

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



PREGLED LETA 2021

Pet pomembnih prednosti železniškega prometa pred cestnim z vidika porabe energije in varovanja okolja

Najlepsi praznični izleti z vlakom

Vizija 2030: Železnica je hrbtenica brezogljčne mobilnosti

Spominska vožnja ob 130-letnici proge



Vesel božič in
srečno novo leto!

Uredništvo revije Slovenskih železnic, Nova proga

Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o. • SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11, telefon (01) 29 14 327, telefaks: (01) 29 148 09, e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si • odgovorni urednik: Janez Krivec • redaktorica: Darinka Lempl Pahor • avtorji fotografij: Miško Kranjec, Janez Krivec, arhiv Slovenskih železnic • tisk: SŽ-Železniška tiskarna d. d. • Nova proga izide desetkrat na leto • naklada: 9.722 izvodov • naslovniki jo prejemo brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!
Prispevke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 15. 1. 2022



Avtor fotografije: **Miško Kranjec**



Aktualno

Vizija 2030: Železnica je hrbtenica brezogljicne mobilnosti

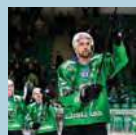
3



Aktualno

Pet pomembnih prednosti železniškega prometa pred cestnim z vidika porabe energije in varovanja okolja

6



Aktualno

Olimpija bruha ogenj tudi v ICEHL

10



Aktualno

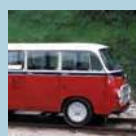
Sedem namigov za praznične izlete z vlakom

12



Pregled leta 2021

18



Zanimivosti

Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na Slovenskih železnicah od 1945 do 2021

30



Prosti čas

Z vlakom na Dobrač

34



1

Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik

Končuje se evropsko leto železnic, v katerem smo si ob podpori najvišjih evropskih in državnih institucij prizadevali še bolj dejavno promovirati uporabo vlaka ter poudarjati prednosti železnic v Evropi. Dejstva o okoljevarstvenih prednostih železnic so namreč že več let povsem jasna, znanstveno dokazana in javno objavljena, vendar pa so očitno še premalo razširjena, da bi katalizirala spremembo potovalnih navad potnikov ali večjo spremembo logističnih protokolov. To je vsekakor dolgotrajni proces, vendar pa lahko k njemu veliko pripomorejo železniška podjetja in železničarji, ki v njih delamo, s tem da uspešno urničene projekte predstavimo javnosti. To lahko najbolj elegantno storimo ravno v institucionalnem sodelovanju z Evropsko unijo, evropskimi državami in okoljevarstveniki. Tako neposredno sodelujemo pri varovanju okolja in ustvarjanju prihodnosti v čistem naravnem okolju.

Poslovodstvo Slovenskih železnic je v začetku letošnjega leta sprejelo nov strateški načrt do leta 2025, v katerem smo si zastavili ambiciozne cilje v petih stebrih strateških dejavnosti. Pri logistiki si prizadevamo postati vodilni ponudnik logističnih storitev na Zahodnem Balkanu, v Severni Italiji oziroma širše v JV Evropi, pri mobilnosti se načrtujemo občutno posodobiti in postati hrbtenica integriranega javnega prevoza v Sloveniji. V preteklih dveh letih smo naredili veliko korakov pri posodobitvi voznega parka ter tudi pri sodobnih projektih, kot je denimo zagotavljanje električnih vozil v kombinaciji z vlakom oziroma reševanje izzivov zadnjega kilometra potovanja. Letos pa smo ogromno storili v sodelovanju z državo na infrastrukturnem področju. Končali so se ključni projekti na glavnih progah, denimo na gorenjski progi, uspešno je bila končana prenova predora Karavanke, začela so se dela med Mariborom in Šentiljem idr. Poleg tega pa so se začela tudi glavna dela pri, v mednarodni javnosti, dolgo pričakovanem drugem tiru med Divačo in Koprom. Če k temu dodamo še nov zagon pri prenovi ljubljanskega vozlišča, opazimo, da je bilo leto resnično dejavno. Poleg očitnega napredka pri temeljnih dejavnostih, ki jih opravljamo na Slovenskih železnicah, pa smo letos, z novo sprejeto strategijo razvoja kadrov, tudi institucionalno na prvo mesto spet postavili zaposlene. Smo sredi obsežnih in dolgoročnih projektov prenove plačnega sistema, sistemizacije delovnih mest ter okrepljenega izobraževanja in izboljševanja kompetenc. S pravo strategijo na kadrovskem področju bodo lahko SŽ omogočile razvoj zaposlenih, privabile v svoje vrste mlade strokovnjake ter seveda še naprej učinkovito zagotavljale storitve, ki jih od nas pričakujejo poslovni partnerji in potniki. Ob tem je izjemno pomembno, da si podjetja prizadevajo oblikovati delovno okolje, ki je kolikor je mogoče uravnoteženo in prilagojeno potrebam vsem, ki delamo v teh spremenljivih razmerah.

V zadnji letošnji reviji Nova proga si boste lahko prebrali tudi pregled leta – poleg jesenskih aktualnih tem, prireditvev in dogodkov. Pripravili smo izbor nekaterih najpomembnejših mejnikov, po katerih si bomo zapomnili leto 2021. Pregled leta vedno pokaže izjemno širino in vrednost dela slovenskih železničarjev, uspehi, ki smo jih nanizali, pa so lahko hkrati vir motivacije in energije za leto, v katerega vstopamo.

Spoštovane bralke in bralci, vam in vašim družinam želim vesele božične in novoletne praznike ter veliko energije v prihodnjem letu!

Evropski povezovalni vlak je razkril izzive evropskih železnic

Sedmega oktobra je evropski vlak Connecting Europe Express po 36 dneh potovanja svojo pot končal v Parizu. Vlak je ob več kot 200 postankih prečkal 26 evropskih držav in 33 meja ter potoval po progah treh različnih tirnih širin.

Sodelujoči pri tem obsežnem vseevropskem projektu, ki ga je EU pripravila ob evropskem letu železnic, so ugotovitve in izzive evropskega železniškega sektorja zbrali v štiri sklope.

1. Temelj, na katerem bi železnica lahko izkoristila svoj potencial, je sodobna visokokakovostna čezmejna železniška infrastruktura.

Nujna so skupna prizadevanja za dokončanje vseevropskega prometnega omrežja – TEN-T, in sicer jedrnega omrežja do leta 2030 ter vsega omrežja do leta 2050. Evropska komisija bo zato letos predlagala določene spremembe uredbe TEN-T. Posodobitev in interoperabilnost železniške infrastrukture ter ključne infrastrukturne projekte, kot so proge Lyon-Torino, predor Brenner Base in Rail Baltica, pa lahko v Evropi podpira Sklad EU za oživitve in odpravnost.

2. Obstoječo infrastrukturo je treba bolj učinkovito upravljati ter povečati njeno zmogljivost.

Pri tem lahko pomaga digitalizacija. Zgled dobre prakse je denimo evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), ki omogoča večjo zmogljivost infrastrukture in neposredno povečuje varnost na njej, prav tako pa povečuje tudi zanesljivost in točnost vlakov. Še večji razmah zmogljivosti železniške infrastrukture v Evropi pa bodo omogočile



Železnica v Evropi mora postati uporabnikom bolj privlačna, je ena od temeljnih ugotovitev evropskega povezovalnega vlaka. (foto: Evropska komisija)

raziskave in inovacije. Na uspešnem delu iniciative Shift2Rail bo temeljilo novo partnerstvo Europe's Rail.

3. Okrepiti je treba enotni evropski železniški prostor ter povečati usklajevanje in oblikovati skup-

ne zahteve na evropski ravni.

Evropski strojevodje bi denimo morali imeti možnost, da vlake vozijo čez meje svojih držav, tako kot piloti in vozniki tovornjakov. Na ravni Evrope je treba uveljaviti četrti želez-

niški paket zakonodaje, da bi odpravili ovire, ki jih povzročajo nacionalni predpisi. Tako bi oblikovali tehnično, operativno in komercialno odprto ter konkurenčen evropski železniški trg.

4. Železnica mora postati uporabnikom bolj privlačna.

S tem bi spodbudili več ljudi in podjetij, da za potovanje ali poslovanje izberejo železnico. Izboljšati je treba sisteme nakupa vozovnic ter možnosti načrtovanja in usklajevanja potovanj med različnimi oblikami prevoza ter znižati stroške potovanja z vlakom. Evropska komisija bo zato decembra predstavila akcijski načrt za spodbujanje čezmejnih potniških železniških storitev na dolge razdalje.



Generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes v Ljubljani, ob sprejemu povezovalnega vlaka (foto: Miško Kranjec)

Vizija 2030: Železnica je hrbtenica brezogljicne mobilnosti

Mednarodna železniška zveza, UIC je novembra objavila dokument z vizijo železniškega prometa do leta 2030. Dokument, naslovljen Oblikovanje boljše prihodnosti, opredeljuje železnico kot hrbtenico brezogljicne mobilnosti. Pripravila ga je delovna skupina zveze UIC za trajnostni razvoj in ga predstavila na poti na podnebno konferenco COP26 v Glasgowu. Kot so zapisali pri UIC, vključuje prispevke z globalno razsežnostjo, saj so pri njegovi pripravi sodelovale članice zveze UIC iz severnoameriške, evropske, azijsko-pacifiške, afriške in bližnjevzhodne regije.

Optimistična prihodnost

Dokument opisuje prihodnost, v kateri smo na dobri poti k razogljichenju prometa z učinkovitim železniškim prometom. Z železniškim prometom, ki družbi prinaša številne prednosti in naj bi že konec tega desetletja postal hrbtenica trajnostne mo-



Foto: Miško Kranjec

Po optimističnem scenariju, ki je uresničljiv le z dobro delujočimi ter uspešnimi železnicami, smo na globalni ravni na dobri poti, da dosežemo okoljske cilje pariškega sporazuma.

bilnosti. Zelo pomembno pa je tudi, da dokument vključuje poziv oblikovalcem politik in svetovnim voditeljem k ukrepanju.

Po optimističnem scenariju, ki je, kot so zapisali, ure-

sničljiv z dobro delujočimi ter uspešnimi železnicami, je svet na dobri poti, da doseže cilje pariškega sporazuma. Dolžina železnic za visoke hitrosti se je v zadnjih letih povečala in obseg železniškega tovornega prometa podvojil. Število potnikov se je ponovno povečalo, ustvarjenih je bilo tudi ogromno novih zelenih delovnih mest. Dizelski vlaki se pospešeno opuščajo, železniški promet pa je hrbtenica trajnostne mobilnosti. Zato so se emisije prometa, ki leta 2021 sestavljajo četrtno vseh globalnih emisij, končno začele zmanjševati, so zapisali pri UIC.

Kako bomo zastavljene cilje dosegli?

Ključni je razvoj na štirih področjih:

- **Preobrazba mest in povezovanje skupnosti:** prometno usmerjeni razvoj, večji obseg železnice in zelena mestna logistika ustvarjajo mesta, primerna za življenje, ter povezane skupnosti;

- **Energija, tehnologija in inovacije:** železnica prevzema vodilno vlogo v tekmi za brezogljicno družbo in revolucijo obnovljivih virov;

- **Intermodalnost in neovirane povezave:** korenite inovacije na področju fizične in digitalne povezanosti z drugimi načini prevoza za zagotavljanje storitev »od-vrat-do-vrat«;

- **Izkušnja strank:** kulturna preobrazba železnice bo namenila večji pomen storitvam, ki zadovoljujejo potrebe potnikov in poslovnih partnerjev. Namen je slediti spreminjajočim se potrebam in vedenju poslovnih partnerjev v potniškem in tovornem železniškem prometu.

Več lahko preberete na povezavi



Naslovnica dokumenta UIC, Oblikovanje boljše prihodnosti, ki opredeljuje železnico kot hrbtenico brezogljicne mobilnosti.



Spominska vožnja ob 130-letnici proge

Na Slovenskih železnicah smo z razvojno agencijo Pora, podjetjem Radgonske gorice ter občinama Gornja Radgona in Ljutomer v soboto, 23. oktobra, pripravili posebni spominski vlak med Ljutomerom in Gornjo Radgono. S spominsko vožnjo smo praznovali 131. obletnico odprtja proge Gornja Radgona–Ljutomer. Prireditev je bila iz lanskega leta, ko smo načrtovali praznovanje okrogle obletnice proge, zaradi pandemije prestavljena na letos. Potnike smo med postajama zapeljali z novim vlakom Stadler Flirt. Tudi tako smo simbolizirali veliko prizadevanje Slovenskih železnic za ohranjanje železniške dediščine ter naravnost k posodabljanju mobilnosti v Sloveniji.

Direktorica SŽ-Potniškega prometa mag. Darja Kocjan je ob spominski vožnji povedala: »Živimo v času, ko sta varovanje okolja in trajnostni način mobilnosti izjemno pomembna



Številni potniki, ki smo jih na visoko obletnico proge z najnovejšimi vlaki prepeljali med Ljutomerom in Gornjo Radgono.

Foto: Miško Kranjec

in družbeno odgovorna naloga vsakega posameznika. Prav

zato smo še posebej veseli, da bomo z vožnjo posebnega vla-

ka obudili progo med Ljutomerom in Gornjo Radgono.

Železniško progo Gornja Radgona–Ljutomer so slovesno odprli 15. oktobra 1890. To je bila prva železniška proga na območju današnje pomurske statistične regije. Razstava o progi bo na ogled v muzeju Špital do junija 2022.

