. V bližini se razprostira mestni park Városliget, ki nudi zavetje pred mestnim vrvežem in prostor za sproščen sprehod. V parku lahko obiščeš tudi umetnostno galerijo ali mestni živalski vrt, odvisno od zanimanj. Če si ljubitelj arhitekture, je sprehod po aveniji Andrássy neizogiben – zgrajena je bila v 19. stoletju, povezuje center mesta s parkom, ob njej pa se bohotijo palače in muzeji, najdeš tudi prijetne kavarne.

Kosilo si privošči v lokalni pekarni ali na stojnicah – langoš, ocvrto testo z jogurtom in sirom, je priljubljena jed za na pot, kurtoskalacs, dimljena sladica v obliki spirale, pa je prava poslastica za sladkosnede.

V zgodnjem popoldnevu se počasi odpravi proti postaji Keleti, kjer te čaka povratni vlak v Ljubljano. Čeprav se vikend hitro konča, za dolgo ostanejo prijetni spomini na mestno avanturo, ki je napolnila srce in dušo.

Praktični nasveti

Dokumenti: pred potjo preveri veljavnost osebne izkaznice ali potnega lista, saj je to mednarodno potovanje.

Valuta: Madžarska uporablja forinte (HUF), zato je pametno uporabiti aplikacije, kot sta Revolut ali Wise, za ugodno menjavo in brezgotovinske transakcije.

Oprema: s seboj vzemi udobne čevlje, kopalke, zložljiv dežnik (v primeru spremenljivega vremena) in mobilnik z naloženimi zemljevidi.

Rezervacije: vstopnice za terme in znamenitosti lahko rezerviraš vnaprej na spletu, da se izogneš čakanju.

Čas: Budimpešta je v istem časovnem pasu kot Ljubljana, zato ni skrbi glede prilagajanja ure.

Budimpešta s svojo eleganco, zgodovino in toplino prebivalcev očara že ob prvem obisku. Če si želiš vikend, ki je hkrati sproščujoč in bogat s kulturnimi vsebinami, je potovanje z vlakom iz Ljubljane v Budimpešto odlična izbira. S pravim načrtom lahko v dveh dneh odkriješ več, kot bi si mislil – in se vrneš domov poln vtisov, novih okusov in navdiha za prihodnja potovanja.

Urnik potovanja po urah – predlog

Petek: začetek avanture

Čas	Aktivnost
8.30	Prihod na železniško postajo Ljubljana
9.15	Odhod vlaka MV 247 proti Budimpešti (via Hodoš)
17.24	Prihod v Budimpešto, postaja Budapest-Déli
18.00	Namestitev
19.00	Večerja v lokalni restavraciji
21.00	Kratek večerni sprehod ob Donavi

Sobota: raziskovanje Budimpešte

Čas	Aktivnost
8.00	Zajtrk v nastanitvi ali lokalni kavarni
9.00	Ogled stavbe parlamenta in sprehod ob Donavi
11.00	Budimski grad in ribiška utrdba
13.00	Kosilo (namig: v restavraciji Hungarikum Bisztró)
15.00	Termalne kopeli Széchenyi ali Gellért
18.00	Počitek ali sprehod po mestu
20.00	Večerja (namig: v restavraciji Paprika)
22.00	Nočni razgled z utrdbe ali ob Donavi

Nedelja: za konec prijetnega in navdihujočega vikenda

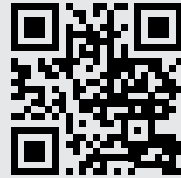
Čas	Aktivnost
7.00	Zajtrk in pakiranje
8.00	Prihod na postajo Budapest-Déli
8.30	Odhod vlaka MV 246 proti Ljubljani
16.44	Prihod v Ljubljano



QR-kode za nakup vozovnic

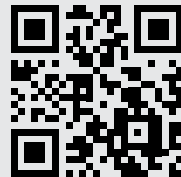
Slovenske železnice (SŽ)

Za nakup vozovnic iz Ljubljane do Hodoša ali do meje z Madžarsko:
Spletna trgovina SŽ – QR-koda za nakup vozovnic pri SŽ



Madžarske železnice (MÁV)

Za rezervacijo vozovnic od Hodoša do Budimpešte:
Spletna trgovina MÁV – QR-koda za nakup vozovnic pri MÁV



RailCC – mednarodne povezave in primerjava cen

Za pregled voznih redov in nakup kombiniranih vozovnic:
QR-koda za vodnik RailCC



Nasveti za uporabo QR-kod

- QR-kodo poskeniraj z aplikacijo na pametnem telefonu in ta te bo preusmerila neposredno na spletno mesto za nakup vozovnic.
- Priporočamo, da vozovnice rezerviraš vsaj **7 dni vnaprej**, saj so cene nižje in sedeži zagotovljeni.
- Če potuješ z več osebami, preveri možnost **skupinskih popustov**.



Nagradna igra

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

Nagradno vprašanje je:



Koliko let je minilo, odkar je vlak zapeljal po prvi železnici na svetu?

Odgovor: _____

ŽREBANJE

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 13. februarja 2026**, pravilno odgovorili na nagradno vprašanje. Pravilne odgovore pošljite na naslov: Slovenske železnice, d. o. o., Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje bo v **ponedeljek, 16. februarja 2026**. Pet izžrebancev, ki bodo pravilno odgovorili na vprašanje, bomo nagradili z odejo SŽ. Seznam nagrajencev bo objavljen v naslednji številki Nove proge.

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

Z oddajo odgovora na nagradno vprašanje ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri. Upravljaec vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblaščen osebe za varstvo osebnih podatkov pri SŽ: dpo@slo-zeleznice.si.

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu, če boste izžrebani in upravičeni do nagrade, o tem obvestimo. 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 doseg namena, zaradi katerega so bili zbrani, tj. za nagradno igro. 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 spletnem mestu <https://www.slo-zeleznice.si>.

S tem, ko pošljete svoje podatke, se strinjate z objavo svojega imena na seznamu nagrajencev v reviji.

20 let vlaka EuroCity 100/101 Jože Plečnik

Nekoč, dve desetletji je že tega, smo dobili vlak, ki smo ga zelo čustveno sprejeli in bili nanj ponosni – pomenil je mednarodno priznanje slovenskega ustvarjalnega duha. Z novim voznim redom je namreč 11. decembra 2005 začel voziti vlak EuroCity 100/101 *Jože Plečnik*, neposredna povezava Ljubljane s Prago. EC 100 je vozil od Ljubljane do Prage, EC 101 pa v obratni smeri. O imenu so se spontano zedinile SŽ in České dráhy. Češka delegacija je takrat ljubiteljsko obiskala tudi železniški muzej in avtorja tega prispevka seznanila s projektom. Brezmejno je bil navdušen ...

Marsikomu se ob tem nemara sproži vprašanje, kakšne so pravzaprav vezi med Prago in Ljubljano, med Češko in Slovenijo, saj sta si daleč vsaksebi – med njima je vsa Avstrija. Zdi se, da se razmeroma slabo poznamo. Vendar te vezi ne v zgodovini ne danes niso tako zelo šibke! Posezimo nazaj vse do Prešernovih časov! Takrat je pri nas služboval češki gozdarski tehnik in izumitelj Josef Ressel, in je leta 1829 v Tržaškem zalivu preizkušal svoj ladijski vijak. Prešernov krog je gojil prijateljske stike s češkimi kulturniki, in ko je na primer Šafařík pripravljaval Zgodovino slovanskih jezikov in književnosti, je Matija Čop prispeval nadvse pomembno poglavje o slovenski literarni zgodovini. Leta 1834 je Prešerna spoštljivo obiskal deset let mlajši pesnik Mácha, prvi poet češke romantike ...

Za časa Avstro-Ogrske je bila Češka industrijsko najbolj razvita in je veljala za »mehanično delavnico stare Avstrije«. Med Čehi in nami so se že zgodaj začele spletati kapitalske vezi, in to po volji župana Ivana Hribarja, pač najvidnejšega med vsemi ljubljanskimi župani, ki je v tem videl slovansko protitež čedalje bolj nasilnemu germanskemu gospodovanju. Tako je v Ljubljano segla češka prehranska industrija - leta 1908 je bila zgrajena tovarna cikorije, ta se je po svojem sedežu v češkem mestu Kolín imenovala Kolinska tovarna hranil. Celo cesta, ob kateri še danes stoji Droga Kolinska, se imenuje enako, njen naslov je Kolinska 1. Lepo secesijsko arhitekturo tovarniškega poslopja je prispeval arhitekt Kříčka, tudi Čeh, tudi njega je povabil župan. Ivan Hribar je bil potem med obema vojnoma tudi ravnatelj ljubljanske izpostave praške banke Slavija, nekaj časa pa tudi veleposlanik Kraljevine Jugoslavije v Pragi. Tudi ime elektrotehniškega podjetja Jugočeška še zveni v ušesih. Kakovost čeških proizvodov je takrat vse drugače slovela kot po drugi svetovni vojni ...

Ena glavnih ljubljanskih cest, ki teče ob južni strani železniške postaje, je poimenovana po prvem predsedniku Čehoslovaške, Tomašu Garrigueju Masaryku. (Mi smo bili takrat še oziroma ponovno v monarhiji!) Veliki demokrat Masaryk je med drugim pravilno prepoznal in cenil enakopravno vlogo žensk v sodobni družbi. Prepoznal in cenil je tudi veličino našega arhitekta Jožeta Plečnika in ga povabil, da mu je preuredil rezidenco na Hradčanih. In to ob vsej hudi (in nemalokrat nevoščljivi) konkurenci domačih arhitektov! Plečnik, ki se je bil z Dunaja, nestrpnega do Slovanov, leta 1910 umaknil učiteljevat v Prago, je Čeha nadvse cenil in jih štel za najbolj kultiviran slovanski narod. Predsednikova hči, dr. Alice Masaryk, je bila z našim arhitektom v stalnih stikih, razvilo se je nadvse spoštljivo prijateljstvo, in Plečnik je preuredil tudi predsednikovo poletno rezidenco v Lanyh. Hkrati je deloval tudi v Ljubljani in je pogosto potoval med mestoma, kar mu je jemalo nemalo dragocenega časa. Kaj bi dal, da bi že takrat bila vzpostavljena takšna vrhunska železniška povezava! Veliki arhitekt je tako zelo vplival na oblikovanje našega glavnega mesta, da se je sčasoma izoblikoval pojem Plečnikova Ljubljana. Prav gotovo smemo reči, da je tudi Praga za vselej oplemenitena s Plečnikovim genijem, poleg Hradčanov se tudi Vinohrady ponašajo s čudovito Plečnikovo stvaritvijo, cerkvijo Srca Jezusovega, »odeto v hermelinsko krzno«.

Blizu železniške postaje, še zmeraj v središču Ljubljane, je tudi Dvoržakova ulica. Antonín Dvořák (1841–1904), eden najpomembnejših čeških skladateljev, je bil ljubitelj železnice par excellence in je nekoč enemu svojih študentov vzdihnil, da bi dal vse svoje simfonije za to, da bi bil on tisti, ki je izumil lokomotivo ...

Po drugi svetovni vojni si je Slovenijo za drugo domovino izbral slovit češki režiser František Čap, ki je segel do src naših gledalcev s filmoma *Vesna* in *Ne čakaj na maj*; od njega so se te umetnosti učili vsi mladi slovenski režiserji. Tudi zadnji počitek je našel pri nas, v Piranu.

V Piranu je na povabilo predsednika Milana Kučana 6. in 7. junija 1997 potekalo srečanje predsednikov osmih srednjeevropskih držav, ki se ga je udeležil tudi predsednik Češke Vaclav Havel. Nadvse ugledni kulturnik, pisec, pesnik in dramatik, nekdanji disident in politični zapornik, humanist, zagovornik neposredne demokracije in dobitnik številnih mednarodnih priznanj je bil edini češki predsednik, ki je kdaj obiskal Slovenijo.

Avtor tehle vrstic se iz svojih otroških let živo spominja matere, kako je bila ponosna na svoj čajni servis in je vneseno poudarjala, da gre za češki porcelan.

