

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



AKTUALNO

Testiranje novega potniškega vlaka v Sloveniji

AKTUALNO

Nove premikalne lokomotive v Koper

AKTUALNO

Upokojenci od julija brezplačno v javnem potniškem prometu

PANDEMIJA COVID-19

ZANIMIVOSTI

Železnica na bankovcih

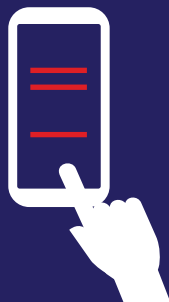
Priporočila za varno vožnjo z vlakom v času epidemije COVID-19

1.



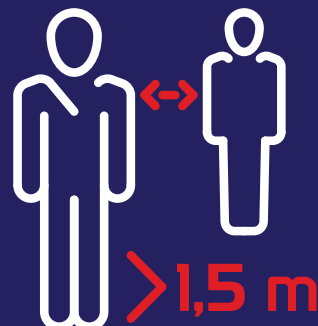
Če imate znake okužbe dihal (kašelj, nahod, izcedek iz nosu, povišana telesna temperatura, bolečine v žrelu...) ne uporabljajte sredstev javnega prevoza

2.



Priporočamo nakup vozovnic preko mobilne aplikacije ali spleta

3.



Upoštevajte varnostno razdaljo

4.



V vlak vstopajte na označenih mestih

5.



Obvezna uporaba maske za celoten čas potovanja

6.



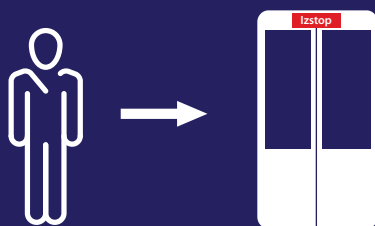
Razkužite si roke ob vstopu in izstopu

7.



Upoštevajte ustrezno razdaljo v vlaku - sedite samo na neoznačene sedeže oz kjer z rdečo označbo ni prepovedano

8.



Sledite smernim puščicam za izstop iz vlaka



Slovenske železnice
GREM Z VLAKOM

www.slo-zeleznice.si

Slovenske železnice



Grem z vlakom



Za več informacij pokličite na brezplačno telefonsko številko 080 8111

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 prejema brezplačno • fotografij in rokopisov ne vračamo.

Bralci in dopisniki, ne pozabite!

Pripravke za naslednjo številko Nove proge lahko na naslov uredništva pošljete najpozneje do 21. 8. 2020.



1
Uvodnik
Janez Krivec
Odgovorni urednik



Novi dizelski potniški vlak 610-001/002 med testiranjem v Borovnici

Avtor fotografije: **Miško Kranjec**



Aktualno

Testiranje novega potniškega vlaka v Sloveniji

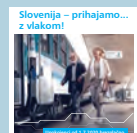
2



Aktualno

Nove premikalne lokomotive v Koper

6



Aktualno

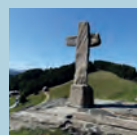
Upokojenci od julija brezplačno v javnem potniškem prometu

9



Pandemija Covid-19

12



Reportaža

Z vlakom na Žolti vrh

26



Zanimivosti

Železnica na bankovcih

28



Prosti čas

Pohodniki PD Železničar po Juliana Trail

32

Marca letos se je za nekaj tednov povsem ustavilo javno življenje v Sloveniji, prvič so bili popolnoma ustavljeni potniški vlaki in na ravni države so začeli veljati različni ukrepi za preprečevanje širjenja okužbe z virusom, ki je v dokaj kratkem času ohromil skoraj ves svet. Negativnih zgodb o koronavirusu in težavah, ki jih povzroča bolezen Covid-19 so polni spletni portali, televizije in tisk. Od gore informacij in zgodb se šibijo mize urednikov medijev, zato je raznovrstne zgodbe mogoče prebrati ali slišati na vsakem koraku. Zaradi izjemnega vpliva, ki ga ima kriza na evropski transportni in logistični sektor v katerem poslujejo je razumljivo, da smo del revije namenili virusu tudi v reviji Nova proga. Vendar pa smo se osredotočili predvsem na pozitivne vidike, predvsem na to, kako so podjetja v skupini Slovenske železnice prebrodila prvo poglavje krize in kaj so med njim ustvarila. Pogovorili smo se z direktorji vseh podjetij v skupini Slovenske železnice in jih med drugim vprašali kako so se spopadli z novimi razmerami, kaj so se iz njih naučili in kaj menijo, da lahko zaposleni pričakujemo v prihodnjih mesecih. Po analizah in pogovorih, ki smo jih opravljali v zadnjih tednih je med drugim videti, da so podjetja v skupini SŽ izjemno odporna in sposobna učinkovito delovati tudi v povsem novih kriznih razmerah. Prvi val epidemije je vsekakor negativno vplival na poslovanje naših podjetij vendar pa so vsa podjetja nadaljevala z uresničevanjem ključnih projektov in dejavnosti, ohranila so status zaposlenih in celo, kot boste lahko prebrali v rubriki Pandemija Covid-19, ustvariti rekordne dosežke v nekaterih segmentih.

Kaj smo se iz vihranja nove krize za zdaj naučili? Na najbolj splošni ravni prav to, da lahko še tako nemogoče razmere uspešno obvladamo s sodelovanjem, ki presega striktno neoliberalne poslovne odnose. Naučili smo se med drugim, da je kriza lahko tudi priložnost za razvoj in spoznavanje novih oblik delovanja ter da krize neizmereno lažje prebrodijo podjetja, ki imajo trdne temelje in lojalne zaposlene. Naučili pa smo se tudi, da obupovanje ne pomaga ter da štejejo vztrajnost in predanost k uresničenju začelih projektov.

Revijo smo zato namenoma začeli z izjemno pozitivnimi zgodbami, ki so rezultat dolgoročnega dela, dela, ki se ni ustavilo niti med krizo. Tako si lahko na prvih straneh preberete o testiranju prvega novega dizelskega potniškega vlaka, ki smo ga v Sloveniji sprejeli v sredni marca. Vlak že lahko občudujemo med preizkušnjami po vsej Sloveniji vendar pa verjamem, da vsi že komaj čakamo, da se lahko prvič zapeljemo z njim. Do tega dneva nas loči še nekaj korakov in nekaj specifičnih dovoljenj, ki jih zaradi varnosti zahteva naša zakonodaja. Preberete lahko tudi o novih premikalnih lokomotivah Tovornega prometa, ki so namenjene v Koper, ter o tem, da je Tovorni promet prepeljal doslej najtežji vlak v Sloveniji, poleg tega so se izobraževali strojevodje, neovirano – celo z v rekordnem obsegu – so se odvijala dela na več gradbiščih po slovenskem železniškem omrežju, uresničenih pa je bilo še mnogo drugih projektov. Pred krizo resnično nismo poklekli.

Spoštovani bralci, vljudno vabljeni da si preberete prvo pokoronsko tiskano izdajo Nove proge, vabljeni pa tudi, da nas obiščete in spremljate po spletu in na družbenih omrežjih.

Želim vam prijetno branje!



Testiranje novega potniškega vlaka v



Osmega julija so se začela testiranja novega potniškega vlaka na javni železniški infrastrukturi v Sloveniji. Gre za testiranje združljivosti z železniško infrastrukturo v Sloveniji, kot to določa nacionalna zakonodaja.

Novi vlaki so prva testiranja po določilih Evropske železniške Agencije (Eu-

ropean Railway Agency) opravili tujini, za uskladitev z nacionalno zakonodajo pa morajo določena specifična opraviti tudi na javni železniški infrastrukturi v Sloveniji. Po uspešno opravljenih preizkušnjah bo Javna agencija za železniški promet – AŽP za železniško vozilo izdala obratovalno dovoljenje, in bo mogoče z njim prevažati potnike.



Foto: Miško Kranjec



Sloveniji



Kako smo sprejeli prvi novi dizelski vlak?

V sredo, 11. marca zvečer, je na železniško postajo Hodoš prispel prvi novi dizelski vlak, ki so ga Slovenske železnice naročile pri podjetju Stadler. Naslednji dan, 12. marca, pa so ga prevzeli v vzdrževalnem centru Ljubljana podjetja SŽ-VIT. Novi vlak je od Hodoša do Ljubljane vlekla električna lokomotiva serije 363, brižitka.

Vlak, ki so ga sestavljali v Stadlerjevi tovarni na Poljskem, je uspešno opravil vsa testiranja in mednarodne preglede, zdaj pa morajo testiranja opraviti tudi v Sloveniji. Vlak mora najprej pridobiti začasno uporabno dovoljenje, po pregledih in testiranjih, ki so specifična za naše železniško omrežje, ter potrjeni dokumentaciji o vozilih in kompatibilnosti, pa lahko železniško vozilo dobi tudi trajno uporabno dovoljenje in dovoljenje za vožnjo potnikov.



Prva fotografija novega vlaka v Sloveniji s postaje Hodoš, 11. marca zvečer

Foto: Miško Kranjec

Kdaj se bodo z novimi vlaki peljali prvi potniki je za zdaj odvisno od dinamike testiranj in zagotovitve uporabnega dovoljenja, ki ga izdaja nacionalni varnostni organ, Javna agencija republike Slovenije za železniški promet – AŽP

Do konca leta pri nas pet vlakov

Do konca letošnjega leta bo po naših tirih predvidoma vozilo 5 novih dizelskih vlakov, do

konca leta 2022 pa vseh 52. Od tega bo 21 enonadstropnih in 10 dvonadstropnih električnih ter 21 enonadstropnih dizelskih vlakov.



Vlak z oznako 610-001/002 testiramo na vseh slovenskih progah.



Prvi potniki se bodo z novim vlakom lahko peljali, ko bodo končana testiranja in bo AŽP zanj izdala uporabno dovoljenje ter dovoljenje za vožnjo potnikov.



Hladna vleka, Dokler vlaki nimajo uporabnega dovoljenja za vožnjo po slovenskem železniškem omrežju jih morajo vleči druga železniška vozila, to imenujemo »hladna vleka«. Zato je vlak od Hodoša do Ljubljane vlekla lokomotiva serije 363, brižitka

Notranjost in tehnične značilnosti vlaka

Vlaki izpolnjujejo najnovejšje tehnične specifikacije za interoperabilnost, vključno z dodatnimi specifikacijami za osebe z omejenimi gibalnimi sposobnostmi. Enonadstropni vlak FLIRT ima 171 sedežev, od tega 12 v prvem razredu, 143 stojišč ter dva prostora za invalidski voziček. Poleg tega

je na voljo prostor za deset koles, ki je predviden v dveh večnamenskih oddelkih. Vožila imajo klimatske naprave, sodobni informacijski sistem za obveščanje potnikov (PIS), brezžični povezavo s spletom in toaletne prostore prilagojene gibalno oviranim osebam.



Enonadstropni vlak Flirt ima 171 sedežev od tega 12 v prvem razredu.



Strojevodja ima v kabino vlaka ločen vhod, vlak pa ima tudi prostor za vlakospremno osebje.