»Ta dan je po njej zapeljal okrašen slavnostni vlak, ki se je ustavil na vseh postajah. Osrednja slovesnost je bila v Ljutomeru. Slavnostni vlak s častnimi gosti, med katerimi so bili trgovinski minister markiz Bachquehem, štajerski deželni glavar grof Wurmbbrand in cesarski namestnik baron Kübeck, je ob 11.40 prispel na Ljutomersko železniško postajo. Goste je pričakalo 30 kočij, s katerimi so se po zastavicami in zelenjem okrašenih ulicah pripeljali do Glavnega trga. Tam je bil velik šotor in v njem slovesnost ob odprtju proge. Proga je bila dolga 25.450 metrov. Na njej je bilo sedem železniških postaj in postajališč: Radgona, Gornja Radgona, Slatina Radenci, Hrastje – Mota, Bučečovci, Križevci in Ljutomer. Najpomembnejši objekt na progi je bil jekleni most s palično konstrukcijo čez Muro med Radgonama. Sestavljen je bil iz dveh delnih konstrukcij, vsaka je bila dolga 55,5 m in težka 114.504 kg. Pomembnejša objekta na progi sta bila še 8 m dolg jeklen most v Radencih in inundacijski most v Gornji Radgoni.«

Izsek iz knjige 130 let Pomurskih železnic. Avtor Jurij Štesl, Pomurski muzej, 2021, str. 7, 8;



Na Slovenskih železnicah si prizadevamo nenehno posodabljanje mobilnosti v Sloveniji.



Spominske kartonke in vabilo na slavnostni vlak ob visoki obletnici.

»Med trčenjem tovornjaka in vlaka v Luki Koper ukleščen voznik, iztekala je fosforna kislina,« državna vaja Luka Koper 2021

Sredi oktobra smo sodelovali na državni vaji zaščite in reševanja Luka Koper 2021. Glavni namen vaje je bil preveriti odzivnost prvih posredovalcev in drugih reševalnih služb pri trčenju tovornjaka in vlaka, ki sta naložena z nevarnimi snovmi.

vaji je sodelovala intervencijska skupina SŽ, ki jo je vodil Slavko Pepelnjak, ter skupina za prvo psihosocialno pomoč pod vodstvom dr. Zdravka Lavriča. Vajo je s SŽ vodil Anton Javrnik, delo strokovnih služb pa je ocenjeval inšpektor Andrej

obstali na kraju nesreče. Ob trčenju je v kabini tovornjaka zagorelo, voznik pa je ostal ukleščen v njej. Iz dveh vagonov je začela iztekati fosforna kislina.

Sto posredovalcev iz različnih služb zaščite in reševanja

Na prizorišče nesreče so prvi prispeli poklicni in prostovoljni gasilci Luke Koper, luška ekipa prve pomoči in zaposleni podjetja Luka Koper, Inpo. Na vaji je sodelovalo sto udeležencev. Poleg zaposlenih na Slovenskih železnicah so sodelovali gasilci koprške gasilske brigade, prostovoljni gasilci gasilskih društev Pobegi-Čežarji, Dekani in Hrvatini, reševalci nujne medicinske pomoči ter pripadniki varnostne službe Luke Koper in Policije.

Dobro opremljeni in odlično pripravljeni

Udeleženci vaje so svoje delo strokovno in zgledno opravili. Vodja reševalne vaje Rok Kamenšek pa je o delu drugih enot dodal, da bi sicer lahko bilo še boljše, vendar so enote dobro opremljene, odlično pripravljene ter seznanjene z vsemi nevarnostmi v železniškem prometu.

Foto: Tomaž Primožič



Na reševalni vaji so poleg železničarjev sodelovali gasilci, enote NMP, ter varnostniki in policisti.

Najprej izobraževanje prvih posredovalcev

Pred reševalno vajo so Slovenske železnice organizirale specializirano teoretično usposabljanje za prve posredovalce ob tovrstnih nesrečah. O varnosti in zdravju pri delu je predaval Vojko Mevlja, o elektroenergetskih napravah Peter Škrilj in Robert Šantelj ter o specifikah vozniških sredstev in vleke vlakov Damjan Antončič. Slovenske železnice so za vajo zagotovile vagonov in vlečna vozila. Pri

Poljšak. Na vaji pa je bil navzoč tudi republiški preiskovalec železniških nesreč mag. Daniel Lenart.

Scenarij državne reševalne vaje

Na križišču ceste z železniško progo v koprskem pristanišču je voznik tovornjaka s cisterno trčil v vlak. Po trčenju je vlak pretrgalo, lokomotiva z dvema vagonoma je odpeljala nekaj deset metrov naprej, trije vagoni, polni kerozina, so



Na križišču ceste z železniško progo v koprskem pristanišču je voznik tovornjaka s cisterno trčil v vlak. Prvi so na prizorišče prispeli gasilci Luke Koper.

Kartica ugodnosti Slovenskih železnic



S kartico ugodnosti lahko zaposleni na Slovenskih železnicah pri poslovnih partnerjih SŽ izkoristimo popuste na različne storitve in izdelke. Kartico lahko pridobi vsak zaposleni v skupini SŽ, in sicer tako, da izpolni obrazec – ki je na povezavi:

www.novaproga.si/posebne-ponudbe ali QR kodi – ter ga skenirana pošlje na e-naslov: posebne.ponudbe@slo-zeleznice.si



Kolektivni dopust 2021

27. 12. do 31. 12. 2021 (5 dni)

Posebne ponudbe za železničarje

Slovenske železnice v sodelovanju s poslovnimi partnerji za zaposlene v skupini SŽ pripravljajo posebne ponudbe oziroma popuste. Seznam aktualnih popustov je dostopen na intranetni strani Slovenskih železnic oziroma na povezavi QR kode



Pet pomembnih prednosti železniškega prometa pred cestnim z vidika porabe energije in varovanja okolja

1. Z enako porabo energije prepelje vlak enak tovor 3,8-krat dlje kot standardni tovornjak. Specifična poraba energije na železnici je 0,1 KWh/tkm (kilovatnih ur na tonski kilometer), medtem ko je specifična poraba energije tovornjaka 0,38KWh/tkm. (ifeu.de)

2. Železniški promet je edina veja prometa, ki vedel uporablja obnovljive vire energije za prevoz potnikov in tovara. Slovenske železnice denimo uporabijo 50 odstotkov električne energije iz obnovljivih virov.

3. Pri prevozu ene tone tovara po železnici se ustvari približno 8-krat manj emisij trdnih delcev na kilometer kot pri prevozu s povprečnim tovornim vozilom. (ifeu.de)

4. Pri prevozu ene tone tovara po železnici se ustvari približno 27-krat manj izpustov CO₂ na kilometer, kot pri prevozu ene tone s povprečnim tovornjakom. CO₂ izpusti na tono na kilometer pri železniškem prevozu znašajo 4,5 g/km (gramov na prevoženi kilometer), pri tovornjaku pa 123 g/km. (global2000.at)

5. Pri prevozu ene tone tovara po železnici se ustvari približno 10-krat manj izpustov NO_x na kilometer kot pri prevozu ene tone s povprečnim tovornjakom. NO_x izpusti na tono na kilometer pri železnici znašajo 0,047 g/km, pri tovornjaku pa 0,485 g/km. (ifeu.de)

Vira podatkov sta Institut za energijo in varstvo okolja iz Heidelberga (www.ifeu.de) in neodvisna avstrijska okoljska organizacija GLOBAL 2000 (www.global2000.at)

Poraba energije in ogljični odtis po družbah v skupini SŽ

Družba	Poraba energije MWh	Ogljični odtis Ton/CO ₂
SŽ-Infrastruktura, d. o. o. (brez ENP)	14.573	2.892
SŽ-VIT, d. o. o.	10.700	2.110
SŽ-Potniški promet, d. o. o.	55.264	11.255
SŽ-Tovorni promet, d. o. o.	169.218	27.667
SŽ-ŽGP, d. d.	2.691	692
SŽ, d. o. o.	2.394	632
SŽ-ŽIP, d. o. o.	2.330	476
SKUPINA SŽ	257.171	45.723

Energetska učinkovitost tirnih vozil v skupini SŽ

Leta 2020 smo na SŽ dosegli zastavljeni cilj, in sicer smo iz-

boljšali energetska učinkovitost pri prevozu potnikov in blaga po železnici za dva odstotka. Upoštevati moramo, da so leto 2020 pomembno zaznamovale

pandemija in z njo povezane spremembe voznega reda vlakov. Energetska učinkovitost tirnih vozil je bila leta 2020 celo za 4,73 odstotka višja

Delež ogljičnega odtisa po podjetjih v skupini SŽ

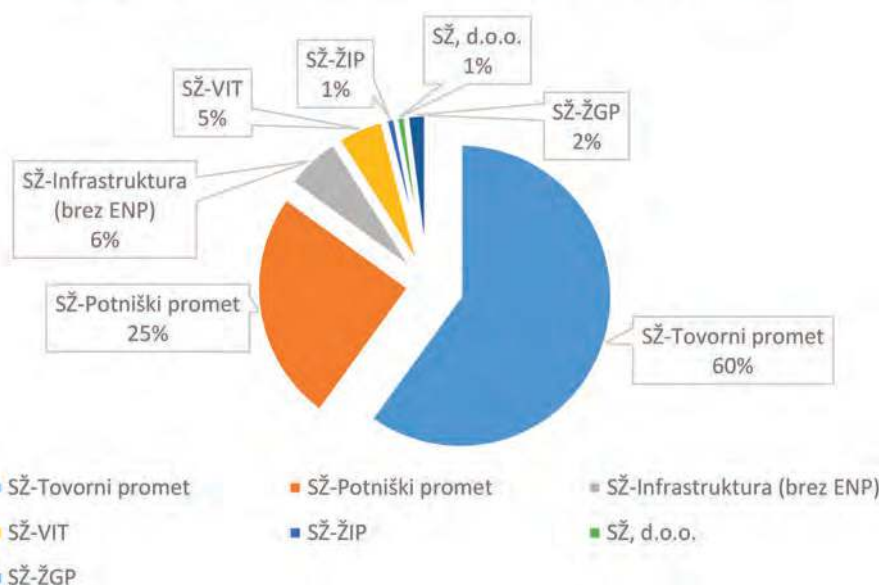




Foto: Miško Kranjčec

Leta 2020 smo na SŽ dosegli zastavljeni cilj, in sicer smo izboljšali energetske učinkovitost pri prevozu potnikov in blaga po železnici za dva odstotka.

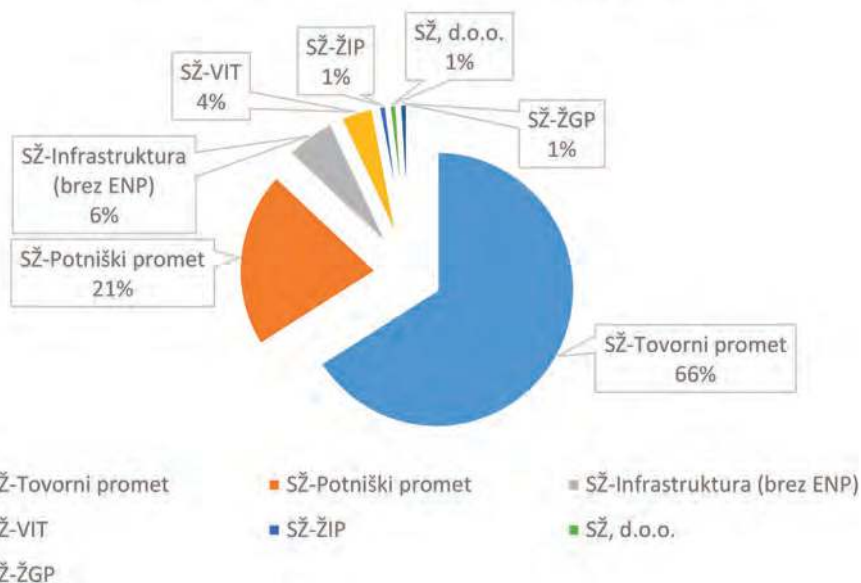
kot v izhodiščnih letih (2014-2016). Poraba energije se na Slovenskih železnicah od leta 2017 zmanjšuje. Razlogov za to je več. Zmanjšuje se denimo

zaradi elektrifikacije proge Pragersko-Hodoš ter zmanjšane obsega dela dizelskih vozil, kar omogoča uporabo učinkovitejših električnih tirnih vozil.

Energetske učinkovitost smo na SŽ začeli spremljati leta 2018 in načrtujemo, da se bo še povečevala zaradi uporabe novih vlakov. V prihodnjih letih pa bi

lahko z natančnim merjenjem, analiziranjem in optimiziranjem voženj vlakov energetske učinkovitost še povečali. Za to bi potrebovali programsko opremo, ki bi omogočala meritve v živo.

Delež porabe energije po podjetjih v skupini SŽ



Energetska učinkovitost objektov v skupini SŽ

Lani pa smo izboljšali tudi energetske učinkovitost pri stavbah v lasti Slovenskih železnic. Razloga za to sta predvsem dva, in sicer pandemija in zmanjšanje obsega dela ter občutno izboljšanje energetske učinkovitosti v podjetju SŽ-VIT. V podjetju so energetske učinkovitost izboljšali z organizacijskimi in investicijskimi ukrepi. Z rednimi energetskimi pregledi so zaznali tveganja in priložnosti za večjo energetske učinkovitost.

Objavljena vsebina je izsek iz Letnega poročila o delovanju sistema učinkovite rabe energije v skupini SŽ za leto 2020, ki ga je pripravila Služba za notranji nadzor, kakovost in okolje (NNKO) pri SŽ, d. o. o.