Človek si ne more kaj, da ne bi občudoval in se veselil vzpona avtomobilske znamke Škoda, ki šteje med najstarejše proizvajalce avtomobilov v Evropi, po drugi svetovni vojni pa je potonila med cenene vzhodnjaške producente. V novjšem času pa se je tako dvignila, da je na primer v letih 2000 in 2001 fabia postala avto leta v šestih evropskih državah, leta 2005 pa je bila nova octavia razglašena najprej za najboljši avto na svetu, potem pa še za najvarčnejšo v svojem razredu ... In kakšno zvezo ima Škoda z nami? Njena predhodnica je bila tovarna Laurin & Klement, ena najstarejših evropskih avtomobilskih tovarn. Vse kaže, da je bil gospod Lavrin slovenskega rodu. Škoda je bila sicer ogromno industrijsko podjetje in si je že v prvi svetovni vojni pridobila nekoliko dvomljiv sloves s svojimi težkimi topovi, med obema vojnoma pa tudi s proizvodnjo parnih lokomotiv. Dosegala je vsega spoštovanja vredne uspehe, pri čemer smo zaradi ločenosti, še posebej po drugi svetovni vojni, zelo malo vedeli o tem. Sramota je, da niti poznavalci železnice nismo vedeli za orjaške ekspresne lokomotive, ki so nastale v petdesetih letih prejšnjega stoletja in sodijo v sam evropski in svetovni vrh – gre za vrsti 475 in 498, od katerih je prva zaradi svoje izjemne elegance dobila vzdevek *šlehtična* (plemkinja), druga, s številko 498.106, imenovana *Albatros*, pa je dosegla češki hitrostni rekord 162 kilometrov na uro. Z zadovoljstvom je mogoče ugotoviti, da je naš največji strokovnjak za parno vleko, Verij Švajgar, v svojem železniškem učbeniku Železniška vozila kot zgled sodobne tenderke za vlake na glavnih progah v sliki in besedi predstavil nadvse skladno češko vrsto 464, na kateri se ponosno lesketa krilata pušica, simbol tovarne Škoda. Edino, kar človeka žalosti, je, da te lokomotive nikoli niso vozile pri nas. Pač, *šlehtična* nas je razveselila z obiskom leta 1996, ko smo praznovali 150 let železnic na Slovenskem.



Šlehtična 475.196 z našim muzejskim vlakom v Žalcu 28. maja 1996 med praznovanji 150-letnice železnic na Slovenskem



Tovarniška slika lokomotive češke vrste 464, ki jo je Verij Švajgar kot zgled sodobne tenderke za glavne proge uvrstil v svojo knjigo Železniška vozila.

Ko človek premišljuje o vezeh med državama, ne more mimo spoznanja, da pravo, globoko prijateljstvo ne nastane zgolj zaradi podobnih lastnosti in interesov – ti so le osnova –, temveč zaradi sposobnosti in odlik, po katerih sta si prijatelja različna, ki pa jih drug drugemu iskreno priznavata in jih cenita. Ali ni tako tudi med Ljubljano in Prago? Marsikaj nas druži, v marsičem pa smo si različni, marsikaj eni pri drugih občudujemo.

Bela Ljubljana in zlata Praga ...
Zlata Praga in bela Ljubljana ...
Vsi pogoji za prijateljstvo so tu ...

In, ali ni čudovito, da se je med našima mestoma spletla še železna, železniška vez? To je vlak najvišjega ranga, EuroCity Jože Plečnik.

Avtor teh vrstic je bil seveda ob odhodu novega vlaka na postaji, da si je lahko ogledal najsodobnejše češke vagone (za 200 km/h), tudi njihovo notranjost, in posanjaril o tem, kako lepo bi se bilo peljati v jedilnem vagonu v Prago. Vlak je imel pet vagonov: vagon 1. razreda, jedilni vagon in tri vagone 2. razreda.



Peronski prikazovalnik z najavo prvega odhoda vlaka EuroCity 100 v Prago



EuroCity100 Jože Plečnik 11. decembra 2005 prvič odhaja iz Ljubljane.



Odhod zadnjega EuroCity 100 Jože Plečnik iz Ljubljane 13. 12. 2008

A projekt je bil menda prelep, da bi lahko trajal. Vlak namreč ni vozil čez Dunaj, temveč je v avstrijskem Brucku zavil na severozahod in v vozlišču Selzthal prešel na Pyhrnsko progo proti severu, nato v Linzu prešel Donavo in kmalu nato prestopil češko mejo. Zaradi tako izbrane poti ni bil prav dobro zaseden, čeprav seveda ni bil mišljen zgolj za potnike v Prago oziroma v Ljubljano, temveč tudi za tiste na krajših razdaljah na tej trasi. Vlak so skrajšali, ob koncu je imel samo še tri vagone – izgubil je jedilni vagon in en vagon 2. razreda. Vozil je vsega tri leta, dan pred uveljavitvijo novega voznega reda 2008/2009 je odšel zadnji EuroCity 100 iz Ljubljane.

Ko smo užaloščeni spraševali, kaj je bil razlog, da je vlak nehal voziti, smo slišali, da so to menda predlagali Avstrijci, ki naj bi v naslednjih letih izvajali glavni remont Pyhrnske proge, kar bi pomenilo za vlak tega ranga zelo moteč nadomestni avtobusni prevoz na relaciji Selzthal–Linz v dolžini okoli 120 kilometrov. Nekoliko presenetljivo so ga preusmerili na povezavo Salzburg–Praga, čeprav Plečnik menda nikoli ni deloval v tem avstrijskem mestu.

Po dveh desetletjih se je ta imenitni vlak žal pri nas umaknil v zgodovino, skoraj v pozabo. Nespoštljivo, da, cinično bi menili, da že ni bil dovolj pomemben. Pa je vendarle bil dovolj pomemben, da se je proizvodnje pomanjšane različice lotilo nemško podjetje, specializirano za maloserijsko proizvodnjo modelne železnice, in vseh pet vagonov v merilu N (1 : 160) kot EuroCity 100 Jože Plečnik ponudilo na trgu.



EuroCity 100 Jože Plečnik proizvajalca ASM je (brez lokomotive) stal manjše premoženje.

Če kdo, se je avtor teh vrstic čutil poklicanega, da uvrsti vlak EuroCity 100 v svojo zbirko modelne železnice in ga s tem vsaj zase obvaruje pozabe.

Predor pod hribom Naklo v Logatcu

Prva svetovna vojna se je začela 28. julija 1914, ko je Avstro-Ogrska Srbiji napovedala vojno. Na začetku te vojne je Italija ostala nevtralna, čeprav je bila v trojnem paktu s centralnimi silami. Igrala je dvojno vlogo ter se tajno dogovarjala s centralnimi silami (Avstro-Ogrska, Nemčija in Kraljevina Italija) in z antanto (Združeno kraljestvo, Francija, Rusija). Aktivno pa se je v prvo svetovno vojno vključila, ko so ji antantne sile obljubile velik del ozemlja, ki je tedaj pripadal Avstro-Ogrski, predvsem ozemlje, poseljeno s Slovenci, Hrvati in Nemci na Tirolskem.

23. maja 1915 je Italija napovedala vojno Avstro-Ogrski. Tako se je odprlo bojišče na Tirolski in Soški fronti. Ko so Italijani leta 1916 prišli čez Sočo, se je končalo oskrbovanje fronte in bojišča po bohinjski železnici. Tako so na razdalji Logatec–Kalce–Hotedršica–Godovič–Črni Vrh–Zadlog–Poncala (Lokev) v dolžini 53 km zgradili prvo



Gorenji Logatec – konjska poljska železnica, 20. november 1916 (foto: arhiv Toneta Jerine)

linijo konjske železnice (tedaj se je imenovala Pferdefeldbahn). Gradili so jo od 15. avgusta do 29. novembra 1916. V Godoviču je bil odcep za Idrijo, ta del so zgradili od 1. do 30. septembra 1916. Na tem delu je bila gradnja najtežja, saj so morali graditelji premagati veliko nadmorsko višino iz Godoviča do Idrije. Na trasi je bilo treba v skalo izvrtati 25 m dolg predor. Pred 12. soško bitko so železnico iz Idrije podaljšali do Trebuše, gradili so jo od 11. septembra do 18. oktobra 1917, tirna širina pa je bila 600 mm.

Na začetku so za vleko vagončkov uporabljali konje, leta 1917 pa motorčke na dizelski pogon. Na železniški postaji Logatec so skladiščili vse za potrebe bojišča, strelivo, orožje, hrano, vodo, obleko, gradbeni in sanitetni material, pošto in drugo. Z vagončki, ki so bili odprti ali zaprti, so lahko pripeljali od 1 do 2,5 tone tovora. Konja sta hodila ob tiru ali na ozkih delih proge med tiri, nadziral ju je voznik, poleg pa je bil še zavirač. Ob progi je bilo veliko hlevov in raznih skladišč. Ves ta material so na koncu proge dostavljali tudi s sistemom žičnic, čim bližje frontni črti. Delovale so žičnice na razdaljah Črni Vrh–Col, Zadlog–Predmeja in Poncala–Ajdoščina–Grahovo. Nazaj pa so vozili predvsem ranjence, ki so jih potem oskrbovali v začasnih (zasilnih) bolnišnicah.

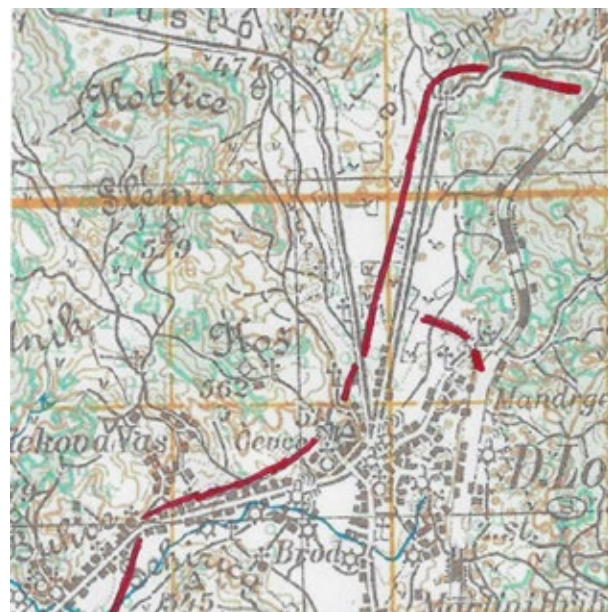


Vojaška ranžirna postaja v Logatcu (foto: Logatec: Črtice iz življenja kraja in obeh župnij, stran 326, Župnijski urad sv. Nikolaja, 1990, Logatec)

Proga Logatec–Črni Vrh z normalnimi tiri

Leta 1916, po deveti ofenzivi, se je morala avstro-ogrška vojska umakniti na višje položaje proti Čepovanu in Trnovski planoti, ozkotirna vojaška železnica pa tedaj ni več zadoščala vsakdanjim potrebam glede vojaškega materiala na bojišču. Vojaško poveljstvo, ki je imelo svoj štab v Gorenjem Logatcu, je zahtevalo takojšnjo zgraditev železniške proge iz Logatca do Črnega Vrha z normalnimi tiri. Železniška proga Logatec–Črni Vrh bi bila dolga 25 km. Gradnjo proge so razdelili na tri odseke: prvi je bil na razdalji Pusto Polje–ranžirna postaja, na današnjem prostoru pašnikov in gospodarskih poslopij Biotehnične fakultete, kjer je bilo veliko prostora za širitev in polaganje vzporednih tirov, skozi predor Naklo do Kalc. Drugi odsek je bil na razdalji Kalce–Godovič, tretji pa Godovič–Črni Vrh. Predvideno je bilo nadaljevanje proge Črni Vrh–Ajdoščina, z več variantami, to bi bile gorske proge z velikimi vzponi.

Nova proga se je odcepila od južne železnice v današnji industrijsko-obrtni coni Zapolje v Malem Raskovcu in je potekala čez današnjo magistralno cesto Ljubljana–Trst do Pustega Polja z veliko vojaško železniško postajo, kjer so predvidevali, da bodo položili 22 vzporednih tirov, za sestavljanje vlakovnih kompozicij. Proga se je nadaljevala skozi predor Naklo, proti končni postaji v Črnem Vrhu. Povezavo do železniške postaje Logatec so rešili z velikim nasipom, ki se je z nadvozom čez staro cesto Logatec–Vrhnika z višje ležeče železnice do Pustega Polja spustil v širokem loku. Nadvoz je bil zgrajen in ga je jugoslovanska vojska leta 1941 ob napadu na Jugoslavijo razstrelila. Od tam naprej se proga nadaljuje in prečka Lipov drevored in današnjo Tržaško cesto, preko ceste Logatec Rovte v predor pod Naklom.



Izsek nemškega vojaškega zemljevida leta 1943, na katerem se vidi trasa železniške proge Logatec – Črni Vrh in predor pod hribom Naklo (foto: zemljevid iz avtorjeve zbirke)



Odgovorni delavci pred predorom Naklo na trasi železnice Logatec–Črni Vrh (foto: Logatec: Črtice iz življenja kraja in obeh župnij, stran 332, Župnijski urad sv. Nikolaja, 1990, Logatec)



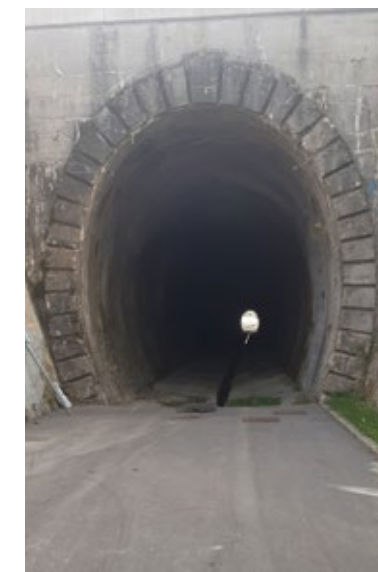
Vrtanje predora Naklo, slika delovišča (foto: Logatec: Črtice iz življenja kraja in obeh župnij, stran 332, Župnijski urad sv. Nikolaja, 1990, Logatec)



Na fotografiji je železniški predor pod hribom Naklo v Logatcu.



