

# Novaproga

Revija Slovenskih železnic

Zelena luč nadzornega sveta SŽ  
za strateško povezovanje v  
Tovornem prometu

## **AKTUALNO**

**Izobraževanje strojevodij za vožnjo novih potniških vlakov**

**Nadgradnja predora Karavanke**

**Poziv #OstaniZdrav z železniške postaje v Ljubljani**

**Med koronakrizo še posebej dejavni v invalidskih delavnicah SŽ-ŽIP**



Fotografija Miška Kranjca iz  
nagrajenega niza fotografij  
Črna bratovščina

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. 12. 2020.



## Uvodnik

Janez Krivec  
Odgovorni urednik



**Tovorna vlaka med srečanjem pri cepišču v Črnotičah**  
Avtor fotografije: Miško Kranjec



### Aktualno

Nadzorni svet podal soglasje k strateškemu partnerstvu v Tovornem prometu

2



### Aktualno

Maribor s sodobno prenovljeno železniško postajo

6



### Aktualno

Nadgradnja predora Karavanke

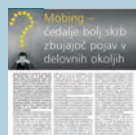
12



### COVID-19

Kaj lahko naredimo, da bo naš imunski sistem deloval dobro in nas ščitil

16



### Kadri

Kako smo zaposleni na SŽ zavarovani pred neprimernim in neželenim ravnanjem na delovnem mestu

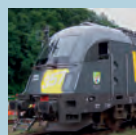
18



### Reportaža

Z vlakom na Zahumič

20



### Zanimivosti

Rekodi na tirih

22

Novembra smo stopili korak bližje k strateškemu partnerstvu v Tovornem prometu. Nadzorni svet SŽ je soglašal s predlogi posloводства in dal zeleno luč za povezovanje. To je edinstveno z zgodovinskega vidika skupine Slovenske železnice, za edinega nacionalnega prevoznika v železniškem prometu, SŽ-Tovorni promet, pa nadvse pomembno predvsem s praktičnega poslovnega vidika. Odločevalci v naših podjetjih so pokazali pogum in daljnosežno strateško vizijo, ki bo imela večplastne vplive na naša podjetja in slovensko gospodarstvo. Ali bomo ta cilj uresničili, pa je zdaj odvisno od odločitve na ravni države, odločitve oziroma soglasja Slovenskega državnega holdinga.

Dejstvo, na katerega že več let opozarja naš najvišji menedžment, je namreč, da je strateško povezovanje za razvoj Tovornega prometa nujno. Razmere na trgu se iz leta v leto bolj zaostrujejo, še bolj zahtevno pa bo poslovanje prevoznika v železniškem tovornem prometu po tem, ko bo zgrajen drugi tir med Kopro in Divačo. Takrat se bo občutno povečalo število zasebnih ponudnikov tovornih prevozov, ki bodo lahko zaradi liberaliziranega trga prosto ponujali storitve tudi pri nas. Z njihovim vstopom na trg pa se bo postopoma manjšal naš tržni delež. Vsako podjetje v tem sektorju mora strateško načrtovati in se že zdaj ustrezno pozicionirati za razmere v prihodnjem desetletju. Podjetje SŽ-Tovorni promet je svojo razvojno strategijo utemeljilo z graditvijo na prednostih, ki jih podjetje že ima, ter na razvijanju priložnosti na drugih trgih.

O strateškem povezovanju, ki je zapisano v strateških dokumentih skupine Slovenske železnice, pa je v javnosti tudi nekaj dvomov, ki najverjetneje izhajajo iz negotovosti ali negativnih izkušenj z nekaterimi drugimi slovenskimi podjetji. Skrb za prihodnost podjetja je povsem upravičena, vendar pa moramo biti previdni pri posploševanju vzrokov in posledic. Največ lahko za prave odločitve storimo z obveščenostjo in pravimi informacijami. Revijo zato tokrat začnemo s temeljnimi informacijami o povezovanju, načrtih ter podjetju EPH. Ključno je vedeti tudi, da pri SŽ-Tovornem prometu ne gre za prodajo podjetja, temveč vstop partnerja, ki bo skupaj s podjetjem zgradil močnejšega železniškega operaterja v JV Evropi. Zastavljeni cilji so zares impresivni, v Jugovzhodni Evropi ustvariti vodilno logistično podjetje, podvojiti dobiček in občutno povečevati prihodke ... Za zaposlene v podjetju pa je poleg tega zelo pomembno tudi to, kar je zagotovil generalni direktor Dušan Mes, da ni razloga, da bi se bali za svoja delovna mesta, ter da SŽ ohranjajo nadzor nad podjetjem in njegovo usmeritvijo. To je izjemno pomembno za motivacijo in zaupanje v podjetje.

Konec novembra pa nas je pozitivno presenetil še en izredno pomemben dogodek. Novi potniški vlaki, ki jih med testiranjimi na javni železniški infrastrukturi spremljamo že več mesecev, so dobili uporabno dovoljenje. V teh dneh, ko izdajamo revijo, je sicer zaradi ukrepov proti širjenju koronavirusa ustavljen ves javni potniški promet - kar je seveda prav in pomembno - zato vlaki še ne morejo začeti voziti. Vendar pa jih bomo še s toliko večjim navdušenjem sprejeli na prvih vožnjah na lokalnih progah, ko bodo ukrepi odpravljeni. Najprej so uporabno dovoljenje dobili dizelski vlaki, v naslednjih tednih pa pričakujemo še tipsko dovoljenje za električne vlake. Kljub ukrepom in epidemiji še vedno drži rok, do katerega bomo v Slovenijo prešli vseh 52 vlakov, to je konec leta 2022.

Podjetja v skupini Slovenske železnice se vztrajno borijo s koronavirusom. Zaposleni uresničujemo projekte kljub nekoliko spremenjenim oblikam dela ter smo nadvse dejavni in uspešni ob številnih omejitvah. Da pa bi ohranili temelje, ki omogočajo delo s takšno energijo, smo se za jesensko izdajo revije pogovorili tudi s strokovnjakom, profesionalnim trenerjem, zaposlenim v našem središču Vitalis, ki nam je pojasnil, kako naj poskrbimo za svoj imunski sistem med razsajanjem COVID-19. V mislih mi je še dolgo po pogovoru z njim ostala ena od njegovih izjav »Gibanje je zdravilo in cepivo obenem. Je široko dostopno in poceni!«.

Spoštovani bralci, prijetno branje! Skrbite zase in ostanite zdravi!

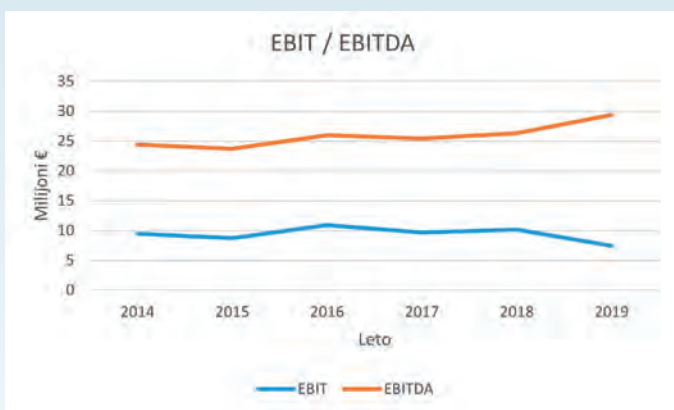
# Zelena luč nadzornega sveta SŽ za strateško povezovanje v Tovornem prometu

## Poslovanje SŽ-Tovornega prometa

SŽ-Tovorni promet že od 2012 uspešno posluje v ostri mednarodni konkurenci. Konkurenčno okolje v Sloveniji in v drugih državah JV Evrope pa je čedalje bolj zahtevno, saj se na trgu pojavljajo novi zasebni železniški prevozniki s sodobnimi prevoznimi sredstvi in boljšo prilagodljivostjo trgu, obstoječi pa imajo čedalje večji interes po prevzemu obstoječih prevozov.

Leta 2019 je podjetje nadaljevalo večletno uspešno poslovanje in prepeljalo 20,6 milijona ton blaga. Podjetje je leto sklenilo z EBIT 7,4 milijona evrov in EBITDA 29,4 milijona evrov. Povprečna prevozna pot pa je znašala 242,8 kilometra.

V zadnjih šestih letih je podjetje povečevalo svoje poslovne prihodke, povečevalo količino prepeljanega tovora, kljub številnim infrastrukturnim in drugim oviram.



Za razvoj SŽ-Tovornega prometa je vstop na nove tuje trge nujen. Prav tako so nujna poglobljena sodelovanja in povezovanja s poslovnimi partnerji v tujini in širjenje dejavnosti na ključne trge v JV Evropi. SŽ-Tovorni promet se mora kadrovsko in tehnološko še bolj posodobiti in s tem okrepiti svojo konkurenčnost.

Nadzorni svet Slovenskih železnic je 29. oktobra, na predlog posloводства SŽ, podal soglasje k strateškemu partnerstvu v podjetju SŽ-Tovorni promet. Preden bo podpisana pogodba, mora soglasje k odločitvi nadzornega sveta SŽ podati še SDH, Slovenski državni holding.

Strateško partnerstvo je načrtovano s češkim podjetjem EP Holding, ki je eno vodilnih energetskega podjetij v Evropi s 16,7 milijarde evrov sredstev in 8,6 milijarde prihodkov. Pogodba s podjetjem bo podpisana, ko bo soglasje podal SDH, posel pa končan, ko bodo izpolnjeni odložni pogoji, predvidoma v šestih mesecih od podpisa pogodbe. SŽ-Tovorni promet se bo preoblikoval v novo družbo, v kateri bo imel češki EP Holding 49-odstotni delež. Zakonodaja, ki ureja to področje, namreč določa, da morajo SŽ ohraniti petdesetodstotno lastništvo in eno delnico v vseh svojih družbah, in torej odločujoči vpliv v družbi.

## Cilji strateškega partnerstva

Cilj strateškega partnerstva je v jugovzhodni Evropi ustvariti vodilno logistično podjetje. EP Holding v svojem portfelju čedalje bolj razvija logistiko, svojo južno divizijo pa želi razvijati skupaj s Slovenskimi železnicami. Območje, na katerem bosta podjetji skupaj razvijali svoje storitve, vključuje Slovenijo, severno Italijo, Avstrijo, Hrvaško, Madžarsko, Bolgarijo, Romunijo, Srbijo in druge države na balkanskem polotoku.

Finančna cilja nove družbe, ki jo bosta ustanovili SŽ in EP Holding, sta med drugim podvojitev dobička, ki ga je ustvarjalo podjetje SŽ-Tovorni promet

doslej ter 50 odstotna rast prihodkov v prihodnjih petih letih. Ključna poslovna cilja pa ostajata tudi povečevanje konkurenčnosti in izboljševanje storitev, ki jih Tovorni promet ponuja. Cilje bo mogoče doseči s prevzemi v tujini, širitvijo omrežja in prenovo vozniških sredstev.

## Izbiranje potencialnih partnerjev

Strateškega partnerja so Slovenske železnice začele iskati konec leta 2017. V začetku 2018 je podjetje zbralo zavezujoče ponudbe, med katerimi



so se za vstop v Tovorni promet potegovala štiri velika mednarodna podjetja, vendar pa je zavezujočo ponudbo oddalo le podjetje EPH. Druge naj bi odvrnilo dejstvo, da SŽ ohranjajo obvladujoči delež družbe.

### Kaj vstop strateškega partnerja pomeni za zaposlene v SŽ-Tovornem prometu?

Vstop strateškega partnerja v lastniško strukturo Tovornega prometa za zaposlene v podjetju ne pomeni večjih sprememb. »Vaše izkušnje, znanje in lojalnost bosta še kako potrebni tudi v prihodnje,« je v sporočilu za zaposlene zapisal generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes in dodal, da odpuščanj ne bo ter da bo imel vsak zaposleni še naprej zagotovljeno delovno mesto v podjetju oziroma v skupini Slovenske železnice.