Novi vlaki so nizkopodni in imajo vstopno območje brez vmesnih reš za optimalni pretok potnikov.

Tehnične lastnosti

Tehnika

- Dva 8-valjna dizelska motorja, vsak s po 520 kW moči in emisijskim standardom Euro 3b
- Najvišja hitrost: 140 km/h
- Varjena konstrukcija koša vlaka iz iztisnjenih aluminijastih profilov
- Čelna kabina iz umetnih materialov, utrjenih s steklenimi vlakni
- Možnost vodenja do največ treh enot v spregi

Udobje

- Nizkopodno območje in vstopno področje brez vmesnih reš za optimalen pretok potnikov
- Svetel in potnikom prijazen notranji prostor, oblikovan v skladu s specifičnimi željami naročnika
- Klimatska naprava v strojevodski kabini in potniških prostorih
- Toaletni prostor, ki se lahko zaklene, primeren tudi za osebe z omejenimi gibalnimi sposobnostmi
- Večnamenski oddelki in oddelki za kolesa
- Brezžični dostop do interneta (WLAN)

Osebj

- Ločen vhod za strojevodjo
- Ergonomsko oblikovan strojevodski pult in termopredal v strojevodski kabini
- Oddelek za vlakospremno osebje

Zanesljivost/razpoložljivost/uporabnost/varnost

- Redundantna izvedba pogonskega sklopa
- Poseben vagon za »Powerpack« z enostavno možnostjo dostopa za namen vzdrževanje
- Krmlina tehnologija vozila z vlakovnim podatkovnim vodilom in diagnostičnim računalnikom (komunikacijski protokol CANopen)
- Vlakovni varnostni sistemi PZB in ETCS

Nove premikalne lokomotive v Koper

Podjetje SŽ-Tovorni promet je junija prevzelo dve novi premikalni lokomotivi proizvajalca CZ Loko, tretjo in četrto pa bodo prevzeli do konca leta. Z njimi bodo občutno izboljšali delovni procesi v Kopru. V zadnjih letih v podjetju pospešeno posodabljammo vozni park ter terminalsko opremo. Na naših progah že vozi sto sodobnih Inno vagonov, prenovljenih je 12 dizelskih ranžirnih lokomotiv.

Dizelska lokomotiva Effishunter 1000

Pogodbo za nakup štirih premikalnih lokomotiv sta podjetji podpisali februarja lani. Dizelske lokomotive Effishunter 1000 CZ Loko so za četrtno bolj zmogljive od obstoječih premikalnih lokomotiv in tudi tišje. Poganjajo jih motorji C23 podjetja Caterpillar. Lokomotive porabijo bistveno manj goriva, izdatno nižji pa so tudi stroški njihovega vzdrževanja.

Skupaj 41 premikalnih lokomotiv

SŽ-Tovorni promet bo imelo z novimi štirimi v lasti 41 premikalnih lokomotiv. Po vsej Sloveniji jih uporabljajo za ranžiranje, sestavo vlakov, dostavo vagonov, na progah z minimal-



Effishunter 1000 v Ljubljani

nim naklonom pa tudi za vleko lažjih tovornih vlakov. Nove premikalne lokomotive bodo vozile na tovorni postaji Koper, ki je po obsegu dela najpomembnejša tovorna postaja na slovenskem železniškem omrežju.



EffiShunter 1000

- Štiriosna dizelelektrična lokomotiva
- moč – 895 kW
- najvišja hitrost – 100 kilometrov na uro
- vlečna sila – 267 kN
- masa – 80 ton
- tip motorja – (C32) znamke Caterpillar



Premikalna lokomotiva v Divaški delavnici



Nove lokomotive porabijo bistveno manj goriva, izdatno nižji pa so tudi stroški njihovega vzdrževanja.



Z novimi premikalnimi lokomotivami bodo bistveno izboljšani delovni procesi v Kopru.

Izobraževanje strojevodij za vožnjo novih premikalnih lokomotiv EffiShunter 1000



Z novimi premikalnimi lokomotivami bodo bistveno izboljšani delovni procesi v Kopru.

V drugi polovici junija je bilo v Divači štiridnevno izobraževanje strojevodij in inštruktorjev strojevodij za vožnjo z novimi premikalnimi lokomotivami SZ-Tovornega prometa. Podjetje je

prvi dve novi lokomotivi prevzelo v začetku junija, drugi dve pa do konca leta.

Izobraževanje, ki so ga vodili predstavniki proizvajalca CZ Loko, je bilo sestavljeno iz



Strojevodje so se izobraževali v Divači.



Izobraževanje so vodili strokovnjaki proizvajalca CZ Loko.



teoretičnega in praktičnega dela. Slednjega so opravljali na industrijskih tirih v Divači, ker premikalni lokomotivi še nimata dovoljenja za vožnjo po JŽI.

Strojevodje in inštruktorji strojevodij, ki so se udeležili

tokratnega prvega izobraževanja bodo svoje znanje predajali drugim strojevodjem. V naslednji fazi, predvidoma jeseni, pa bodo predstavniki proizvajalca izobraževali še vzdrževalce teh vozil.



V naslednji fazi bodo predstavniki proizvajalca izobraževali tudi vzdrževalce vozil.

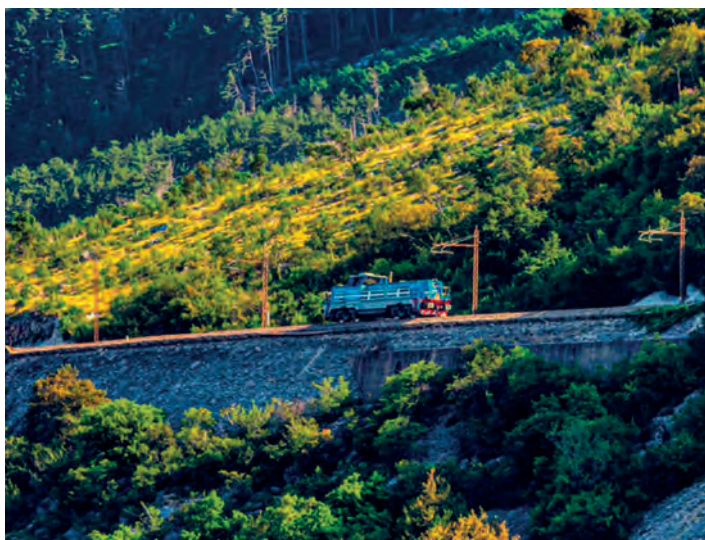


Prikaz delovanja ključnih sistemov v kabini lokomotive

Preizkusne merilne vožnje z novimi premikalnimi lokomotivami

Med 21. in 23. julijem so potekale preizkusne merilne vožnje z novo dizel premikalno lokomotivo EffiShunter v okviru projekta »Testiranje varnostnih naprav na infrastrukturi JŽI in na lokomotivi. Med drugim so testirali varnostne naprave in delovanje ključnih sistemov GSM-R in ETCS na infrastrukturi in lokomotivi ter merili zavorne poti.

Prvi del testiranja, ki so ga opravljali v sodelovanju s strokovnjaki proizvajalca CZ Loko, so opravljali na progi med Koprom Tovorno, Divačo in Ljubljano, drugi del pa med Ljubljano in Sevnico. Po koncu testiranja so organizirali prevoz hladne dizel premikalne lokomotive EffiShunter v delavnico SŽ-VIT center Divača.



Prvi del testiranja so opravili med Divačo in Koprom.



Lokomotiva z oznako 646-009-1 pred potjo do Ljubljane



Testiranje varnostnih naprav ter delovanja GSM-R in ETCS sistemov

Foto: Miško Kranjec

SŽ-Tovorni promet prvi v Sloveniji prepeljal vlak z bruto težo 2500 ton

SŽ-Tovorni promet je prvi prevoznik v Sloveniji, ki je prepeljal vlak z bruto težo 2500 ton. Transport iz Sremske Mitrovice v Srbiji do italijanskega mesta Poggio Rusco je organiziral Ferest Rail. Vlak dolg 480 metrov z 31 vagoni je odpeljal iz Dobove v Italijo v četrtek, 18. junija, ob 23.23, v Sežano pa je prispel 19. junija ob 4:11. Med Dobovo in Ljubljano je vlak vlekla ena lokomotiva, med Ljubljano in Sežano pa dve.



E-novice podjetja SŽ-Tovorni promet

Podjetje SŽ-Tovorni promet je julija poslalo prvi newsletter oziroma e-novice namenjene okrog tisoč poslovnim partnerjem in drugi zainteresirani javnosti. Sporočili so jim aktualne novice, med drugim o strateškem pozicioniranju podjetja, novih lokomotivah in uresničenih projektih. Glavni namen vsebin, ki jih bodo redno pripravljali je obveščanje o delu v podjetju ter pospeševanje prodaje.

Če bi želeli tudi vi prejemati e-novice SŽ-Tovornega prometa, se lahko nanje naročite na e-naslovu: cargo.newsletter@slo-zeleznice.si.

Upokojenci od julija brezplačno v javnem potniškem prometu

Starejši od 65 let, upokojenci, imetniki invalidske evropske kartice ter vojni veterani lahko od prvega julija v javnem potniškem prometu po Sloveniji potujejo brezplačno. Brezplačne vozovnice veljajo za avtobuse in vlake v medkrajevnem potniškem prometu, ne veljajo pa denimo za mestni potniški promet.

Kako do brezplačne vozovnice?

Za pridobitev brezplačne vozovnice morajo omenjene skupine potnikov izpolniti vlogo. To lahko dobijo in oddajo na prodajnih mestih na železniških postajah in na vseh prodajnih mestih vozovnic IJPP. Izpolnjeno vlogo pa lahko tudi sami pošljejo na Ministrstvo za infrastrukturo po navadni ali elektronski pošti. Vlogo in več informacij je mogoče najti na spletni strani Ministrstva za infrastrukturo.

600 tisoč brezplačnih vozovnic

Po podatkih Ministrstva za infrastrukturo Republike Slovenije je upravičencev pod omenjenimi pogoji okrog 600 tisoč. Ministrstvo bo po odobreni vlogi izdalo čip kartice in jih poslalo na prodajna mesta na katerih so jih potniki naročili. Tam jih bodo lahko potniki prevzeli. Stroški izdelave vozovnice so 3 evre in jih bo treba plačati ob prevzemu čip kartice.

Veljavnost vozovnice

Brezplačna vozovnica, ki bo veljala eno leto, bo naložena na čip kartico. Z njo bo mogoče na vlakih Slovenskih železnic brezplačno potovati v 2. razredu.

Slovenija – prihajamo... z vlakom!