Notranjost predora s kineto za odvodnjavanje (foto: Tone Jerina)



Portal na južni strani predora Naklo (foto: Tone Jerina)

200 let železnice v svetu (1825–2025)

Pretelo je 200 let od prve vožnje vlaka s parno lokomotivo na progi Stockton–Darlington v Angliji. Železnica je bila vzpostavljena 27. septembra 1825. Danes živimo v povsem drugem svetu visoke tehnologije, kakovosti življenja in družbenih odnosov. Železnica je bila znana tudi prej, vendar sta parni stroj in genialni George Stephenson naredila za človeštvo tako veliko kot le malokdo. Parna lokomotiva na železnih tračnicah je pognala svet v sodobno dobo. Spremenilo se je vse. Današnje slovensko ozemlje se je postopno povezovalo na železniško omrežje od leta 1846, ko je k nam prispela proga iz Gradca – na magistrali Dunaj–Trst. Zaradi železnice je naše ozemlje postalo strateško pomembno, ob tem se je hitro oblikovala industrijska in sodobna družba. Železnico štejemo kot enega ključnih razvojnih dejavnikov naših krajev.



Portal na severni strani predora Naklo, z vzdanimi napisnimi ploščami (foto: Tone Jerina)



Napis na vzdani plošči na severnem portalu: Cesarsko in kraljevo gradbeno poveljstvo Logatec-Črni Vrh (foto: Tone Jerina)



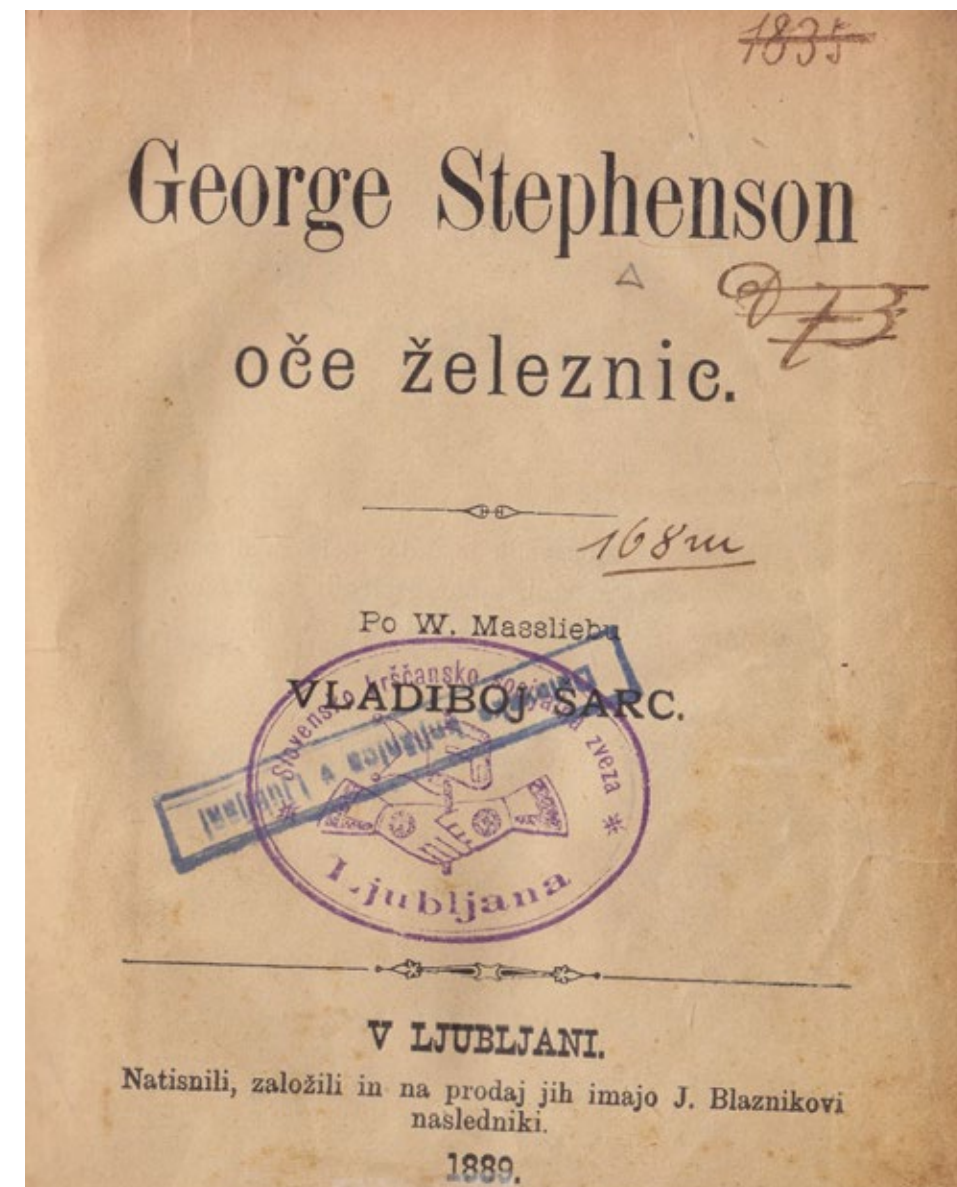
Napis na vzdani plošči na severnem portalu: Gradbeno podjetje brata Redlich in Berger. (foto: Tone Jerina)

Predor je gradilo dunajsko gradbeno podjetje Redlich und Berger, ki je zgradilo tudi znameniti solkanski most, zgrajen pa je bil leta 1917 za železniško progo Logatec–Črni Vrh, ki je imela normalne tire in se je uporabljala za potrebe soške fronte. Predor se nikoli ni uporabil za ta namen. Dela na trasi prihodnje proge so se namreč zaradi preboja dvanajste soške bitke ustavila. Med drugo svetovno vojno so ga uporabili kot zaklonišče pred bombnimi napadi na Logatec.

Predor je dolg 200,40 metra, v njem je šest odstavnih niš, je pa v bližini občine Logatec in poteka v smeri jug–sever. Oba vhoda so pozidali z zaščitno steno. Po vojni je ostal zapuščen do leta 2017, ko ga je Občina Logatec začela obnavljati. Občina je uredila oba dostopa na obeh straneh tunela. Treba bo pokriti kineto za odvodnjavanje in urediti zaščitni omet, ki na nekaterih mestih pada v tunel. Tako bo po sanaciji in ureditvi opravljal drugo funkcijo, kot mu je bila prvotno namenjena. Uporaben bo za pešce in kolesarje. Prehoden je že zdaj, vendar ga vsi uporabljajo na lastno odgovornost. Če bi Logatec imel dve železniški progi, bi bila Logaška kotlina danes povsem drugačna. Proga bi bili pomembna in uporabna tudi za Idrijo in rudnik živega srebra, saj njena trasa poteka skozi Godovič. Vsekakor bo končna ureditev predora Naklo v Logatcu pomembna za ohranitev gradbene dediščine in kot spomin na soško bojišče.

Vir:

Logatec: Črtice iz življenja kraja in obeh župnij. Logatec: Župnijski urad sv. Nikolaja, 1990.
Schaumann, Walther: Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo 1914-1918. Dunaj: Bohmann Verlag, 1991.



Naslovna stran biografije Georgea Stephensona v slovenščini (foto: zbirka avtorjevih knjig)

Stanje pred prvo železnico

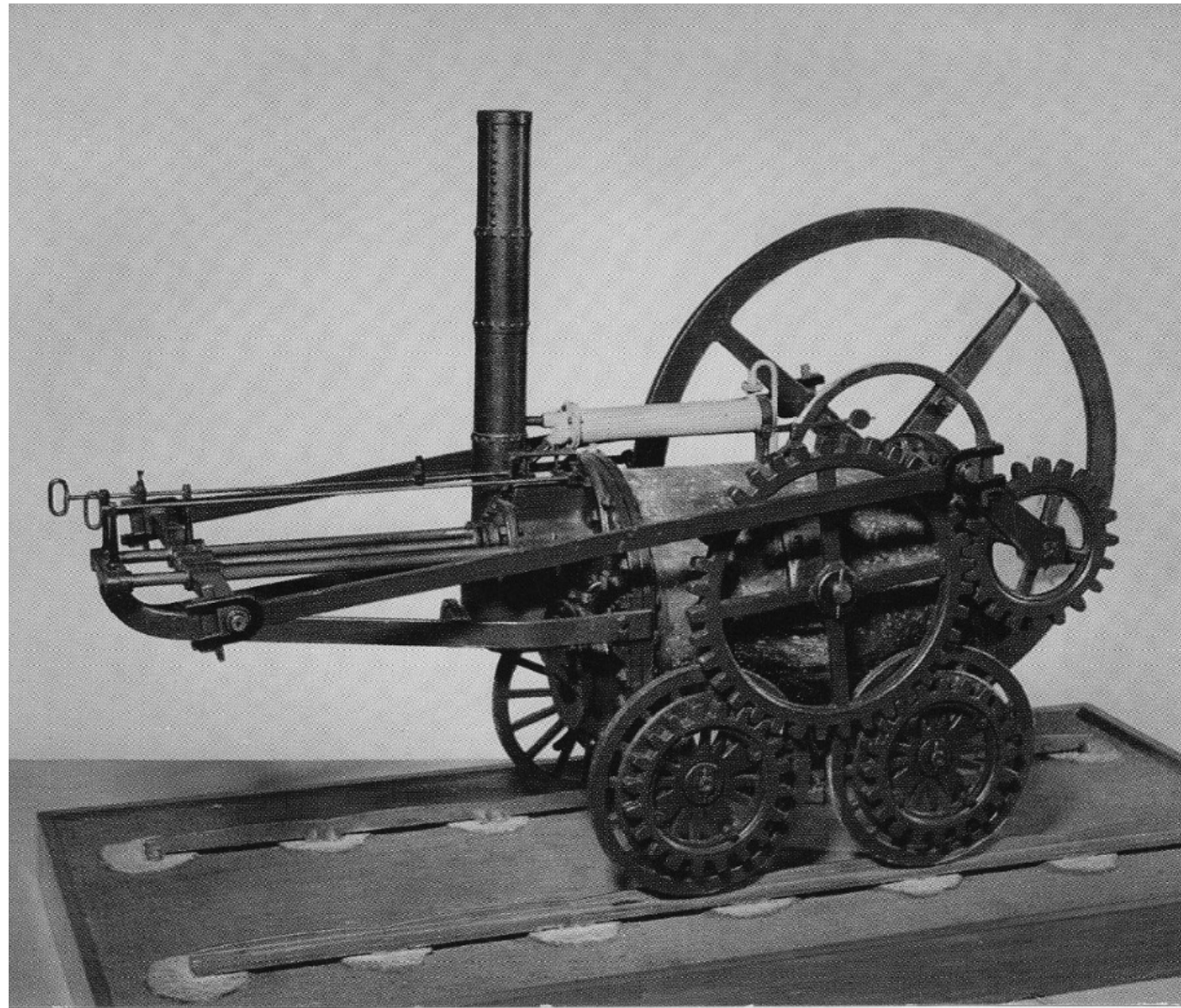
Konec 18. in začetek 19. stoletja je bil čas radikalnih družbenih in političnih sprememb, ki so ob francoski revoluciji, začetkih industrijske revolucije, Napoleonovih vojnah in drugih družbenih procesih zajele ves svet. Posledici sta bili zaton moči starih monarhij in cerkva ter uveljavitev demokracije in nacionalizma.

Na tehnično-tehnološkem področju so odkritja in razvoj parnega stroja Newcoma, Watta in drugih pomenili velik preobrat. Velik vpliv sta imela tudi proizvodnja jekla in drugih kovin ter uporaba premoga. Do tedaj je vse temeljilo na človekovem in živalskem delu. Število vlečnih živali, zlasti konj, se je silno povečalo, kar je ogrožalo nadaljnji razvoj. Anglija je dosegla milijon delovnih konj. Delovni konj je porabil za osem ljudi hrane in takšen razvoj je bil nevzdržen.

Parni stroj je najprej zamenjal konje in druge živali v rudnikih, potem pri transportu in druge. Po konjski moči (KM) še danes neuradno merimo moč strojev (uradna enota po SI je vat (W) oziroma kilovat (kW)). 1 KM je približno 0,76 kW, 1 kW pa je približno 1,34 KM.

Razvoj parne lokomotive pred Stephensonom

Osnova železnice je bilo ustrezno vlečno vozilo – parna lokomotiva in ustrezen tir. Bilo je več poskusov raznih inovatorjev lokomotiv, a se je najbolj približal Richard Trevithick s svojo lokomotivo New Castle 1803, ki je bila tudi funkcionalna. Poleg lokomotive je bilo treba izdelati ustrezne tirnice in doseči ustrezno adhezijo, rešiti težave z zaviranjem itd.