### EP Holding

EPH, Energetický a průmyslový holding je srednjeevropska energetska skupina, ki upravlja s svojim premoženjem na Češkem, Slovaškem, v Nemčiji, Italiji, na Irskem, v Veliki Britaniji, Franciji, na Madžarskem, Poljskem in v Švici. EPH je vertikalno integrirano energetska podjetje, ki združuje vso oskrbovalno verigo, od visoko učinkovite proizvodnje električne energije, prenosa zemeljskega plina, skladiščenja ter distribucije in oskrbe s plinom, toploto in elektriko. Med temeljne dejavnosti skupine spadajo tudi trgovinske in logistične platforme, upravljanje plinske infrastrukture in razvoj nepremičnin. V holding sodi več kot sedemdeset družb, ki zaposlujejo okrog petindvajset tisoč ljudi.

**EPH**

EPH sestavlja več kot 70 podjetij, ki so razdeljena v štiri stebre: EP Infrastructure, EP Power Europe, EP Logistics International in EP Real Estate.

EP Logistics International (EPLI) je bil ustanovljen za delo v logistiki. Širok nabor dejavnosti vključuje poleg železniškega tovornega prometa, špedicije, najema železniških vozil in intermodalnih operacij tudi kadrovanje in usposabljanje zaposlenih za železniška dela.

EPH je v lasti češkega milijarderja Daniela Kretinskega, holding pa je imel preteklo leto 16,7 milijarde evrov sredstev in 8,6 milijarde prihodkov.



Cilj strateškega partnerstva je v jugovzhodni Evropi ustvariti vodilno logistično podjetje

### Božičkovi vlaki 2020

Zaradi ukrepov povezanih z preprečevanjem širjenja epidemije koronavirusa letos vožen Božičkovega vlaka ne bo. Slovenske železnice pa bodo kljub temu obdarile otroke železničarjev do sedmega leta. Več informacij o obdarovanju najdete na intranetni strani SŽ.

### Preostali del kolektivnega dopusta 2020

4 dni, od 28. 12. do 31. 12. 2020

Zaradi povečanega števila obolelih v Sloveniji in povečanega tveganja prenosa okužb med zaposlenimi se delovni procesi na Slovenskih železnicah nekoliko spremenjeni. V nadaljevanju objavljamo nekaj informacij za zaposlene o skrajšanem delovnem času.

### Ali lahko delam od doma, če moje delo to omogoča? Ali je delo od doma mogoče v okviru skrajšanega delovnega časa in polnega delovnega časa?

Da. V obeh omenjenih primerih je glede na epidemiološke razmere mogoče delati od doma. Delodajalec namreč lahko, skladno s 169. členom ZDR-1, dokler trajajo izredne okoliščine, odredi delo na domu. Seveda je to mogoče, če to dopušča narava dela.

### Ali je odmor med delom zaradi skrajšanja delovnega časa krajši?

Ne. Odmor za malico je krajši samo, če delavec dela 4 ure – ta takrat znaša 20 minut – oziroma če zaposleni dela 5 ur – takrat ima za odmor med delom na voljo 25 minut.

### Kdaj moram napovedati dopust?

Letni dopust je treba napovedati enako kot doslej, po predpisih, ki za to že veljajo. Priporočljivo pa je to storiti vsaj teden dni prej, najpozneje do četrtega tekočega tedna za naslednji teden, in sicer zaradi usklajevanja razporeda dela za naslednji teden.

Več informacij o skrajšanem delovnem času lahko dobite na intranetni strani Slovenskih železnic ali v predpisih, ki urejajo to področje. Z natančnimi vprašanji pa nam lahko pišete tudi na [info@slo-zeleznice.si](mailto:info@slo-zeleznice.si)

# Pet novih dizelskih vlakov pripravljenih za vključitev v promet



AŽP, Javna agencija za železniški promet je 19. novembra izdala dovoljenje za dajanje na trg oziroma uporabno dovoljenje za pet dizelskih potniških vlakov DMG 610/615. Vlaki bodo postopoma začeli voziti po dolenski, kamniški in kočevski progi. Prvi novi vlak smo v Sloveniji sprejeli marca letos, nato pa so sledila testiranja na javni železniški infrastrukturi ter izobraževanje strojevodij in vzdrževalcev. Vseh 52 naročenih vlakov bo po naših tirih zapeljalo do konca 2022.

## Izobraževanje strojevodij za vožnjo novih potniških vlakov

Z novimi dizelskimi in električnimi potniškimi garniturami vstopamo v novo obdobje potniškega prometa v Sloveniji. Predvsem bo potovanje bolj udobno za potnike, drugačno pa tudi za zaposlene, ki delajo na vlakih – strojevodje, sprevodnike, vodje vlakov in vzdrževalce. Inštruktorji strojevodij so se z novimi vlaki že dobro spoznali, zdaj pa svoje znanje prenašajo tudi na svoje druge kolege.

### Izobražuje se že tretja skupina strojevodij

V začetku septembra se je začelo izobraževanje prve skupine strojevodij za dizelsko garnituro, ki nosi oznako 610. V prvi skupini je bilo osem strojevodij, ki so teoretični del izobraževa-



Prva skupina strojevodij med teoretičnim delom usposabljanja za vožnjo novih potniških vlakov

nja opravljali v novomeški enoti SŽ-VIT ter v Centru Ljubljana s

teoretičnim usposabljanjem na vozilu. Teoretični del uspos-

abljanja druge skupine je končalo dvanajst strojevodij, v teh

dneh pa je na izobraževanju tretja skupino.

### Teoretični izpit ter nato praktično usposabljanje

Teoretični del usposabljanja traja štirideset ur, po uspešno

opravljenem preverjanju pa sledi 60-urno praktično usposabljanje v prometu pod nadzorom mentorja. Ob zaključku teoretičnega dela strokovnega usposabljanja usvojeno znanje preveri strokovna komisija, ki jo imenuje Služba za izobraževa-

nje. Prav tako komisija ugotavlja praktično poznavanje in upravljanje vozila med izpitno vožnjo. Ta pride na vrsto po končanem 60-urnem praktičnem usposabljanju pod nadzorom mentorja. Strojvodje usposabljuje inštruktorji strojevodij, ki imajo že

izdano spričevalo za upravljanje z vozili te serije. Konec oktobra je imelo spričevalo za DMU 610 pet inštruktorjev strojevodij in osem strojevodij iz novomeške enote.

SŽ-VIT

## Kaj o upravljanju novih vlakov menijo strojevodje?

Strojvodje, ki že vozijo nove potniške vlake, imajo zanje spričevala in svoje znanje predajajo drugim, smo vprašali, kakšno je njihovo mnenje o upravljanju novih vlakov ter kakšne so bistvene razlike, ki jih opazijo.

Strojvodje, ki so že upravljali nove Stadlerjeve vlake, so nad delovnim okoljem, ki ga omogoča vozilo, navdušeni. Upravljanje je sicer izredno preprosto, vendar pa vsekakor zahteva popolno zbranost, pravijo. Večina ukazov za vožnjo se posreduje po upra-

vljalnem zaslonu v strojevodski kabini.

Inštruktor strojevodij **Jože Jazbec** je med drugim povedal: »Vožnja novega vlaka je užitek. Strojvodska kabina je prostorna, klimatizirana in zračna, tako da so delovne razmere zelo dobre. Vsa manipulacija vožnje je izredno enostavna in uporabniku prijazna. Menim, da tudi drugi strojevodje komaj čakajo, da se usposobijo in pričnejo z vožnjo na novih vozilih.«

Razlika med novimi garniturami in obstoječimi, deni-

mo Desirojem, je v predvsem v tem, da Desiro že kaže rahle znake svojega 20-letnega obratovanja na naših tirih. Medtem, ko ima strojevodska kabina novega vlaka vgrajena lastna vhodna vrata, kar omogoča hitreje menjave strojne osebja na postajah, je na Desirojih treba izstopati skozi potniške oddelke, o eni od razlik menijo strojevodje.

Novo vozilo se zažene enostavno s pritiskom na tipko upravljalnega monitorja. Na Stadlerjevih vlakih je v kabini pet zaslonov, na katerih

strojevodja upravlja določene funkcije vlaka, spremlja podatke o vožnji, uporablja varnostne naprave, nadzira hitrost ter komunicira z drugimi, prometniki in dispečerji ter vlakospremnim osebjem. Tudi notranost potniških oddelkov je zelo prijetna, prehodov med posameznimi vagoni ne omejujejo notranja vrata, zato notranost deluje odprto in prostorno.

# Vzdrževalci SŽ-VIT začnejo usposabljanje za vzdrževanje EffiShunterjev

Po prevzemu novih premikalnih lokomotiv EffiShunter smo se v SŽ-VIT začeli pospešeno usposabljevati za vožnjo vozil ter njihovo vzdrževanje. Prvo izobraževanje za vzdrževanje smo opravili v začetku oktobra v Divači, za kontrolni pregled z oznako L1.

Izobraževanje v Divači so vodili strokovnjaki proizvajalca vozila, CZ Loko, in je obsegalo teoretični ter praktični del. Udeležili so se ga dva vzdrževalca, dve strojevodji in inštruktor strojevodij. Za delo z novimi premikalkami se je v začetku oktobra usposabljala tudi Intervencijska skupina SŽ. V prihod-

njih mesecih pa so načrtovana še dodatna usposabljanja.

### Manj vzdrževanja na novih premikalnih lokomotivah

Slovenske železnice imajo za zdaj v lasti razmeroma stare premikalne lokomotive, zato se vzdrževalci soočajo z velikimi tehnološkimi razlikami med starimi in novimi vozili. Veliko vzdrževalnih postopkov se je tako treba naučiti popolnoma na novo. Nove lokomotive imajo večjo moč, so bolj enostavne za uporabo, potrebujejo tudi manj vzdrževanja, saj so daljši servisni intervali, poleg tega pa

pri njih pričakujemo tudi manj izrednih popravil.

### Prvenstveno namenjene za delo na Primorskem

Premikalne lokomotive EffiShunter 1000 bodo poleg dela v Kopru namenjene tudi za delo v Sežani ter za različne naloge na vsem Primorskem. Manjše servisne preglede bodo vzdrževalci SŽ-VIT opravljali v Kopru, vzdrževanje večjega obsega pa v servisnem centru v Divači.

Prvi dve leti, ko za vozila velja garancija proizvajalca, bodo pri vzdrževanju teh vozil sodelovali tudi predstavniki proizvajalca

in zagotavljali usposabljanje vzdrževalcev. Zaradi dodatnih potreb po vzdrževanju novih lokomotiv bo moralo podjetje SŽ-VIT tudi nekoliko okrepiti ekipo vzdrževalcev na tem področju. Prve redne kontrolne preglede pa bo podjetje začelo opravljati, ko bodo lokomotive prejele vsa dovoljenja in začele redno voziti v prometu.

SŽ-VIT

# Maribor s sodobno prenovljeno železniško postajo

Nadgradnja železniške postaje Maribor, ki se je začela februarja lani, je končana. Maribor ima tako prenovljeno sodobno železniško postajo, ki je prilagojena tudi za gibalno ovirane potnike.

Med deli sta bila nadgrajena oba obstoječa perona in zgrajen novi otočni peron. Dostop na perone je mogoč z dvigali, potnikom pa so na voljo tudi tekoče stopnice. Obstoječi podhod je podaljšan in omogoča varno prehajanje z ene strani

postaje na drugo. Nadgrajeni so tudi obstoječi tiri, na novo je na območju prenovljeno tudi vozno omrežje. Sočasno so bile urejene tudi signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave.

## V začetku jeseni še zaključna dela

V zadnji fazi del, septembra, so montirali dvigala, tekoče stopnice in nadstrešnice pred postajnim poslopjem ter oprav-

ljali kamnoseška in slikopleskarska dela v podhodu železniške postaje. Nadaljujejo pa se dela pri postavitvi 2,4 kilometra protihrupnih ograj.