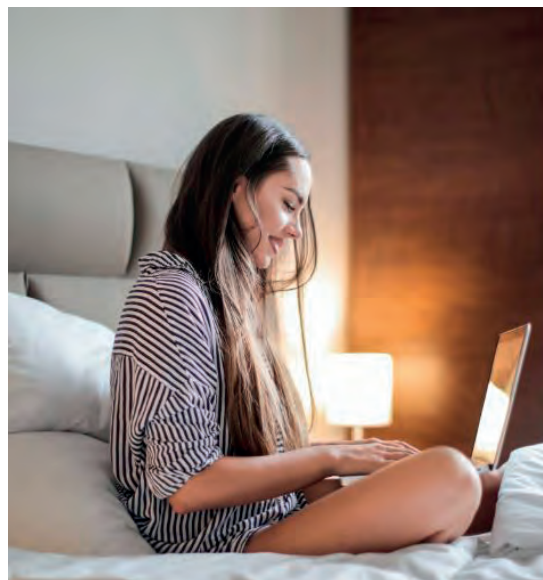
Upokojenci od 1.7.2020 brezplačno.

Več informacij o ponudbi:

Na spletni strani www.slo-zeleznice.si v Infocentrih Koper, Ljubljana, Celje in Maribor, na brezplačni telefonski številki: 080 81 11, po elektronski pošti potnik.info@slo-zeleznice.si

Po spletu in v mobilni aplikaciji je mogoče kupiti tudi IJPP vozovnice, mestne vozovnice in IZLETKo.

Od sredine maja je mogoče po spletu ali v mobilni aplikaciji Grem z vlakom podaljševati tudi vozovnice IJPP ter kupovati vozovnice IZLETKa in Mestna vozovnica. Vozovnice je mogoče kupiti z debetnimi ali kreditnimi karticami oziroma z aplikacijo Valu.





Prometni institut oblikoval predloge ukrepov trajnostne mobilnosti

Prometni institut Ljubljana d.o.o. je aprila 2016 kot partner mednarodnega konzorcija v okviru programa Interreg Europe začel uresničevati EU projekt »REGIO-MOB – Interregional Learning towards Sustainable Mobility in Europe: the REGIO-MOB Experience«. Projekt, ki je sofinanciran z 1,14 milijona evrov sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj, je trajal do konca marca 2020. Namen projekta je bilo spodbujanje razvoja in uporabe dobrih praks trajnostne mobilnosti v evropskih regijah, ki temelji



Prometni institut je delo na projektu REGIO MOB začel uresničevati aprila 2016.

na prenosu uspešnih rešitev in na medsebojnem učenju med vključenimi regijami. Projekt REGIO-MOB, njegov namen in načrtane cilje projekta dejavno podpira Ministrstvo za infrastrukturo in pri njegovem uresničevanju sodeluje kot osrednji deležnik v Sloveniji.

Predlogi iz zbirke najboljših praks

Predlog razvoja ukrepov trajnostne mobilnosti v Sloveniji je pripravil projektni tim Prometnega instituta Ljubljana na osnovi izmenjave izkušenj najboljših praks v okviru projek-

ta REGIO-MOB ter sodelovanja in prispevkov slovenske skupine ključnih deležnikov z Ministrstvom za infrastrukturo v osrednji vlogi.

Štirje stebri koncepta trajnostne mobilnosti.

Koncept trajnostne mobilnosti temelji na razvoju naslednjih štirih stebrov: javni potniški promet, kolesarstvo, hoja in dejavnosti za spodbujanje drugih, osebnemu avtomobilu alternativnih oblik mobilnosti, npr. parkirna politika, e-mobilnost, celoviti trajnostni mestni načrti itd. Za vsakega od štirih stebrov smo pripravili predlog ukrepov, ki bodo spodbujali nadaljnji razvoj trajnostne mobilnosti v slovenskem prostoru.

Prometni institut Ljubljana



Seja sponzorjev OKS, v znamenju nedavno preminulemu prvemu predsedniku OKS, dr. Janezu Kocijančiču.

Junjsko srečanje pokroviteljev Olimpijskega komiteja Slovenije – OKS, med katerimi pomembno vlogo igra tudi naše podjetje, Slovenske železnice, d. o. o., je potekal v Grand hotelu Union v Ljubljani. V tem času bi bila večina naših športnikov namreč že na daljnem vzhodu, kjer bi v Tokiu na Japonskem tekmovali na poletnih Olimpijskih igrah, a ker jo je koronavirus zagodel tudi športnikom, bodo te na sporedu prihodnje leto.

Seja se je začela z minuto molka v čast dolgoletnemu

predsedniku OKS, dr. Janezu Kocijančiču. Sledila je predstavitve kampanje OKS za poletne olimpijske igre Tokio 2021 pod nazivom **Imamo to**. Za vodjo slovenske reprezentance je bil izbran Miroslav Cerar, ki je natanko pred 55 leti na OI v Tokiu osvojil zlato kolajno.

Slovenska bakla in številni drugi projekti

Do začetka iger bomo imeli sponzorji podobne možnosti za aktivacijo kot v letošnjem letu, najbolj pa je zanimiva zamisel,

da bi projekt Slovenska bakla obiskala kar vseh 212 slovenskih občin v ta namen je podjetje SIJ predstavilo Slovensko baklo, ki je narejena iz jekla in lesa.

V nadaljevanju smo se dotaknili bližajočih se projektov: Športne igre zaposlenih, Mini olimpijade, Evropski teder športa z različnimi prireditvami, Olimpijski dnevi z gala prireditvijo zaključili pa smo pripravi na zimske OI, ki bodo prav tako potekale v Aziji in sicer v Pekingu leta 2022.

Veseli nas, da ohranjamo tradicijo slovenskega športa

ter da bomo tudi mi del lepih zgodb in olimpijskih sanj.

Črt Snoj



Filmsko posredovanje varnostnika SŽ-ŽIP na železniški postaji v Ljubljani

Devetega marca letos je Blaž Jurič, operativni uslužbenec varnostne službe pri SŽ-ŽIP, požrtvovalno posredoval pri prijetju osumljenca oboroženega ropa bencinskega servisa.

Eden od oboroženih osumljencev je pred policisti bežal čez tire železniške postaje v Ljubljani. Jurič, ki je takrat opravljal varnostni pregled postajne stavbe, je slišal več nenavadnih glasnih pokov ter se zato odločil pregledati perone. Opazil je osumljenca, ki beži pred policistoma ter ga prestregel in s strokovnim prijemom pridržal. Policisti so osumljenca aretirali, v akciji, ki je sledila pa so aretirali še dva, ki sta sodelovala pri ropu bencinskega servisa. Policija je v začetku junija Blaža Juriča odlikovala z medaljo Policije za požrtvovalnost.



Medalja Policije za požrtvovalnost, ki jo je junija prejel Blaž Jurič



Z desne proti levi, Blaž Jurič z medaljo Policije za požrtvovalnost in vodja varnostne službe pri SŽ-ŽIP Ilija Cvetkovič.



Priznanje

Pandemija COVID-19

Poslovno leto 2019 smo na Slovenskih železnica končali odlično in uresničili zastavljene načrte. Kmalu za tem pa se je začela pandemija bolezni Covid-19, ki jo povzroča koronavirus (SARS-CoV-2). Zaradi nje ustavilo javno življenje, javni prevoz, priporočeno je bilo socialno distanciranje, samoizolacija in številni drugi ukrepi za preprečevanje širjenja okužbe.



S prvim valom epidemije so se države spopadle zelo različno, vse pa so se srečale z doslej neznanimi grožnjami in nenehnim prilagajanjem strategij za njihovo uspešno obvladovanje. Nujni ukrepi za zajezitev širjenja epidemije so močno vplivali tudi na poslovanje podjetij v Skupini Slovenske železnice.

Na naslednjih straneh boste lahko prebrali kako so se s krizo, ki je nastala zaradi širjenja koronavirusa spopadala podjetja v Skupini Slovenske železnice.

Ustanovljena posebna delovna skupina

Na ravni Skupine SŽ je bila 24. februarja ustanovljena posebna delovna skupina, ki po navodilih državnih organov skrbela za zagotavljanje zdravja zaposlenih in temeljev za delovanja podjetij v krizi in po njej. Sestavljali so jo predstavniki podjetij in vodilni kadri na ravni Skupine, ki so se redno sestajali. Znotraj posebne delovne skupine so podjetja koordinirala in reševala specifične težave, ki so nastajale zaradi pandemije, zagotavljala zaščitno opremo ter strateško koordinacijo delovnih procesov.

Optimiziranje dela v spremenjenih razmerah

Podjetja SŽ-Tovorni promet, SŽ-VIT in SŽ-Infrastruktura so opravila niz optimizacij in prilagoditev spremenjenim potrebam pri tehnoloških procesih. Spremenili so koledarje voženj vlakov, zmanjšali zasedbe premikalnih in vlakospremnih skupin, spremenili pogoje za opravljanje prevozov na stranskih progah, prevoz posamičnih vagonov omejili le specifične potrebe kupcev in le za večje število vagonov ipd.

Poudarek na varnosti zaposlenih

Podjetja v skupini SŽ so:

- zagotovila zaščitno opremo, maske, razkužila, rokavice, opremo za merjenje telesne temperature,
- vpeljala posebne postopke pri delu in komuniciranju s strankami ter poslovnimi partnerji na terenu,
- sprejela ukrepe za spremenjene oblike dela,
- zagotovila zaposlenim natančne informacije o virusu, simptomih bolezni, ravnanju v primeru suma na okužbo, skrbi za osebno higieno,
- zagotovila, da so bili sestanki opravljeni virtualno, po spletu ali po telefonu,

- nenehno spremljala morebitne okužbe zaposlenih
- zagotavljala informacije in vse druge ukrepe, če se bi bolezen pojavila znotraj Skupine SŽ.

Kljub izrednim razmeram smo na Slovenskih železnica zagotavljali neovirano delovanje železniškega omrežja v Sloveniji, Tovornega prometa, gradbene dejavnosti ter nekaterih nujnih podpornih dejavnosti. Ob tem je bilo najpomembnejše zdravje zaposlenih, za kar so podjetja poskrbela z zaščitno opremo in drugačno organizacijo dela. Zaradi dobrega sodelovanja med podjetji ter državo smo prvi val epidemije uspešno prebrodili.

SŽ-Potniški promet

V ponedeljek, 16. marca, je bil z Odlokom Vlade o začasni prepovedi in omejitvah javnega prevoza potnikov v Republiki Sloveniji zaradi zajezitve in obvladovanja epidemije COVID-19 popolnoma ustavljen železniški potniški promet v Sloveniji. Začasno so tako obstali vsi potniški vlaki po Sloveniji.

Potniški vlaki in vagoni so stali na več železniških postajah po vsej Sloveniji. Postavljeni so bili tako, da niso ovirali prometa tovornih vlakov. Največ potniških vlakov in vagonov je v Ljubljani, stali pa so tudi v Murski Soboti, v Mariboru-Studencih, v Sežani, Zidanem Mostu, Novem mestu in Novi Gorici.

V ponedeljek, 11. maja, pa so po večtedenski ustavitvi javnega potniške prometa potniški vlaki spet začeli voziti po prilagojenem voznem redu.

Na kratko

- Na čakanje na delo je napotenih 98 % zaposlenih.
- 16. marca je bil z odlokom vlade RS ustavljen železniški potniški promet v Sloveniji.
- 11. maja so potniški vlaki spet začeli voziti po prilagojenem voznem redu.