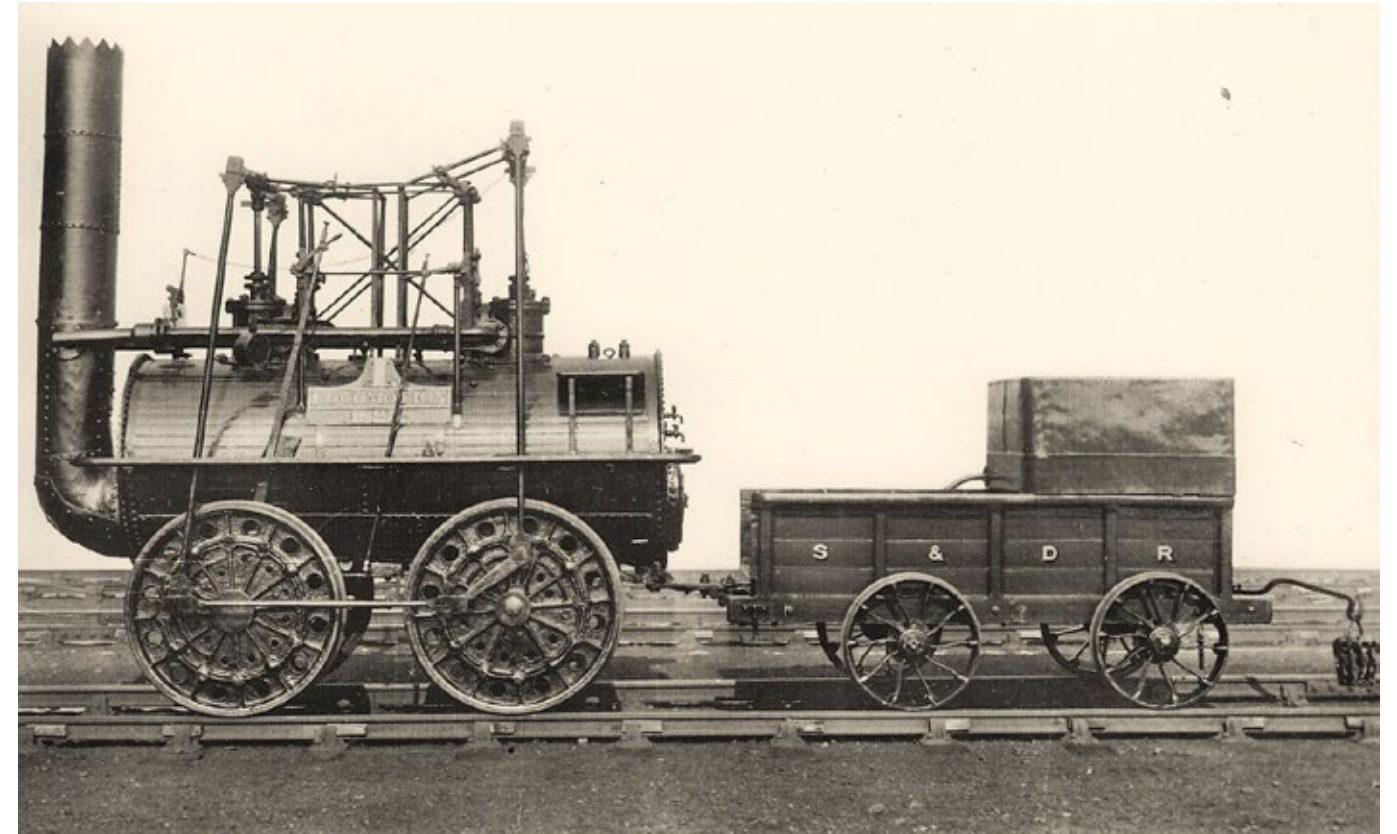


Model Trevithickove lokomotive iz leta 1804 (foto: razglednica iz avtorjeve zbirke)

Prva železniška proga Stockton–Darlington

Prvi uspešni projekt je bila železniška proga Stockton–Darlington, ki so jo gradili od začetka dvajsetih let 19. stoletja in končali leta 1825.

Glavni zagovornik te železnice je bil Edward Pease, proizvajalec volne iz Darlingtona v Angliji. Zbiral je vlagatelje in poleg Georgea Stephensona spada med pionirje železnice. Dosegli so popoln uspeh. Stephenson je dokazal, da lahko vlak s parno lokomotivo varno prepelje 12 vagonov premoga in še 21 tovornih vagonov s približno 500 potniki s hitrostjo do 20 km/h. Dodali so tudi prvi osebni vagon, imenovan Experiment, v katerem so se vozili povabljeni gostje. Vlak je razdaljo 8,5 milje (14 km) s postanki prevozil v dveh urah. Vlak je na prvi vožnji pozdravilo približno 10.000 prebivalcev. Ocenjuje se, da je lokomotiva (Locomotion-1) na tej vožnji vlekla približno 90 ton. Tako je 27. september 1825 postal dan začetka železnice.



Prva lokomotiva Locomotion-1 na progi Stockton–Darlington 1825 (foto: razglednica iz avtorjeve zbirke)



Replika prvega vlaka na progi Stockton–Darlington leta 1925 ob stoletnici železnice (<https://www.steamrailway.co.uk/blog/features/stockton-darlington-better-than-the-first/>)

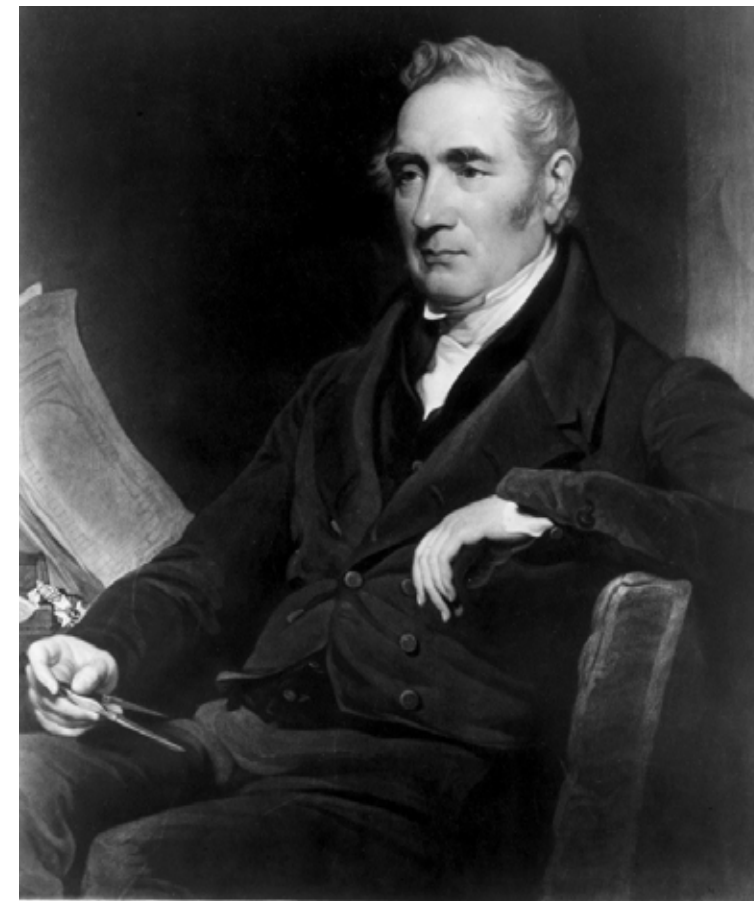


Zemljevid z vrisano prvo progo Stockton–Darlington leta 1825 (https://en.wikipedia.org/wiki/Stockton_and_Darlington_Railway)

George in Robert Stephenson

George Stephenson (1781–1848) je znan tudi kot oče železnice in je najbolj zaslužen za to, kar je železnica omogočila človeštvu. Kot je sam povedal, železnica ni delo enega človeka, bili so mnogi pred njim in za njim, ki so vsak po svoje prispevali k razvoju tega najbolj sprejemljivega načina transporta na kopnem. Delo je nadaljeval njegov sin Robert, kot prvi izobraženi železničar, direktor prve tovarne lokomotiv in železniški direktor. Oče je bil v mladosti nepismen, a je kljub temu naredil čudež. Šele pozneje se je naučil pisati in brati. Sklenil je, da njegov sin mora biti izobražen, in to mu je tudi uspelo. V slovenščini je leta 1889 izšla prva knjiga o železnici, tj. biografija George Stephenson oče železnice. Knjiga je na voljo tudi v digitalni obliki (<https://www.dlib.si/details/URN:NBN:SI:DOC-NN9VR2Y9>), pojasnjuje pa razvoj železnice ter vlogo Stephensona in drugih pri tem. Poleg prve lokomotive Locomotion-1 je njegov največji uspeh lokomotiva Rocket iz leta 1829. Bila je narejena za prvo sodobno dvotirno progo Liverpool–Manchester z normalnimi tiri, ki so jo za promet odprli leta 1830.

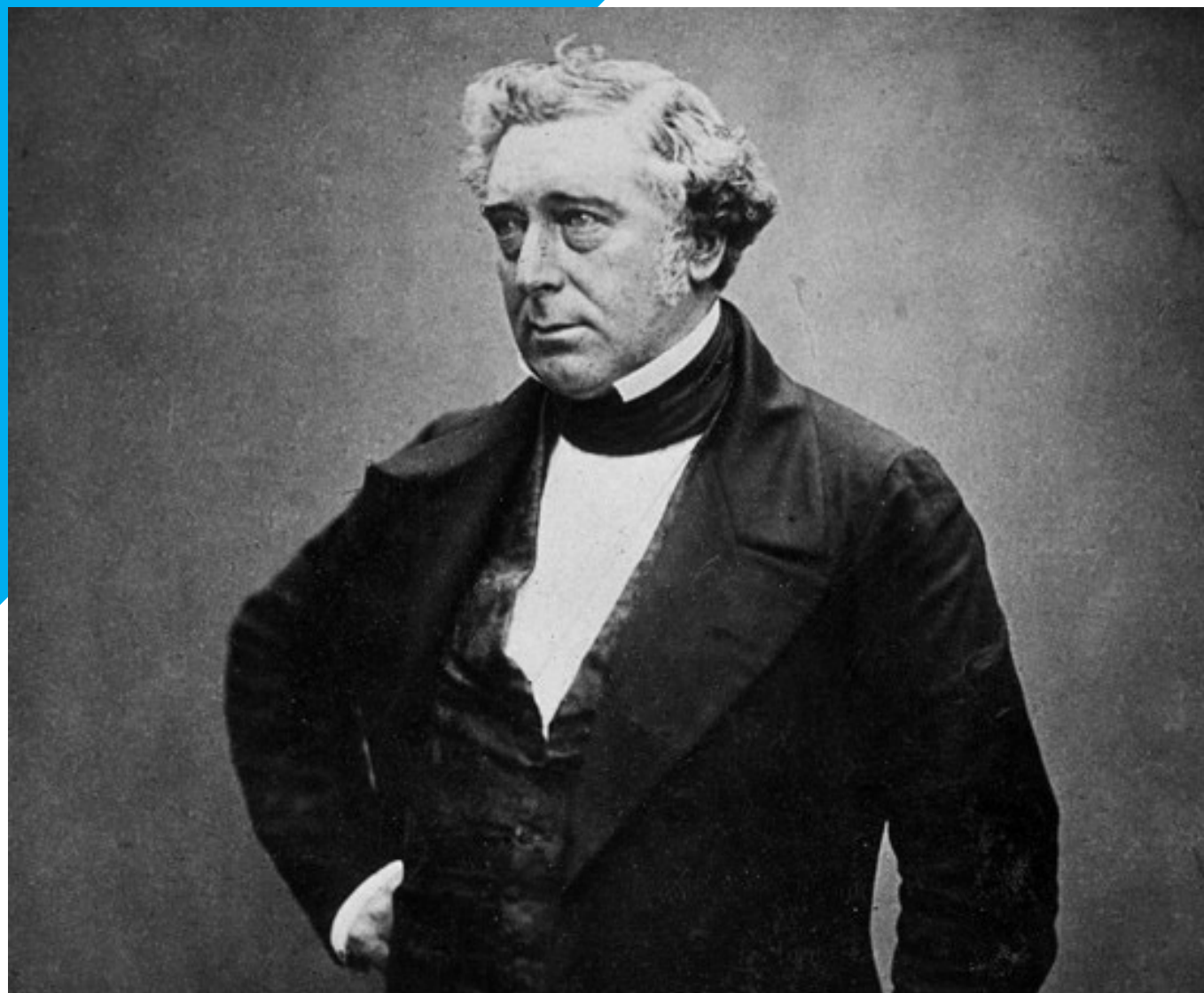
Robert je končal tedanje šole in postal vrhunski strokovnjak in poslovnež, direktor prve tovarne lokomotiv v New Castlu. Današnji Alstom izvira prav iz te tovarne. Tako bodo Slovenske železnice v kratkem dobile 30 sodobnih lokomotiv Traxx 3 MS (nova serija 542), ki izvirajo iz prve tovarne lokomotiv na svetu.



Portret Georgea Stephensona in njegov podpis: George Stephenson - Enginer (izumitelj in strojevodja) (<https://blog.scienceandindustrymuseum.org.uk/the-stephensons-part-i/mezzotint-of-george-stephenson/>)



Bankovec za 5 funtov s portretom Stephensona in legendarno lokomotivo Rocket 1829. (<https://en.numista.com/203696>)



Portret Roberta Stephensona (<https://www.findagrave.com/memorial/18714/robert-stephenson#view-photo=131525271>)

Kako je bilo tedaj pri nas?