Pogodbena vrednost nadgradnje železniške postaje Maribor, železniške postaje Tezno in odseka Maribor–Počehova je 55,5 milijona evrov, od tega je nadgradnja železniške postaje Maribor ocenjena na okrog 33 milijonov evrov. Investitor je Direkcija RS za infrastrukturo.

## Iz skupine SŽ podjetji SŽ-ŽGP in SŽ-Infrastruktura

Nadgradnjo postaj Maribor–Tezno, Maribor ter odseka proge Maribor–Počehova so opravljala podjetja Pomgrad, Kolektor Koling, GH Holding ter iz skupine SŽ podjetje SŽ-ŽGP. Podjetje SŽ-Infrastruktura pa je kot upravljavec skrbelo za varnost in urejenost prometa med obsežnimi gradbenimi deli.

Maribor ima po novem prenovljeno, sodobno železniško postajo z novimi tiri, novim otočnim peronom in dostopi, prilagojenimi za gibalno ovirane osebe.





# Vzdrževalna dela na znamenitem viaduktu Bukovo



Dela na viaduktu Bukovo ob reki Bači

Viadukt Bukovo je eden najznamenitejših železnih objektov na Bohinjski progi. Nad strugo reke Bače se na štirih kamnitih

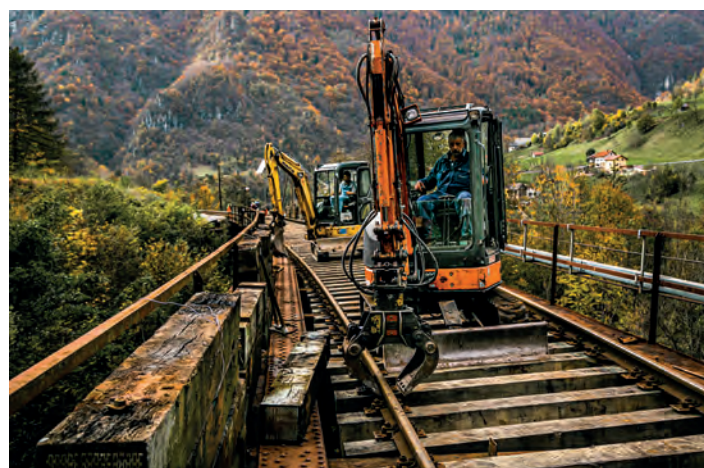
stebrih dviga 172 metrov dolga železna konstrukcija, ki je nadaljevanje predora Bukovo v zgornjem delu Baške grape.

Konec oktobra so zaposleni v SŽ-Infrastruktura v okviru vzdrževalnih del menjali izrabljene in poškodovane pragove na vi-

aduktu, ki stoji med postajama Hudajužna in Grahovo. Med deli so zamenjali pragove in tir geometrijsko uredili.



Med deli so zaposleni SŽ-Infrastruktura zamenjali vse pragove in tir geometrijsko uredili.



Premikanje tirnice za zamenjavo izrabljenih železniških pragov.

# Poziv #OstaniZdrav z železniške postaje v Ljubljani

Na železniški postaji v Ljubljani so sredi oktobra spodbujali potnike in druge mimoidoče k uporabi aplikacije #OstaniZdrav. Novinarske konference so se poleg direktorice SŽ-Potniškega prometa **Darje Kocjan** udeležili tudi državni sekretar

na ministrstvu za infrastrukturo **Aleš Mihelič**, državna sekretarka na Ministrstvu za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti **Mateja Ribič** ter **Boštjan Korošnik** z Ministrstva za javno upravo.



Spodbujanje potnikov in mimoidočih k uporabi aplikacije za varovanje zdravja na ljubljanski postaji



Direktorica SŽ-Potniškega prometa Darja Kocjan



Naložite si aplikacijo OstaniZdrav

Direktorica SŽ-Potniškega prometa **Darja Kocjan** je med drugim povedala, da naše storitve opravljamo z vsemi razpoložljivimi potniškimi vlaki, zato so ti lahko ob konicah bolj polni. Poleg tega je potnike pozvala k dosledni uporabi zaščitnih mask, razkuževanju rok, upoštevanju drugih

navodil in uporabi aplikacije #OstaniZdrav.

Direktorica je upokojencem svetovala, da naj vlake uporabljajo zunaj dnevnih prometnih konic in dodala, da potniki na naših vlakih po njenih izkušnjah in poročanju sprevodnikov zdaj bolj upoštevajo navodila, kot so jih pred časom.

# Po vrvi s črnuškega nadhoda nad železniško progo



Praktični prikaz zavarovanja prvega posredovalca med delom na višini.

Gasilska šola, ki deluje v okviru Izobraževalnega centra Uprave za zaščito in reševanje RS, vsako leto pripravlja več specializiranih tečajev, na katerih se usposabljuje prvi posredovalci, gasilci. Z njimi železničarji uspešno sodelujemo na več področjih.

Oktober so pripravili specialistično praktično izobraževanje o vrvi tehniki, varovanju, spuščanju in vzpenjanju po vrveh. To znanje bodo gasilci uporabljali na posredovanjih ob morebitnih nesrečah.



Udeleženec gasilske šole med vodenim spuščanjem poškodovanca do železniške proge.

# Silovit uvod HK SŽ Olimpija v novo sezono AHL

## Boljši od Železarjev

Po ne ravno blestečem uvodu v hokejsko sezono in nekaj spodrseljajih je HK SŽ Olimpija pohod na Alpsko hokejsko ligo začela z novim trenerjem Gregorjem Polončičem (zamenjal je Iva Jana) in pomočnikom Maticem Kraljem. Tokrat so zeleno-beli pokazali popolnoma drugačen obraz in stvari postavili na svoje mesto, saj je za

začetek sezone AHL v Tivoliju s 6:1 gladko padel večni tekmeec z Jesenic. Tekma je bila prva v posebnem začetnem delu tekmoovanja, saj so ekipe v ligi razdeljene v štiri majhne skupine, kjer je zmagovalac znan šele po seštevku dveh tekem istih nasprotnikov. Zeleno-beli so nato odigrali še dve srečanju, in sicer še enkrat s HDD Jesenicami (izid neodločen 2:2) ter ekipo iz Celovca KAC II (zmaga 4:1).



Sekunda pred uspešno obranjenim strelom večnih tekmecev zelenih



HK SŽ Olimpija ob koncu oktobra z najvišjim številom točk

Konec oktobra so imeli največje število točk.

## Novi zvezdnik v zelenem dresu

V zmajevu gnezdo se kot izposojeni igralec moštva iz najmočnejše hokejske lige NHL Pittsburgh Penguins seli Jan Drozg, ki je še dodatno okreplil zvezdniško zasedbo Ljubljančanov. Svoje prve hokejske korake

je visokorasli napadalec naredil v Mariboru, zadnja tri leta pa si je kruh služil onkraj Atlantika. V ekipi Olimpije bi lahko ostal do prvega junija 2021, vendar ga lahko Pittsburgh vpokliče tudi sredi sezone. To je še eden od razlogov, da si tekmo naših hokejistov ogledate v živo, če ne v Tivoliju pa v udobju domačega naslonjača na HD Tržič TV - Hokej TV.

## PONOSNO PODPIRAMO SLOVENSKE ŠPORTNIKE

# Šest Slovencev na turnirju za grand slam v Parizu

Slovenske železnice podpirajo različne športne panoge, saj se zavedamo, kako pomembno je spodbujati razvoj športa v okolju, v katerem delujemo. Lani smo začeli neposredno podpirati tudi Teniško zvezo Slovenije in omogočati razvoj te panoge, ki ima v Sloveniji velik pomen.

Večina Slovencev, ki so na letošnjem Roland Garrosu nastopila med posamezniki, je preskočila prvo oviro ter se uvrstila v drugo kolo slovitega turnirja v Franciji. Najodmevnejšo zmago je dosegla Kaja Juvan, ki je ugnala 22. igralko sveta, Anqelique Kerber, sicer nekda-

njo prvo na WTA lestvici. Njena pot se je v naslednjem krogu ustavila, naprej pa se je uvrstil naš najboljši moški predstav-

nik Aljaž Bedene. Igral je proti Stefanosu Cicipasu. Bedene je poiskoval, vendar mu je boljše uvrstitev preprečila poškod-



Vrhunski slovenski tenisač Aljaž Bedene

ba in zmage se je s 6:1, 6:2, 3:1 veselil Grk. Tako Aljaževa najboljša uvrstitev na turnirjih velike četverice ostaja 3. krog. Nova priložnost za izboljšanje prihaja v začetku leta 2021, ko bodo najboljši igralci sveta lo-parje prekržali na turnirju za OP Avstralije.

Skupaj se veselimo uspehov vseh športnikov, ki branijo našo barvo, ter si želimo, da bo tako tudi v prihodnje, saj nas šport združuje in ohranja zdrave. Tenisače zdaj čaka nekaj premora, nato pa bodo začeli s sklepnim delom sezone 2020.

# Med koronakrizo dejavni tudi v invalidskih

Zaposleni podjetja SŽ-ŽIP v zadnjih tednih pospešeno pripravljajo darila, ki so letos še posebej prilagojena razmeram in preprečevanju širjenja virusov teh ohranjanju zdravja. Podjetje SŽ-ŽIP ostaja osredotočeno na ekologijo, uporabo naravnih materialov ter vključevanju vseh zaposlenih v delovne procese.

Zaposleni izdelujejo in pakirajo razkužila, zaščitne maske, milnike in mila, tako imenovane sete vitalnosti, in številne druge izdelke. V podjetju, ki zaposluje več kot 600 delavcev, od tega več kot polovico invalidov, letos pripravljajo tudi posebne darilne komplete. Jolanda Mohar, vodja proizvodnih delavnic v Ljubljani, je za Novo proggo med drugim povedala: »V invalidskih delavnicah sem zaposlena že 23 let. Naše delo je zelo raznoliko

*in kreativno, zato ga opravljam z velikim veseljem. Še posebej pestro je v naših delavnicah ob koncu leta, saj poleg redne serijske proizvodnje pripravljamo tudi unikatna poslovna darila. Letos delamo predvsem na pakiranju zaščitnih mask in razkužil za roke ter posebnih setih za ohranjanje zdravja.«*

## Certificirani unikatni izdelki s poslušom za okolje

Podjetje SŽ-ŽIP ima proizvodni delavnici v Ljubljani in Mariboru. V njih 10 od skupaj 43 zaposlenih unikatne izdelke, v embalaži iz ekološko razgradljivih materialov, oblikuje, poslika, pakira in opremi za prodajo na trgu. Za vse izdelke so v podjetju pridobili oznako SQ-EOQ Slovenskega združenja za kakovost in odličnost.

Najbolj priljubljeni prodajni produkti letošnje jeseni so predvsem visokokakovostne pralne zaščitne maske več barv z logotipom Slovenskih železnic ter ročno vlitte dišeče sveče. V ljubljanskih delavnicah izdelke pakirajo v posebno ekološko embalažo, sveče pa tudi sami izdelujejo. Podjetje nato poskrbi za distribucijo do pravnih oseb oziroma do skladišč in svojih prodajnih mest po Sloveniji.

Zagotavljanje primernih delovnih mest za invalide, zahteva nenehno iskanje novih priložnosti in uresničevanje novih prodajnih programov, s katerimi lahko našim kupcem vedno znova ponudimo različne izdelke, posebej prilagojene njihovim potrebam. Svoje poslanstvo v podjetju SŽ-ŽIP uresničujemo na vseh ravneh in zagotavljamo kakovostne podporne dejavno-



Ročno vlivanje dišečih sveč v ljubljanskih delavnicah



# delavnicah SŽ-ŽIP



Pakete certificiranih izdelkov podjetja SŽ-ŽIP ročno pakirajo v okolju prijazni embalaži

sti za družbe v Skupini SŽ ter produktivno zaposlitev vsem delavcem Slovenskih železnic, ki so zaradi opravljanja svojega

osnovnega dela izgubili zdravstveno sposobnost oziroma pridobili status invalida.