O razmerah v podjetju SŽ-Potniški promet ter načrtih in trenutnih aktivnostih smo se pogovorili z direktorico mag. Darjo Kocjan.

Gospa Kocjan, kako ste se po ustavitvi prometa pripravljali na zagotavljanje storitev v novih razmerah.

Odločitev o tem, kdaj bodo lahko potniški vlaki spet začeli voziti, je bila med krizo v rokah Vlade Republike Slovenije, ki koordinira odziv na epidemijo koronavirusa v Sloveniji. Kot odgovoren prevoznik smo se prilagodili vsem predpisanim zahtevam za preprečevanje širjenja virusa ter popolnoma uresničevali dodatne ukrepe za zagotavljanje varnih voženj z vlakom. Zagotavljanje neoviranih voženj ob upoštevanju dodatnih epidemioloških zahtev in protokolov je vsekakor izziv, zato smo med ustavitvijo prometa na začetek voženj v novih razmerah posebej pripravljali. Šlo je za delo na več področjih, med drugim smo dodatno poskrbeli za higieno, pri vratih potniških garnitur namestili razkužila za roke, s strokovnimi službami uskladili prilagojeni vozni red ter pripravili še vrsto drugih ukrepov.



Direktorica SŽ-Potniškega prometa
mag. Darja Kocjan

Zakaj je bil pripravljen posebni vozni red?

Prilagojeni vozni red smo pripravili zato, ker smo načrtovali, da se bodo ukrepi za preprečevanje širjenja virusa opuščali postopoma, in se bo tako odpiralo tudi gospodarstvo. Predvidevali smo, da bo mobilnost prebivalstva sprva najverjetneje še nekoliko okrnjena, zato bo potnikov manj, postopoma pa se bo število povečevalo. Svojo ponudbo smo zato ustrezno prilagodili in jo postopoma širili.

Kaj ustavitev prometa in ukrepi ob krizi pomenijo za poslovanje SŽ-PP?

Ustavitev prometa ima zelo velik vpliv na poslovanje SŽ-Potniškega prometa kot tudi drugih podjetij v Skupini. Z zaustavitvijo javnega potniškega prometa je bila ustavljena naša temeljna dejavnost, hkrati pa je okrnjen tudi obseg storitev, ki jih druga podjetja v skupini SŽ zagotavljajo za Potniški promet. Zaustavitev prometa pomeni velik izpad transportnih prihodkov ter tudi velik izziv za zagotavljanje sredstev, ki jih za naše storitve namenja država. Tukaj govorimo tako o sredstvih za opravljanje OGJS kot povračilih po interventnih zakonih, ki jih za ublažitev krize sprejema Vlada.



Koliko zaposlenih v podjetju je kljub kriznim razmeram delalo?

Na čakanju na delo je bilo okrog 98 odstotkov zaposlenih v podjetju. Manjši del tistih, ki smo jih zaradi nujnega dela vpoklicali na delo, pa je delalo predvsem na nekaterih razvojno pomembnih nalogah, kot sta nova uvedba nove Potniške tarife in novi Ticketing.

Torej ste z delom nadaljevali tudi med krizo?

V tem zahtevnem času zaustavitve javnega potniškega prometa smo si zadali ambiciozno nalogo vpeljati novo Potniško tarifo ter novi Ticketing. Po dolgotrajnih prizadevanjih smo pridobili soglasje Ministrstva za infrastrukturo za spremembe Potniške tarife, ki smo jih predlagali. S spremenjeno Potniško tarifo bomo lahko potnikom ponudili še boljše storitve, bolj prilagojene ponudbe ter optimizirali naše delo. Potniška tarifa je namreč, če zelo poenostavim, v osnovi dokument, ki določa cene, vozovnice, način zaračunavanja, popuste opravljanje dela ipd., in ga potrjuje država.





Veljati pa je začela konec marca?

Tako je. Bistvene spremembe pa so nižje cene vozovnic za določene vlake, več je tudi popustov za določene segmente potnikov, nižja cena prevoza koles na vlaku, več spodbud za uporabo javnega potniškega prometa, skratka veliko novosti.

Omenili ste tudi Ticketing

Velika novost je tudi prenovljeni sistem za prodajo vozovnic oziroma Ticketing. Aprila smo namreč končali njegov razvoj in začeli implementacijsko fazo. Naš sistem za prodajo vozovnic bo tako kompatibilen s sistemi v tujini ter s sistemi drugih ponudnikov javnega potniškega prevoza pri nas. Gre za celovito prenovno sistema



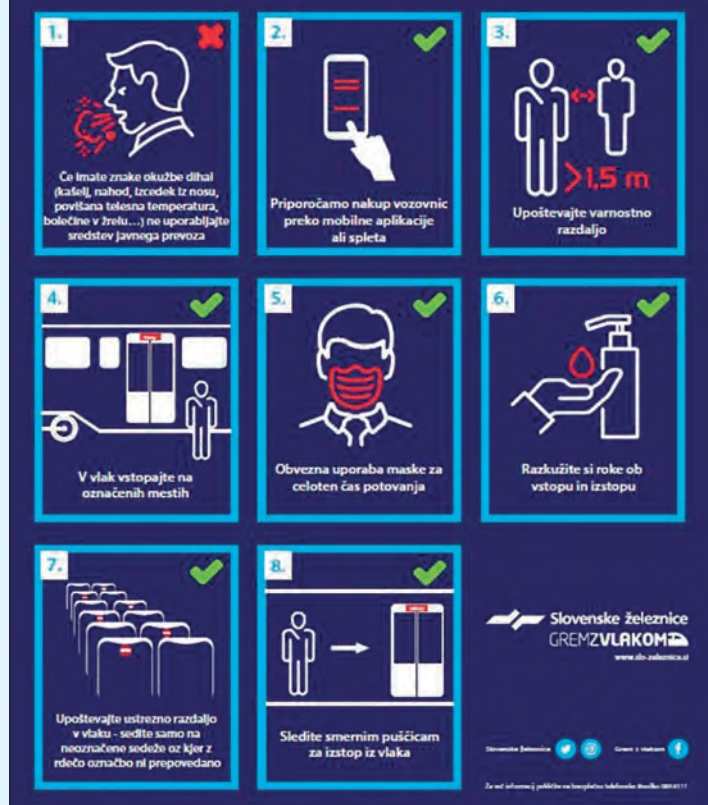
za prodajo na mobilnih in stacionarnih prodajnih mestih. Skupaj z razvojem Ticketinga pa širimo tudi spletno in mobilno prodajo vozovnic. Prenova je potnikom olajšala kupovanje vozovnic ter omogočila boljše delovne razmere našim zaposlenim. Za naše zaposlene v praksi denimo to pomeni, da imajo sprevodniki na vlakih samo en mobilni terminal za vse vozovnice namesto dveh, kot so jih nosili prej.

Marca smo se močno razveselili novega potniškega vlaka. Ali bodo te razmere vplivale na začetek voženj novih vlakov?

Enajstega marca je v Slovenijo prispel prvi težko pričakovani novi dizelski vlak serije 610. Dan pozneje so ga prevzeli v vzdrževalnem centru SŽ-VIT v Ljubljani, in je pripravljen na začetek testiranja. Na Poljskem so sicer že opravili vsa tipska testiranja, dodatno pa moramo pri nas opraviti še specifično preverjanje združljivosti z JŽI. Desetega aprila smo od Javne agencije za železniški promet pridobili začasno uporabno dovoljenje, ki omogoča začetek testiranja. Testiranja na progi so se začela v začetku julija. Šele po opravljenih poskusnih vožnjah na JŽI bomo lahko vložili vlogo za stalno obratovalno dovoljenje. Močno si prizadevamo si, da bi to pridobili kolikor hitro je mogoče ter da bi ukrepi za obvladovanje epidemije čim manj vplivali na vključevanje novih vlakov v promet.



Priporočila za varno vožnjo z vlakom v času epidemije COVID-19



Na potniških vlakih veljajo od 11. maja posebna pravila in priporočila NIJZ, ki jih smo jih izdali v obliki grafike.

Kako pa je s prevzemom drugih novih vlakov?

Spremenjene razmere zaradi pandemije bodo vplivale tudi na dobavo drugih novih vlakov. Težave nastajajo namreč v vseh gospodarskih panogah, v vsej logistični verigi. Upamo, da bo vlake mogoče prevzeti brez večjih zamud. Z njimi bomo lahko zagotovili višjo kakovost potovanja v Sloveniji, največjo spremembo pa bodo zaradi zastarelega voznega parka pomenili prav dizelski vlaki.

Najlepša hvala!

SŽ-Tovorni promet

Izredne razmere v Sloveniji zaradi razglašene epidemije koronavirusa so močno zaznamovale poslovanje družb v Skupini SŽ in posegle v njihovo delovanje. Vsaka od družb se je soočala s svojimi težavami in tudi s sodelovanjem so jih uspešno premagale. Temeljni cilji družb v skupini SŽ so zaščititi zdravje zaposlenih, ohraniti ustrezen obseg poslovanja ter zagotoviti temelje za nadaljevanje neoviranega poslovanja po krizi.

Na kratko

- Ključna je skrb za zdravje zaposlenih.
- Značilnost tega obdobja je nenehno prilagajanje storitev, težave • kupcev pri načrtovanju.
- Močno se je zmanjšalo povpraševanje ter s tem tudi količina prepeljanega tovora
- Na čakanje na delo je napotenih med 37 in 42 odstotkov zaposlenih.
- Delo se je med krizo odvijalo v 80 odstotkih.

Strogi ukrepi za preprečevanje širjenja virusa

Podjetja v skupini SŽ so se osredotočala le tiste dejavnosti, ki so bile nujne za opravljanje storitev ter za zagotavljanje poslovanja družb. Ne glede na razmere je SŽ-Tovorni promet zagotavljal svojim poslovnim partnerjem prevozne in druge storitve, vendar pa v nekoliko zmanjšanem obsegu, in z vsakodnevnim prilagajanjem delovnih procesov. SŽ-Tovorni promet je več drugim podjetjem priskočilo na pomoč tudi z izrednimi storitvami, tako so denimo organizirali dodatne prevoze in zagotovili neovirano poslovanje podjetij.

Da bi kolikor je mogoče omejili širjenje virusa so dejavnosti, in z njimi povezane navzočnost zaposlenih na delovnih mestih, omejili le na tiste procese, ki so najbolj nujni za varno in učinkovito odvijanje železniškega transporta ter opravljanje storitev, ki so z njim povezane. Vpeljano je bilo začasno čakanje na delo, ter možnost vpoklica, za nekatere zaposlene pa tudi delo od doma.

V SŽ-Tovornem prometu je bilo – odvisno od dneva in obsega naročenih storitev – na čakanju med 37 in 42 odstotkov zaposlenih. Dobra polovica zaposlenih je na delovnem mestu (do 55%), manjši del pa jih dela od doma.