»Sistem vodenja kakovosti v skupini SŽ je odličen in daje ustrezne rezultate!«

Novembra so presojevalci mednarodne certifikacijske hiše Bureau Veritas na Slovenskih železnica opravili že deveto recertifikacijsko presojno Sistema vodenja kakovosti, SIST EN ISO 9001:2015. Presojno so opravljali v podjetjih SŽ, d. o. o., SŽ-Infrastruktura, SŽ-Tovorni promet, SŽ-Potniški promet, SŽ-VIT, Fersped ter Prometni institut. Podjetja so uspešno pridobila nove certifikate.

Certifikati kakovosti za prihodnja tri leta

Presojevalci niso prepoznali neskladij, zato se podjetja lahko pohvalijo z novimi certifikati kakovosti ISO 9001:2015, za naslednja tri leta. Poleg tega

so presojevalci pohvalili delo pri vodenju sistema kakovosti na Slovenskih železnica in dodali, da je sistem, ki smo ga oblikovali, odličen ter da daje ustrezne rezultate glede na vire, ki so mu na voljo. Vodja službe za notranji nad-

zor, kakovost in okolje, **Pavel Zalokar**, se je ob tem zahvalil sodelavcem in drugim zaposlenim v omenjenih podjetjih ter dodal:

»Temelj za uspešno opravljeno zunanjo presojno so notranje presoje sistema kakovosti, zato se vsem, ki ste pri njih sodelovali, še posebej zahvaljujem. Zunanji presojevalci so pohvalili sistem vodenja kakovosti, ki smo ga razvili na Slovenskih železnica. Ta namreč pomaga vodstvu in la-

stnikom delovnih procesov, da spremljajo rezultate delovanja procesov, za katere so pooblaščen in odgovorni. Tudi v prihodnje si bomo v skupini SŽ prizadevali za odlično sodelovanje in povezovanje. Oboje namreč pomembno vpliva na izboljševanje sistema vodenja kakovosti in njegovih procesov. Tako se povečujeta zadovoljstvo naših uporabnikov in ekonomska učinkovitost ter s tem konkurenčnost in rentabilnost poslovanja družb v skupini Slovenske železnice.«



Jesenski pogled proti zahodu s CP Ljubljana Zalog

Kaj konkretno pomeni, ko podjetje pridobi certifikat za standard ISO 9001:2015?

Certifikat sistema vodenja kakovosti dokazuje, da podjetje izpolnjuje zavezo k nenehnemu povečevanju kakovosti storitev ter zadovoljstva potnikov in poslovnih partnerjev. Certifikat dokazuje, da je sistem vodenja kakovosti učinkovit ter da podjetje sistematično izboljšuje svoje delovanje.

Kdaj se je začel razvoj sistema vodenja kakovosti na SŽ?

Sistem vodenja kakovosti so na Slovenskih železnicah prvič oblikovali leta 1997. Podjetje se je takrat certificiralo ter tako dobilo potrditev, da dosledno sledi smernicam mednarodnega

standarda ISO 9001. Podjetja v Skupini imajo zdaj natančno oblikovane procese, določena njihova zaporedja ter predpisane postopke za doseganje načrtovanih rezultatov v skladu s politiko kakovosti, vizijo in vrednotami skupine Slovenske železnice.

Kaj je najbolj pomembno pri sistemu kakovosti v podjetju?

Zavedati se moramo, da je za uspeh pomemben vsak člen verige. Vsak delavec namreč s svojim odnosom izkazuje zavzetost in pripadnost podjetju. To drži na vseh ravneh zaposlitve na Slovenskih železnicah. Sistem vodenja kakovosti ni zgolj »papir«, temveč je način delovanja. Z dejavnostmi, ki jih opravljamo na Slovenskih železnicah, smo navzoči na trgu storitev,



Pavel Zalokar, vodja Službe za notranji nadzor, kakovost in okolje

zato certifikat uporabnikom teh storitev daje jamstvo, da jih opravljamo skladno s Standardom. Standard ISO 9001 pa je mednarodni standard, napisan na temelju dobrih praks, ki dokazano bistveno pripomorejo k izboljšanju kakovosti proizvodov ter ekonomski učinkovitosti podjetij.

Sprejeli smo novo energetske politiko Slovenskih železnic

Podjetja v skupini Slovenske železnice so se novembra z novospregeto energetske politiko zavezala, da bodo s še bolj učinkovito in gospodarno rabo energije zniževala stroške poslovanja ter tako neposredno zmanjševala vplive na okolje.

Energetske politiko Slovenskih železnic sestavljajo temeljne usmeritve, ki bodo omogočile, da bomo na Slovenskih železnicah tudi v prihodnje uspešno dosegali ekonomske, energetske ter okoljske cilje, ki si jih zastavljamo. Energetska politika je dokument, ki je pomemben tako na strateški in simbolni ravni – z uresničevanjem usmeritev energetske politike neposredno prispevamo k doseganju okoljskih ciljev Slovenije ter Evropske unije – kot na vsakodnevni praktič-

ni ravni. Z različnimi ukrepi za učinkovito in gospodarno rabo energije namreč občutno zmanjšujemo vsakodnevne stroške poslovanja ter izboljšujemo poslovne rezultate naših podjetij.

Deset temeljnih zavez podjetij v skupini SŽ

Energetska politika Slovenskih železnic določa deset usmeritev, med katerimi so temeljne, da si bodo podjetja v skupini SŽ:

- prizadevala za učinkovito in gospodarno rabo energije;
- spremljala in nadzirala rabo energije v skupini SŽ;
- sprejemala ukrepe za optimizacijo rabe energije na SŽ;
- vključevala v svojo uporabo obnovljive vire energije;

- zmanjševala emisije toplogrednih plinov v prometu in pri stavbah.

Vsa podjetja si bodo prizadevala snovati tudi storitve in proizvode, ki bodo energetske bolj učinkoviti, ter v notranji in zunanji javnosti promovirala odgovornost za izboljševanje energetske učinkovitosti. Med temeljne cilje energetske politike namreč spada zniževanje stroškov poslovanja ter tako zmanjševanje vplivov, ki jih ima naše delo na okolje, v katerem poslujemo.



V Evropi je zaposlenih več kot 916 000 železničarjev

Železniški sektor izjemno pomembno prispeva k ekonomski in socialni koheziji Evropske unije, saj neposredno zaposluje več kot 916 000 ljudi. Vlaki v Evropi prepeljejo približno 1,6 milijarde ton tovora ter 7,1 milijarde potnikov vsako leto.

V Evropi se povečuje dolžina železniškega omrežja za visoke hitrosti

Omrežje EU za visoke hitrosti se je konec leta 2019 raztezalo na 9100 kilometrih in se je v primerjavi z letom 2015 povečalo za 17%. (vir: Evropska komisija).

Železnica še vedno ena najvarnejših oblik prevoza

Železnica ostaja ena najvarnejših oblik prevoza, saj je potovanje z avtomobilom skoraj 50-krat bolj tvegano kot potovanje z vlakom.

Na SŽ polovica energije iz obnovljivih virov

Železnica v Sloveniji porabi okrog 1 odstotek vse energije, ki je porabi promet v državi. Zelo pomemben je delež porabe električne energije, in sicer na Slovenskih železnicah prepeljemo 77 odstotkov vlakov na električni pogon. Poleg tega pa 50 odstotkov vse električne energije na SŽ pridobimo iz obnovljivih virov.

Na SŽ 87 % energije porabijo tirna vozila, 11 % objekti in 2 % cestna vozila.

Na Slovenskih železnicah s sistemom učinkovite rabe energije spremljamo 80 odstotkov vse porabljene energije. V sistem so vključeni vsi večji porabniki. Znotraj omenjenega sistema ločimo tri vrste pomembnih porabnikov energije (vir: Letno poročilo o delovanju sistema učinkovite rabe energije v skupini SŽ za leto 2020)

Olimpija bruha ogenj tudi v ICEHL

Hokejisti HK SŽ Olimpije uspešno nastopajo v ligi ICEHL. Na državnem prvenstvu večjo priložnost namenja večji mlajšim igralcem. V halo pod Rožnikom zahaja čedalje več navijačev, ki skrbijo za odlično vzdušje na tekmah. V zmajevem gnezdu skrbijo za družbeno odgovornost in osveščanje.

Vstop v ligo ICEHL

Minilo je nekaj mesecev, odkar je HK SŽ Olimpija spet vstopila v ligo, v kateri je nekoč že bila (nekdanja EBEL). V njej zelo uspešno nastopa in kljub nekaj odigranim tekmam manj od svojih nasprotnikov vodi na lestvici. Igralci so v tem času narezali že štirinajst zmag, kar je presenečenje za marsikaterega hokejskega zanesenjaka, ki je v uvodu sezone mogoče malce podvomil v ekipo. To zmajem uspeva s trdim delom, dobrim ekipnim duhom, in to kljub temu, da imajo enega manjših proračunov med tekmeci. Veseli dejstvo, da za Olimpijo igrajo večinoma slovenski igralci, kar je zelo spodbudno za razvoj hokeja na nacionalni ravni, ter veseli dejstvo, da se v Hali Tivoli na tekmah nabira čedalje več hokejskih navdušencev, ki prepoznajo uspešno zgodbo kluba. Navijači med tekmami pripravljajo super vzdušje, in upamo si trditi, da bi bila dvorana v običajnih časih verjetno popolnje-



Navdušenje obiskovalcev po visoki zmagi v domači Hali Tivoli.

na skoraj do zadnjega kotička. Malce drugače pa je v državnem prvenstvu Slovenije, kjer zeleno-beli zasedajo 4. mesto. V rednem delu sezone pa nastopajo z zelo mlado ekipo in brez »prvokategorikov«.

Številni reprezentanti

Med krajšim klubskim premorem, ki je bil v sredini novembra, večina igralcev Olimpije ni počivala, saj je kar štirinajst igralcev odšlo na reprezentančni turnir, ki se je tokrat odvijal na Jesenicah. Trinajst igralcev je zastopalo barve Slovenije, za ekipo Francije pa je nastopil Guilame Leclerc, trenutno tudi vodilni strelec lige ICEHL. Poleg Slovenije in Francije sta na turnirju nastopili še reprezentanci Avstrije ter Belorusije. Naši rezultatsko tokrat niso bili uspešni, saj so vse tekme izgu-

bili. Tokrat je bil turnir prijateljske narave, in verjeti je, da se bodo fantje na prihajajočem svetovnem prvenstvu v Tivoliju z nekaj dodatnimi igralci, ki si kruh služijo v tujini, prikazali v drugačni luči.

Novi zmaj ob ledeni ploskvi

Pravijo, da je zmajček Paki najboljši hokejist med zmaji. Doma je v Hali Tivoli in budno spremlja vse dogajanje na ledeni ploskvi. Navzoč bo na večini tekem v Ljubljani, kjer skrbi za dobro razpoloženje navijačev. Veseli se druženja s svojimi podporniki na tribunah ter se z njimi z veseljem tudi fotografira. Uganili ste, tokrat ne gre za okrepitev na ledeni ploskvi, temveč za nadvse simpatično maskoto zmajčka. Izkazal se je kot odlična popestritev dogajanja v ledeni dvorani.

Roza pentlja in brki

Oktober so ljubljanski hokejisti dokazali, da imajo mehko srce, in se pridružili akciji Rožnati oktober. To je svetovni mesec boja proti raku dojke in v ta namen so fantje na svojih zaščitnih čeladah nosili roza pentlje. Če je oktober namenjen ozaveščanju ženskega dela populacije, pa je november usmerjen k moškim. Tako so se pri klubu letos pridružili gibanju, za katerega skrbi društvo Onkoman in opozarja na zdravje moških. Temu v čast je začetni met ploščka na tekmi proti Grazu izvedel predstavnik omenjenega društva Elvis Džafič, sicer poklicni nogometaš, ki je pred leti bil boj s Hodginsonim limfomom. Poleg vsega pa so hokejisti v podporo društvu na čeladah imeli njihov logotip, veliko pa tudi brke. Ni kaj dodati, res lepa gesta Ljubljančanov.

Ob koncu leta si želimo, da bo zmajem uspelo zadržati prvo mesto na lestvici. To prav gotovo ne bo lahka naloga, saj bodo ob zelo natrpanem urniku, ki jih čaka, na večini tekem tudi gostovali. No, le do 30. decembra, ko se bodo na zadnji tekmi v letošnjem letu v domači dvorani pomerili proti lanskem prvaku, KAC-u iz Celovca.



HK SŽ Olimpija v ligi ICEHL zelo uspešno nastopa in kljub nekaj odigranim tekmam manj od svojih nasprotnikov vodi na lestvici.

Železničarji lovci na najbolj številčnem srečanju doslej



Lovci LD Loka pri Zidanem Mostu so srečanje pripravili že četrtič.

Oktoberja so se na zdaj že tradicionalnem skupinskem lovu in srečanju zbrali železničarke in železničarji, ki so tudi lovci. Člani Lovske družine Loka pri Zidanem Mostu so, po enoletnem premoru zaradi pandemije covid-19, organizirali četrto srečanje in lov v slikovitih jesenskih posavskih loviščih.

Prireditve se je udeležilo doslej največ železničarjev lovcev, in sicer 61. Skupaj z domačimi lovci, med katerimi je velik delež železničarjev, jih je bilo na letošnjem srečanju skoraj sto. Udeležili so se ga železničarji iz vse Slovenije in iz zelo različnih poklicnih profilov. Po zelo uspešnem lovu so druženje nadaljevali pri lovskem domu.