V 18. in na začetku 19. stoletja je bilo prelomno tudi za naše kraje. Moč Benetk je na splošno slabila, kar je Avstriji omogočalo, da je na Jadranu pridobila večji vpliv. Razglasili so svobodno plovo in samostojni pristanišči Trst in Reka. Pospešeno so gradili ceste proti Trstu in Reki. Začela se je uporaba parnega stroja v rudnikih, mlinih in drugje.

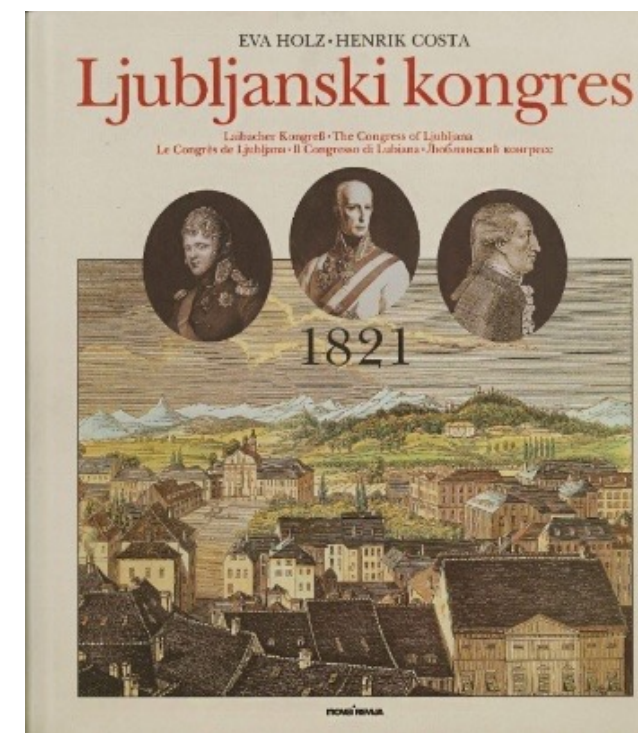
Pomembno vlogo so imeli Napoleonove vojne in konec Beneške republike leta 1797. Na našem prostoru so Francozi ustanovili Ilirske province, ki so postale glavna povezava na relaciji Pariz–Carigrad. Na to je znatno vplivala blokada pomorske trgovine, ki jo je pospeševala Anglija z zaveznički proti Napoleonu. Ljubljana je postala glavno mesto Ilirskih provinc, ki so obvladovale prostor od Tirola do Albanije. Pospešeno so gradili ceste.

Ilirske province so zdržale malo časa (1809–1813), nato se je znova povzpela Avstrija, ki je ustanovila Ilirsko kraljestvo (Königreich Illyrien) v nekoliko spremenjeni obliki, to je zdržalo vse do leta 1849. Avstrija je nadaljevala krepitev pristanišča Trst in gradnjo cestnih povezav in trgovine čez naše kraje.

V tem času je tovorni kopenski promet temeljil na furmanstvu, ki je bilo ob glavnih cestah proti Jadranu zelo razvito. Poštne kočije so prevažale potnike.

Industrializacija se je šele začela. Zelo razvito je bilo gozdarstvo, kar potrjuje znameniti idrijski lauf, kot edinstven primer uporabe gozdne železnice v svetovnem merilu. Ob obali Trsta in Istre so pluli jadrnice in prvi parniki. Leta 1818 je v Trstu zaplul prvi parnik Carolina v Jadranskem morju, leta 1829 so tu potekali Resslerovi poskusi s Civetto – prvim parnikom na ladijski vijak.

V Ljubljani je leta 1821 (januar–maj) potekal Ljubljanski kongres. Tukaj so bivali in se sestajali predstavniki Svete aliance. Kongresa so se udeležili ruski car Aleksander I., ruski prvi minister in državni tajnik Kapodistrias, avstrijski cesar Franc I., neapeljski kralj Ferdinand IV. in modenski vladar Franc IV. Poleg njih še približno 500 ministrov in predstavnikov Francije, Velike Britanije, Prusije in drugih držav. Idejni vodja in povezovalac kongresa je bil avstrijski kancler, knez Metternich. Glavno mesto Kranjske se je spremenilo v začasno središče evropske politike. Sveta aliansa se je sestala zaradi revolucijskih nemirov, ki so sledili obdobju po Napoleonu. Urejali so stanje in se dogovarjali, kako naprej.



Naslovnica knjige o Ljubljanskem kongresu
(foto: zbirka avtorjevih knjig)



Savudrijski svetilnik iz leta 1818 še deluje (foto: avtorjeva zbirka)

Svetilnik v Savudriji je bil zgrajen leta 1818 in je najstarejši delujoči svetilnik na Jadranu. Naznanil je prihod nove dobe (parnikov) v pomorski plovi, družbi in nasploh.



Idrijski lauf – najstarejša gozdna železnica na svetu
(<https://www.hikuk.com/si/slovenija/goriska/obcina-idrija/cekovnik/lokacije/idrijski-lauf-gozdna-zeleznica-E829258A-290A-5E95-0DE8-62C812772162/#&gid=1&pid=3>)



Letu 2025 je 200. obletnico slavila Pivovarna Laško
(foto: avtorjeva zbirka)

Pri nas imamo nekaj tovarn, ki se lahko pohvalijo z dvestoletno tradicijo. To sta tovarni Pivovarna Laško in Impol Slovenska Bistrica ter morda še katera.

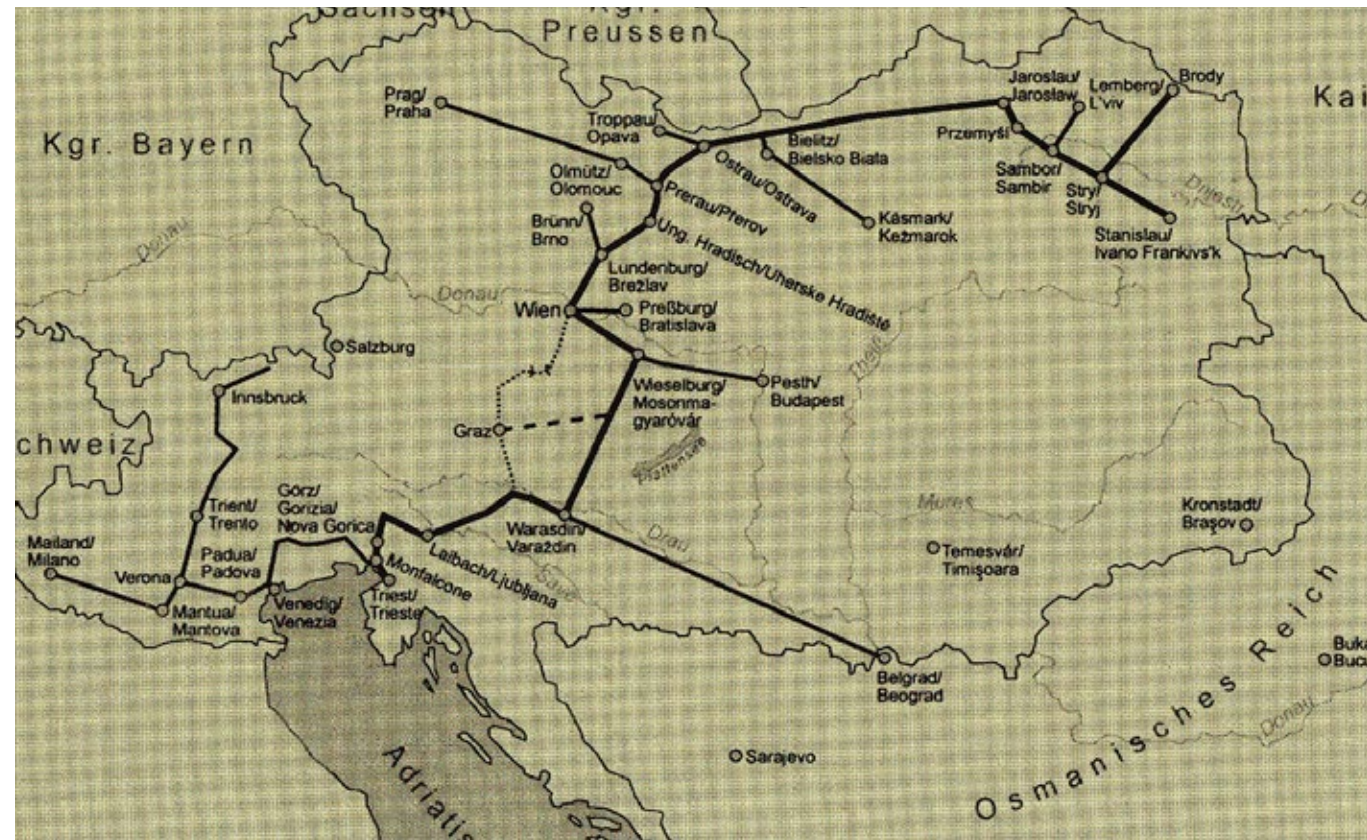
Nadaljnji razvoj železnic

Po uspešni prvi vožnji so pokazali zanimanje za linijo Liverpool–Manchester. To je bila pravzaprav prva prava železnica, odprli pa so jo 15. septembra 1930. Povezovala je dve večji mesti, železnica pa je bila dvotirna, standardne širine 1.435 mm. Ta širina se je do danes ohranila kot standard normalne širine tira. Gradnja te železnice je potekala po načrtih in s trdnimi zgradbami. Na tekmovanju lokomotiv je zmagala Stephensonova Rocket, izdelana v novi tovarni v Newcastlu. Lokomotiva Rocket je dosegala hitrost do 50 km/h, kar je bilo nad vsemi takratnimi pričakovanji.

Po teh prvih korakih se je železniško omrežje v Angliji hitro širilo. Iz Anglije se je železnica kot ključni vzvod industrijskega razvoja in kapitalizma razširila v druge države. Tako je prva železnica v ZDA začela obratovati leta 1830, na Irskem leta 1834, v Belgiji in Nemčiji leta 1835, v Kanadi leta 1836, v Rusiji in Avstriji leta 1837, v Italiji leta 1839, v Indiji in Čilu leta 1851, v Avstraliji leta 1854, na Novi Zelandiji, v Egiptu in Iranu leta 1881 itd. Prve čezcelinske železnice so bile panamska (1855), ameriška (1869) in kanadska (1886). Transsibirska železnica je sestavljena iz več prog, od katerih je bil leta 1901 zgrajen odsek Moskva–Vladivostok, ki meri 9.288 km in je še vedno najdaljša železnica na svetu.

Prve železnice na našem ozemlju

Avstrijska monarhija je svoje železnice začela načrtovati sredi tridesetih let 19. stoletja. Glavni poudarek je bil na severnih železnicah (Nordbahn), vendar je kmalu dobila pomen tudi južna železnica (Südbahn), za povezavo s severnim Jadranom.



Prvi predlog železniških prog v Avstrijski monarhiji iz leta 1836, ki ga je izdelal Franz Laurenz Riepl (vir: Über den Berg, katalog razstave muzeja Südbahn, Mürzzuschlag am Semmering, 2006)

Bilo je več različic, kot so razvidne na risbi iz leta 1836. Začeli so iz Dunajskega Novega mesta do Gloggnitza (74,8 km, zgrajeno v obdobju 1839–1842). Tam so jih ustavile Alpe in prelaz čez Semmering, ki so ga preskočili in do leta 1844 zgradili odsek Mürzzuschlag–Gradec (94,7 km). Nato je sledil odsek Gradec–Celje (132,2 km). Progo so odprli 2. junija 1846 in tako so se tudi naši kraji priključili na železniško omrežje. Odsek Celje–Ljubljana (88,7 km) je bil učilnica za poznejšo gradnjo čez Semmering, Ljubljansko barje in Kras do Trsta. V Ljubljano je železnica prispela 19. septembra 1849.

Tedaj so bili pripravljeni za vrnitev v Alpe in zgraditi progo čez Semmering. Vodja gradnje je bil Karl Ritter von Ghenga. Peto etapo Gloggnitz–Mürzzuschlag (41,8 km) so gradili šest let (1848–1854). Zadnji odsek je bil Ljubljana–Trst ali kraška proga. Šesta etapa je dolga 144,9 km, gradili pa so jo sedem let (1850–1857).

Celotna trasa južne železnice Dunaj–Trst je znašala 577,2 km. Grajena je bila po visokih standardih tedanjega časa, kot dvotirna proga normalne širine 1.435 mm. Cesar Franc Jožef jo je slovesno odprl 27. julija 1857. Od te magistralne proge so se vejale druge železniške povezave, ki so razvidne na sliki železniškega omrežja do leta 1918.