Promet v Sloveniji

Razmere v Sloveniji ter v gospodarstvu in na transportnem trgu so močno vplivale na obseg prevozov in poslovanje podjetja. Zmanjševati se je začelo povpraševanje, transportni tokovi so se v nekaterih primerih prekinili, druge zmanjšali, podjetja v Sloveniji



Z izrednimi vožnjami vlakov na lokalnih progah je SŽ-Tovorni promet neposredno omogočal dostavo in odvoz tovora slovenskim podjetjem in podprl lokalno gospodarstvo. S poslovnimi partnerji so se redno dogovarjali za optimalno organizacijo prevozov v kriznih razmerah. Kljub izrednim razmeram je SŽ-Tovorni promet več podjetjem priskočil na pomoč z izrednimi storitvami in dodatnimi prevozi na različnih relacijah.

in regiji pa so začasno prekinila svoje dejavnosti. Na vsa podjetja so vplivali tudi ukrepi vlad posameznih držav za zajezitev širjenja virusa.

Tovorni promet na glavnih progah se je med krizo odvijal v okrog 80 odstotnem obsegu v primerjavi z obsegom pred krizo. Tovorni vlaki so lahko neovirano vozili tudi v tujino, na mejnih prehodih je delo potekalo večinoma brez težav, vendar pa nekoliko zmanjšanim obsegom. V družbi SŽ-Tovorni promet so o spremembah sproti obveščali svoje kupce in z njimi usklajevali delo. Eden od temeljnih ciljev je namreč zagotavljanje zanesljivih storitev, kupci pa so zanje na prvem mestu.

Zmanjšanje količine prepeljanega tovora

Obseg prevozov se po razglasitvi izrednih razmer začel postopoma zmanjševati. Od 1. do 13. marca je bila povprečna količina prepeljanega blaga na dan 55,2 tisoč ton, v drugi polovici meseca se je povprečje zmanjšalo na 50,5 tisoč ton, oziroma za 8,4 odstotka. Povprečna količina prepeljanega blaga na dan v prvi polovici aprila je bila še nižja, 44,3 tisoč ton, kar pomeni, da se je količina v primerjavi z marcem zmanjšala za 15,8 odstotka. V primerjavi z obdobjem pred krizo, februarjem 2020 pa kar za 22,9 odstotka. Maja in junija se je obseg prevozov v primerjavi z aprilom nekoliko povečal, vendar ne na raven kot je znašal pred krizo. V podjetju ocenjujejo da se obseg prevozov, kljub drugačnim pričakovanjem, na predkrizno raven ne bo vrnil do konca leta.



O razmerah in načrtih Tovornega prometa smo se pogovorili z direktorico mag. Melito Rozman Dacar

Kako se je podjetje SŽ-Tovorni promet spoprijelo s krizo zaradi koronavirusa?

Zadnji meseci so bili za Tovorni promet polni izzivov in takšni bodo tudi prihodnji. Že konec leta 2019 smo se soočali z recesijo v vseh segmentih blaga, ki so povezani z avtomobilsko industrijo. Pandemija je še dodatno okrnila delovanje pomembnega dela svetovnega gospodarstva. Na transportnem trgu je količina blaga omejena, kupci izjemno težko kratkoročno načrtujejo, konkurenca pa iz dneva v dan hujša.

Kljub številnim omejitvam v mednarodnem sodelovanju in krčenju blagovnih tokov smo naše storitve v železniškem mednarodnem tovornem prometu opravljali neovirano. To seveda ne bi bilo mogoče brez podpore sestrskih družb v Skupini SŽ. Pri tem so bili ključni tudi kupci in drugi partnerji s katerimi smo sprejemali različne operativne ukrepe.

Kaj je bil ključni cilj SŽ-Tovornega prometa v kriznih razmerah?

Najpomembnejše je bilo sodelavcem zagotoviti varne delovne pogoje. Tu bi še posebej izpostavila posebno delovno skupino pod vodstvom Dragutina Mateja, ki je skrbela za zaščitna sredstva ter tudi nam zagotavljala pomoč pri izvajanju delovnih procesov. Ti so namreč morali biti usklajeni s priporočili NIJZ, in morajo biti usklajeni še zdaj. Drugi ključni cilj pa je bil kljub izrednim razmeram, omejitvam števila zaposlenih in omejeni količini blaga, zagotoviti optimalne storitve ter slediti potrebam naših kupcev.

Velik izziv je bilo prilagajanje, saj so se napovedi kupcev spreminjale vsak dan, prav tako se je spreminjal način dela določenih poslovnih partnerjev, s katerimi nekatere storitve opravljamo skupaj. Slednje je bila posledica ukrepov za zaščito prebivalstva, ki so jih sprejemale države. Žal pa se s podobnimi težavami še vedno soočamo in pričakovati je, da bodo razmere podobne tudi v naslednjih mesecih.



mag. Melita Rozman Dacar, direktorica SŽ-Tovornega prometa



Kakšno je bilo sodelovanje s poslovnimi partnerji?

Ustrezna in zadostna komunikacija ter izmenjava informacij so v kriznih razmerah trenutno še toliko bolj pomembna. Redno smo bili v stiku z vsemi ključnimi kupci, strateškimi in poslovnimi partnerji, drugimi prevozniki ter seveda z družbami v skupini SŽ. Brez prilagajanja drugih družb v Skupini Tovorni promet ne bi mogla opraviti tako drastičnih sprememb, sploh na stranskih progah.

Načrtujemo, da bomo tudi, ko kriza mine procese učinkovito optimizirali in zagotavljali prevoz tovora še bolj učinkovito in z najmanj dodatnimi stroški. Ostati moramo usmerjeni h kupcu in njegovim potrebam, zato je nujno, da pri optimizacijah s kupci tudi sodelujemo. Zelo dejavni smo bili tudi v različnih združenjih, kjer smo predstavljali razmere in predlagali ukrepe za ublažitev posledic, ki jih je povzročila kriza.

Kakšne so za zdaj – julija 2020 – razmere v vaši panogi?

Vsak dan je nov izziv. Za zdaj jasnih napovedi naših kupcev nimamo, sej tudi sami težko pripravljajo načrte, če ne prejmejo naročil. Predvidevamo, da bodo stabilnejše razmere pri kontejnerskih prevozi in pri prevozu kmetijskih proizvodov. V določenih drugih segmentih tovora pa se je v količina prevozov bistveno zmanjšala, saj so določeni tuji poslovni partnerji zapirali svoje obrate, manjši je bil obseg dela denimo v avtomobilski industriji, lesni industriji, železarnah. To pomeni zmanjšano povpraševanje ne le pri prevozu vozil, temveč tudi pri prevozu drugih vrst blaga, na primer surovinah kot so železo, jeklo in pločevina. Posledice v naši panogi pa se kažejo z zamikom nekaj mesecev.

Kako bo podjetje ravnalo v naslednji mesecih?

To bo odvisno predvsem od tega, kako bo epidemija vplivala na naše kupce oziroma na zmanjšanje proizvodnje in povpraševanja na trgu. S tem bo neposredno povezano tudi to, koliko zaposlenih bo delalo v posameznih procesih in koliko jih bo napotenih načasno čakanje na delo. Nadaljevali bomo s uresničevanjem sprejetih ukrepov, da bomo lahko zagotavljali varno delo naših sodelavcev, kot tudi z optimizacijo procesov, ki je nujna za poslovanje in konkurenčnost podjetja. Še zlasti dobro se moramo pripraviti na obvladovanje stroškov, če bi se prihodki še dodatno zmanjševali. Pri pandemiji pa moramo spremljati tudi, kako se bo ta širila v drugih državah in kakšni ukrepi bodo pri transportu v tujini. Vedeti namreč moramo, da SŽ-Tovorni promet 94 odstotkov prevozov opravi v mednarodnem prometu. Še bolj pospešeno moramo delovati na trgu, razvijati nove storitve, se prilagajati in biti še boljši. To pa je mogoče le s kakovostnimi storitvami in konkurenčnimi ponudbami.

Bi želeli še kaj dodati?

Še enkrat bi se želela zahvalila svoji ožji ekipi, s katero smo prav vse dni krize vlagali velike napore v to, da smo zagotovili neovirano delovanje delovnih procesov. Prav tako se zahvaljujem vsem sodelavcem v podjetju, ki so požrtvovalno in lojalno opravljali svoje delo, pa tudi tistim, ki so z razumevanjem sprejeli odločitve, da bodo obdobje krizne situacije primorani čakati na delo doma. Prav tako zahvala družbam SŽ-VIT, SŽ-ŽIP in SŽ-Infrastruktura, ki so se

vsak dan prilagajali razmeram ter vodstvu SŽ, podpornim službam in socialnim partnerjem za podporo in pomoč pri prilagajanju na spremembe.

Najlepša hvala!

SŽ-Infrastruktura

Podjetje SŽ-Infrastruktura je upravljavec javne železniške infrastrukture v Sloveniji, gospodari z njo ter vodi promet po njej. Delo v podjetju se je nadaljevalo kljub ustavitvi določenih funkcij s Sloveniji ter ustavitvi potniškega prometa. Večina zaposlenih na SŽ-Infrastruktura je bila ves čas na delu. Obseg dela pa se je v določenih segmentih še povečal.

Pogovorili smo se z direktorjem SŽ-Infrastrukture, Matjažem Kranjcem.

Gospod Kranjc, kako ste se na SŽ-Infrastruktura spoprijeli z nastalo krizo?

Podjetje SŽ-Infrastruktura je kot upravljavec javne železniške infrastrukture nadaljevalo z vsemi ključnimi projekti s katerimi zagotavljamo varnost in razvoj na našem železniškem omrežju. Takoj, ko so bile na ravni države razpisane izredne razmere smo zaposlenim zagotovili zaščitna sredstva, določen del zaposlenih pa smo razporedili na čakanje na delo ali delo od doma.

Petnajstega marca smo izdali 1235 obvestil o razporeditvi na čakanje na delo. Na čakanje so bili zaposleni razporejeni iz več razlogov, prvi je bil zmanjšanje obsega dela, in sicer v treh sklopih glede na obseg dela, saj je bil 16. marca ustavljen potniški promet, 11. maja delno vzpostavljen, 1. junija pa smo začeli voziti po polnem, počitniškem voznem redu. Drugi razlog, da smo zaposlene napotili na čakanje na delo je bilo varovanje zdravja posebej ogroženih skupin, kot so denimo starejši in tisti, ki doma skrbijo za starejše ipd., tretji razlog pa je bil prvenstveno preventivne narave zaradi zagotavljanja ustreznega števila rezervnih delavcev, če bi se pojavila okužba v naših operativnih delovnih skupinah. Če bi se namreč zgodilo to, in ne bi imeli denimo operativne skupine vzdrževalcev signalnovarnostnih naprav, ki bi lahko takoj začeli opravljati nujno delo, bi se ves promet ustavil. Napotitve na čakanje na delo so bile odvisne od tega da smo lahko zagotovili vse storitve, ki jih opravljamo in preventivo, če bi se pojavila okužba.



Direktor SŽ-Infrastrukture, Matjaž Kranjc

Katere naloge ste še vedno opravljali?