Organizatorji so tudi letos poskrbeli za visoko raven varnosti med lovom ter za sproščeno vzdušje po njem. Lovci LD Loka pri Zidanem Mostu pa so lahko potrdili, da je srečanje železničarjev lovcev prav zares postalo tradicionalno. Prihodnje jesen, na petem srečanju, pa se snidejo še v večjem številu.



Srečanja so se udeležili železničarji iz vse Slovenije in iz zelo različnih poklicnih profilov. Po zelo uspešnem lovu je sledilo druženje pri lovskem domu.

Novembra tudi uradno končana obnova železniške proge Zidani Most–Celje

Novembra se je tudi uradno končala obnova železniške proge med Zidanim Mostom in Celjem. Pri projektu, vrednem 230 milijonov evrov, je 90 milijonov prispevala Evropska unija. Prenovljena je bila proga, vozno omrežje ter signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave. Poleg tega pa sta bili obnovljeni tudi postaji Laško in Rimske Toplice. Postaji imata po novem podhoda, urejene nadstrešnice ter perone. (vir: DRSI)

Z vlaki septembra skoraj 1,2 milijona potnikov

Septembra smo prepeljali skoraj 1,2 milijona potnikov oziroma 11 odstotkov več kot septembra 2020. Pri tem smo opravili 57,4 milijona potniških kilometrov, kar je bilo za 7 odstotkov več, kot jih je bilo opravljenih septembra 2020. (vir: Statistični urad RS)

Prenova železniške postaje Domžale se bo začela prihodnje leto

Vrednost prenove domžalske železniške postaje je ocenjena na 12,4 milijona evrov. Načrtovana je prenova treh obstoječih tirov, gradnja dveh novih pokritih peronov ter gradnja podhoda, ki bo povezoval oba dela postaje ter omogočal dostop do otočnega perona. Postaja bo po novem prilagojena tudi za gibalno ovirane osebe. Ob postaji pa bosta urejena obračališče s postajališčem za avtobuse ter parkirišče. (vir: STA)

Med tednom solidarnosti 0,17 evra od vsake prodane vozovnice za Rdeči križ

Med prvim in osmim novembrom so se odvijale prireditve ob tednu solidarnosti. Slovenske železnice so od vsake vozovnice v namenile 0,17 evra za Rdeči križ Slovenije.

Sedem namigov za praznične iz

Bližajo se praznični dnevi, ki kar kličejo po sproščenih doživetjih z vlakom. Prav z vlakom se namreč izognemo spopadanju z gnečo na cestah, čas na poti pa lahko izrabimo bistveno bolj kakovostno, denimo za druženje, igro, branje, klepet. Pripravili smo vam nekaj namigov za praznične izlete z vlakom.



1. Navdušil vas bo praznični Dunaj

Vse do konca decembra je avstrijska prestolnica spremenjena v majhno pravljico deželo. V čudovito okrašenem mestu si lahko ogledate številne znamenitosti. Pogrejete se lahko z znamenitim punčem Weihnachtsunsch in se sprehodite od operne hiše po sloviti Kärntner Straße do katedrale svetega Štefana, pa po ulici Graben do palače Hofburg in številnih drugih slikovitih poteh. Vozovnica iz Ljubljane stane od 29 evrov naprej.



2. V Mozartovo mesto Salzburg

Mozartovo mesto v predbožičnem času obiskovalce očara s tradicionalno božično jelko, zastekljenim vodnjakom in gradom, ki se dviga nad trgom Salzburger Dom. Ob vznožju trdnjave Hohensalzburg, ki stoji neposredno ob salzburški katedrali, lahko obiščemo svetovno znani in najstarejši avstrijski božični sejem. Za vozovnico iz Ljubljane boste odšteli od 26,90 evra naprej.



3. Doživite lepoto večerne Budimpešte

Želite posneti čarobno fotografijo madžarskega parlamenta ob bregovih Donave? Potem se z vlakom mimo Blatnega jezera in Veszprema odpravite v madžarsko glavno mesto, Budimpešto. Navdušila vas bo s svojimi mostovi, tradicionalnimi madžarskimi gostilnami in arhitekturo. Vrnili se boste v čas habsburške monarhije. Iz Ljubljane se lahko do Budimpešte zapeljete že od 15 evrov naprej.



lete z vlakom

4. Slikoviti adventni Zagreb

Zagreb že nekaj let velja za eno najbolj slikovitih prestolnic, ki jih lahko v naši sosesčini obiščete v prazničnem času. Središče mesta je v tem času videti kot iz pravljice. Izlet v Zagreb je odlična izbira tako za družine kot za pare. Do hrvaške prestolnice se lahko iz Ljubljane zapeljete že za 9 evrov, če potujete v skupini, pa vam priporočamo vozovnico City Star. V Zagrebu si lahko ogledate številne znamenitosti. Lahko se povzpnete do Gornjega mesta, si ogledate najpomembnejše mestne znamenitosti z mogočno stolnico Kapitol, predsedniško palačo, Trg Bana Jelaičiča in si privoščite mikavne dobrote z božičnega sejma.



6. V pravljico Celje

V pravljicnem Celju boste decembra lahko srečali pravljicne vile in škrate, ob katerih se bodo otrokom zasvetile oči, poiskali boste lahko edinstvene svetlobne foto kotičke in se razvajali na več koncertih starega mesta. Že ko v Celju izstopite iz postajne stavbe, se pred vami razprostire prava Pravljica dežela. Čarobno okrašeno mesto pa s številnimi prireditvami v pravljicni svet odpelje tako starejše kot mlajše obiskovalce.



5. Na obisk okrašene božične Ljubljane

V slovenski prestolnici, ki vsako leto decembra blesti v izvirnem božičnem okrasju, se v adventnem času veliko dogaja. Praznične sejme v mestnem jedru spremljajo raznovrstne brezplačne prireditve. V tem času je prav zaradi čarobnih razgledov edinstvena vožnja s turistično ladjico po reki Ljubljanici. Nepozaben pa bo tudi obisk Železniškega muzeja Slovenskih železnic, ki je le deset minut hoje od železniške postaje.



7. Na sladka doživetja v Radovljico

Staro mestno jedro Radovljice bo med 22. in 29. decembrom kot iz pravljice. Udeležili se boste lahko številnih prireditev za družine, delavnic, predstav za otroke, mestno jedro pa bo čudovito okrašeno. V Radovljici si boste lahko privoščili vrhunske čokoladne dobrote in se udeležili katere od številnih zanimivih decembrskih prireditev.





Gorička mini železnica





Ko sem se nekaj tednov pred prvim decembrskim snegom vozil skozi prelepe jesenske gozdove na prekmurskem Goričkem, sem na majhni jasi ob cesti blizu Prosečke vasi opazil nekaj, kar je nagonsko sprožilo moj ljubiteljski fotografski refleks, da sem pritisnil na zavoro, zapeljal na rob ceste in ustavil. Čez jaso je bilo speljano nekaj, kar je bilo na prvi pogled sicer videti kot drenažno korito. Zaradi tega zanesljivo ne bi ustavil, če ne bi na obeh straneh stali dve miniaturi zapornici in dva Andrejeva križa.

Preprosto moral sem raziskati, za kaj gre. Sledil sem kovinskemu koritu, dokler ni to izginilo najprej v gostem grmovju, nato pa v opečnati zgradbi. Ker moja radovednost še ni bila potešena, sem se povzpel po lepo urejeni zelenici, mimo starinskega gradbenega žerjava in opečnate lope do manjše hiše z velikimi okni dneвне sobe. Za njimi sem opazil gospo, ki je sedela ob mizi in brala. Ko me je pogledala, sem ji pokazal fotoaparata in z znamenji namignil, da bi rad fotografiral. Gospa je prijazno pokimala in odpravil sem se na raziskovanje.



»100 lejt Prekmurje republika«

Zagledal sem betonsko konstrukcijo na stebričkih, ki je bila videti kot miniatura avtocestnega viadukta, na zgornji površini, ulito v beton, pa sem spet zagledal kovinsko korito, široko okrog petnajst in globoko dva ali tri centimetre. Vendar pa mi je odbojnik na koncu korita, ki se je končalo na terasi pred hišo, razodel, da ne gre za drenažo, temveč za miniaturno progo. Odpravil sem se po betonskem viaduktu, ki me je po ovinku v obliki podkve pripeljal za hišo, na majhno postajo z obiljem kretnic. Na njej je stal čokat možak v odrezanih kavbojkih in črni majici z napisom "100 lejt Prekmurje republika" ter z metlo v rokah, s katero je čistil odpadlo listje s tirov. Pozdravil me je prijazno, kot pravi Prekmurec, z gibom roke, nasmehom in besedami »Dober den«. Očitno vaje nenapovedanih obiskov se je takoj zapletel v pogovor z mano.

Lastnik in upravljavec Jurij Kozar

»Jurij Kozar«, se je predstavil in nadaljeval: »Ta železnica, ki jo tu vidite, je izraz mojega veselja do železnice. Končal sem tehniško šolo strojne stroke, ker sem hotel biti železničar, a ker sem imel še drugo veselje, dirkanje v motokrosu, se nisem zaposlil na železnici. Delo ob koncih tedna mi ne bi dopuščalo, da se udeležujem dirk. Zato sem si poiskal drugo zaposlitev, in sicer sem bil žerjavist v gradbeništvu. Vrsto let sem delal pri slovenskih gradbenih podjetjih ter nato do upokojitve v Avstriji.«
 »Kaj pa dirkanje?« ga vprašam. »Ste potem vendarle lahko dirkali?«
 »Seveda sem dirkal,« je odgovoril. »Petindvajset let sem dirkal skupaj s Bogomirjem Gajserjem, Timovim očetom. Čez štiristo dirk. Še zdaj smo veliki prijatelji.«
 »Torej je žerjav pred vašo hišo spomin na vaše delovno obdobje?«
 »Seveda. To je žerjav, na katerem sem nekoč delal. Ko so ga odpisali, sem ga kupil za spomin in ga obnovil,« mi je ponosno odvrnil.



Nato sem ga vprašal, kako in kdaj je začel z vrtno železnico. »Začel sem že pred leti, ko smo še kurili na drva, drvarnica pa je bila na bregu, kar daleč od hiše. Naveličal sem se nenehno nositi drva, po nekajkrat na dan, pa sem se domislil, da postavim progo med drvarnico in hišo. Za tir sem vzletel 12-centimetrski U profil, vagon pa sem izdelal sam, takega, da je šlo vanj četrta kubičnega metra drv. Do drvarnice sem vagon porival, navzdol pa je šel sam. Ko pa smo po nekaj letih v hiši namestili toplotno črpalko, sem drvarnico podrl, tir pa odstranil in ga prenesel za hišo. Odločil sem se namreč, da si postavim vrtno železnico. To je bilo leta 2015 in takrat sem opravil večino dela – postajo s kretnicami, betonski viadukt – tako da je proga, ki se začne pri cesti, konča pa na trati pred hišo, dolga 202 metra. Tisto leto sem izdelal tudi obe lokomotivi, model reagana in premikalko, ter nekaj potniških in tovornih vagonov. V bistvu so to ploščadni vagoni, na katerih so sedeži. Pa še to – vse kretnice na postaji so na vzmet in nastavljene tako, da se dva vlaka lahko srečata, ne da bi jih bilo treba prestavljati. Na podstavku na koncu proge pa imam model angleške kretnice, tudi na vzmeti, tako da lahko obiskovalci vidijo, kako taka kretnica deluje.«

Reagan in visoki nakloni na progi

Zanimalo me je tudi, kako na vrtni železnici upravlja reagana. Nikjer namreč ni bilo videti nobenih komand, pa tudi tega ne, kaj ga poganja. Povedal mi je, da sta v reaganu dva avtomobilska akumulatorja, stikalo, s katerim ju lahko veže v zaporedju ali vzporedno ter tako uravnava hitrost in stikalo za smer vožnje. Lokomotivo upravlja tako, da zleze vanjo. »Ni najbolj udobno, a gre,« je dejal.

»Vidim, da je nagib na viaduktu kar precejšen. Na tabli piše 14 promilov.«

»Res je tolikšen, a za reagana to ni težava,« mi je zatrdil. »Tehta 250 kilogramov, vsak od treh vagonov tehta 90 kilogramov, potem pa še šest odraslih potnikov, pa jaz. Vse skupaj kako toni, a na klancu še ni obstal.«

»Kaj pa potniki? Kdo so? Sorodniki in otroci?« me je zanimalo.

»Tudi ti, pa otroci mojih prijateljev, pa tudi odrasli, ki pridejo mimo in se ustavijo, tako kot vi. Pa dedki in babice s svojimi vnuki. Potem pa so tu še turisti in kolesarji, ki letujejo v bližini. Tu, na Goričkem, ni ravno veliko zanimivosti, pa jih v hotelih napotijo tudi k meni,« je pojasnil.

»Boste železnico še kaj širili?« sem želel vedeti.