Železniška postaja Celje okoli leta 1846 (vir: www.kamra.si/mm-elementi/zelezniska-postaja-v-celju-okrog-leta-1846/, foto: razglednica Seppa Tezaka)



Stanje železniškega omrežja leta 1918 (Bogić, M., Tiri in čas, št. 10)

Gradnja železnic je zahtevala ogromno dela, napora in denarja, kar je državo izčrpalo in so novozgrajeno progo Dunaj-Trst leta 1858 prodali zasebni družbi K. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft, ki je pomembno vplivala na razvoj železnic in njenega obratovanja pri nas.

Leta 1918 se je končala 1. svetovna vojna in Avstro-Ogrska je razpadla. To je pomenilo velik preobrat za železniški sistem na našem območju.

Železniški muzej Slovenskih železnic na Parmovi ulici v Ljubljani (nekdanja Kurilnica Šiška) hrani našo bogato železniško dediščino. Eden najpomembnejših razstavnih predmetov je naša najstarejša ohranjena lokomotiva serije 718 (SB 29.718; JDŽ 124-004), ki je bila proizvedena leta 1861. Veliko gradiva je tudi v arhivu in knjižnici Slovenskih železnic.



Lokomotiva serije 718 (SB 29.718; JDŽ 124-004) v Železniškem muzeju v Ljubljani (<https://zezniskimuzej.si/collection/vagoni-in-lokomotive/lokomotive/tovorna-lokomotiva-sb-718/>)

Kaj je človeštvu omogočila železnica?

V družbenem smislu je železnica omogočila nekatere najgloblje, najhitrejše in prostorsko celovite spremembe v zgodovini, spodbudila in podprla je nastanek zelo kompleksnega družbenogospodarskega, političnega, finančnega in kulturnega sistema, ki je oblikoval mesta in spodbudil preseljevanje prebivalstva. Možnost potovanj se je zelo povečala, izboljšale so se razmere za trgovino, turizem, izobraževanje, prehrano ... V tovornem prometu so se stroški transporta močno znižali, zmogljivost se je zelo povečala, močno sta se okrepili tudi kakovost in varnost. Oskrba mest se je zelo izboljšala, kar je spodbudilo njihovo hitro rast in preseljevanje s podeželja v mesto. Industrializacija se je pospešila in nastal je nov razred delavstva – proletariat.

Železnica – danes

Železnica danes kljub razvoju drugih prometnih panog ohranja pomembno vlogo. Podatki za EU-27 v letu 2022 so prikazani v naslednji tabeli.

Transport tovora (v milijardah tonskih kilometrov)		Transport potnikov (v milijardah potniških kilometrov)	
Cestni	1.866	Osebni avtomobil	4.100
Železniški	413	Avtobusi in trolejbusi	406
Vodni – notranji	122	Vlaki	402
Cevovodni – nafta	93	Tramvaj in podzemna železnica	69
Pomorski – notranji	973	Vodni promet	18
		Zračni – notranji	512
Skupaj	3.467	Skupaj	5.505
Delež železnic	12 %	Delež železnic	7,5 %
Delež cest	54 %	Delež cest	82 %

Vir: Evropska komisija: EU Transport in figures: Statistical Pocketbook, 2024 , str. 34.

Če je bila železnica v obdobju njene polne razvitosti in pomanjkanja konkurence drugih zvrsti transporta eno stoletje praktično monopolist na trgu prevozov tovora in potnikov, se je v zadnjega pol stoletja to močno spremenilo. Zelo sta se razvila zlasti cestni in zračni promet in odvzela tržni delež železnici. V Evropi je delež cestnega transporta zelo velik. Kljub temu železnica ostaja pomemben udeleženec na transportnem trgu, zlasti v tovornem transportu masovnih tovorov in tovorov na večje razdalje. V ZDA, Rusiji, na Kitajskem in še v nekaterih državah ima železnica v tovornem prometu precej večjo vlogo.

Stanje v Sloveniji

Po statističnih podatkih Statističnega urada RS smo leta 2022 v Sloveniji 86 % potniških kilometrov opravili z osebnimi avtomobili, 12 % z avtobusi in 2 % s potniškimi vlaki. S tovornimi vlaki je bila opravljena tretjina vseh tonskih kilometrov. Delež železniškega tovornega prevoza je leta 2022 obsegal 32,7 % vsega kopenskega tovornega prevoza. Povprečje EU je znašalo 17,1 %. Tako velikemu deležu železnice pri nas največ prispeva transport tovora prek Luke Koper po železnici (<https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/13235>).



Slovenske železnice so 20. septembra 2025 slavile 200. obletnico železnic s predavanjem in prireditvijo v Železniškem muzeju. (foto: Miško Kranjec)



Spominska fotografija ob 200. obletnici v Železniškem muzeju (foto: zbirka avtorjevih fotografij)

Dogodki jesen-zima 2025

Priložnosti čezmejnega železniškega potniškega prometa

Prometni institut Ljubljana je skupaj s Slovenskimi železnicami sredi septembra 2025 gostil dvodnevni strokovni obisk v okviru mednarodnega projekta CROSUSMOB (Fostering Cross-Border Sustainable Mobility), ki ga sofinancira program Interreg Europe. Dogodek je v prestolnico privabil partnerje iz petih evropskih držav – Slovenije, Španije, Madžarske, Francije in Nizozemske – ter številne strokovnjake s področja javnega potniškega prometa. Osrednji namen obiska sta bila izmenjava znanja in iskanje rešitev za izboljšanje čezmejne mobilnosti, ki ostaja eden največjih izzivov evropskega prometnega sistema.

Strokovni obisk se je začel s pozdravnim nagovorom Klare Zrimc Bratanič, predstavnice Prometnega instituta, ki je poudarila pomen sodelovanja med evropskimi regijami. Blaž Jemenšek iz Prometnega instituta je v nadaljevanju predstavil projekt NUTSHELL (sofinanciran iz programa Interreg Central Europe), ki se ukvarja s sistematizacijo voznih redov med Slovenijo in Avstrijo – na tem področju je usklajevanje še posebej zahtevno.

Udeleženci so prisluhnili tudi Robertu Piščancu, vodji sektorja železnic v Družbi za upravljanje javnega potniškega prometa, ki je opozoril na ključni pomen dostopnosti in medmodalnih povezav, ter Miladinu Peuliću iz podjetja SŽ - Potniški promet, ki je predstavil trenutne čezmejne železniške storitve in razvojne načrte za prihodnost. Marko Vukobrat iz Evropskega združenja za teritorialno sodelovanje (EGTC Future Paths) pa je odprl širši pogled na priložnosti regionalnega povezovanja in skupnih razvojnih usmeritev.

Popoldne je sledil terenski del – avtobusni prevoz do avstrijskega mesta Faak am See in vrnitev v Ljubljano z novim večsistemskim vlakom Slovenskih železnic Stadler po karavanški progi. Udeleženci so tako neposredno preizkusili pomembno čezmejno povezavo, ki vsak dan omogoča migracije delovne sile, obisk storitev, krepitev turizma in predvsem občutek regije brez meja.

Drugi dan je bil namenjen poglobljenim razpravam med projektnimi partnerji. Predstavili so prvo regionalno diagnostično poročilo, ki zajema analizo stanja mobilnosti v sodelujočih regijah, ter zasnovali metodologijo za prihodnje analize in ukrepe. Odprta razprava je osvetlila tako izzive kot priložnosti: od boljšega usklajevanja voznih redov in tarif do potrebne nadgradnje podatkovnih platform in krepitev digitalne interoperabilnosti na področju čezmejne mobilnosti.

Projekt CROSUSMOB jasno kaže, da se kakovost čezmejnega javnega prometa ne izboljša sama od sebe – zahteva sodelovanje, znanje, inovativnost in pripravljenost na spremembe. Slovenske železnice pri tem igrajo ključno vlogo: kot operater, partner in soustvarjalec storitev, ki morajo biti sodobne, usklajene in prijazne potniku.

Ljubljana je s tem dvodnevni dogodkom postala stičišče idej, izkušenj in vizij, ki so ključne za prihodnost trajnostne mobilnosti. Udeleženci so soglasno poudarili, da čezmejni promet ni le logistični izziv, temveč je tudi priložnost za



povezovanje ljudi, gospodarstev in kultur. Projekt CROSUSMOB je dokaz, da se lahko z mednarodnim sodelovanjem in izmenjavo dobrih praks premagajo celo dolgotrajne ovire. Prometni institut Ljubljana in Slovenske železnice sta s tem dogodkom pokazala, da lahko Slovenija ponudi kakovostno strokovno okolje in dejavno prispeva k oblikovanju evropske mobilnosti prihodnosti.



Generalni direktor SŽ ponovno imenovan v evropski upravni odbor zveze UIC

Na decembrski skupščini evropske regije Mednarodne železniške zveze (UIC) v Varšavi je bil generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes ponovno imenovan za člana upravnega odbora te regije za mandatno obdobje 2026–2027. S tem Slovenske železnice nadaljujejo svojo aktivno vlogo v mednarodnih železniških strukturah ter prispevajo k razvoju trajnostnih, učinkovitih in inovativnih železniških sistemov v Evropi.

V zadnjih dveh letih je evropski upravni odbor zveze UIC sledil jasno zastavljeni agendi, osredotočeni na strateške teme, kot so konkurenčnost, odpornost in digitalna preobrazba evropskega železniškega sistema. S tem je pripomogel k usklajenosti pobud zveze UIC, tehnološki modernizaciji in krepitvi položaja železnic v širšem evropskem prometnem ekosistemu.

V skladu s pravili regije so se vsi mandati odbora za obdobje 2024–2025 končali decembra 2025, zato je bila oblikovana nova sestava odbora. Ponovno imenovanje Dušana Mesa v odbor potrjuje zaupanje v njegovo strokovno znanje in dolgoletne izkušnje, ki bodo tudi v prihodnje pomembno prispevali k ciljem odbora.

Evropski upravni odbor ostaja eden ključnih organov zveze UIC, saj usmerja delovanje evropske regije ter oblikuje strategije in politike, ki vplivajo na železniški sektor v Evropi. V novem mandatu bo odbor še naprej vodil glavni izvršni direktor italijanskih železnic FSI, kar zagotavlja kontinuiteto pri uresničevanju zastavljenih ciljev. Odbor se bo osredotočal na spodbujanje sodelovanja med člani, reševanje ključnih izzivov ter iskanje inovativnih rešitev za izboljšanje učinkovitosti in trajnosti železniških sistemov.

Dušan Mes bo delo v odboru lahko izkoristil za krepitev sodelovanja s podjetji, ki so včlanjena v zvezo UIC, in reševanje izzivov, s katerimi se spoprijemamo v slovenskem in širšem evropskem železniškem prostoru.



Prometni institut Ljubljana partner pri novem evropskem projektu TenConnect

Prometni institut Ljubljana sodeluje kot partner v štiriletnem projektu TenConnect, ki poteka v okviru programa Interreg Europe in se je začel maja 2025. Projekt je usmerjen v izboljšanje regionalnih prometnih politik ter vključevanje manj povezanih območij v vseevropsko prometno omrežje TEN-T, ob tem pa spodbuja trajnostni promet in krepi gospodarski razvoj. Njegov ključni cilj je povečati sodelovanje med regijami, omogočiti prenos dobrih praks ter zagotoviti znanje in orodja, s katerimi bodo regije enakovredno vplivale na evropske prometne politike.

Oktober 2025 je v Rigi potekal prvi dogodek za izmenjavo izkušenj v okviru projekta TenConnect, ki ga je gostila regija za načrtovanje Rige. Dogodek je združil 25 udeležencev iz 15 institucij, ki so razpravljali o mobilnosti, medsebojni povezanosti in razvoju omrežja TEN-T. Prvi dan so partnerji predstavili izzive svojih regij, med njimi sta nastopila tudi predstavnik Prometnega instituta Ljubljana Klara Zrimc Bratanič in Aleksandar Dobrijević. Drugi dan je bil namenjen spoznavanju ključnih projektov v Latviji, kot sta Rail Baltica in obvoznica Ķekava, ter razpravi o mobilnostnih načrtih mesta Riga, vlogi mednarodnega letališča in logističnih centrov. Dogodek v Rigi je bil pomemben korak k oblikovanju skupnih rešitev in krepitvi sodelovanja med evropskimi regijami, s čimer se projekt TenConnect približuje svojemu cilju – ustvariti bolj povezano, trajnostno in konkurenčno prometno omrežje v Evropi.



Interreg
Europe



Co-funded by
the European Union

TenConnect

Šahovsko društvo Železničar

Pred dvajsetimi leti je bilo ustanovljeno Šahovsko društvo Železničar, cilj pa je bil povezati šahiste na Slovenskih železnicah. Smo člani Šahovske zveze Slovenije, s katero odlično sodelujemo. Vsako leto izvedemo področna šahovska tekmovanja Ljubljane za osnovne in srednje šole. Poleg tega vsako leto organiziramo kvalifikacijski turnir Slovenija šahira. Najbolj ponosni smo na šahovski cikel desetih turnirjev za Pokal Slovenskih železnic, ki je že petnajst let največja tovrstna prireditev v Sloveniji. Do zdaj smo organizirali že več kot tisoč turnirjev. Ker je eden izmed naših namenov tudi promocija šaha, imajo na vseh naših turnirjih poleg železničarjev pravico do brezplačnega nastopa tudi mladi do 18 let. Seveda kot pravi železničarji vsako leto organiziramo tudi prvenstvo Slovenskih železnic. 21. marca 2026 bomo organizirali že dvajseto takšno tekmovanje, na katero ste lepo vabljeni.