Delo, ki ga opravljamo na slovenskem železniškem omrežju se nikoli ne ustavi. Enako je bilo med krizo. Neovirano so se nadaljevala dela na elektroenergetskih in signalnovarnostnih napravah ter pri gradbeni dejavnosti. Nadaljevala so se tako investicijska kot



Rekordni obseg vzdrževalnih del po vsej Sloveniji

Hrastovlje–Rižana

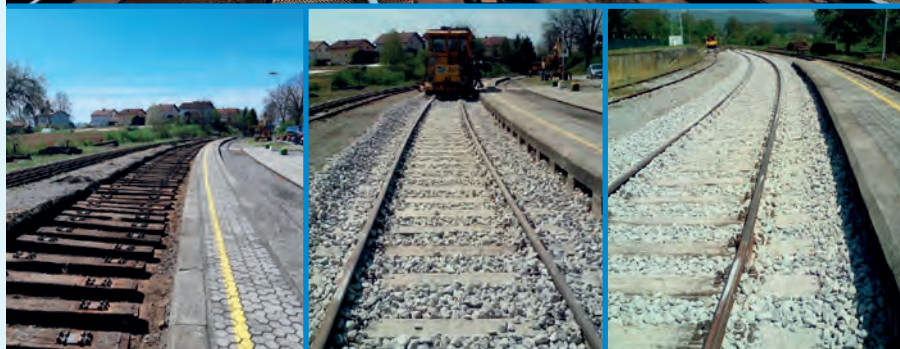
Med prvomajskimi prazniki so opravljali investicijsko vzdrževanje na odseku železniške proge Hrastovlje – Rižana in obnavljali postajni tir št. 2 na železniški postaji Rižani.

Ljubljana–Jesenice

Na več območjih so opravljali vzdrževalna dela tudi na progi Ljubljana-Jesenice-dm. Pri slednjih deli so sanirali zlome tirnic, jih menjali, sanirali blatna mesta na progi, strojno regulirali tire, odstranjevali rastje ...

Železniška postaja Metlika

Na postaji Metlika je bil v drugi polovici aprila obnovljen tir št. 2 v dolžini 280 metrov. Vzdrževalna dela so zajemala demontažo tira, pripravo spodnjega ustroja, montažo tira, dopolnitev tirne grede z novim tolčencem, strojno regulacijo tirov in strojno profiliranje tirne grede.



Investicijska dela neovirano med Zidanim Mostom in Rimskimi Toplicami ter na postaji Maribor

Na progi med Zidanim Mostom in Rimskimi Toplicami DRSI Ministrstva za infrastrukturo vodi projekt prenove proge in naprav na njej. V začetku februarja je bil za ves promet odprt desni tir, dela na levem pa so se nadaljevala marca. Zapora levega tira bo trajala predvidoma do konca julija. Sočasno z nadgradnjo železniške proge se ureja tudi železniška postaja Rimske Toplice. Ta bo imela po končanju del novi podhod, perone, nadstrešnico, prenovljeno pa bo tudi postajno poslopje.

Med krizo prenova mariborske postaje v polnem teku

Na železniški postaji Maribor so prenavljali podhod in perone. Po novem bo imela postaja Maribor namreč tri perone, vse z novimi nadstrešnicami. Podhod bo podaljšan pod vsemi tiri, imel bo



pokrita stopnišča, tekoče stopnice in dvigala za lažji dostop gibalno oviranim osebam. Na perone bo mogoče dostopati z obeh strani postaje. Prenovitelna dela so se opravljala na desni strani postaje. Na tej se prenavlja več tirov, ki bodo imeli med drugim po novem betonske pragove, nadgrajeno bo tudi vozno omrežje in SVTK naprave. Po koncu prenovitvenih del bodo na mariborski postaji tudi protihrupne ograje v skupni dolžini 2,4 kilometra.



vzdrževalna dela, zagotavljali smo vodenje prometa in varno delo na več gradbiščih. Prav na gradbiščih je bilo med prvim valom krize še več dela. Zaradi popolne ustavitve potniškega prometa med 16. marcem in 11. majem ter rahlega zmanjšanja obsega tovornega prometa so bile razmere namreč prave za opravljanje obsežnih vzdrževalnih del na več odsekih proge. Tako smo delali denimo na progi Ljubljana–Jesenice, postaji Metlika, med Hrastovljami in Rižano ipd. Obseg vzdrževalnih del je bil še večji.

Obseg dela med krizo se je torej še povečal?

Obseg vzdrževalnih in investicijskih del med krizo je bil velik. Vzdrževalna dela na progi z določenimi omejitvami in prilagojenim načinom dela smo opravljali na več odsekih glavnih in regionalnih prog. Ob upoštevanju vseh dodatnih ukrepov smo opravljali vse naloge, ki jih opravljamo tudi drugače, strojne regulacije, strojno profiliranje tirne grede, sanacijo slabih mest na progi, sanacijo nivojskih prehodov, zamenjavo starih pragov z novimi, odstranjevanje rastja, ki je letos zaradi vremena še posebej bujno, ipd. Upoštevati pa je treba, da smo delo na projektih lahko neovirano opravljali le z zagotavljanjem dodatnih ukrepov, z razkuževanjem, nošenjem mask, rokavic. Poleg tega smo delovne skupine oblikovali tako, da so zaposleni delali v manjših skupinah večinoma z istimi sodelavci, skupine pa se med seboj, če je bilo le mogoče, niso srečevale.

Med epidemijo smo opravili tudi meritve geometrijskih parametrov proge z merilnim vlakom, pri čemer smo morali za madžarske strokovnjake podjetja MAV KVF Kft, ki so med 12. in 22. majem opravljali meritve, pridobiti posebna dovoljenja Ministrstva za infrastrukturo. Med drugim pa smo nadaljevali tudi z nadgradnjo Centra stabilnih naprav elektrovlake v Prometni dvorani v Ljubljani.

Katere so bile ključne težave s katerimi ste se srečevali med krizo?

Pri nekaterih naših dejavnostih že brez krize na delo vplivajo številni zunanji dejavniki, kot so dobava gradbenega materiala, kadrovski viri, zagotavljanje mehanizacije, ipd. Med krizo pa je bilo treba reševati še dodatne težave, kot so denimo okrnjena dobava materiala iz tujine, daljši dobavni roku, zagotovitev varne migracije zaposlenih na gradbišča po državi, urejanje stikov z drugimi poslovnimi partnerji ... Določene težave so se pojavljale tudi zaradi povečanja obsega delovnih nalog pri zaposlenih, ki so bili operativni. Ob manjši zasedenosti podpornih služb ter zaradi doslednega upoštevanja zaščitnih epidemioloških ukrepov je bilo nujne več koordinacije.

Kriza se bo nedvomno pokazala tudi poslovno v podjetju. Kako boste to sanirali?

SŽ-Infrastruktura ima zagotovljeno financiranje do 31. julija. Prizadevamo pa si, da bi zagotovili sredstva za vse leto 2020, tako kot smo načrtovali in predstavili v ponudbi.

Kako bo videti delo v prihodnjih mesecih?

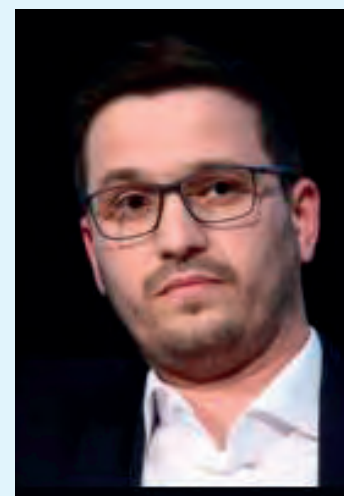
Ob prvih znakih novega vala smo izdali navodila za dosledno izvajanje preventivnih ukrepov. Z njimi bomo nadaljevali in se prilagodili razmeram. Naš temeljni cilj je ohraniti zdrave zaposlene in neovirano opravljanje dela za zagotavljanje varnosti vseh udeležencev v železniškem prometu.

Najlepša hvala!

SŽ-ŽGP

O odzivih na krizo v gradbenem sektorju smo se pogovorili z direktorjem SŽ-ŽGP Tineto Svvoljšakom.

Gospod Svvoljšak, kako ste se na SŽ-ŽGP spoprijeli z nastalo krizo?



Direktor SŽ-ŽGP Tine Svvoljšak

V ključnih dneh, marca in aprila, smo se ukvarjali predvsem s tem kako ohraniti delujoče podjetje. Takoj, ko je bila sredi marca razglašena epidemija smo sprejeli več ukrepov. Trikrat na teden, v ponedeljek, sredo in petek jutraj, smo se sestajali zunaj pred podjetjem na parkirišču v obliki razširjenega kolegija. Na njem so bili vodje služb, poslovodstvo podjetja, socialni partnerji, in vsak član je imel svojega namestnika. Imeli smo zagotovljen načrt vzporednega vodenja podjetja. Če bi namreč kdo od vodilnih zbolel in svojega dela ne bi mogel več opravljati bi podjetje lahko neovirano delovalo naprej. Pripravili smo se tudi na delo od doma, kupili smo dovolj prenosnikov tako, da bi lahko v tej obliki delali denimo do konca leta. Ker smo sprejeli vse ukrepe pravočasno, do večjih težav med prvim valom v našem podjetju nismo imeli.

Kaj je bilo največje tveganje za SŽ-ŽGP?

Največje tveganje za delovanje našega podjetja je samski dom v Zalogu v katerem je nastanjenih 90 naših zaposlenih. Ti delajo v dveh ključnih službah, Službi za mehanizacijo in Službi za operativno. Če bi se v tej skupini pojavil kdo z znaki bolezni bi to pomenilo, da bi se delo v podjetju moralo ustaviti. Vsi bi morali na čakanje na delo, temu pa bi sledili penali po pogodbah in druge težave. Med krizo je bilo v ospredju predvsem operativno tveganje, denimo vodenje projektov na gradbiščih. Lahko bi se zgodilo da bi morali zapirati določena gradbišča zato smo najprej znotraj vseh ukrepov zagotovili varno delo vsem zaposlenim na gradbiščih in na upravi.

Kakšen je bil obseg dela med krizo?

Delo na vseh gradbiščih je teklo neovirano. Delali smo na vseh večjih železniških infrastrukturnih projektih in sicer na Pragerskem, pri nadgradnji postaje Maribor, med Zidanim Mostom in Rimskimi Toplicami. Prav slednji projekt je bil eno največjih gradbišč v državi, in zaradi dobrega in učinkovitega dela smo bili na državnem ravni izpostavljeni kot primer dobre prakse v gradbeniški panogi. Poleg projektov v Sloveniji smo nadaljevali obsežen, 24 milijonov evrov vreden, projekt na Hrvaškem v Reki. Poleg tega pa smo za upravljavca JŽI opravili še vsa vzdrževalna dela na železniški infrastrukturi in to v rekordni vrednosti. In tukaj je zelo pomembno poudariti, da če bi bil okužen en sam zaposleni v samskem domu

vseh teh projektov ne bi mogli uresničiti. Tveganje je neverjetno visoko in podcenjeno.