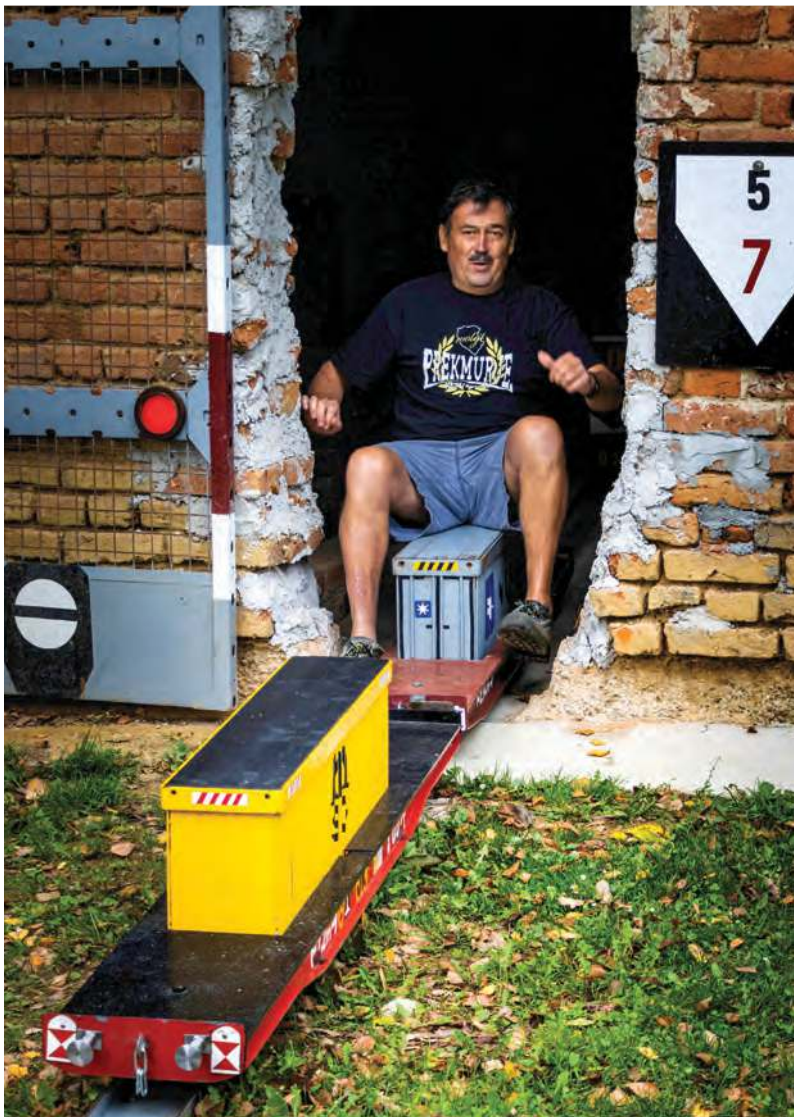
»Ne, ker tudi nimam prostora. Zdaj bi se rad posvetil žerjavu, ki sta ga dež in čas že nekoliko načela.«

Skozi nekdanjo drvarnico in gosto grmovje

Po prijetnem pogovoru sem se že hotel posloviti, a me je Jurij prijazno vprašal, ali se želim peljati z vlakom. Povabila seveda nisem odklonil. Jurij je zlezal v reagana, sam pa sem se usedel na enega od tovornih vagonov in odpeljala sva se vse do konca proge pred hišo, nato pa še skozi nekdanjo drvarnico in gosto grmovje do ceste ter nazaj.

Za tem sem se od lastnika in upravljalca goričke mini železnice poslovil, čeprav me je prijazno vabil, da grem v hišo na pogostitev – tako, kot se pri Prekmurcih spodobi. Obetal se je lep večer s sončnim zahodom in želel sem ga izkoristiti za fotografski obisk bližnje hodoške postaje.

Fotografije in besedilo: Miško Kranjec



2021 – Evropsko leto železnic!

Na pobudo Evropske komisije je bilo leto 2021 razglašeno za evropsko leto železnic. Letos so tako različne organizacije na različne načine poudarjale prednosti železnice kot trajnostne, sodobne in varne oblike prevoza. Evropske železnice so bile vse leto z raznovrstnimi prireditvami in dogodki postavljene v središče pozornosti. Odločitev o posebnem evropskem letu železnice so

na evropski ravni sprejeli predvsem zato, da bi državljane držav članic in evropska podjetja spodbudili k večji uporabi železnice. S tem bi med drugim občutno prispevali k enemu od ključnih ciljev evropskega zelenega dogovora, in sicer da do leta 2050 Evropska unija postane podnebno nevtralna.



Evropo je prevozil vlak Connecting Europe Express



Vlak Connecting Europe Express, ki je na svoji poti po vsej Evropi povezoval države, podjetja in ljudi, je ob evropskem letu železnic eden ključnih projektov Evropske unije. Ob postankih vlaka so bile po vsej Evropi organizirane raznovrstne prireditve, s katerimi si železniška podjetja, države in železniški sektor nasploh prizadevajo pojasniti pomembno vlogo, ki jo imajo železnice v sodobni evropski družbi. V Sloveniji smo ga slovesno sprejeli 24. septembra. Vlak je svojo pot začel 2. septembra v Lizboni in jo končal 7. oktobra v Parizu. V 36 dneh je tako obiskal kar 26 držav in simboliziral povezovalno moč železnic. V Slovenijo je pripeljal iz Avstrije in poleg v Ljubljani ustavil še v Mariboru in Celju.

Velike novosti v mobilnosti in skokovit razvoj logistike



Sprejeli smo prvi novi dvonadstropni vlak

V Sloveniji smo konec maja sprejeli prvo od desetih dvonadstropnih potniških garnitur. Zgodaj zjutraj, 26. maja, smo garnituro sprejeli v Šentilju, nato pa je pot s hladno vleko nadaljevala do Ljubljane, do vzdrževalnega centra SŽ-VIT. Dvonadstropna potniška garnitura, ki jo je proizvajalec, podjetje Stadler, poimenoval KISS (Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn-Zug), je sestavljena iz treh vagonov, v katerih je 292 sedežev, od tega 16 v prvem razredu. V potniški garnituri, ki je dolga 79,48 metra, je tudi 277 stojšč ter prostor za 10 koles.

Po petdesetih letih spet potniški vlaki po kočevski progi

Konec leta 2020 je bila končana prenova proge med Grosupljem in Kočevjem. Po njej so tretjega januarja 2021 po petdesetih letih spet začeli voziti tudi potniški vlaki. Ob delovnikih vozi iz Kočevja do Ljubljane šest vlakov, v obratni smeri pa sedem. Prva jutranja vlaka iz Kočevja odpeljeta ob 5.45 in 6.27, v Ljubljano prispeta

v uri in desetih minutah, kar je povsem primerljivo z vožnjo z avtomobilom. Na kočevski progi večinoma vozijo novi dizelski vlaki Stadler FLIRT, na katerih je ves čas vožnje omogočena wi-fi povezava z internetom. Potniški vlaki na kočevski progi vozijo s povprečno hitrostjo 60 kilometrov na uro.



Lokomotive Effishunter 1000 so začele delo v Kopru

Lokomotive EffiShunter 1000 so po testiranjih dobile ustrezna dovoljenja za uporabo na JŽI v Sloveniji. V Divači so jih prevzeli 21. januarja. Lokomotive v Sloveniji nosijo oznako serije 646 in so prvenstveno namenjene za delo na koprski tovorni postaji ter širše na Primorskem. Januarja je začela voziti prva, februarja dru-

ga lokomotiva, konec marca tretja, do konca aprila pa tudi četrta lokomotiva. Premikalne lokomotive Effishunter so za četrtno bolj zmogljive od obstoječih premikalnih lokomotiv in tudi tišje. So bolj zanesljive, porabijo bistveno manj goriva, izdatno nižji pa so tudi stroški njihovega vzdrževanja.



Med Dunajem, Ljubljano in Trstom so spet začeli voziti direktni potniški vlaki

Od junija je z vlakom spet mogoče direktno potovati med Dunajem, Ljubljano in Trstom. Vlaki EuroCity so na omenjeni relaciji vozili vsak dan. Direktna povezava Slovenije z Dunajem in Trstom je izjemno pomembna z več vidikov, med drugim nam omogoča enostaven dostop do Trsta in hitrih vlakov proti Benetkam, Padovi, Milanu, Bologni, Firencam, Rimu ... ter do Dunaja in prav tako odličnih povezav z vlakom do Prage, Bratislave, Krakowa, Varšave in drugih evropskih mest. Potovanje iz Ljubljane v Trst traja dobri dve uri, od Ljubljane do Dunaja pa pet ur.

Slovesno smo v pokoj pospremili znamenito gomulko

V rednem prometu je znameniti elektromotorni vlak, znan kot gomulka, potnike zadnjič zapeljal 24. junija 2021. Povsem zadnja vožnja, brez potnikov, vendar z lastnim pogonom, pa se je zgodila avgusta proti Ilirski Bistrici. Ohranjeni sta dve garnituri, ena stoji v Tržišču in druga v Ilirski Bistrici. Z legendarnimi elektromotorniki, ki so nosili oznako SŽ 311/315, se je v 57 letih zvestega službovanja na Slovenskih železnicah na relacijah med Jesenicami, Ljubljano, Dobovo ter Mariborom prepeljalo milijone potnikov.



Slovenske železnice Gremo zeleno

Na Slovenskih železnicah smo letos jeseni začeli povezovati vožnjo z vlakom z izposajo električnega vozila. Nova storitev bo na voljo pod blagovno znamko Gremo zeleno! Prvi potniki si bodo tako v kombinaciji z vozovnico za vlak na železniški postaji Ljubljana lahko izposodili električno vozilo. Storitve Gremo zeleno je rezultat sodelovanja Slovenskih železnic s partnerjem T2 Rotalab. V pilotnem projektu, ki bo trajal eno leto, bo potnikom za izposajo na voljo deset vozil. Na železniški postaji Ljubljana sta načrtovani dve lokaciji, in sicer na severni in južni strani železniške postaje.



Na glavnih progah so začeli voziti novi Flirti

Poleti so začeli po glavnih progah voziti tudi najnovejši električni vlaki. Poleg dizelskih, ki v rednem prometu vozijo že od zimskih mesecev, so potniki prav letošnje poletje že lahko občudovali vidno prenovljeni vozni park. S kopalnim vlakom in vlakom Pohorje smo iz notranjosti na morje prepeljali na tisoče potnikov.

Občutno smo razširili mesta, ki so na voljo za prevoz koles na naših vlakih na glavnih in regionalnih progah. S širokim sodelovanjem smo oblikovali skupne ponudbe s partnerji ter potnikom ponujali številne izlete po naši domovini ter v tujino.



Končali smo številne velike projekte in začeli nove

Začela se je gradnja drugega tira med Divačo in Koprom



V začetku maja je družba 2TDK v Dekanah podpisala pogodbo za glavna gradbena dela pri projektu Drugi tir Divača–Koper. Začetek dolgo pričakovanih gradbenih del je z besedami »Kocka je padla, od danes gradimo drugi tir!« pospremil minister za infrastrukturo Jernej Vrtovec. Minister in direktor 2TDK Pavle Hevka sta po podpisu pogodbe simbolično začela gradnjo drugega tira tako, da sta zagnala stroje na gradbišču.

Konec julija slovesno odprtje prenovljenega predora Karavanke



Prenova železniškega predora Karavanke je bila eden največjih mednarodnih projektov na železniškem omrežju v samostojni Sloveniji. Obsežna prenovitvena dela so potekala od avgusta lani. Pri njih so sodelovali predstavniki SŽ-Infrastruktura in ÖBB Infrastruktur v vlogi upravljavcev železniškega omrežja, izvajalec del, podjetje Strabag, ter državi Slovenija in Avstrija v vlogi investitorjev. Odstranjena sta bila dva tira v predoru in položen popolnoma nov tir, ki ustreza sodobnim tehničnim in varnostnim standardom. Uredili so vozno omrežje, namestili nove signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave ter v celoti sanirali predorsko cev. Poleg tega so v predoru uredili odvodnjavanje in

tehnične prostore. Po prenovi je varnost prometa skozi predor bistveno višja, hkrati pa je višja tudi pretočnost.

Končali smo nadgradnjo gorenjske proge

Poleti se je končala obsežna prenova gorenjske proge med Ljubljano in Jesenicami. Po nadgradnji je proga uvrščena v kategorijo D4, povečali sta se njena prepustnost in prevozna zmogljivost ter odpravila ozka grla na njej. Proga je tako posodobljena po tehničnih specifikacijah za interoperabilnost, promet po njej pa bolj varen. Iz skupine Slovenske železnice je pri prenovi sodelovalo podjetje SŽ-Železniško gradbeno podjetje. SŽ-Infrastruktura pa je pri delih opravljala vlogo upravljavca JŽI ter skrbela za varnost ter vodenje prometa po progi.