VABILO

20. ŠAHOVSKO PRVENSTVO SLOVENSkih ŽELEZNIC

Lokacija: Zaloška cesta 217, Ljubljana

Datum: 14. 3. 2026 ob 10.00

Sistem igranja: švicar, 9 kol, 13 min + 2 sekundi za potezo

Prijave: obvezne predprijave do 11. 3. 2026 na tel. št.: 051 639 221

Za vse udeležence, ki bodo v Ljubljano prišli z vlakom, bo organiziran prevoz od postaje do lokacije igranja in nazaj.

Železničarji na 29. Ljubljanskem maratonu

Ljubljana je oktobra gostila 29. Ljubljanski maraton, največji tekaški dogodek v Sloveniji, ki vsako leto privabi množico profesionalnih in rekreativnih tekačev. Med več kot 20.000 udeleženci je bilo tudi približno 70 železničarjev, ki so tekli pod okriljem Železničarskega športnega društva Slovenije in Slovenskih železnic.

Na startu so se zbrali v prepoznavnih belih majicah z logotipom SŽ ter se pogumno podali na proge različnih dolžin. Nastopili so na preizkušnjah vseh treh razdalj: 10, 21 in 42 kilometrov. Največ železničarjev se je odločilo za 10-kilometrsko traso, drugi pa so preizkusili svojo vzdržljivost na polmaratonu oziroma maratonu. Vsi so uspešno premagali izziv in pritekli do cilja, kar je dokaz njihove predanosti športu in zdravemu življenjskemu slogu.

Dogodek je bil odlična priložnost za druženje, spodbujanje ekipnega duha in promocijo gibanja med zaposlenimi. Železničarji so pokazali, da se znajo povezati tudi zunaj delovnega okolja in skupaj dosegati cilje – tokrat na tekaških progah Ljubljane.



Nogometaši osvojili poslovni pokal 2025

Fantje iz skupine Slovenske železnice so še enkrat dokazali, da jih odlikujejo borbenost, ekipni duh in odlična igra. Na tekmi 18. 10. 2025 za poslovni pokal Ljubljana 2025 so osvojili 1. mesto!

Po tesnem porazu v finalu na Gorenjskem pred mesecem dni, ko so morali po 12 serijah kazenskih strelav priznati premoč ekipi Luke Koper, so tokrat slavili prepričljivo. V finalu so s 4 : 1 premagali lanske zmagovalce, ekipo Plastenka. Ekipo je vodil Darko Gavrić (SŽ - VIT), ki je poudaril: »Konkurenca je bila močna, a fantje so znova pokazali, da se znajo povezati, stopiti skupaj ter odigrati z glavo in srcem.«

Po zmagi so se fantje sprostili ob zasluženem kozarcu piva. Za ekipo so poleg Darka Gavrića igrali še Luka Klančičar, Žiga Menard, Miha Ferjančič, Tilen Kamenčič, Žiga Sepič, Vlado Đurić, Mario Kitanović in Luka Mutavčič.

Plačilne liste odslej le v elektronski obliki

Od novembra 2025 so plačilne liste za zaposlene v družbah SŽ, d. o. o., in Prometni institut Ljubljana, d. o. o., na voljo izključno v elektronski obliki. Ta sprememba je korak k zelenemu in trajnostnemu poslovanju, saj zmanjšuje porabo papirja in prispeva k varovanju okolja. V prihodnjih mesecih bomo enako storili še v preostalih družbah.

Nagradna križanka

Sodelujte v nagradni križanki in zadenite nagrado

V žrebu boste sodelovali vsi tisti, ki boste do **petka, 13. februarja 2026**, pravilno rešili nagradno križanko. Izpolnjeno nagradno križanko pošljite na naslov: Slovenske železnice, d. o. o., Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. Žrebanje nagrajencev bo v **ponedeljek, 16. februarja 2026**. Pet izžrebancev, ki bodo pravilno rešili križanko, bomo nagradili z odejo SŽ. Seznam nagrajencev bo objavljen v naslednji številki Nove proge.

						RUSKI BIČ S TREMI JERMEJI	ČRTE, PRASKE	ŠPANSKA LETALSKA DRUŽBA	LESK, SIJAJ	TRSTJE, TRSTI- KOVJE	SMUČAR- SKI SKAKALEC HVALA	ANGLÉŠKI MATEMATIK TURING	NICK NOLTE	LIKOVNI UMETNIK, MOJSTER DLETA	UBRANO SOZVOČJE VEČ TONOV
PRIPADNICA KRŠČANSKE VERE															
NABIRALNI VLAK IZDELO- VALEC POHIŠTVA															
													PEDRO OPEKA		
													OBRAZNA ODPRITINA		
POMOČ: HENA KNUTA NADIR VISKOZA	IZVOD, SPECIMEN	KOPRSKA MESTNA ČETRT	INGRID BERGMAN	ENOTA ZA TEKOČINE OKRASNI TROPSKI GRM					PROSINEC						
									GORA V POSOČJU (2244 M)						
DUŠEVNA BOLEZEN Z IZRAZITIMI ZNAMENJI							MOŽ TINE TURNER KITAJSKI DRŽAVNIK CETUNG				PISANA TROPSKA PAPIGA	BES SNOV IZ CELULOZE ZA UMETNO SVILO			
NAŠA MISS LETA 2001 DREMELJ						BRIGA, SKRB JED IZ JAJC, PRAŽENEC				ŽOGA IZVEN IGRIŠČA STARI OČE, DED				DOLGA VRSTA VOZIL	PREBI- VALEC ISTRE
IVAN MINATTI			NORA ŽENSKA, NORICA NASPROT- JE ZENITA					JAPONSKI SKAKALEC KASAI SKALA V MORJU							
GLAVNA REKA TAJSKE						JAKOST VZDEVEK IGRALCA ANDREJA ROZMANA			NEOMEJENO TRAJANJE NARAVNA PROZORNA TEKOČINA				OLIVER STONE		
IME VEČ RUSJANO- VIH LETAL				MAKE- DONSKO LJUDSKO KOLO			PEVKA BOTO SMUČARSKA SKAKALKA KLINEC				AMERIŠKI REVOLVER		OBZIR, UPOŠTEV		
				BIKO- BOREČ, TOREADOR TORI AMOS						VOJAŠKA DRŽA					
UREJENO STANJE										RAFAEL NADAL					
ELITNOST								MANJŠE VOZILO, KI VOZI PO TIRNICAH							
SKUPINA TRGOVCEV IN KAMEL V PUŠČAVI								NAŠE OBALNO LETOVIŠČE							

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. Upravitelj vaših osebnih podatkov je: SŽ, d. o. o., Ljubljana, Služba za korporativni in digitalni marketing ter komuniciranje, Kolodvorska 11, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblaščenice osebe za varstvo osebnih podatkov pri SŽ: dpo@slo-zeleznice.si. Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu, če boste izžrebani in upravičeni do nagrade, o tem obvestimo. 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 doseglo namena, zaradi katerega so bili zbrani, tj. za nagradno igro. Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitev za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>. S tem, ko pošljete svoje podatke se strinjate z objavo svojega imena na seznamu nagrajencev v reviji.

Aktivni odmori na delovnem mestu – ključ do zdravja in produktivnosti

Sodobna delovna mesta, zlasti pisarniška, zahtevajo dolgotrajno sedenje, kar lahko vodi v številne zdravstvene težave. Med najpogostejšimi so bolečine v spodnjem delu hrbta, zmanjšana gibljivost in povečano tveganje za kronične bolezni. Veliko ljudi se ob pojavu bolečine v spodnjem delu hrbta raje zateče k farmakološkim preparatom (zdravilom) kot k ustrezni telesni aktivnosti. Ena izmed učinkovitih preventivnih strategij so aktivni odmori, ki jih podjetja vse pogostejše uvajajo v delovni proces. Čeprav telesna aktivnost ni zagotovilo za zdravo življenje, lahko redna in vsebinsko ustrezna vadba zmanjša možnost nastanka nekaterih bolezni in koristi zdravju hrbtenice.

Negativni vplivi pretežno sedečega dela

Dolgotrajno sedenje, prisilna drža in vibracije celotnega telesa so dejavniki, ki vplivajo na zdravje zaposlenih. Vibracije so najpogostejše pri delavcih v transportu, tudi pri strojevodjih. Raziskava, v kateri smo med strojevodji proučevali vpliv delovnega mesta na tveganje za pojav bolečine v spodnjem delu hrbta (Vrašec, 2015), je pokazala, da se zaradi teh specifik živčno-mišične funkcije trupa poslabšajo, kar povečuje tveganje za bolečine v križu. Statistično značilno smo potrdili, da je tveganje za pojav bolečine v križu pri strojevodjih večje za več kot 40 % v primerjavi z referenčno skupino pisarniških delavcev. Tveganje za pojav bolečine v križu (in poškodb) pa je manjše pri tistih zaposlenih, ki lahko dolgotrajno sedenje večkrat prekinjajo (Tissot idr., 2009). Aktivni odmori in vadba v prostem času torej lahko dejavnike tveganja zmanjšajo ali celo nevtralizirajo (McGill, 2007).

Koristi aktivnih odmorov

Aktivni odmori imajo številne koristi za telo: izboljšujejo prekrvavitev, zmanjšujejo mišično napetost, povečujejo koncentracijo in zmanjšujejo stres. Zaposleni, ki redno izvajajo kratke vaje med delom, poročajo o manjšem občutku utrujenosti in večji produktivnosti. Na dolgi rok aktivni odmori prispevajo k zmanjšanju odsotnosti zaradi zdravstvenih težav in krepitvi splošnega počutja. Naša raziskava je pokazala, da se ob rednem izvajanju aktivnih odmorov tveganje zmanjša za več kot 30 %. Aktivni odmori, ki vključujejo raztezne vaje dopoldne in krepilne vaje popoldne, pozitivno vplivajo na stabilnost trupa in zmanjšujejo negativne učinke sedečega dela in prisilne drže.

Naj omenimo še, da je bila bolečina v spodnjem delu hrbta prepoznana kot ena najdražjih zdravstvenih tegob med odraslo delovno populacijo, saj se z njo vsaj enkrat v življenju sreča do 85 % odrasle delovne populacije, od teh več kot 70 % večkrat. Posledično je bolečina v spodnjem delu hrbta velika težava za gospodarstvo in slabo vpliva nanj. Po podatkih nekaterih avtorjev znašajo stroški na osebo z bolečinami v spodnjem delu hrbta na letni ravni od 1.300 do 7.000 evrov (Vrašec, 2015).

Raziskave Evropske agencije za varnost in zdravje pri delu so pokazale, da vsak evro, namenjen promociji zdravja na delovnem mestu, prinaša donos v višini 4–12 evrov (EU-OSHA, 2008, 2010). Da se polni učinki promocije zdravja pri delu pokažejo v polni meri, je treba programe izvajati na tri do pet let (Podjed, 2014). Smotrnost vlaganja v promocijo zdravja potrjujejo podatki, da se odsotnost z dela pri udeležencih v programih promocije zdravja pri delu zmanjša za 12–36 %, kar smo ugotovili tudi v našem primeru (Vrašec, 2020).



Praktična izvedba aktivnih odmorov

Priporočljivo je izvajati dva odmora dnevno, vsak v trajanju približno 10 minut. Jutranji odmor je lahko namenjen razteznim vajam, kot so raztezanje hrbtenice, kroženje z rameni in raztezanje zadnjih stegenskih mišic. Popoldanski odmor pa naj vključuje krepilne vaje, npr. vaje za krepitev trupa, počepi ob stolu in aktivacijo mišic zadnjice. Vaje naj bodo preproste, brez posebnih pripomočkov, da jih lahko izvajajo vsi zaposleni na delovnem mestu.

Sklep

Aktivni odmori so preprosta, a izjemno učinkovita strategija za izboljšanje zdravja zaposlenih in zmanjšanje tveganja za nastanek bolečin v križu. Podjetja, ki jih uvajajo, ne le skrbijo za dobro počutje svojih zaposlenih, temveč tudi povečujejo produktivnost in zmanjšujejo stroške, povezane z bolniškimi odsotnostmi. Zato je smiselno, da aktivni odmori postanejo stalnica v vsakem delovnem okolju.

Ključne besede: aktivni odmori, bolečine v križu, preventiva, zdravje na delovnem mestu

Na Slovenskih železnica aktivne odmore izvajamo vsak delovnik pod vodstvom Martina Vrašca. Jutranje raztezne vaje potekajo od 8:30 do 8:40, popoldanski krepilni aktivni odmor pa od 12:50 do 13:00. Na te vaje preko Teamsov se lahko prijavite s sporočilom na e-naslov martin.vrased@slo-zeleznice.si.

Viri

EU-OSHA. (2008). Poslovne koristi zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu. Bilten Facts, št. 77. Varnost in zdravje pri delu, <http://www.osha.mddsz.gov.si/varnost-in-zdravje-pri-delu/informacije-po-temah/ekonomske-spodbude>.