Ob tem smo tudi med krizo aktivno sodelovali na vseh razpisih v tujini. V tujino smo hodili z akreditacijskimi pismi, celo zunanjih ministrstev, da smo lahko šli na sestanke. Pri večjih dogovorih je namreč osebni stik še vedno izjemno pomemben. Pred koronavirusom nismo pokleknili.

To je prav izjemen obseg dela. Je pomagalo tudi to, da niso vozili potniški vlaki?

To je bila dodatna prednost, saj se je zmanjšal obseg tovarnega prometa, potniški pa popolnoma ustavil. Tako je bilo lažje delati in smo denimo na vzdrževanju celo postavili rekord. Aprila in maj sta bili rekordna po realizaciji v tem segmentu. Ko promet stoji, je najboljši čas za dela na progi.



Kako ste bili pripravljeni na morebitno okužbo zaposlenih?

Že 13. marca smo organizirali dva prostora za izolacijo v Zalogu in naredili tudi karantensko območje v treh bivalnih kontejnerjih s po štirimi ležišči. Tako lahko tudi zdaj takoj zagotovimo karanteno za 12 zaposlenih, če bi bilo treba. Za tem smo del objekta v kamnolomu Verd spremenili v karantensko območje v katerem so 4 sobe s po dvema ležiščema. Kdor od zaposlenih na primer, ki prihaja iz tujine in mora biti v karanteni lahko zanj zagotovimo izolacijo.

Katere so bile še druge ključne težave pri zagotavljanju takšnega obsega dela, kot ste ga opravljali?

Težav je bilo več, prva je bil prehod državnih mej za naše zaposlene. Nekateri naši zaposleni na primer niso bili doma po dva ali tri mesece. Precej je bilo organizacije in logistike pri vračanju v Slovenijo. Še vedno je veljal predpis za karanteno. Zaposlene smo morali pošiljati celo na dislocirano lokacijo zaradi obvezne karantene, ker je tveganje vnosa virusa v našo delovno sredino previsoko.

Nekaj zaposlenih je pred kratkim po dolgem času odšlo domov v Bosno in Hercegovino, ker je bila država že zunaj rdečega seznama. Nato pa se je okužba spet začela širiti, država je spet umeščena na rdeči seznam. Tako smo morali z vsakim od njih govoriti, najti način kako jim zagotoviti prevoz v Slovenijo, saj namreč niti avtobusi niti vlaki iz Bosne za zdaj ne vozijo normalno. Težava je bila že zagotoviti pot do Hrvaške in nato čez mejo. V Sloveniji pa karantena.



Naslednja dva velika izziva pa sta bila dobava materiala in zasedenost železniških postaj. Če se namreč ustavi dobava strateškega materiala, tirnic, kretnic, pragov itn. se ustavijo tudi projekti. Pri postajah pa sta tako upravitelj kot prevoznik marca in aprila delovala nekoliko okrnjeno, zato je bila nujna nenehna koordinacija, da so bili materiali prav čas tam kjer smo jih potrebovali, da so bile postaje zasedene, na voljo lokomotive.

Kaj ste se naučili iz prvega vala?

Prvi val smo uspešno prebrodili, menim pa, da smo si pozabili zapisati ključnih deset nauk. Lahko se zgodi, da se bomo na ravni Skupine SŽ v novem valu spet pogovarjali o istih zadevah. Pri nas predvsem o problematiki samskega doma. Samski dom je namreč še vedno lokacija visokega tveganja. Treba se je pogovarjati tudi o dezinfekciji osebnih vozil, o zalogah zaščitnih sredstev, ali jih je dovolj za eno četrtnje ali ne, po kakšnih cenah jih bomo kupovali...itn. Še enkrat se je pokazalo, kako pomembno je dobro sodelovanje upravitelja SŽ-Infrastruktura, prevoznika SŽ-Tovorni promet in SŽ-ŽGP. Za uspešne projekte potrebujemo učinkovito tesno sodelovanje.

Kako se bo kriza poznala na poslovnem področju?

Pri nas se je kriza pokazala predvsem v zvišanju stroškov dela. Prilagajati se moramo namreč razmeram z dodatnimi stroški. Tukaj bodo negativni poslovni učinki zaradi tega. Kljub vsemu pa glede na obseg poslovanja nismo mogli izpolniti vseh državnih ukrepov na primer, da bi šli preventivno na čakanje na delo. Znotraj sistema SŽ smi bili operativni ves čas, mi, ter tudi Tovorni promet in Infrastruktura.

Najlepša hvala!

SŽ-VIT

**O delu podjetja SŽ-VIT smo se pogovorili z
direktorjem gospodom Dušanom Žičkarjem**

Gospod Žičkar podjetje SŽ-VIT je specialist za tehniko in vzdrževanje železniških vozil, ter vleko vlakov, ki svoje storitve ponuja tudi zunaj Slovenije. Kljub krizi in številnim omejitvam ste bili v podjetju zelo dejavni.

Kako se je prekinitev določenih funkcij v državi in širši regiji med epidemijo COVID-19 pokazala v vašem podjetju?

Ponoči 11. oziroma zjutraj 12. marca smo v delavnico v Ljubljani sprejeli prvi novi Staderjev potniški vlak. Ob tem nismo niti slutili, da se bo praktično čez noč naše poslovanje obrnilo na glavo. V podjetju smo se morali prilagoditi nastalim razmeram z ukrepi, ki jih je narekovalo in koordiniralo Poslovodstvo skupine SŽ. Sprva je to pomenilo, da smo vse zaposlene, razen izvršilnih delavcev, ki opravljajo delo povezano s tovarnim prometom, napotili na čakanje. Na delo so v času vrha epidemije hodili samo zaposleni, ki so opravljali nujne delovne naloge za potrebe tovarnega prometa.

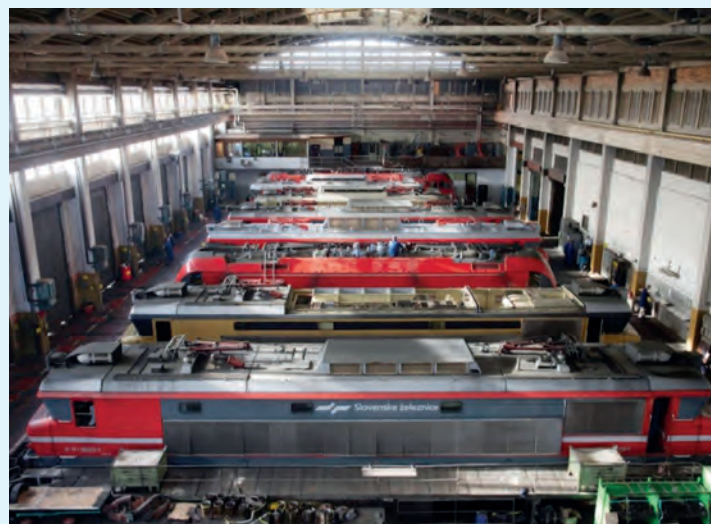
S pomočjo Službe za informatiko in zavzetostjo zaposlenih smo za nujne podporne procese že v prvih dneh po razglasitvi epidemije omogočili delo na domu.

V skupino, ki je bila na ravni SŽ imenovana za sprejemanje ukrepov za zaježitev širjenja virusa in koordinacijo delovanja v nastalih razmerah je bil imenovan moj pomočnik Vladimir Bezjak.

Z zagotovitvijo najnujnejše zaščitne opreme, ter z upoštevanjem priporočil NIJZ in koordinacijske skupine na strani zaposlenih, smo se po mojem mnenju uspešno izognili vnosu virusa v naše podjetje.



Direktor SŽ-VIT Dušan Žičkar



Čeprav smo bili ob začetku epidemije omejeni na zgolj nujno delo, povezano s tovarnim prometom, smo še pred koncem epidemije z dobro organizacijo in koordinacijo zagotovili vzdrževalne storitve tudi drugim poslovnim partnerjem.

Kako načrtujete sanirati škodo, ki je nastala zaradi epidemije?

Izpad na prihodkovni strani, ki je bil posledica izpada dela zaradi ustavitve javnega potniškega prometa in zmanjšane obsega tovarnega prometa, smo v veliki meri nadomestili s pomočjo sredstev za subvencioniranje čakanja na delo, ki jih je zagotovila država v okviru protikoronskih ukrepov. Delo, ki je bilo ta čas ustavljeno pa si prizadevamo nadoknaditi. Določeni projekti so se zamaknili za mesec ali dva in te bomo opravili do konca leta oziroma, če bo obseg prevelik prestavili na naslednje leto. Glede vseh naših dejavnosti pa smo v nenehnih stikih z našimi poslovnimi partnerji.

Kakšen odstotek vaših zaposlenih je bil razporejen na delo na domu oziroma na čakanje?

Na čakanju na delo je bilo na začetku marca kar 65 % zaposlenih, v začetku maja okrog 44 % konec junija pa le še 24 odstotkov. Delo od doma je opravljalo 20 zaposlenih, ki so opravljali najnujnejše delo, povezano s tovarnim prometom.

**Kako boste uredili delo v prihodnjih mesecih?**

Na to vprašanje za zdaj težko odgovorim, saj so razmere precej negotove. Vsekakor bomo sledili usmeritvam SŽ. Če bo splošna epidemiološka slika v državi dobra, bomo delali, pri čemer moramo porabiti tudi sorazmeren del dopusta. V primeru, da se stanje poslabša, pa bomo upoštevali navodila države in se kar najbolje prilagodili situaciji. S prvim valom smo pridobili dragocene izkušnje, tako da vemo kako urediti delo, da bo kolikor je mogoče varno za zaposlene.

Katere projekte oziroma delovne procese ste kljub epidemiji opravljali?

Sprva smo opravljali samo nujne procese, povezane z delovanjem tovarnega prometa. To pomeni zagotavljanje strojevodij in vozovnih preglednikov za izvajanje tovarnega prometa in tekoče vzdrževanje železniških vozil za zagotavljanje njihove razpoložljivi-

vosti. Pozneje smo postopoma začeli opravljati tudi dejavnosti pri katerih bi ob predolgem zaostanku nastale velike posledice pri zagotavljanju razpoložljivosti vozil sedaj ali v prihodnjih mesecih. Tukaj gre predvsem za zamenjavo pogonskih sklopov na lokomotivah serije 541, remotorizacijo lokomotiv serije 642/643 ter revizije podstavnih vozičkov lokomotiv serije 363. Ves čas smo sicer v omejenem obsegu in v dogovoru s kupci izven skupine SŽ opravljali tudi vzdrževanje kolesnih dvojic.

Kateri so ključni projekti, ki jih trenutno opravljate in bi želeli nanje posebej opozoriti?

Ob že zgoraj omenjenih storitvah, so trenutno najbolj aktualne testne vožnje novega dizel motornega vlaka Stadler in priprave na servisiranje tega vlaka. V jeseni in naslednje leto pa sledi prihod ostalih različic. Pomemben izziv pa nas čaka na kadrovskem področju, saj nas je oz. bo v obdobju od 31.12.2019 do 1.1.2021 zapustilo več kot 300 sodelavcev.

Bi želeli še kaj dodati?