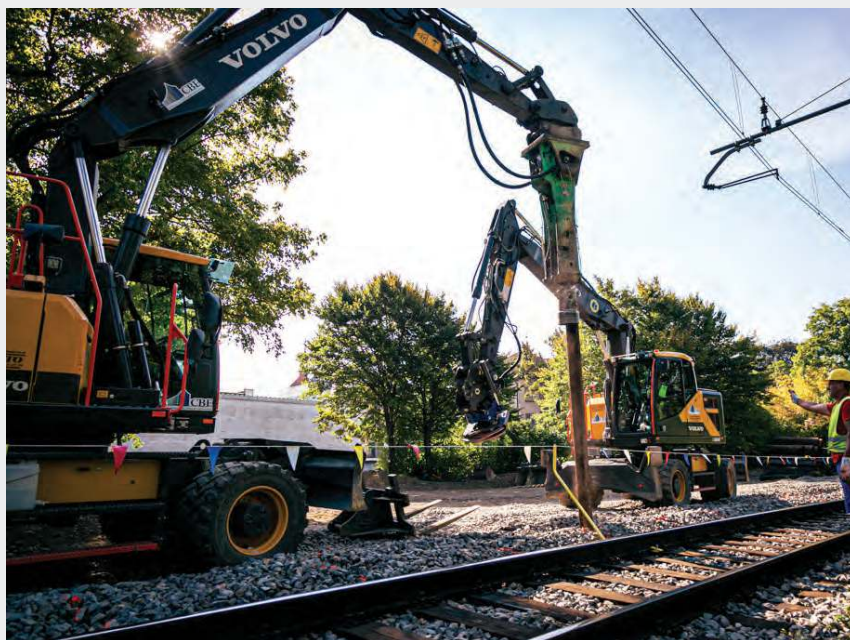
Obsežno nadgradnjo predora Karavanke sta v skupnem projektu uresničevali Slovenija in Avstrija. Urejene so evakuacijske poti, komunikacijski sistemi, sistemi za zagotavljanje požarne varnosti ter učinkovitejšega reševanja v primeru nesreč. V celoti so sanirani poškodovani deli konstrukcije predorske cevi, obnovljeni in restavrirani vstopni portali ter urejeno odvodnjavanje. S tem so tako izboljšani pretočnost prometa, varnostno-tehnične razmere v predoru ter varnost železniškega prometa in potnikov nasploh.



Avgusta se je začela obsežna nadgradnja proge Ljubljana–Brezovica

Pri nadgradnji proge Ljubljana–Divača je v prvi fazi načrtovana prenova odseka Ljubljana–Brezovica. Dela so začeli avgusta letos, končana pa bodo predvidoma novembra prihodnje leto. V Brezovici so zaradi gradbenih del konec avgusta postavili tudi začasni peron, da bi potniki lahko varno izstopali na strani postaje, na kateri je postajna stavba.

Prenova odseka Ljubljana–Brezovica je ocenjena na 67,61 milijona evrov in vključuje nadgradnjo postajališča Ljubljana Tivoli, nadgradnjo nivojskih križanj za višjo hitrost, zamenjavo jeklenega mostu čez Mali graben, gradnjo osmih kilometrov protihrupnih ograj, nadgradnjo proge in voznega omrežja ter signalnovarnostnih naprav. Investitor je DRSI Ministrstva za infrastrukturo, dela pa opravljajo podjetja CGP, Pomgrad in SŽ-ŽGP.



Začela so se glavna gradbena dela na Pragerskem

Na zadnji avgustovski dan so se tudi uradno začela glavna gradbena dela pri prenovi vozlišča Pragersko. Za gradbena dela je podpisana pogodba s podjetjema Riko in RZD International LLC, podružnico Ruskih železnic. Pri prenovi s Slovenskih železnic sodelujeta SŽ-ŽGP in SŽ-Infrastruktura. Prenova vozlišča Pragersko

je pomembna tako za lokalno skupnost kot za vso državo, saj je Pragersko pomembno prometno stičišče. Rok za dokončanje prenovitvenih del je 25 mesecev, kar pomeni, da bodo dela končana predvidoma konec junija 2023.



Večja varnost za vse udeležence v prometu

Policisti pregledali 34 železniških postaj in 152 vlakov

Policija in Slovenske železnice so konec januarja sodelovale v 24-urnem poostrenem nadzoru železniškega prometa, železniških postaj in vlakov. Namen nadzora, ki se je sočasno odvijal v več državah Evropske unije, je bil odkriti nezakonito prehajanje meja, tihotapljenje prepovedanih drog ter prepovedanega orožja, streliva in eksploziva. V Sloveniji je v akciji sodelovalo 245 policistk in policistov ter 170 železničark in železničarjev. Skupaj so pregledali 34 železniških postaj in 152 vlakov



Državna vaja Luka Koper 2021

Sredi oktobra smo sodelovali na državni vaji zaščite in reševanja Luka Koper 2021. Glavni namen vaje je bil preveriti odzivnost prvih posredovalcev in drugih reševalnih služb pri trčenju tovornjaka in vlaka, ki sta naložena z nevarnimi snovmi. Slovenske železnice so najprej pripravile izobraževanje prvih posredovalcev ter za vajo zagotovile vagona in vlečna vozila. Na vaji smo sodelovali z intervencijsko skupino SŽ ter skupino za prvo psihosocialno pomoč.



Prvi pregled novega vlaka Stadler DMG 610



Februarja smo v center za vzdrževanje železniških vozil podjetja SŽ-VIT v Ljubljani na kontrolni pregled sprejeli prvi dizelski potniški vlak Stadler Flirt. V dveh dneh smo pod vodstvom Stadlerjevega inštruktorja iz Poljske opravili prvi pregled, ki spada v sklop preventivnega vzdrževanja.

Reševalna vaja v predoru Karavanke

»Ob 8.26 sta trčili dve vozili v predoru Karavanke v kilometru 636.700 (območje SŽ) med postajama Jesenice–Rosenbach ÖBB. Ena oseba je poškodovana, dve sta v šoku. Obveščene so vse pristojne službe.« Tako se je glasilo prvo sporočilo glavnega



dispečerja o nesreči v predoru Karavanke, 3. julija zjutraj. K sreči pa je šlo za vajo zaščite in reševanja v železniškem predoru Karavanke, ki so jo skupaj organizirale Slovenske železnice in avstrijski upravljavec železniškega omrežja ÖBB Infrastruktur. Iz skupine Slovenske železnice je pri vaji sodelovalo 44 zaposlenih, in sicer zaposleni v podjetjih SŽ-Infrastruktur, SŽ, d. o. o., intervencijska skupina iz podjetja SŽ-VIT ter skupina za prvo psihosocialno pomoč. Poleg njih so sodelovali tudi poklicni gasilci GARS Jesenice in prostovoljni gasilci. Iz avstrijske strani pa so prav tako poleg predstavnikov upravljavca železniškega omrežja ÖBB Infrastruktur sodelovali gasilci, policija ter enote nujne medicinske pomoči.

Zaposlene smo postavili na prvo mesto



Slovske železnice so postale najuglednejši delodajalec v logistiki in transportu

Slovske železnice so se drugič zapored uvrstile med TOP 10 najuglednejših delodajalcev v Sloveniji. Prvič smo certifikat prejeli za leto 2019, letos pa smo, poleg uvrstitve med najbolj uglednih deset, prevzeli tudi prvo mesto in naziv najuglednejšega delodajalca v panogi logistika in transport.

Začetek Interne akademije za zaposlene na Slovenskih železnica

Šestnajstega marca se je v Izobraževalnem centru Slovenskih železnic začel prvi del izobraževanj v okviru nove Interne akademije za zaposlene na SŽ. Temeljni cilj Slovenskih železnic na kadrovskem področju je namreč v prihodnjih letih povečati kom-

petence in poglobiti znanje vseh vodilnih kadrov v sistemu SŽ ter omogočiti več tisoč zaposlenim neomejen dostop do izobraževalnih vsebin.





Letos smo z Novo progo na terenu obiskali številne železničarke in železničarje. V začetku leta smo se posvetili ženskam, ki delajo na Slovenskih železnicah, se nato odpravili raziskovat delo na obmejni postaji Dobova, spoznali smo železničarje na gorenjski progi, tiste, ki so delali v predoru Karavanke in na drugih gradbenih projektih, ter številne druge po vsej Sloveniji. Naš temeljni cilj je namreč pokazati pomembnost posameznika na terenu, saj Slovenske železnice temeljijo na zaposlenih, ki dan za dnem vsak s svojim prispevkom omogočamo razvoj mobilnosti in logistike v Sloveniji.



Začetek cepljenja zaposlenih na Slovenskih železnica



Slovenske železnice spadajo med slovensko kritično infrastrukturo, zato smo imeli zaposleni v podjetjih v skupini SŽ možnost cepiti se proti covidu-19 prej, kot bi bilo to mogoče ob upoštevanju starostnih in drugih kriterijev nacionalne strategije cepljenja. Prva skupina železničarjev je bila na vrsti v začetku maja. SŽ so za svoje zaposlene poletni in nato jeseni organizirale cepljenje tudi z drugim in tretjim odmerkom.

Sprejeli smo novo strategijo upravljanja človeških virov na SŽ do 2025

S sprejetjem Strateškega poslovnega načrta skupine Slovenske železnice za obdobje 2021-2025 smo si postavili zelo ambiciozne načrte, ki jih je mogoče uresničiti le s sistematičnim razvojem zaposlenih v Skupini. Novo kadrovske strategije je maja sprejelo poslovodstvo SŽ in junija potrdil nadzorni svet Slovenskih železnice. Njena temeljna vizija je zajeta v stavek: »Za dolgoročno poslovanje podjetja so zaposleni ključnega pomena.« Strategija upravljanja človeških virov torej ponovno postavlja zaposlene v ospredje, omogoča napreden in celosten pristop k razvoju kadrovskega sistema in razvoju delavčevih potencialov. Še več pozornosti bo v prihodnje namenjena prenosu znanja na mlajše kadre in sistemu nasledstev za ključne kadre. Po obsežnem upokojevanju bodo Slovenske železnice namreč intenzivno zaposlovala.



Razvijali smo E-izobraževanje na Slovenskih železnica

Postavitev in odstranitev ozemljitvene palice

Ozemljitvena palica je varovana naprava, s katero so vodilni ozemljitveni vodovi varovane povezave v breznapetostnem stanju povezane s tleh – površnim vodom. Če nargo namestimo osebno signalno zaščito je ozemljitvena palica - Palica za svetilnik dostavila.

BOSTJAN KAVŠEK
0:06 / 3:13

Pregled pred uporabo ozemljitvene palice
Pred vsako uporabo ozemljitvene palice je treba uporabiti zaščitna sredstva.

Postopek namestitve
Postopek namestitve zapisa.

12 Gibanje v medletju na postajnem območju
Gibanje po medletajnem območju

13 Gibanje po izločevalnem območju

14 Poslovni vseseri pogoji gibanja po zločevalnem območju

15 Ukrepi pri zakaslovanju postajnega območja

16 Nevarnost elekčnega toka

17 Ukrepi pred preloženim voznim vodom

18 Ukrepi pri preloženem voznom vodom

19 Ločena stikala

20 Postopek pri preloženem voznom vodom

21 Varnost delo s konstrukcijo

E-Izobraževanje je eden od strateških projektov Slovenskih železnice, ki smo ga letos dejavno razvijali. Nosilci te izjemno pomembne novosti so zaposleni v Izobraževalnem centru Slovenskih železnice v sodelovanju z drugimi organizacijami. Po spletu so se začele izobraževati prve skupine strojevodij, prometnikov in drugih zaposlenih na izvršilnih delovnih mestih. Za vodilne kadre smo pripravili več sklopov predavanj in izobraževanja o vodenju, komunikaciji in drugih temah, vsem zaposlenim pa smo omogočili redno razvijanje kompetenc s predavanji po spletu.

Družili smo se in praznovali

Več kot sto otrok na Poletni muzejski noči

Tretjo junijsko soboto se je Poletne muzejske noči v našem Muzeju udeležilo več kot sto otrok. Muzej je imel svoja vrata odprta do polnoči. Svoje znanje je na vodenih ogledih iz neskončne zakladnice podatkov in zgodb z obiskovalci delil tudi nekdanji ravnatelj Železniškega muzeja Mladen Bogić.



Pod Pohorje smo prepeljali parno lokomotivo



Dvanajst ton težko, triosno lokomotivo so na sveže majsko jutro pred Železniškim muzejem v Ljubljani naložili na poseben tovornjak. Ozkotirna lokomotiva z oznako 71-012 je bila namenjena v Zreče, pod okrilje skupine železniških navdušencev, ki v sodelovanju z občino in Slovenskimi železnicami načrtujejo postaviti večstometrsko ozkotirno progo. Po njej bodo znova začeli voziti turistične vlake s parno vleko. Pod Pohorjem se je tako po skoraj šestdesetih letih iz dimnika ozkotirne lokomotive znova začela dvigati para.

Slovenska bakla na poti do Tokia tudi z vlakom

Z vlakom smo maja od Logatca do Borovnice zapeljali slovensko baklo, simbol moči in vrednot olimpijskih iger, ki so bile letos v japonskem Tokiu. Slovenska bakla je pot začela aprila na Ravnah na Koroškem. Do 23. julija bo potovala po vseh 212 slovenskih občinah ter na obmejnih območjih v sosednjih državah, v katerih živijo zamejski Slovenci. Del poti bodo baklo prepeljali tudi z vlakom.



Navdušenje nad miniolimpijado v Železniškem muzeju Slovenskih železnic



Več kot tristo otrok in njihovih staršev se je oktobra udeležilo miniolimpijade v ljubljanskem Železniškem muzeju. Otroke sta navduševali miniaturna železnica, postavljena na vagonu, ter vožnja z vrtno železnico. Iger ter številnih drugih dejavnosti na letošnji miniolimpijadi se je udeležil tudi izvrstni slovenski smučarski skakalec Robert Kranjec.