SŽ-ŽIP

## Kje je mogoče kupiti izdelke podjetja SŽ-ŽIP?

Izdelke lahko kupite na prodajnih mestih v:

DARILNICI – Železniška postaja Ljubljana, Trg OF 7  
(ŽAT: 12 199)

DARILNICI – Fužine, Ljubljana, Zaloška cesta 217 a  
(ŽAT: 12 755)

## Katalog izdelkov 2020

Katalog si lahko ogledate na spletni strani podjetja:  
[www.sz-zip.si](http://www.sz-zip.si)

Natančneje na:  
<http://www.sz-zip.si/podrocja-delovanja/invalidske-delavnice>

Svoje naročilo lahko oddate na e-naslov:  
[narocila.izdelki@sz-zip.si](mailto:narocila.izdelki@sz-zip.si)



MILNIK IN MILO SIVKA



RAZKUŽILO IN ZAŠČITNA MASKA  
50 ml, popolni virucid, potisk: Logotip SŽ



VILINSKI SIMBOL IN ZAŠČITNA MASKA  
Motiv: zdravje, energija, sreča, ljubezen, cilj





Nadgradnja predora Karavanke

# Iz dvotirnega v sodobni enotirni železniški predor



Enocevni dvotirni železniški predor Karavanke povezuje dve železniški postaji, Področca v Avstriji in postajo Jesenice. Severni portal predora je okrog 800 metrov južno od postaje Področca, južni portal pa v občini Jesenice v naselju Hrušica. Železniški predor Karavanke je dolg 7976 metrov in je bil v uporabo predan leta 1906. Dvotirni odsek proge med postajama Področca in Jesenice bo nadgrajen v enotirno progo, saj obstoječa tira nista več ustrezala sodobnim standardom varnosti v železniškem prometu.

Kljub temu, da bo imel po novem predoru samo en tir, pa bo večja njegova zmogljivost. Medtem ko so doslej lahko vlaki skozenj vozili z najvišjo hitrostjo 70, bo ta po novem višja, in sicer do 120 kilometrov na uro. S sodobnimi nadzornimi in varnostnimi sistemi pa bodo lahko vlaki skozenj voziti tudi pogosteje. Za zdaj je namreč med Področco in Jesenicami le en progovni odsek, po prenovi pa jih bo več in s tem povečana frekvenca vlakov.

#### Po prenovi bo varnost prometa skozi predor bistveno višja

Po končanju projekta bodo urejene evakuacijske poti, komunikacijski sistemi, sistemi za zagotavljanje požarne varnosti ter učinkovitejšega reševanja v primeru nesreč. V celoti bodo sanirani poškodovani deli konstrukcije predorske cevi, obnovljeni in restavrirani bodo vstopni portali ter urejeno odvodnjavanje. S tem bodo izboljšane varnostno-tehnične razmere v predoru ter varnost železniškega prometa in potnikov nasploh. Glavna gradbena dela se bodo nadaljevala med popolno zaporo predora do 10. julija 2021. Tovorni promet je preusmerjen na železniško progo Zidani Most–Šentilj, ki je bila poleti nadgrajena v kategorijo D4.

#### Deljeno financiranje med Slovenijo in Avstrijo

Nadgradnjo predora financirata obe državi, Avstrija in Slovenija. Ocenjena vrednost projekta, ki jo bo plačala Slovenija, je 78,7 milijona evrov, pri čemer je predvideno sofinanciranje z evropskimi kohezijskimi sredstvi v višini 47,6 milijona evrov.







S pripravljalnimi deli za gradnjo predora so v Hrušici začeli že sredi poletja 1900. Vrtanje so začeli 21. junija 1901 v Področici in 10. julija v Hrušici. Sprva so vrtali ročno, ko pa je bila v Vintgarju zgrajena hidroelektrarna, so vrtanje nadaljevali z električnimi vrtalnimi stroji. Predor je bil prebit 17. maja 1905, dokončali so ga 1. septembra 1906. Slovesno odprtje predora je bilo 30. septembra 1906. Takrat je iz Področice na Jesenice pripeljal prvi redni vlak.



Fotografijo hrani Gorenjski muzej

### Trenutna dela v predoru

Prilavljalna dela so se začela v sredini avgusta 2020. Do oktobra, ko smo posneli fotografije del, pa so v predoru odstranili vozno omrežje in druge naprave, zgornji ustroj proge, očistili oblogo cevi ter začeli rezkati in odstranjevati obstoječo oblogo cevi. Nanjo bo namreč pozneje nameščena nova plast brizganega betona. Ena od ključnih težav, ki jih rešujejo pri nadgradnji predora, je namreč tudi odvodnjavanje.



# Kaj lahko naredimo, da bo naš deloval dobro in nas ščitil?

Imunski sistem je naš obrambni mehanizem, ki nas varuje pred vdorom tujkov, kot so bakterije, virusi, glive in strupi. Svoje telo vsak dan izpostavljam različnim stresnim dejavnikom. Predelana hrana, ki ima manj vitaminov in mineralov, pomanjkanje gibanja, prostega časa in spanca, hiter tempo življenja in prevelik čustveni stres, so le nekateri dejavniki, ki slabijo naš imunski sistem. Prva znaka zmanjšane imunske odpornosti pa sta utrujenost in izčrpanost. Izrazita sta predvsem ob menjavi letnih časov s toplejših na hladnejše, in se lahko kaj hitro sprevržeta v pogoste okužbe in bolezenska stanja.

Kaj lahko torej storimo? Odgovor je na prvi pogled enostaven in smo ga nakazali že v zgornjem odstavku. Poskrbeti moramo, da smo podvrženi čim manj stresnim dejavnikom, ki slabijo naš imunski sistem. Izogibamo se tudi predelane hrane, uživamo dovolj mineralov in vitaminov, se dovolj gibamo in počivamo. Nekateri od omenjenih dejavnikov se seveda ne da spremeniti kar čez noč, lahko pa veliko naredimo

v zelo kratkem času pri prehrani in gibanju.

## Več kakovostne hrane bogate z vitamini

V današnjih časih je večina hrane, ki jo ponujajo v trgovinah, predelana in vsebuje manj vitaminov in mineralov. Imeti moramo kar nekaj volje, znanja in žal tudi debelejšo denarnico, da dobimo kakovostna živila. Vsi nimamo te sreče, da bi imeli doma vrt, zato moramo seči globlje v žep, če želimo dobiti lokalno gojeno zelenjavo, ki vsebuje še kaj več kot le vodo in vlaknine. Jeseni, ko se začnejo temperature zniževati, je uživanje vitaminov in mineralov še bolj pomembno. Ker nam današnja izbira hrane večinoma ne zagotavlja dovolj velike količine mikroelementov, je smiselno v tem obdobju te dodajati s prehranskimi dopolnili.

Vitamini in minerali, ki jih je priporočljivo dodajati, če jih s vsakodnevnimi obroki ne vnašate dovolj, so:

- **Vitamin C** – bolj kot smo pod stresom (infekcije, mraz,

čustvene težave), več ga potrebujemo;

- **Vitamin D** – poleti ga dobimo predvsem z izpostavljenostjo sončnim žarkom, jeseni in pozimi pa je te izpostavljenosti bistveno premalo. Ker vzdržuje normalno delovanje imunskega sistema, je v kombinaciji s C vitaminom zelo pomemben pri preprečevanju infekcij in raznih bolezni;

- **Vitamin E** – zelo močan antioksidant in ščiti specializirane celice imunskega sistema;

- **Vitamini B skupine** – pomembni za obnovo in rast celic;
- **Mineral cink** – pomanjkanje cinka negativno deluje na delovanje imunskega sistema. Nekateri študije so pokazale, da dodajanje cinka po začetku simptomov skrajša čas prehlada;

- **Mineral selen** – krepi delovanje vitaminov in spodbuja nastajanje protiteles.

Hrana, ki slabi imunski sistem:

- preveč enostavnega sladkorja oslabi imunski sistem, saj povzroča slabšo aktivnost belih krvnih celic, ki skrbijo

za uničevanje mikrobov;

- velik vnos nasičenih in trans maščob – oksidacija takšnih maščob proizvaja veliko prostih radikalov, ki močno uničijo obrambne celice in s tem oslabijo imunost.

## Redna in zmerna telesna dejavnost

Telesna dejavnost pozitivno vpliva na splošno zdravje, počutje, telesno kondicijo ter ohranjanje primerne telesne teže in deleža maščob. Študije pa govorijo tudi v korist gibanja v povezavi z imunskim sistemom. Ob vsaki telesni dejavnosti se izrazito izboljša protipatogena dejavnost tkivnih makrofagov. S telesno dejavnostjo se spodbudi tudi vnovično kroženje imunoglobulinov, protivnetnih citokinov, nevtrofilcev, NK-celic, citoksičnih celic T in nezrelih limfocitov B. Učinek teh akutnih sprememb se seštevata ter pomembno pripomore k učinkovitosti imunskega sistema. Redna telesna vadba je povezana z manjšo pojavnostjo okužb dihal in manjšo umrljivostjo. Protivnetno in antioksidativno delovanje ustrezne in posamezniku prilagojene vadbe skozi daljše obdobje zavira različne patološke procese v človekovem organizmu, denimo tudi tvorbo tumorjev in ateroskleroze.

Še posebej so pozitivni protivnetni učinki vadbe pri starejši populaciji, pri kateri je sposobnost odziva na patogene oslABLJENA. Temu pojavu padca odpornosti s starostjo pravimo imunosenenca. Študije govorijo tudi o povezanosti vadbe z dolžino telomerjev, ki se s starostjo krajšajo. Z aktivnim življenjskim slogom ohranjamo telomere daljše, kar lahko pripomore k

REPUBLICA SLOVENIJA  
VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

# #OstaniZdrav

Aplikacija za varovanje zdravja in življenja ljudi

[www.gov.si/ostanizdrav](http://www.gov.si/ostanizdrav)

Vlada RS - info o COVID-19 @vladaRS @gov.si



# imunski sistem

počasnejšemu staranju in daljšo življenjsko dobo.

**Aktivni življenjski slog pripomore k počasnejšemu staranju in daljši življenjski dobi**

Treba je omeniti tudi to, da je treba premišljeno izbrati primerno dejavnost. Preveč intenzivna vadba ob neprimerni prehrani in premalo počitka lahko telo tudi oslabi in s tem poveča možnost nastanka bolezenskega stanja.

**Tudi če se pri prehrani ne držim vedno načel zdravega prehranjevanja, pa že vrsto let pazim, da se redno gibam. Kot kondicijski trener sem skoraj vsak dan v stiku s športniki in rekreativci. Zavedam se, da je ob znanju, ki jim ga dajem, pomemben tudi osebni zgled. Iz lastnih izkušenj vem, da je prvi korak najtežji, morda se težji za tiste, ki se nikoli niso poskusili v katerikoli športni panogi ali organizirani rekreaciji. Sam zase najdem največji navdih v temu, da imam vse možnosti, da lahko hodim, tečem, skačem, mečem in zato to z veseljem počenjam.**

*Ivan Uršič Drolc, prof. športne vzgoje, kondicijski trener*

Ob koncu še nekaj misli o aktualni temi, pravzaprav kar temi letošnjega leta. V preteklih dneh smo bili priča še bolj stroгим ukrepom za zajezitev

širjenja okužbe s Covid-19. Na žalost je eden od ukrepov tudi zaprtje fitnessov ter drugih objektov, ki so namenjeni rekreativni vadbi. Spomladi, ko so bile telovadnice in fitnessi prvič zaprti, se je ozračje segrevalo in dnevi daljšali, zato je bilo te ukrepe lažje prenesti. Enostavno je bilo biti telesno dejaven v naravi, zdaj, jeseni, pa se je zelo ohladilo, dnevi so krajši in je to težje.