EU-OSHA. (2010). Promocija zdravja na delovnem mestu za delodajalce. Bilten Facts, št. 93. Varnost in zdravje pri delu, <http://www.osha.mddsz.gov.si/varnost-in-zdravje-pri-delu/informacije-po-temah/promocija-varnosti-in-zdravja-pri-delu>

McGill, S. (2007). Low Back Disorders: Evidence-Based Prevention and Rehabilitation. Druga izdaja. Human Kinetics.

Podjed, K. (2014, avgust). Proaktivni pristop k promociji zdravja na delovnem mestu. Ekonomska demokracija, XVIII(4), <https://www.delavska-participacija.com/nasa-zalozba/ekonomska-demokracija/arhiv/>.

Tissot, F., Messing, K., in Stock, S. (2009). Studying the relationship between low back pain and working postures among those who stand and those who sit most of the working day. Ergonomics, 52(11), 1402–1418, <https://doi.org/10.1080/00140130903141204>.

Vrašec, M. (2015). Vpliv delovnega mesta strojevodje vlaka na živčno-mišične funkcije trupa v kontekstu tveganja za pojav bolečine v spodnjem delu hrbta. Diplomsko naloga. Univerza na Primorskem, Fakulteta za matematiko, naravoslovje in informacijske tehnologije, <http://repozitorij.upr.si/IzpisGradiva.php?id=9006&lang=slv>.

Vrašec, M. (2020). Z zdravjem povezane navade izvršilnih železniških delavcev - primerjava med strojevodji in vagonskimi pregledniki. Magistrska naloga. Univerza na Primorskem, Fakulteta za vede o zdravju. <https://repozitorij.upr.si/IzpisGradiva.php?id=14255&lang=slv>.

Hrbtenica – mojstrovina narave, ki jo najpogosteje uničimo sami

Bolečine v hrbtenici so najpogostejši mišično-kostni problem sodobnega človeka. Kar 80 % ljudi se vsaj enkrat v življenju sreča z bolečinami v križu, ta pa je tudi eden vodilnih razlogov za bolniško odsotnost. A čeprav so tako pogoste, bolečine pogosto niso posledica resnih poškodb, temveč napačne uporabe hrbtenice v vsakdanjem življenju. Da boste hrbtenico bolje razumeli in ji znali pomagati, preberite nekaj ključnih dejstev.



1. Hrbtenica je izjemno močna – a le, če je v nevtralnem položaju

Zdrava ledvena hrbtenica lahko prenese izjemno velike obremenitve – več kot 1.500 kg kompresije. Toda ta sposobnost velja samo, ko je hrbtenica v nevtralni drži. Ko se prekomerno: upognemo, iztegemo, zavrtimo, ali združimo več gibov hkrati (predklon + zasuk + dvig), se njena nosilnost hitro zmanjša. Zato se bolečina pogosto pojavi pri “nedolžnem” gibu, kot je obuvanje čevljev.

2. Diski niso blazine – so hidravlični amortizerji

Medvretenčni disk niso mehke blazine, ampak hidravlični sistemi, ki se odzivajo na pritisk. Imajo tri lastnosti, ki jih moramo upoštevati: Ne marajo dolgotrajnega predklona. Sedenje, pomivanje posode ali sklanjanje povečajo pritisk v diskih za 40–60 %. Zjutraj so najbolj napeti, ker so polni tekočine, zato je jutranje sklanjanje težavnejše. Najbolje delujejo v ritmu obremenitev in počitka. Zato je za hrbtenico idealno raznoliko gibanje, ne statika.

3. Hrbtenične mišice niso namenjene moči, ampak stabilizaciji

Pogosta zmotna je, da moramo “okrepiti hrbet”. V resnici so hrbtne in trebušne mišice stabilizatorji, ne generatorji moči. Njihova glavna naloga je: preprečiti nezaželen gib, uskladiti obremenitve, usmeriti sile skozi kosti, da ne obremenjujejo mehkih tkiv. Ko gibe, kot so predkloni, rotacije in dosledne nepravilne drže, ponavljamo čez dan, se mišice utrudijo – stabilizacija popusti, hrbtenica pa začne opozarjati.

4. Hrbtenica pozna vaše navade

Telo se neverjetno dobro prilagaja, a ima svojo mejo. Vsakdanji vzorci gibanja pustijo sled: 100-krat sklanjanje na dan, večurno sedenje, premehka postelja - vse to si hrbtenica zapomni. Ko nato dvignete koš s perilom, se sklonite, da bi si obuli čevlje, ali le nekoliko zasukate trup, se bolečina pokaže kot rezultat dolgotrajnega kopičenja obremenitev, ne pa tega nenadnega giba.

5. Večina bolečin v hrbtu ni posledica poškodb, ampak slabe mehanike

Številne raziskave kažejo, da je mehanika gibanja pomembnejša od stanja tkiv. To pomeni:

- če hrbtenico uporabljate v položaju, ki ji ne ustreza, se pojavi bolečina,
- če hrbtenico uporabljate v položaju, ki jo podpira, to zanjo pomeni olajšanje.

Majhne spremembe, kot so dvigovanje bremen iz bokov, nevtralen položaj trupa pri hoji, manj zasukov pod obremenitvijo, manj predklonov, krajši intervali sedenja, pogosto omogočajo olajšanje.

6. McGillova metoda ozdravitve bolečin v hrbtu deluje po načelu:

- najdi gib ali položaj, ki vzbudi bolečino,
- najdi gib ali položaj, ki ublaži bolečino,
- prepreči draženje,
- nato stabiliziraj hrbet.

Najprej zaščitite hrbtenico pred draženjem - šele nato jo začnite krepiti. Zato so izboljšanja pogosto hitro opazna.

7. Trije nasveti, ki lahko takoj zmanjšajo obremenitev hrbtenice

- Sklanjajte se iz bokov in/ali z nogami: namesto da se sklonite za dvig bremena, raje počepnite, hrbet ostane v nevtralnem položaju, obremenitev pa prevzamejo kolki in/ali noge.
- Zmanjšajte število zasukov trupa pod obremenitvijo: obračajte se z nogami, ne z ledvenim delom.
- Poskrbite za kratke prekinitve dolgotrajnega sedenja: vsakih 20-30 minut naredite raztezne vaje, zadošča že 20-30 sekund razgibavanja, da se diski razbremenijo.

8. Nekaj osnovnih informacij za tiste z bolečinami v hrbtu

Vaš hrbet ni pokvarjen. Bolečina ni nujno znak poškodbe, pogosto je znak neprimerne gibanja. Rešitev ni v moči, temveč v razumevanju, kaj se dogaja. Večina bolečin se izboljša ali odpravi, ko ugotovite, kaj vam povzroča bolečine, zmanjšate ali odpravite draženje in spremenite mehaniko gibanja.

9. Nepogrešljive tri vaje za stabilno hrbtenico

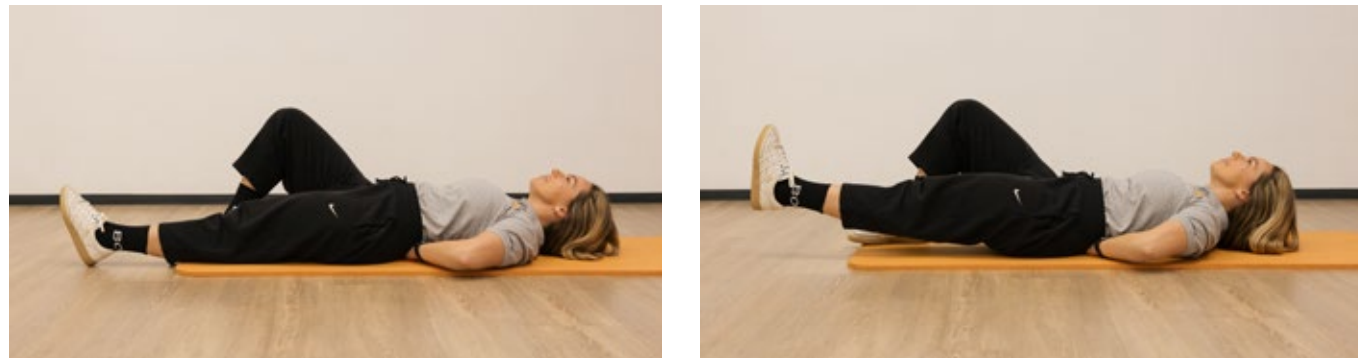
Ko odstranite draženje, je naslednji korak stabilizacija. Med najbolj raziskanimi in najučinkovitejšimi so tri vaje, ki krepijo vse tri strani trupa (spredaj, ob strani in zadaj):

1. Izometrični upogib trupa: zaščiti ledveno hrbtenico, okrepi sprednji del trupa in uči pravilno napetost brez upogiba hrbtenice.

Pravilna izvedba:

- leže na hrbtu, lažja različica: obe nogi sta pokrčeni, težja različica: ena noga je iztegnjena in dvignjena od tal;
- roke naj bodo pod ledvenim delom, da se ohrani naravna krivina;
- malce dvignite glavo in lopatice od tal (2-3 cm), pogled je usmerjen v strop;
- napnite mišice trupa in zadržite 5-10 sekund;
- spustite in ponovite.

Ključno: dvig od tal naj bo minimalen, ledveni del ostane v nevtralnem položaju.



2. Stranska deska ali most: krepí stranske stabilizatorje trupa, ki preprečujejo nagibanje in sukanje hrbta, to je najpomembnejše pri dvigovanju bremen in hoji.

Pravilna izvedba:

- leže na boku, komolec je pod ramo;
- kolena so pokrčena (zgornja noga je lahko iztegnjena), dvignite boke, telo je v ravni liniji (kolena-boki-rama-glava);
- zadržite 10-15 sekund, nato zamenjajte stran.

(Začetniška različica: na nogah ob steni pod kotom.)

(Napredna različica: iztegnite noge in se dvignite na stopalih.)

Ključno: boki naj visijo navzdol, trup naj bo poravnan, ne da se suka.

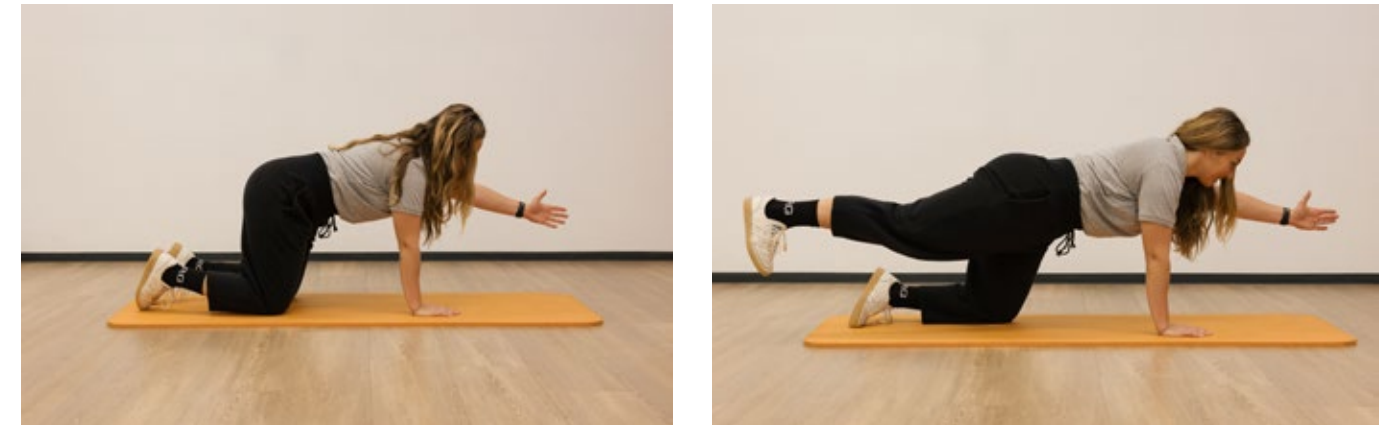


3. Ptičar: izboljša koordinacijo, stabilnost in nadzor nad celotno hrbtenico, brez gibanja ledvenega dela.

Pravilna izvedba:

- postavite se na vse štiri, mišice trupa so rahlo napete. Aktivna rama - odrini rebra od podlage;
- iztegnite nasprotni roko in nogo (en gib pomeni izteg desne roke in leve noge, drugi gib pomeni ravno obratno);
- ohrani nevtralen ledveni del, zadržite 5-10 sekund;
- počasi se vrnite na vse štiri in ponovite z drugo kombinacijo roke in noge.

Ključno: pazite, da gib izvajate, ne da bi se ledveni del hrbtenice usločil in brez sukanja v bokih in ramenskem obroču.



Te tri vaje so temelj za zdravo hrbtenico - so preproste, učinkovite in potrjeno varne.



Vir: McGill, Stuart. Postani sam svoj mehanik hrbta: skrivnosti zdrave hrbtenice, ki vam jih zdravnik ni povedal: McGillova metoda ozdravitve bolečin v hrbtu - korak za korakom. Domžale: KinVital kineziološki center, 2018.