Zgodovinski pregled tirnih vlečnih vozil na Slovenskih železnicah od 1945 do 2021 – 2. del

Klemen Ponikvar je avgusta 2020 v sodelovanju s slovenskimi in tujimi ljubitelji železnic izdal e-knjigo z zgodovinskim pregledom tirnih vlečnih vozil na Slovenskih železnicah od 1945 do 2021. V njej so na štiristo straneh zbrani ključni podatki o lokomotivah in potniških garniturah na električni in dizelski pogon, drezinah za vzdrževanje, intervencije, vojaških in drugih vozilih za posebne železniške namene, industrijskih premikalnih lokomotivah ter parnih lokomotivah. Poleg bogatega pregleda tirnih vozil z naših prog pa je v njej predstavljeno tudi označevanje tirnih vozil pri nas, njihovi proizvajalci ter pregled razvoja železnice pri nas. Avtor je že v uvodu zapisal tudi, da v publikaciji še niso raziskana vsa vozila, ki so v tem obdobju vozila pri nas, zato jo načrtujejo s podatki in fotografijami dopolnjevati tudi v prihodnje. K sodelovanju vabi vse, ki bi jih to zanimalo. Do publikacije lahko dostopate na povezavi

https://www.miniaturna-zeleznica.eu/SZ_vlaki/Tirna-vlecna-vozila_1945-2021.pdf



ali na OR kodi:

V reviji Slovenskih železnic, Novi progi, bomo v več delih objavili izseke iz publikacije in namenili nekaj strani zanimivim predstavitev manj razširjenih tirnih vozil.

V tokratni izdaji predstavljamo dve zanimivi lahke motorne drezini, in sicer: IMV 1600 ter FKV (KLV 12)

- Lahka motorna drezina IMV 1600
- Lahka motorna drezina FKV (KLV 12)

Lahka motorna drezina IMV 1600

Lahka motorna drezina je bila proizvod podjetij IMV Novo mesto, današnji Revoz-Re-

nault, in Mostovne iz Ljubljane. Leta 1955 se je v Novem mestu začela licenčna proizvodnja ce-

stnega vozila, kombija DKW. Iz slednjega je bila po nekaj letih ustvarjena izpeljanka, domače

cestno vozilo IMV 1000, ki so ga od leta 1960 naprej izdelovali v štirih osnovnih variantah:



kombi, avtobus, sanitetno vozilo in furgon. Veliko omenjenih vozil je bilo izvoženih v tujino. Za osnovo drezine so vzeli cestno vozilo IMV 1600, ki je bilo sprva razvito iz cestnega vozila IMV 1000. Obstajali so tipi drezin v avtobusni (kombi) izvedbi za prevoz osebja ter furgonski izvedbi s kesonom za prevoz ljudi in materiala. Drezina je bila namenjena preglednikom prog ter prevozu osebja in lažjega materiala. LMD je ob največji hitrosti 60 kilometrov na uro lahko prevažala največ pet oseb. Masa drezine je bila 1600 kilogramov, njena nosilnost pa 900 kilogramov. Imela je možnost ročnega hidra-

vličnega obračanja na mestu, tako da je voznik vedno gledal v smeri vožnje. Drezina je bila dolga 4,3 metra, poganjal pa jo je vrstni štirivaljni, vodno hlajeni, bencinski motor z močjo 41 kW in prostornino 1,6 litra. Od tod tudi njena oznaka 1600. Rezervoar goriva je imel prostornino 40 litrov. Drezine tipa IMV 1600 so bile iz uporabe izločene v devetdesetih letih prejšnjega stoletja. Obstajala pa je tudi njihova večja sestra IMV 1900. Na Slovenskih železnicah se ni ohranila nobena od obeh tipov lahkih drezin.

O avtorju

Mag. Klemen Ponikvar je diplomiral in magistriral iz železniške tematike na Fakulteti za gradbeništvo Univerze v Mariboru. Zaposlen je na Prometnem inštitutu Ljubljana. Njegovo primarno delo so področja prometne tehnologije, infrastrukture in tirnih vozil. Ukvarja se z načrtovanjem železniške infrastrukture, vozniških redov, izdelavo prometnih modelov, simulacij, zmožljivostnih izračunov. Za skupino Slovenske železnice ter domače in tuje naročnike vodi projekte oziroma sodeluje pri njih.



Naslovnica knjige

Lahka motorna drezina FKV (KLV 12)

Lahko motorno drezino FKF so na Nemških železnicah označevali KLV 12. Motorno progovno vozilo je bilo namenjeno prevozu železniških delavcev in pregledu proge. V celoti je bila izdelana v Zahodni Nemčiji. Karoserijo je izdelalo podjetje FKF Werke iz Frankfurta na Majni, poganjal jo je bencinski, zračno hlajeni štirivaljni motor VW, tipa 122/30. To je bil motor, ki je imel podobne značilnosti tistim, ki so poganjali znamenite avtomobile hrošče. Motor je imel moč 28 konjskih moči in prostornino 1,2 litra. Drezina je imela mehanski pogon in ročni menjalnik s štirimi prestavami naprej ter eno vzvratno. Tehnične karakteristike drezine so bile naslednje: masa 1,5 tone, nosilnost 800 kilogramov, najvišja hitrost naprej 60 in vzvratno 16 kilometrov na uro. Drezina, dolga 3,5 metra, je imela šest sedišč. Rezervoar goriva je bil 40-litrski. Kolesna formula drezine je bila A1, kar pomeni, da je imela le eno pogonsko os. Omenjeni tip drezine so v Nemčiji proizvajali med letoma 1953 in 1962. Poleg podjetja FKF so jo v različnih serijah proizvajala še podjetja Martin Beilhack Rosenheim, Draisinenbau Ham-

burg Dr. Alpers, Industrierwerke Karlsruhe in Sollinger Hütte. Železniški muzej Slovenskih železnic hrani delujočo drezino FKF. Zadnja revizija je bila narejena julija 1998 v Ljubljani. Vozilo

je Sekcija za vzdrževanje prog Nova Gorica uporabljala za pregled bohinske in ajdovske železniške proge. Drezina ima vgrajen mehanizem, ki omogoča, da se lahko obrne na mestu

za 360 stopinj in voznik vedno gleda v smer vožnje. Karoserija in pogonski motor za drezino, ki jo hrani Železniški muzej, sta bila izdelana leta 1958.



Indikator

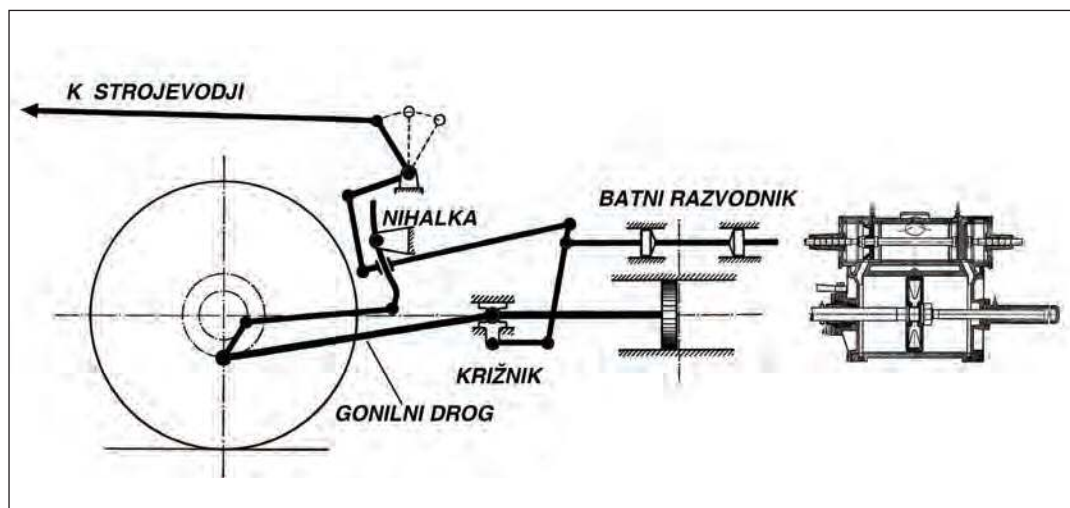
Marsikaj je bilo treba pri parni lokomotivi preizkusiti in izboljšati, preden je dosegla svoje zrelo obdobje in hkrati zaton, saj so jo izpodrinile mlajše tek-mice, dizelke in električne loko-motive – nehvaležnice, ki jim je prav ona, parna lokomotiva, tlakovala pot. Prvi konstruktorji so se v svojem razmišljanju srečali z naslednjim problemom: para, ki jo spustiš iz kotla v valj parnega stroja, potiska pred sabo bat, dokler le-ta ne doseže končnega položaja, ko je treba igro ponoviti na drugi strani bata, v obratni smeri. Še prej pa je seveda treba paro izpred bata spustiti na prosto. To nalogo opravlja poseben organ, razvodnik, ki je nameščen tik ob valju. Vendar se srečamo z nevšečnostjo: če para ves čas, ko se bat giblje v eni smeri, priteka iz kotla, ima nazadnje, ob koncu giba, celoten kotelni tlak. In zdaj jo je treba spustiti na prosto! To pa je vendar škoda, eno samo zapravljanje vode in energije. Vendar so prve lokomotive delovale prav tako, zato so neznansko sopihale, izpušna para pa je s celotnim kotelnim tlakom povzročala tako močan podtlak, ko je odhajala skozi dimnik, da so le-tega razbeljeni dimni plini pripravili do rdečega žarenja. Seveda so se iz dimnikov usipali celi oblaki isker in neusmiljeno povzročali požare. Na tem mestu se ne bomo spuščali v detajle krmiljenja razvodnika, povejmo le, da sta bila na pogonsko os nataknjena dva ekscentra, vsak za svojo smer vožnje, ki sta premikala razvodnik glede na želeno smer. Strojevodja je moral, ko je želel spremeniti smer vožnje, ročno premakniti razvodnik in vdeti viličasto drogovje v mehanizem želenega ekscentra. Zelo kmalu se je sprožil naslednji premislek: kaj, ko bi lahko dotok pare prekinili, še preden bi bat dosegel končno točko? Še bolje, če bi lahko trenutek

prekinitev dotoka zvezno spreminjali – pri speljavi mora para dotekati skoraj med celotnim gibom bata, ko pa vlak steče, lahko nehamo prej. Para v valju seveda tudi po prekinitvi dotoka še vedno odriva bat, čeprav ji z odmikanjem le-tega pada tlak in s tem sila na bat. Vendar para še vedno dela – »dela z raztezanjem«!

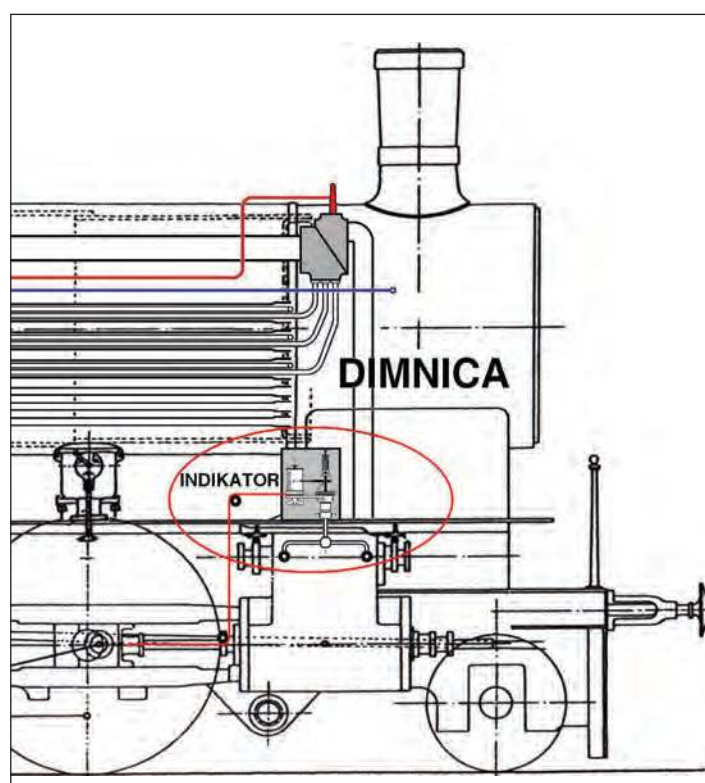
sa. To krmilje se je uveljavilo po prelomu stoletja malone povsod po svetu in se ohranilo do zatona parnih lokomotiv. Tudi na naši skici ga bomo uporabili.