Vendar pa je treba vedeti, da je gibanje zdravilo in cepivo ob enem. Je široko dostopno in poceni. Namesto da bi nas, seveda ob upoštevanju varnostnih priporočil, med COVID-19 spodbujali k bolj redni telesni dejavnosti, nam ravno to jemljejo. Rezultati raziskav na osnovnošolcih so pokazali, da je bilo obdobje samo dveh mesecev, ko ni bilo sistemske telesne vadbe in drugega družbenega življenja, dovolj za petinsko povečanje debelosti in 13-odstotni upad gibalnih sposobnosti. Zamislite si kaj v enakem obdobju to povzroči odraslim in kaj šele starejši populaciji.

**Gibanje je zdravilo in cepivo ob enem. Je široko dostopno in poceni!**

Cilj prispevka je spodbuditi boljše skrb zase in za svoj imunski sistem. Zdravje se namreč začne z zdravo prehrano in gibanjem. Kljub številnim omejitvam in ukrepom, s katerimi zmanjšujemo širjenje virusa, pa moramo prvenstveno sami poskrbeti za učinkovit imunski sistem in preventivi nameniti vsak dan nekaj minut. Če tega doslej še nismo počeli, ni nobene težave, tudi jeseni je pravi čas za začetek. Ostanite zdravi!

Ivan Uršič Drolc



**SREDIŠČE  
VITALIS**

## Jeseni treniram v SREDIŠČU VITALIS

### POSEBNA PONUDBA

**Individualna vadba "TROJČEK"  
Povabi še 2 prijatelja, družinska člana  
ali sodelavca in varno trenirajte skupaj!**

**Pri vadbah smo še posebej pozorni na higieno, distanco ter druge ukrepe za preprečevanje širjenja virusa.**



**Pokličite in si rezervirajte svoj termin na  
031 620 107, 01 200 95 50.**

Središče Vitalis, Hladilniška pot 28, Lj. - Zalog

[www.sredisce-vitalis.si](http://www.sredisce-vitalis.si)

# Kako smo zaposleni na SŽ zavarovani pred neprimernim in neželenim ravnanjem na delovnem mestu

Ljudje se različno odzivamo na nasilje, izsiljevanje, nadlegovanje in trpinčenje ter jih različno doživljamo. Včasih jih določen čas prenašamo in potrpiamo. Lahko se nanje tudi navadimo in jih sprejmemo kot obliko delovanja v medsebojnih odnosih in način življenja. Bolj kot so nas kot otroke vzgajali v tovrstnem vedenju ali pa smo bili celo sami deležni nasilne vzgoje, manj smo kritični do nasilja in manj zmožni prepoznati takšno vedenje kot patološko in nesprejemljivo. Zaradi tega manj postavljamo meje tovrstnemu vedenju, lahko pa smo tudi sami na različne načine nasilni do drugih, ne da bi se tega zavedali.

V preteklosti je bilo fizično nasilje bolj navzoče v družbi, to je lahko videti denimo pri uporabi palice v šoli. Danes pa čedalje bolj prepoznavamo tudi psihično in čustveno nasilje. Včasih se o nasilju ni veliko govorilo, danes je to precej drugače. Z ozaveščenostjo smo napredovali. Ne samo, da nasilje, nedovoljeno in neželeno vedenje pri sebi in drugih bolj prepoznavamo, temveč ju tudi ne odobravamo in večkrat ukrepamo, ko se z njima srečamo.

## Prizadevamo si zavarovati naše zaposlene in uporabnike naših storitev

Skupno neprimernemu in neželenemu ravnanju je, da zaposleni določeno vedenje ali ravnanje zavrača, ga ne želi in ne odobrava, ker je zanj ponižujoče, nespoštljivo, skratka nesprejemljivo. Z njim namreč doživlja napad na svoje osebno dostojanstvo in integriteto. V skupini Slovenske železnice si prizadevamo pred neželenim ravnanjem zaščititi tako zapos-

lene kot uporabnike naših storitev. Pri tem skušamo delovati preventivno z ozaveščanjem zaposlenih ter kurativno z določenimi postopki, če se takšno ravnanje pojavi ali je prijavljeno.

## Kako oblike neprimerne ravnanja določa zakonodaja

Po 24. členu Zakona o varnosti in zdravju pri delu (Ur. l. RS št. 43/2011) mora delodajalec sprejeti ukrepe za preprečevanje, odpravljanje in obvladovanje primerov nasilja, trpinčenja, nadlegovanja in drugih oblik psihosocialnega tveganja na delovnem mestu, ki lahko ogrozijo zdravje delavcev.

Sedmi člen Zakona o delovnih razmerjih (Ur. l. RS, št. 81/2019) prepoveduje spolno in drugo nadlegovanje ter trpinčenje na delovnem mestu. To je povzeto tudi v 3., 4. in 5. členu internega navodila 642 – Navodila o prepovedi trpinčenja, spolnega in drugega nadlegovanja ter psihosocialnega tveganja na delovnem mestu v družbi Slovenske železnice, d. o. o., in je opredeljeno kot:

- **Spolno nadlegovanje** je kakršna koli oblika neželenega **verbalnega** (npr. opolzke pripombe in šale), **neverbalnega** (npr. neželene spolne sugestije, razpošiljanje e-sporočil spolne narave) in fizičnega ravnanja (neželeni telesni stiki, dotikanje, objemi, trepljanje), ki je ponižujoče in prizadene dostojanstvo človekove osebe;
- **Nadlegovanje** je vsako neželeno vedenje, ki rani dostojanstvo osebe;
- **Trpinčenje** na delovnem mestu je preišljeno in ponavljajoče žaljivo vedenje ali ravnanje (psihične, čustvene, socialne, informacijske

*Ko je ptica živa, je črve, ko ptica umre, črvi pojedjo njo.*

*Čas in okoliščine se spreminjajo v vsakem trenutku.*

*Ne ponižuj in ne žali nikogar v življenju.*

*Mogoče ste močni danes, ampak zapomnite si, čas je mnogo močnejši od vas.*

*Od enega drevesa se naredi milijon vžgalic, a samo ena je dovolj, da zažge milijon dreves.*

*Anonimni avtor*

in poslovne narave), ki je usmerjeno proti posameznemu delavcu ali njegovemu delu.

## Navodilo 642 o prepovedi trpinčenja, spolnega in drugega nadlegovanja na Slovenskih železnica

*Informacijo o možnih ukrepih v zvezi z nadlegovanjem in trpinčenjem na delovnem mestu, s katero je bilo to področje urejeno od leta 2008, je leta 2014 zamenjalo **Navodilo o prepovedi trpinčenja, spolnega in drugega nadlegovanja ter psihosocialnega tve-***

## Kaj se zgodi, če bi zaposleni ocenil, da je nadlegovan?

Obveznost delodajalca po Navodilu 642 je, da ko prejme informacije o nedopustnem ravnanju posameznika, sprejme ukrepe za preprečevanje takšnega neželenega ravnanja. Zaposleni v primeru nedopustnega ravnanja obvesti svojega nadrejenega ali vodjo sekretariata družbe, v kateri je zaposlen. Nato poskuša najprej v neformalnem postopku odpraviti to ravnanje. Če pri tem ni uspešen, poda pisno prijavo neželenega ravnanja na e-naslov: [prijava.nezelenega.ravnanja@slo-zeleznice.si](mailto:prijava.nezelenega.ravnanja@slo-zeleznice.si).

## Kdo analizira prijavo?

Prijavo obravnavajo strokovno usposobljeni zaposleni, ki jih je za to delo pooblastilo poslovodstvo posamezne družbe. Po prijavi je takoj opravljen ločen razgovor z osebo, ki je domnevno žrtev trpinčenja ter z domnevnim nadlegovalcem. O razgovoru pooblaščen zaposleni sestavi uradni zaznamek. Poišče ustrezno obliko reševanja konfliktna situacije skupaj s prijaviteljem in predlaga pravni ukrep. Prizadetemu ponudi psihosocialno pomoč, če to želi, in podporo pri iskanju ustreznih rešitev. Če je kršitev ugotovljena, se za delavca, ki trpinči, spolno ali drugače nadleguje, uvede disciplinski postopek v skladu s pravilnikom o odgovornosti delavcev za kršitve pogodbenih in drugih obveznosti iz delovnega razmerja.

ganja na delovnem mestu v družbi Slovenske železnice, d.o.o. (Navodilo 642). Izdano je bilo na podlagi 7. člena Zakona o delovnih razmerjih (Ur. l. RS, št. 21/2013), 24. člena Zakona o varnosti in zdravju pri delu (Ur. l. RS, 43/2011) in Izjave o varnosti in zdravja pri delu z oceno tveganja za SŽ, d.o.o. z 22. 7. 2013. Navodi-

lo 642 velja od 31. 7. 2014, in velja v vseh družbah Skupine SŽ.

Z Navodilom 642, v katerem so sistematično opredeljene posamezne oblike nedopustnega ravnanja, delodajalec podaja tudi smernice za prepoznavanje, preprečevanje in odpravljanje posledic nedopustnega ravnanja ter s tem

izboljšanja zaščite zaposlenih.

V Skupini SŽ si prizadevamo zagotavljati varnost zaposlenih in preprečevati vsakršno neželjeno in nedovoljeno vedenje ali delovanje. Zavzemamo se za to, da se zaposleni, potniki in drugi, ki z nami sodelujejo, varno in dobro počutijo. K temu smo vsi poklicani in smo za to tudi

osebno odgovorni. Vsako, še tako majhno dejanje za dobrobit sočloveka, je lahko učinkovito, čeprav se mogoče v danem trenutku ne vidi. Že iskrena pozitivna misel je lahko seme, ki vpliva na pozitivne spremembe v okolju in svetu.

# Ogromno je za zaščito zaposlenih mogoče storiti s preventivo in obveščanjem o njihovih pravicah

Leta 2008 smo na Slovenskih železnicah objavili Informacijo o možnih ukrepih v zvezi z nadlegovanjem in trpinčenjem na delovnem mestu in o ukrepih zaščite zaposlenih v primerih nedovoljenega ravnanja, ki je bila uradno objavljena 9. septembra 2010. V Informaciji je določeno, da je delodajalec, v skladu z Zakonom o varnosti in zdravju pri delu (Ur. l. RS, št. 56/1999) dolžan sprejeti ukrepe, s katerimi zagotavlja varnost in zdravje svojih zaposlenih.

vrstah in posledicah mobinga, kako ga prepoznavati in preprečevati.

V izdaji maj 2010 je bil objavljen prispevek: Etično ravnanje v podjetju omogoča doseganje skupnega dobrega, o pomenu



V izdaji junij/julij 2009 je bil objavljen prispevek: Mobing – čedalje bolj skrb zbujajoč pojav v delovnih okoljih o tem, kaj je mobing, o vzrokih,



etičnega ravnanja v podjetju. V izdaji junij 2010 je bil objavljen prispevek z naslovom Moč in pomen etičnega ravnanja o etičnem kodeksu kot temeljnem vodilu in kulturi človekovega ravnanja in delovanja. QR Generalni direktor Slovenskih železnic je 28. decembra 2012 podpisal Etični kodeks Skupine Slovenske železnice, v katerem so zapisana načela in pravila etičnega ravnanja pri zagotavljanju skupnega sistema vrednost v skupini. Osnovno vodilo je spoštovanje zakonsko določenih načel in ravnanje v



skladu z najvišjimi moralnimi načeli vseh zaposlenih, pri čemer se vsi zavzemamo za spoštovanje temeljnih človekovih pravic in svoboščin.

V izdaji Nove proge april 2012 smo objavili prispevek z



naslovom: Preprečevanje nedovoljenega vedenja na delovnem mestu, v katerem smo bralce ponovno seznanili z informacijami o mobingu in drugem neprimernem ravnanju, kako tovrstno ravnanje prepoznavati, preprečevati ter kako ukrepati in pomagati žrtvi.

Poleg prispevkov, objavljenih v Novi progi, smo za zaposlene pripravili več predavanj in delavnic na temo prepoznavanja in preprečevanja nedovoljenega ravnanja v delovnem okolju ter o možnostih pomoči žrtvom mobinga, trpinčenja ali drugih oblik nedopustnega ravnanja na delovnem mestu.

Dr. Zdravko Lavrič



# Z vlakom na Zahumič

Izletniki, pohodniki in kolesarji se z vlakom odpravimo na razgledišče pri kapeli Jager am Eck (1031 m) nad mestom Volčji breg (Wolfsberg) na severovzhodu avstrijske Koroške.

## Volčji breg (Wolfsberg)

S svojimi 25.000 prebivalci je tretje največje mesto na avstrijskem Koroškem in sedež istoimenske občine, okraja in dekanata. Leži ob reki Labotnici (Lavant), v središču Labotske doline (Lavanttal), med Svinško planino (Sausalpe) na zahodu in Golico (Koralpe) na vzhodu. Celotno ozemlje nekdanje vojvodine in današnje dežele

Koroške je bilo še v 8. stoletju sestavni del samostojne slovenske kneževine Karantanije. Območje Volčjega brega je verjetno cesar Henrik II. v letu 1007 odstopil škofiji Bamberg, 1758 pa so posest odkupili Habzburžani. Izvirno slovensko ime kraja so ponemčili v Wolfsberg, nato pa poslovenili v Volšperk. Grad nad mestom je bil prvič omenjen kot Wolfspersch leta 1178. Habsburžani so ga 1846 prodali grofu Hugu Henckel von Donnersmarcku, ki ga je preuredil v angleškem tudorskem slogu. Primestna in okoliška naselja so bila še sredi 19. stoletja pretežno slovenska, o čemer pričajo krajevna imena slovenskega izvora: Radinje

(Reding), Prod (Gries), Mali kot (Kleinwinklern), Predhumič (Vordergumitsch), Zahumič (Hintergumitsch), Sele (Zellach), Predvelk (Vorderwölch), Braniče (Frantschach), Spodnje Gozdje (Untergösel), Zgornje Gozdje (Obergösel), Preseka (Prössinggraben) ... V zadnjih dveh letih druge svetovne vojne so na bližnji Svinški planini delovale enote slovenskega partizanskega Vzhodnokoroškega odreda. Bojeva četa je na primer med 5. in 6. avgustom 1944 podrla 60 telefonskih drogov ob cesti Šmarjeta (Sankt Margarethen) – Volčji breg – Št. Pavel (Sankt Paul), naslednjega dne pa se je spopadla z deželno stražo in policijo ter zažgala dva

njena tovarnjaka in zaplenila 1500 nabojev. V Volčjem bregu je bil leta 1961 rojen gledališki in operni režiser Martin Kušej, po rodu koroški Slovenec. Po podatkih iz 2004 v občini govori slovensko še 37 prebivalcev. Volčji breg za turiste promovirajo kot »prvo pohodniško mesto Avstrije«. Njegove največje znamenitosti so: staro mestno središče z Gornjim trgom (Hoher Platz), župnijska cerkev sv. Marka iz začetka 13. stoletja in grad Wolfsberg.

## Zahumič (Hintergumitsch)

Izvirna slovenska krajevna imena običajno opisujejo lastnosti tistega kraja, njihova

Železniška postaja Volčji breg



Zahumič in grad s postaje





Cerkev Sv. Marka in grad Volčji breg (Avtor: Johann Jaritz)



Mestno obzidje in cerkev Sv. Marka (Avtor: Johann Jaritz)

nemška poimenovanja pa so pogosto samo slabi prevodi ali popačenke slovenskih imen. Geografski terminološki slovar navaja, da slovenska beseda »húm« ali »hólm« pomeni osamel grič ali hrib sredi ravnine ali nižjega reliefa. Zaselka Predhumič in Zahumič torej ležita pred oziroma za gričem, kapela Jager am Eck pa stoji na vrhu tega griča, ki je del severozahodnega pogorja Golice in spada pod Zahumič. Kapela je bila zgrajena leta 1881 in nazadnje obnovljena 1988 ter je priljubljeni cilj izletnikov in pohodnikov. Na zahodni fasadi bližnje domačije sta ohranjeni dve zanimivi freski. S ceste in poti do kapele imamo lep razgled na Volčji

breg, Labotsko dolino in Svinško planino.

### Z vlakom iz Slovenije

Do železniške postaje Pliberk (Bleiburg) se pripeljemo po Dravski železnici iz smeri Maribora (z vlakom SŽ) ali Beljaka, nato pa vožnjo nadaljujemo po Labotski železnici do Volčjega brega (40 minut). Postaja stoji na nadmorski višini 462 metrov in je popolnoma prenovljena. Tudi železniški odsek med Št. Pavlom in Volčjim bregom bo posodobljen in elektrificiran ter priključen na novo Goliško železnico (Koralmbahn). Kolesarji se od postaje do kapele Jager am Eck (1031 m) po-



Stara uličica v Volčjem bregu (Avtor: Johann Jaritz)

vzpnejo po strmi in ovinkasti asfaltirani cesti Gumitschstraße (5 km), pohodniki pa po krožni markirani poti 560/560A mimo gradu Wolfsberg (za vzpon in spust potrebujemo skupaj štiri ure). Ob vrnitvi v Slovenijo se lahko kolesarji do železniške postaje Št. Pavel v Labotski doli-

ni (Sankt Paul im Lavanttal, 379 m) zapeljemo po kolesarski poti R10 (18 km, 1 uro, zelo prijetno in primerno za družine), od tam pa je do Dravograda še 20 kilometrov.

*Želim vam prijeten izlet!  
Rado Smerdel*



Vlak na postaji Volčji breg

# Rekordi na tirih

V naš železniški muzej kdaj zaidejo prav nenavadni predmeti. Mednje gotovo sodi pripionka z obeskom, na kateri se bere, da je bila izdelana v spomin na ples strojevodij 16. januarja 1902, ki je bil pod zaščito nadvojvode Evgena v Cvetlični dvorani na Dunaju. Čisto na vrhu pa se bohota imenitna parna lokomotiva in napis 140 km/h. Kaj neki je to bilo? Pogled v zgodovino pove, da gre za hitrostni rekord na železnicah stare Avstrije, katere del je svoj čas bila tudi današnja Slovenija. Čeprav je bil rekord dosežen na ravninski progi med Dunajem in Prago, velja torej tudi za nas.

Lepo! In kakšen je hitrostni rekord na naših progah, odkar se je Slovenija osamosvojila? Ob tem je bila sreča posebno naklonjena piscu tehle vrstic. Priznajmo, človeku se zelo redko zgodi, da je v pravem trenutku na pravem mestu in da ima povrh še pravo opremo s seboj. 17. septembra 1994 sem bil z avtom na poti na Ptuj, pa me



Nekaj minut čez pol enajsto je bilo tako daleč. Pendolino je švignil skozi postajo, saj je že nabiral hitrost za rekord, postavljen malo naprej med Račami in Hočami. Foto Mladen Bogić

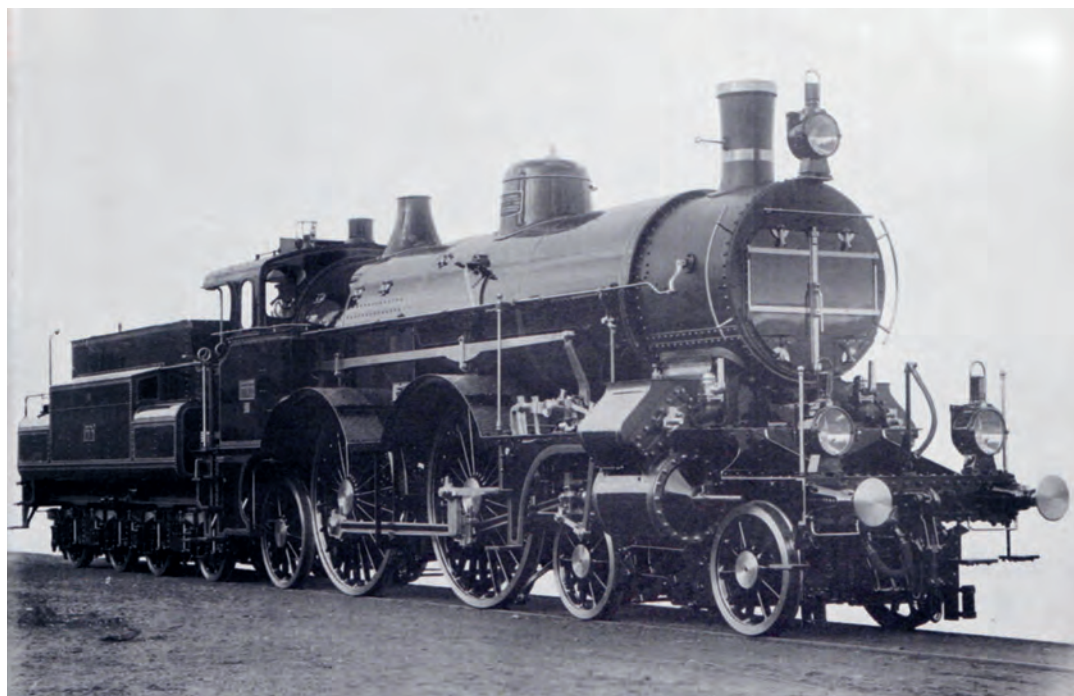
je presenetilo, da so povsod po postaji Pragersko čuvaji, ki varujejo tako cestne prehode kot samo postajo. Kaj neki se dogaja? Zvedel sem, da se italijanski pendolino, elektromotorni vlak

ETR 460 z nagibno tehniko, ki je bil že nekaj časa na testiranju v Sloveniji, prav ta čas pripravlja, da postavi hitrostni rekord na slovenskih progah. Kakšno srečno naključje! To je treba

fotografirati! Hitro sem zavzel ugoden položaj na peronu in izbral ustrezen kader – morajo se videti tako postaja kot tabla s postajnim imenom in postajna ura. Vedel sem, da moram biti



Lokomotiva serije kkStB 108 je na testnih vožnjah leta 1901 večkrat dosegla in preseгла hitrost 143 km/h. Ustvarjalec, svetovno znani avstrijski konstruktor Karl Gölsdorf, je bil prepričan, da celo več. S svojimi finimi udi in velikimi kolesi je to stroj, ki prav zares spominja na čistokrvnega dirkalnega konja







Polobrat v bokih in kolenih, vnaprej določeno kadriranje, pritisek na sprožilec ... Foto Mladen Bogić

med tem napnem sprožilec in vlak posnamem še pri odhajanju. Spet pa bo treba vnaprej določiti oporne točke za kader – sledenje vlaku bi sliko skoraj gotovo pokvarilo.

To je bil slaven dan za železnice na Slovenskem, saj je bila dosežena hitrost 208,2 km/h! Sproži se vprašanje, ali in s kom se lahko primerjamo ... Pogledimo, najprej k parnim lokomotivam!

V tridesetih letih so med seboj tekmovali Nemci in Angleži. Prvi so z lokomotivo 05 002 dosegli 11. maja 1936 hitrost 200,4 km/h, Angleži pa so odgovorili z lokomotivo Mallard razreda A4, s katero so 3. julija 1938 dosegli 202,8 km/h in s tem za malenkost posekali Nemce.

pozoren na okvir slike v iskalu svojega zvestega minoxa – če bi s pogledom sledil vlaku, bi se poglobitni deskriptivni elementi slike lahko izjalovili. Glede na blago širokokoten objektiv – 35 mm – sem kljub temačnemu vremenu lahko izbral nastavitvev za »snapshot«, dovolj majhen čas zaklopa in precej odprto zaslonko, saj imajo takšni objektivji že po naravi veliko ostrinsko globino. Vedel sem tudi, da bom imel časa samo za en sam posnetek, torej bom moral počakati, da mi pendolino kader ravno prav napolni. Vlaka še kar ni bilo, zato sem tvegaj še en drzen načrt – po prvem posnetku se mi bo morda posrečilo, da se v bokih in kolenih – brez prestopanja – obrnem za vlakom,



Lokomotiva Mallard je razvila malenkostno višjo hitrost od nemške 05 002, vendar na progi v rahlem padcu, ob tem pa se ji je stali ležaj srednjega gonilnega droga, tako da je bila nesposobna za nadaljnjo vožnjo. Tudi podatki meritev so glede najvišje hitrosti nekoliko sporni in se ne morejo otresti suma, da so bili prirejani.