Na sliki so delovni deli samo bat z batnico in križnikom ter gonilni drog, vse ostalo drogovje sodi v krmilje. Dotok pare pred oziroma za bat uravnava

batni razvodnik, ki s svojim gibanjem ob pravem času odkriva oziroma prekriva dotočne kanale v valj. Sveža para priteka iz kotla med razvodnikova bata, prostora izven batov pa sta povezana z izpuhom v dimnico, v dimnik. Razvodnik prejema gibanje in informacijo o položaju koles preko krmilnega drogovja, ki mu je preko nihalka



Nalogo sta rešila leta 1842 Williams in Howe, zaposlena v Stephensonovi tovarni lokomotiv v mestu Newcastle, in sicer tako, da sta povezala ekscentra z mehanizmom, s katerim je bilo mogoče razvodnik spraviti pod vpliv prvega ali drugega ekscentra in doseči tudi vse vmesne položaje, vključno z nevtralnim v srednji legi. Robert Stephenson (diplomirani inženir, sin Georga Stephensona) je videl leseni kinematični model in takoj razumel njegovo delovanje. Ta mehanizem, s katerim je bilo mogoče spreminjati trajanje dotoka pare v valj, je vstopil v zgodovino kot Stephensonovo krmilje. Pomenilo je mejnik, kvalitetni preskok pri konstruiranju lokomotiv, vendar je bilo še vedno obremenjeno s številnimi pomanjkljivostmi, ki jim je bil kos šele nov izum Nemca Heusingerja in Belgijca Walschaert-



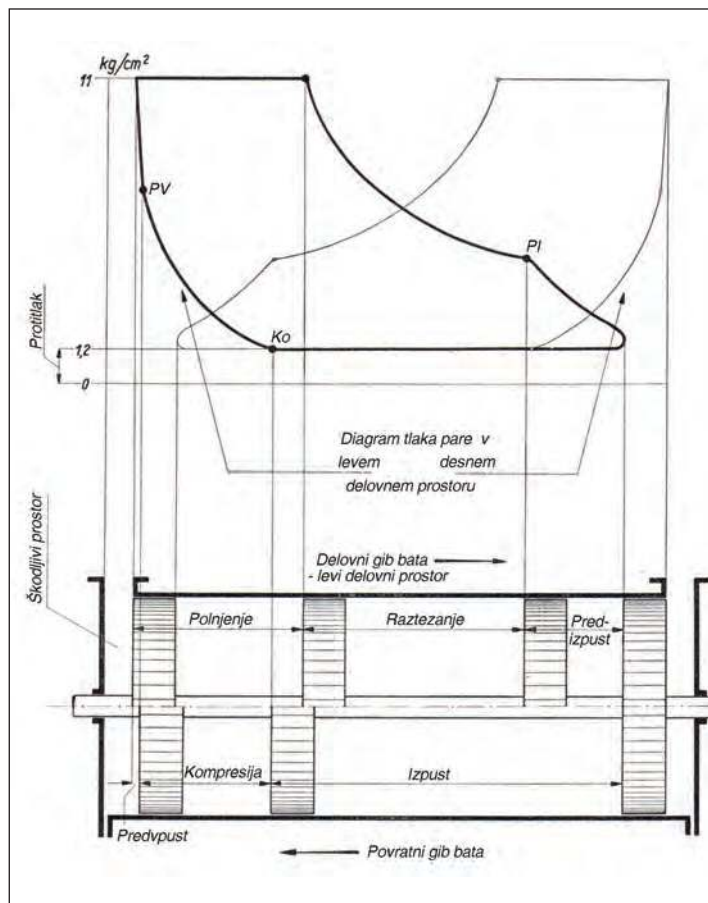
(»kulise«) mogoče spremeniti smisel naprej/nazaj in z lego drsnika na nihalki – »kulisnega kamna« – spreminjati trajanje vstopa pare, torej stopnjo polnitve valja.

Dotok pare v valj lahko torej poljubno zgodaj prekinemo – vse dokler stroj ne postane nemiren. Kaj pa se medtem dogaja v valju parnega stroja? Tega ne moremo videti brez posebne naprave – imenujemo jo indikator – ki jo ob posebnih prilikah namestimo na parni stroj.

Njegov kazalec povežemo s prostorom pred ali za batom. Valjček indikatorja, na katerem je pritrjen milimetrski papir, povežemo z vrvico preko škripčevja s križnikom parnega stroja. Križnik v eni smeri vleče vrvico in pod pisalom vrtil valjček indikatorja, pri povratnem

gibu pa valjček vrne ustrezna vzmet. Ko lokomotiva vozi, se na valjčku nariše krivulja tlaka pare glede na položaj bata. Površina, ki jo orisuje krivulja, indicira moč parnega stroja. Ker tlak v cilindru nikoli ni enak, se je za izračun moči uveljavil termin »srednji tlak pare«. Slika prikazuje idealizirani diagram, debelejša črta za eno stran bata in tanjša črta za drugo stran.

Tu je mogoče opazovati vse faze delovanja parnega stroja, kritične točke so posebej označene. Seveda v resnici diagram nikoli ni tako »lep«, saj nastopa vse polno motečih faktorjev, vendar je prav na osnovi teh oblik mogoče izvesti nekatere prilagoditve in izboljšave parnega stroja. Pri tem bi opozorili na fazo, ime-



novano »predvpust«. Lahko si je predstavljati, da ima bat precejšnje maso, ki jo je treba pri vsakem obratu koles pospešiti do maksimuma, jo spet ustaviti in pognati v nasprotni smeri. Masne sile bi hitro poškodovale občutljive ležaje, zato je urejeno tako, da razvodnik spusti svežo paro pred bat, tik preden ta doseže mrtvo točko. Tako pred batom nastane parna blazina, ki mehko prestreže bat z vso njegovo maso. Prijem na moč spominja na predvžig pri avtomobilskem motorju. Lokomotiva zato mehkejše deluje pod paro kot brez nje, na primer kadar vozi po klancu navzdol.

Povejmo, da se je s problemom indiciranja ukvarjal že sta-

ri James Watt, ki je živel v dobi Marije Terezije, zato se rezultat imenuje Wattov diagram.

V železniškem muzeju SŽ smo ponosni na posebno imeniten indikator, finomehanični izdelek nemške firme Maihak.

Kako bi bilo vendar vznemirljivo, če bi lahko starim mojstrom kdaj gledali pod prste in se čudili njihovem znanju, znanju, ki je tik pred tem, da dokončno zatone v pozabo ...

Foto, obdelava slik in besedilo: Mladen Bogić



Z vlakom na Dobrač

Gorniki, kolesarji, smučarji in romarji se odpravimo na razgledno goro Dobrač (Dobratsch ali Villacher Alpe, 2166 m), na kateri so v preteklosti s postavitvijo dveh najvišje ležečih romarskih cerkva v Evropi utrdili slovensko-nemško narodnostno mejo na današnjem avstrijskem Korškem.

Čajna (Nötsch)

Naselje in sedež tržne občine z 2271 prebivalci leži na uradnem dvojezičnem (do leta 1924 še povsem slovenskem) območju v Ziljski dolini (Gailtal)

pod Dobračem. Znamenitost kraja je renesančni Čajnski grad (Wasserleonburg), ki je preurejen v luksuzni hotel. Leta 1937 je v gradu na skrivaj preživel medene tedne vojvoda Windsorski, ki je pred tem zaradi poroke z Američanko Simpsonovo odstopil kot britanski kralj Edvard VIII. V zaselku Čače (Saak) tik pod vznožjem Dobrača stoji župnijska cerkev sv. Kancijana. Njena zunanja freska z imenom Smrtna preproga je delo moravskega umetnika Antona Koliga. Cerkev ima podružnico na vrhu Dobrača. To je tako imenovana Slovenska cerkev (Windische Kapelle) iz

leta 1690, ki je posvečena Marijinemu vnebovzetju. Takrat sta jo dala zgraditi plemiška zakonca, lastnika Čajnskega gradu, ki

sta se pred tem zaobljubila, da bosta na svoji zemlji na vrhu Dobrača postavila cerkev, če bo njun gluhonemi sin po Marijini priprošnji ozdravel.

Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za izletnike navajamo slovenska imena železniških postaj od Beljaka do Čajne: 1. Beljak-zah.žel.postaja (Villach Westbahnhof), 2. Beljaške Toplice (Villach Warmbad), {priključek Karavanške železnice}, 3. Brnca (Fürnitz), 4. Podturje (Neuhaus), 5. Peče (Pöckau), 6. Podklošter (Arnoldstein), {odcep Ziljske železnice} in 7. Čajna (Nötsch).

Dobrač (Dobratsch)

Gora tvori vzhodni obronek Ziljskih Alp nad mestom Beljak (Villach) in Ziljsko dolino (Gailtal). Med katastrofalnim koroškim potresom leta 1348 se je odlomil južni del Dobrača in zgrmel v Ziljsko dolino. Plaz je zasul 17 vasi in zajezil reko Ziljo, da je nastalo jezero, v katerem je potonilo 10 vasi. Valvasor je zapisal, da je bilo ta-



Železniška postaja Čajna (Avtor: Liberaler Humanist)



Vlak v Čajni pod Dobračem (Avtor: Liberaler Humanist)

krat na Kranjskem, Koroškem in Štajerskem porušenih 26 mest, ter 40 gradov in cerkva. Zemlja se je stresala 40 dni. Žrtev je bilo skupaj 20.000, morda celo 40.000. Dobrač zagotovo ni »dobra gora«. Njegovo ime izvira iz slovenske besede »dob«, to je hrast, Dobrač pa pomeni goro s hrastovimi gozdovi. Na vrhu Dobrača stojijo: 167 metrov visok oddajnik avstrijske radio-televizije, planinska koč, vremenski postaji ter podružnični Slovenska in Nemška cerkev (Deutsche Kapelle, oziroma Maria am Stein). Slednje so leta 1692 postavili rudarji iz rudnika v Plajberku (Bad Bleiberg), ob severnem vznožju Dobrača, cerkev pa spada pod tamkajšnjo župnijo. V rudniku so do konca 20. stoletja kopali svinčevo rudo. Obe cerkvi sodita med najvišje ležeče romarske kraje v Evropi. S slemena Do-



Čajnski grad (Avtor: Joadl)



Oltar v Slovenski cerkvi;
Avtor: Janezdrilc (Andrej Cizl)

brača je lep razgled na koroška jezera ter Julijske Alpe, z vrha pa vidimo tudi Dolomite in Veliki Klek (Grossglockner, 3.798 m). Morda najlepši pa je pogled od Slovenske cerkve na Ziljsko dolino in na Karnijske Alpe. Pogorje Dobrača so proglasili za naravni park, na smučiščih pod vrhom pa so podrli vse žičniške naprave. Iz Beljaka do parkirišča P11 na planini Rožtrata (Rosstratten, 1732 m) vodi 16,5 kilometra dolga asfaltirana panoramska cesta (Villacher Alpenstrasse) z enajstimi parkirišči in razgledišči. Največji zanimivosti ob cesti sta razgledna ploščad Rdeča peč (Rote Wand) in botanični vrt (Alpengarten)

pri parkirišču P6 (1483 m). Več informacij in publikacijo v slovenščini dobimo na dnu spletne strani <https://www.naturparkdobratsch.at> pod rubriko Downloads.

Z vlakom iz Slovenije

Do glavne železniške postaje Beljak (Villach Hbf, 498 m) se v času posodobitve predora Karavanke pripeljemo z nadomestnim avtobusom iz Ljubljane ali pa po Dravski železnici iz Maribora (z vlakom SŽ do Pliberka). V zimski in poletni sezoni vozi od železniške postaje do parkirišča P11 na Rožtrati avtobus (20 km, 48 minut z av-

tobusom, slabe tri ure vožnje s kolesom). Od Rožtrate do vrha Dobrača imamo po slabši makadamski cesti uro in pol lahke hoje oziroma slabo uro vzpona z gorskim kolesom. Izkušeni gorniki, ki uporabljamo »samo vlak in noge«, pa se iz Beljaka z vlakom zapeljemo do železniške postaje Čajna (Nötsch, 559 m, 32 minut vožnje), od tam pa se po markirani poti 296 mimo vasi Rute (Hermsberg) povzpemo na vrh Dobrača (5 ur, zelo strmo, v mokrem drsi).

Želim vam prijetno turo!

Rado Smerdel

Slovenska cerkev na Dobraču (Avtor: Janezdrilc – Andrej Cizl)



Nemška cerkev na Dobraču (Avtor: Janezdrilc – Andrej Cizl)

Pridružite se Društvu upokoјencev Slovenskih železnic!



Spoštovane kolegice in kolegi, upokoјene železničarke in železničarji!

Po upokoјitvi smo nekdanji sodelavci na Slovenskih železnicah ugotavljali, da se vezi med nami izgublјajo ter da ni prireditev, na katerih bi se družil in ohranjali pristne medsebojne stike. Zato se je med nami porodila zamisel o ustanovitvi Društva upokoјencev Slovenskih železnic.

Na ustanovnem zboru, 15. septembra 2021, smo sprejeli sklep o ustanovitvi društva, statut društva in druge sklepe, ki so omogočili formalno registracijo društva. Naše društvo je bilo nato 3. novembra 2021 tudi uradno registrirano.

Vabljeni vsi upokoјeni železničarji

Želimo si, da bi se v društvo včlanilo čim več upokoјenih železničarjev, in sicer iz vseh družb v skupini Slovenske železnice. Želimo si tudi, da bi bilo naše društvo aktivna vez med vsemi železničarji, ki smo s srcem opravljali svoje delo in bili predani enemu največjih kolektivov v državi.

Zato vabimo vse, ki ste se upokoјili in tako prenehali delo na Slovenskih železnicah, da se včlanite v Društvo upokoјencev Slovenskih železnic. Verjamemo, da boste po srcu za vedno ostali železničarji ter da se želite družit in nadaljevati prijetne zgodbe iz službovanja na Slovenskih železnicah, ki jih verjetno ni malo. Skupaj bi tako ohranjali pristne stike z nekdanjimi sodelavci in prijatelji iz naše prelepe dežele.

Vljudno vas prosimo tudi, da informacijo o ustanovitvi Društva upokoјencev SŽ razširite med druge naše nekdanje sodelavce, pa tudi aktivne sodelavke in sodelavce. Naš namen je namreč, da se Društvu upokoјencev Slovenskih železnic pridruži čim več članov.

Ustanovitelji Društva upokoјencev
Slovenskih železnic

Dodatne informacije

Vse dodatne informacije in pojasnila o načrtovanih dejavnostih ter včlanitvi dobite na naslednjih številkah:

- območje Maribora: Milan Mikl (040/512-155)
- območje Ljubljane: Ivo Bajec (051/311-078), Drago Sotlar (041/755-043), Metka Prelog (030/232-823), Marija Lovše (051/691-583), Alenka Poglajen Kos (031/996-745)
- območje Jesenic: Ferida Klinar (031/385-954)
- območje Primorske: Mirko Antolović (041/494-883)
- območje Celja: Jožica Kristan Filič (031 326 159)
- območje Novega mesta: Metka Somrak (041/683-503)



Med prvim decembrskim sneženjem
v Borovnici. (Foto: Miško Kranjec)



IZHOL

313-017