Tovarna Borsig je leta 1935 izdelala samo dve takšni orjaški lokomotivi, namenjeni za eksprese med Berlinom in Hamburgom. Njena pogonska kolesa so imela premer 2300 mm, na rekordni vožnji pa je dvojka razvila indicirano moč 3400 KM, točno dvakrat toliko kot naša velikanka 06 (!)



Lokomotiva S1, 'Big Engine', je bila unikat. Konstruktorji so pri razvoju zasledovali čisto nove, nenavadne ideje in rezultat je razočaral. Izdelali so samo ta primerek. Bila je tako obaltna in toga, da je lahko vozila samo po glavnih progah z ne preostriimi ovinki. Vendar je bila hitra, presneto hitra!

Toda neka parna lokomotiva je bila še hitrejša, čeprav je bil rekord dosežen slučajno in je neuraden. To se je zgodilo leta 1940, ko je lokomotiva tipa S1 ameriške družbe Pennsylvania dosegla hitrost 227 km/h, ko je s svojim vlakom lovila zamudo.

Ali se morda vendarle lahko še s kom primerjamo? Precej deprimirajoče je dejstvo, da so Francozi že leta 1955 z dvema različnima serijskima lokomotivama v dveh zaporednih dneh dosegli svetovni

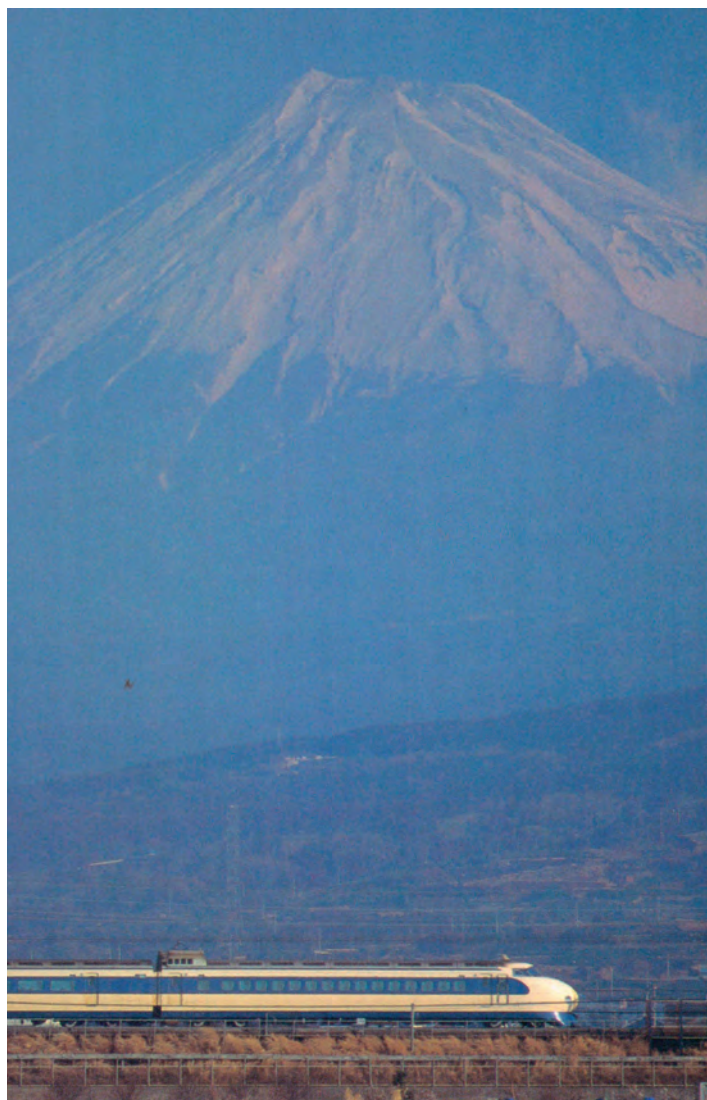
rekord 331 km/h. Lokomotivi sta bili le malenkostno preurejeni za doseganje teh vrtoglavih hitrosti.

Pa je vendarle mogoče najti primerjavo, in sicer z nikomer manj kot z japonskih Hikarijem, superhitrim električnim vlakom, ki je leta 1964 začel voziti na progi Šinkansen («Nova glavna proga») med Tokiem in Osako (ta trasa se imenuje po prastari glavni cestni in železniški komunikaciji Tokaido). Prva generacija teh vlakov, tip '0', je imela največjo hitrost 210 km/h.



Francoški električni lokomotivi – šestosna CC 7107 in štiriosna BB 9004 – sta leta 1955 dokazali, da sta glede vedenja na tiru in moči enakopravni in da so Francozi trenutno vodilna železniška velesila. Seveda so se francoske železnice SNCF potem rade malo postavljale s tole ilustracijo ...

Maja leta 1975 je Japonsko obiskala britanska kraljica Elizabeta. Ob vrnitvi iz Nagoje v Tokio je bilo sklenjeno, da bo uporabila novodobni Hikari. Ko so na postaji v Nagoji čakali na vlak, je kraljica šla in rekla, da je slišala, da so ti vlaki bolj točni od sleherne ure. Kot nalašč pa je tega dne imel Hikari zaradi izredno močnega dežja med potjo v prihodu v Nagojo 2 minuti zamude. Kaj takega! Za kraljico in spremstvo je bilo rezerviranih 6 vagonov, ostalo je bilo namenjeno običajnim potnikom. In zdaj je bilo treba vkrcati 172 kosov prtljage kraljičinega spremstva. Ob odhodu je imel Hikari zato že 3 minute zamude! Kaj storiti? Vlak je vodila avtomati-



Tak pogled na sveto goro Fudži se je ponujal kraljici Elizabeti, ko je z Hikarijem brzela proti Tokiu. Najbrž se ji ni niti sanjalo, v kakšnih duševnih stiskah so bili njeni gostitelji ...

ka, strojevodja je le nadziral. Po poti je zamuda narasla celo na 4 minute – sramote dovolj, da bi najbrž vse vodstvo japonskih železnic izvršilo obredni samomor. Potem pa je strojevodja po radiu zaprosil za dovoljenje, da sme izklopiti avtomatiko in voziti ročno. Dovolili so. Strojevodja je odtlej ves čas držal vlak na hitrosti med 208 in 209 km/h – če bi dosegel 210 km/h, bi se mu sprožile zavore v sili. Uspešno je zmanjševal zamudo in v oddaljenem tokijskem predmestju Shinagawa je bil že reden. Na tokijsko postajo je prispel točno po voznem redu. Postal bi nacionalni junak, če ne bi vodstvo JNR sklenilo, da bo o tem dogodku rajši molčalo. In s tem slavnim poglavjem japonske železniške zgodovine nas torej povezuje največja hitrost, dosežena na progah Slovenskih železnic!

Seveda je v teku let nastalo nebroj novih generacij teh hitrih elektromotornih vlakov in »nove glavne proge« so prepredle vse tri glavne japonske otoke, vlaki pa so se kosali v tem, da so postavljali vedno nove hitrostne rekorde. Nas pa zanimajo lokomotive – je mar kdo posekal Francoze iz leta



Tole je TGV-POS, garnitura 4402 med svojo rekordno divjo jago ...

1955? Je! Lokomotiva tipa Taurus, kakršnih je 32 tudi v lasti SŽ, je na neki popolnoma novi progi v Nemčiji 2. septembra 2006 postavila rekord za lokomotive, ki še velja in znaša kar 357 km/h!

Francozi pa ne bi bili Francozi, če ne bi, čeprav so sicer že

imeli absolutni hitrostni rekord za tirna vozila, udarili še enkrat: s posebej prirejeno četrto generacijo elektromotornih vlakov TGV so 3. aprila 2007 dosegli hitrost 574,8 km/h.

Če upoštevamo ob tem, da znaša vzletna hitrost letala Airbus A 380, največjega

potniškega letala na svetu, nekaj čez 300 km/h, nam postane vroče ...

»So nori, ti Francozi!« bi nedvomno ugotavljala Asteriks in Obeliks – če sama ne bi bila Galca ...

Mladen Bogić



'Taurus', Siemensov izdelek, je izvrstna moderna, lahko bi rekli vseevropska električna lokomotiva, saj jih imajo trenutno poleg Nemcev in Avstrijevcev tudi Čehi, Poljaki, Madžari, mi in še kdo ...

# Pohodniki PD Železničar po Juliana Trail

## 5. ETAPA

### Zgornje Gorje – Goreljek na Pokljuki.

Čeprav je bil čas dopustov, se nas je za 5. etapo, ob upoštevanju vseh pravil glede virusa, spet zbralo za poln avtobus planincev. Zanimanje za naše pohode po tej poti je čedalje večje in vsakič se nam pridruži tudi nekaj članov drugih planinskih društev, česar smo zelo veseli.

Etapo smo začeli v Zgornjih Gorjah, namesto z Bleda, ker smo prejšnjo etapo podaljšali. Pot nas je nekaj časa vodila po asfaltni cesti, ki smo jo pred tablo za vas Krnice zapustili. Šli smo skozi vas in se podali v dolino, mimo travnikov v gozd proti Pokljuški soteski, ki spada že v Triglavski narodni park. Po suhi strugi smo prispeli v sotesko, dolgo okrog dva kilometra in globoko petdeset metrov. Je največja fosilna soteska v Sloveniji. Ob koncu soteske smo se strmo povzpeli skozi ožino v ogromni skali in šli skozi jamo, imenovano Pokljuška luknja, ki ima tri velika naravna okna.

### Brezplačna savna po poti

Klanec je bil naporen predvsem zaradi vročine in vlage, vendar smo se v šali tolažili s tem, da imamo pač brezplačno

savno. Na vrhu klanca smo si vzeli čas za prvi postanek in malico. V senci v gozdu smo se malo ohladili in tako lažje nadaljevali pot po gozdnih poteh. Pokljuška planota je znana po gobah in tudi tokrat so nekateri kar ob poti nabrali lisičke, pa tudi en jurček se je našel. V gozdu je prav dišalo po njih.

Usta smo si osvežili s slastnimi jagodami, malinami in bolj kislimi borovnicami, ki so rastle ob poti. Hodili smo po širokih gozdnih poteh, večkrat prečkali cesto in v tem predelu na križiščih je bilo po mojem mnenju kar premalo rumenih tablic, ki označujejo to pot po Juliana Trail. Če ne bi imeli vodnika bi se sami kar težko znašli. Ob poti smo se ustavili pri zanimivih, iz lesa izrezljanih kašpotih, lesenih mizi in klopici, ki jih je izdelal prijazen lastnik vikenda, ki nas je tudi pogostil s pijačo.

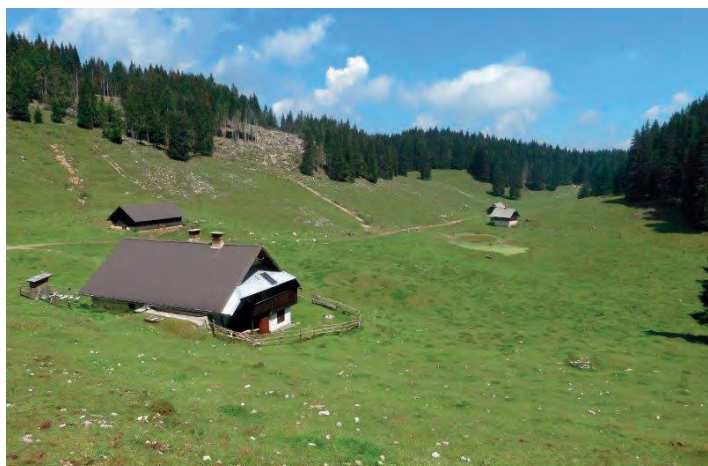
### Živina je na Pokljuki glavna

Pot smo nadaljevali po kolo vozu in nenadoma obstali pred lesenimi vrati, za katerimi je v senci ležalo veliko krav. Nikjer ni bilo nobene oznake, kako naprej. Ker nas je bilo v skupini veliko in smo se glasno pogovarjali, se je živina vznemirila in začela oglašati. Več krav naen-



krat je začelo mukati in dobila sem neprijeten občutek, da bi nas kar napadle, če bi šli mimo njih. Naš vodič Ljubiša je našel

sicer neoznačen prehod, skozi katerega smo, daleč stran od tuleče živine, prišli v lepo zeleno Kranjsko dolino.



### »Domači« jurčki v govejem golažu

Skozi dolino smo prišli do makadamske ceste, po kateri smo se odpravili v gozd. Na koncu doline ni bilo oznak, tako da je Ljubiša ugotovil, da bi morali v drugo smer, če bi želeli priti do naselja Goreljek, kjer naj bi bil naš cilj. Etapo smo tako za par kilometrov skrajšali. Avtobus nas je pripeljal v bližino vikenda, kjer sta nam naša članica Bruna in njen mož Matjaž pripravila presenečenje. V

kotlu zunaj sta skuhalo goveji golaž z jurčki, ki rastejo kar pod smrekami blizu njihovega vikenda. Recept sta prej sama preizkusila. Bil je odličen in vsi smo ga prvič jedli v tej kombinaciji. Na koncu smo skupaj z gostiteljema naredili še eno gasilsko sliko vseh zadovoljnih in sitih udeležencev. V prijetno ohlajenem avtobusu je pot do Ljubljane hitro minila.

Res lep konec izleta v dobri družbi.



## 6. ETAPA

### Od Pokljuke do Stare Fužine

Za šesto etapo smo se zbrali na običajnem mestu, vendar nekoliko bolj zgodaj, in se z avtobusom odpeljali na Poklju-

ko. Že pri vabilu na izlet in med vožnjo nam je vodnik povedal, da imamo »popravni izpit« ter da začetek naše poti ne bo na Goreljeku, temveč pri Planini Kranjska dolina, kjer smo v prej-

šnji etapi zgrešili traso poti. Na začetku smo naredili skupinsko »gasilsko« sliko, da bomo vedeli, kdo vse je takrat štartal. Veliko nas je namreč teh, ki smo prehodili več etap Juliane, nekaj pa jih je bilo z nami prvič.

### Viševnik v prvih sončnih žarkih

Pot nas je kmalu pripeljala do lepe planine Zajavornik. Odprl se nam je pogled na okoliške hribe, Viševnik, Mali Draški vrh, ki sta bila že obsijana s soncem. Na planini je veliko pastirskih stanov, vikendov in tik ob poti žal kar nekaj na pol porušeni lesenih pastirskih koč. Še vedno se je na travnikih paslo nekaj živine.

Hodili smo skozi gozdove, mimo Šport hotela na Pokljuki, naprej proti šotnemu barju Goreljek, ki spada že v Triglavski narodni park. Tukaj bi sicer morali začeti našo šesto etapo. Ob zasluženem postanku sta nas Bruna in Matjaž spet povabila na obisk na svoj vikend. Čudovito sta nas namreč pogostila, že ko smo hodili po peti etapi Juliane. Tokrat sta nam skuhalo dobro kavo in čaj ter postregla s pijačo in piškoti. Počitek ni bil dolg, saj smo vedeli, da nas čaka še dolga pot. Odpravili smo se mimo zanimive kapelice in prispeli do barja Goreljek, ki sodi med območja dragocene narave in so najbolj južno ležeča, ohranjena barja v Evropi. Barja so pri nas v Sloveniji redke življenjski prostor in na njem



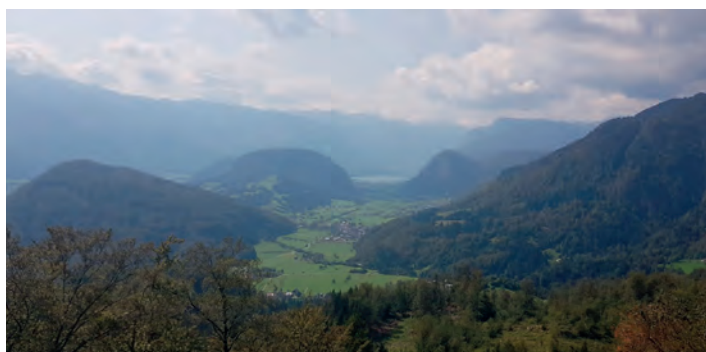


uspevajo posebne rastline, med katerimi so najpomembnejše različne vrste šotnih mahov. Pokrajina me je spominjala na jezera na Lovrenškem Pohorju, trava, ki se imenuje Volk, pa na pogorje Smrekovec, ki je edino vulkanskega izvora pri nas.

#### Gozdno križišče kolovozov

Pot smo nadaljevali proti Gorjuši in v gozdu kmalu nalleteli na križišče kolovozov. Ker ni bilo nobene oznake Juliane Trail, smo sledili markacijam do asfaltne ceste. Vse puščice so bile obrnjene v smer, iz katere smo prišli, markacije so se nadaljevale v levo, oznak, kam pe-

ljejo pa nobenih. Odločili smo se za pot po glavni asfaltni cesti in kar precej časa hodili navzdol, ko se je pred nami odprl pogled na planoto, na kateri se nahaja vas Gorjuše. Na križišču smo le našli table za Juliane Trail in ugotovili, da smo tudi tokrat del poti zgrešili. Vodniku smo v šali predlagali, da tudi ta del poti prihodnjič ponovimo in se seveda obvezno ustavimo pri vikendu, na katerem so nas pogostili. Presenetilo nas je, da so na Pokljuki tako prostrane planote. Vsi travniki so bili pokošeni, lepo urejeni, na njih pa so stali kozolci. Res presenetljivo lepa pokrajina.



#### Mimo cerkve, v kateri je služboval Valentin Vodnik

Sonce in asfalt sta nas utrudila, zato smo naredili kratek počitek in se okrepčali. Pot ni več tekla skozi gozdove, temveč čez travnike, malo po cesti, skozi vas Koprivnik, ki je bila nekdaj pašna planina. Tu stoji cerkev, v kateri je župnikoval naš pesnik Valentin Vodnik.

Smerokazi so nas usmerili proti Vodnikovemu razgledniku. To je hrib, s katerega se odpre čudovit razgled proti bohinjski dolini in Bohinjskem jezeru. Govori se, da naj bi Vodnik rad hodil na ta hrib občudovat razgled na okoliške hribe, dolino in jezero.

#### V sončni pripeki do cilja šeste etape

Ta dan je bilo takšno vreme, da s hriba ni bilo prav lepega razgleda. Na vrhu je sicer moč-

no pripekalo sonce, zato smo se kar hitro odpravili v dolino proti vasi Jereka, ki leži v Zgornji Bohinjski dolini. Od tu naprej pa se je pot začela strmo spuščati v dolino. Za dokaj utrujene noge ni bila nič kaj prijetna. Med spustom, občasno po klancu, po katerem teče voda in je posut z grobim kamenjem, smo večkrat prečkali cesto, ki se vije iz doline v hrib. Pot smo nadaljevali večinoma po glavni asfaltni cesti skozi vasi Češnjica, Srednja vas in Studor vse do Stare Fužine. Hodili smo ob asfaltni cesti, mimo polj in ves čas smo se morali umikati avtomobilom. Na nebu je bilo kar nekaj oblakov, ki pa žal niso prekrili sonca, da bi bila naša pot prijetnejša.

Utruženi smo končno po okrog 29 kilometrih hoje le prispeli na cilj in komaj dočakali, da smo se ob pijači v senci ohladili.

PD Železničar

WWW.ELEKTRONIK-INVENT.COM



KAKO  
LAHKO  
POMAGAMO?

Profesionalna  
in energetska elektronika,  
avtomatika, usmerniki,...

**ELEKTRONIK INVENT**  
elin@t-2.net

# S KUPONOM UGODNOSTI NA VESOLJSKO POPOTOVANJE KAR V SLOVENIJI!

## V Centru Noordung se že veselimo vašega obiska!

V srcu zelene, sedem vasi obsegajoče občine Vitanje, se nahaja fascinantna stavba, edinstvena ne samo v slovenskem, temveč celo v svetovnem prostoru. Center vesoljskih tehnologij Hermana Potočnika Noordunga ali na kratko **Center Noordung** je arhitekturna futuristična umetnina, ki je že sama po sebi vredna ogleda, poleg tega pa v notranjosti ponuja bogato vsebino za vse ljubitelje vesolja in tiste, ki bodo po obisku Centra to šele postali.

### Herman Potočnik Noordung – slovenski pionir potovanja v vesolje

Med ogledom razstav boste spoznali slovenskega genija Hermana Potočnika Noordunga, pionirja vesoljskih poletov, katerega knjiga *Problem vožnje po vesolju* iz leta 1929 je predstavljala temeljni učbenik za vse nadaljnje raziskovalce vesolja, njegova ideja bivalnega kolesa oz. vesoljske postaje pa je bila predloga za oblikovanje arhitekturne mojstrovine - Centra Noordung v Vitanju.

### Kamen z Lune – prvič v Sloveniji

Center Noordung je ob pomoči ameriškega veleposlaništva v Ljubljani in Nase doletela čast, da do konca leta 2020 na ogled postavi enega izmed najdragocenejših eksponatov, ki je kadarkoli prišel v Slovenijo – **kamen s površja Lune**. Na ogled je vzorec iz bazalta, ki ga je na misiji Apollo 17 zbral astronaut in geolog Harrison »Jack« Schmitt. Kamen ima maso 120 g in je del 8,1 kg težke kamnine, ki je bila v okviru misije prinesena na Zemljo. Sedaj ga lahko prvič v zgodovini občudujemo tudi v Sloveniji.

### Kip replike vesoljske obleke Neila Armstronga

Do novembra je v našem Centru na ogled postavljen tudi kip replike vesoljske obleke Neila Armstronga. Originalna vesoljska obleka, ki jo je nosil na zgodovinskem sprehodu po Luni, predstavlja pomemben zgodovinski artefakt in je danes del zbirke Narodnega letalskega in vesoljskega muzeja Smithsonian v Washingtonu. V lanskem letu so ob 50. obletnici prvega pristanka na Luni izdelali 15 replik njegove obleke s tehnologijo 3D tiskanja, le ena izmed njih pa je bila poslana Mednarodni organizaciji Združenih držav Amerike na Dunaju, od koder je naš razstaveni eksponat tudi pripotoval.

Vabimo vas, da z intraneta natisnete kupon ugodnosti, namenjen zaposlenim na SŽ ter članom njihovih družin, in nas obiščete v srcu zelenega Vitanja! Kupon ugodnosti velja za samostojen in voden ogled, prav tako pa tudi za VR vsebine.

#### Vodeni ogledi so na voljo:

- **Ponedeljek – Četrtek:** 11:00 in 14:00
- **Petek:** 10:00, 12:00 in 14:00
- **Sobota, nedelja:** 10:00, 12:00, 14:00 in 16:00

\*Delovni čas se med letom lahko spremeni.

Za vse dodatne informacije smo na voljo na [info@center-noordung.si](mailto:info@center-noordung.si), na telefonski številki 040 300 052 in na spletni strani [www.center-noordung.si](http://www.center-noordung.si).

Veselimo se vašega obiska!  
Ekipa Centra Noordung



4575 058-3

CDC Sgnss<sup>5098</sup>

	A	B	C	D
S	44	52	62	70
SS	44	52	60	