Rad bi se zahvalil vsem zaposlenim, ki so ne glede na nastale razmere omogočili opravljanje najnujnejših nalog in hitro vračanje v normalne razmere. Julija v podjetju ni več veliko zaposlenih na čakanju na delo, saj so prioriteta poraba lanskega in letošnjega dopusta.

Najlepša hvala!

SŽ-ŽIP

Odziv podjetja SŽ-ŽIP na krizo nam je pojasnila direktorica mag. Vojka Martinčič

Kako ste bili v podjetju pripravljene ob začetku epidemije?

Izbruh in razglasitev epidemije COVID-19 sta bila za vse družbe v skupini SŽ in tako tudi za SŽ-ŽIP veliko presenečenje. Znašli smo se na neznanem terenu in ob vseh ukrepih za omejevanje širjenja virusa, ki jih je sprejela država je bilo treba hitro ukrepati.

Ukrepi kot so zaustavitev potniškega prometa, prepoved združevanja določenega števila oseb, zapiranje občinskih meja, so za SŽ-ŽIP pomenili zaprtje skoraj vseh naših dejavnosti, razen obveznega in nujnega varo-



Direktorica SŽ-ŽIP mag. Vojka Martinčič





vanja kritične železniške infrastrukture ter najnujnejšega čiščenja z razkuževanjem prostorov, v katerih so se odvijala nujna dela v skupini Slovenske železnice.

Katere dejavnosti ste morali prekiniti?

Prenehali smo s čiščenjem voznih sredstev, urejanjem okolja, vzdrževanjem objektov in trženjem počitniških zmogljivosti Slovenskih železnic, opravljanjem avtomehaničnih storitev, zaprli smo invalidske delavnice in središče Vitalis.

To je pomenilo veliko zmanjšanje prihodkov

Prihodki so se znižali za 60 odstotkov in na čakanje na delo smo napotili 72 odstotkov naših zaposlenih. Ob vsem omenjenem pa so bile v prvih mesecih težave tudi z zagotavljanjem osebnih zaščitnih sredstev in prevozom delavcev na delo in z njega. Razmere so bile na prvi pogled videti naravnost katastrofalne, zato gre resnično velika zahvala Vladi Republike Slovenije, ki je z nadomestili za plače za čakajoče delavce priskočila na pomoč podjetjem. Poleg tega pa so invalidska podjetja prejela nadomestilo za krizni dodatek za vse delavce invalide, ki so bili na delovni dolžnosti.

Po več tednih so se začeli ukrepi rahljati, kako ste reagirali na SŽ-ŽIP?

Z rahljanjem ukrepov za preprečevanje širjenja COVID-19 smo postopoma začeli v omejenem obsegu opravljati tudi naše dejavnosti, vendar pa jih tudi zdaj še ne opravljamo v celoti.

Ste opazili kakšne spremembe na trgu?

Pri vseh dejavnostih, ki jih opravljamo trgu zunaj skupine SŽ, so analize pokazale zmanjšano kupno moč in večjo občutljivost na cene, kar vpliva na naše prihodke.

Kako vidite prihodnje tedne v panogi v kateri poslujete?

Za zdaj so se razmere stabilizirale in prihodki podjetja se povečujejo vendar pa se hkrati bojimo drugega vala epidemije. Strahu in negotovosti, ki smo ju doživljali ob izbruhu prvega vala si ne želimo še enkrat doživeti. Poudariti pa moram, da sem zelo zadovoljna ob ugotovitvi, da smo železničarji še vedno lojalni in solidarni sodelavci, ki znamo premagovati še tako hude težave. Še zlasti to velja za invalide, ki se zavedajo, da je njihova služba dragocena, saj dela na odprtem trgu ob izgubi zaposlitve skoraj zagotovo ne bi dobili.

Najlepša hvala!

Prometni institut

O delu Prometnega instituta smo se pogovorili z direktorjem dr. Petrom Verličem.

Kako se je prekinitev določenih funkcij v državi in širši regiji med epidemijo COVID-19 pokazala v vašem podjetju?

Reakcija na epidemijo je bila najverjetneje enaka, kot drugje pri nas in v tujini. Znašli smo se pred povsem novo situacijo, kot je doslej še ni bilo. Prva skrb je bila zagotovo ohranitev zdravja zaposlenih. Bilo pa nam je veliko lažje, saj smo del sistema Slovenskih železnic in smo v celoti upoštevali navodila posloводства in štabnih služb glede ravnanja zaposlenih in organizacije dela v času epidemije.



Direktor prometnega instituta dr. Peter Verlič

Kako načrtujete sanirati škodo, ki je nastala zaradi epidemije?

Razumljivo je, da so se v času epidemije izvajala v družbah SŽ zgolj tista dela, ki so najnujnejša za izvajanje železniškega prometa, kar se je odrazilo tudi pri našem delu. Nekatere projekte, ki smo jih načrtovali za naše družbe v sistemu SŽ v spomladi, smo morali prestaviti. Tudi izvajanje evropskih projektov smo morali delno prilagoditi trenutnim razmeram. Seveda se bo to odrazilo tudi na končnem poslovnem rezultatu, načrtovan dobiček bo nižji. A bistveno je, da bomo zaradi dobrih ukrepov vlade, ki je finančno pomagala podjetjem s protikoronskimi zakoni, lažje prebrodili krizo in kar je najpomembnejše ohranili delovna mesta. Upamo, da se bodo razmere do konca leta že toliko uredile, da bo izpad prihodkov ob koncu poslovnega leta čim manjši.

Kako ste uredili delo, ste zaposlene napotili na čakanje?

Pri razporejanju na čakanje na delo in delo na domu ali pa tudi v pisarni, če je bilo to potrebno, smo se odzivali glede na zahteve naročnikov, predvsem zunanjih. Bilo je kar nekaj konferenc in sestankov na daljavo s tujimi partnerji, ki smo se jih morali udeležiti. V preostalem času pa so bili vsi zaposleni napoteni na čakanje.

Kako boste uredili delo v prihodnjih mesecih?

V juliju in avgustu bodo naši zaposleni v polni meri izkoristili letne dopuste, od septembra dalje pa začnemo z delom v polni sestavi, saj to narekujejo tudi pogodbenne obveznosti.

Katere projekte oziroma delovne procese ste kljub epidemiji opravljali?

Za zunanje naročnike je bilo treba nadaljevati z delom na projektu strokovnih podlag za pripravo Zakona o trajnostni mobilnosti, kjer je naročnik Evropska komisija, izvajale pa so se tudi aktivnosti na mednarodnih projektih, financiranih z EU. Seveda pa smo se odzvali tudi na potrebe, ki so jih imele posamezne družbe v sistemu SŽ. Naj poudarim, da smo ves čas spremljali tudi razpise in v tem času izvedli prijave na dva evropska projekta z vidika varnosti železniške infrastrukture DEFUSSE in PRECINCT, uspešni pa smo bili tudi na razpisu za družbo 2TDK, kjer bomo skupaj s partnerji izdelali novelacijo investicijskega programa za drugi tir Divača – Koper. Izvajali pa so se tudi projekti s programa Shift2Rail.

Kateri so ključni projekti, ki jih trenutno opravljate in bi želeli nanje posebej opozoriti?

Za družbe v sistemu SŽ izdelujemo investicijsko dokumentacijo za vgradnjo sistema ETCS v vozna sredstva, za nakup novih



lokomotiv ter za vzdrževanje JŽI. Za SŽ Infrastrukturo bomo izdelali analizo elastičnosti uporabnine ter aplikacijo za simulacijo izračunavanja odškodnin zaradi ovir v prometu, predvidevamo pa tudi nadgradnjo elektronskega voznega reda, ki se je v operativni rabi do sedaj dobro izkazal. Od evropskih projektov pa nadaljujemo s projekti REGIOMOB, CONNECT2CE in novo pridobljenim SUSTOURISMO. V okviru iniciative SEESARI za spodbujanje inovacij in razvoja železnic v jugovzhodni Evropi pa se bomo vključili v nadgradnjo projekta rezervacij SEPA v mednarodnem potniškem železniškem prometu.

Najlepša hvala!

Fersped**O vplivu krize na logistični sektor smo se pogovorili z direktorjem Ferspeda Jožefom Petrovičem.****Gospod Petrovič, kako je kriza vplivala na podjetje Fersped?**

Fersped je logistično podjetje, to pa je ena od panog, ki je bila med krizo zaradi koronavirusa med najbolj prizadetimi. Ustavili so se logistični tokovi, zlasti iz Kitajske, na katere smo precej povezani z Luko Koper in našo poslovno enoto v Kopru. Zelo prizadeto je bilo tudi območje Italije, kar se je poznalo v Ferspedu predvsem v poslovni enoti Nova Gorica. Aprila in maja so se nekateri tokovi popolnoma ustavili, nato pa so se začeli postopoma spet odpirati. Dejstvo pa je, da je COVID vplival na poslovanje Ferspeda v prvi polovici 2019. Še zdaj je čutiti posledice.



Direktor Ferspeda, Jožef Petrovič

Ste vaše zaposlene morali poslati na čakanje na delo?

Od 60 zaposlenih smo imeli 20 na čakanju na delo, drugi del je delal od doma. Najnujnejše delo smo namreč kljub vsemu morali opraviti. Nismo pa imeli aktivnih poslovnih stikov in poslovnih obiskov, kar je prav tako vplivalo na poslovanje. V prihodnje pa bomo delali tudi s skrajšanim delovnim časom, kolikor nam bo to dovoljeval obseg dela. Narava dela v Ferspedu je takšna, da marsikje ne moremo delati od doma še zlasti ne v skladiščih in na mejnih prehodih pri carinskih postopkih.

V katerih panogah je bilo zmanjšanje obsega dela največje?

Predvsem v avtomobilski industriji, prevozu avtomobilov, pločevine in rezervnih delov. Veliko manj je bilo letos prepeljanega



v Evropo tudi južnega sadja. Menim, da je COVID-19 pustil posledice in vpliv na gospodarjenje podjetij na vseh panogah. Ker smo člen verige pa se to pozna tudi pri nas. Na prihodkovni plati je rezultat prvega polletja 25 odstotkov nižji kot leto prej. Posledice krize se bodo pokazale predvsem na vrednosti EBIT v 2020.

Kako boste izgubljeno nadoknadili?

Vsega, kar je bilo zaradi krize izgubljeno po mojem mnenju ne bo mogoče nadoknaditi. V podjetju smo zato naredili rebalans načrta. Vendar pa so se poslovne relacije spet vzpostavile. Vedeti moramo namreč, da podjetje Fersped strank ni izgubilo, temveč so imele prav tako zmanjšan obseg dela. Junija smo že dosegali lanske rezultate, vendar pa za zdaj težko ocenjujem kako bo julija ali avgusta. Če se bo začel nov val se lahko spet pojavijo težave v logistični verigi.

Na katere projekte, ki ste jih uresnili med krizo bi prav tako želeli opozoriti?

Kljub kriznim razmeram smo v podjetju Fesped iskali nove strateške partnerje. Tako smo junija končali dogovore in podpisali partnerski sporazum o sodelovanju s FRACHT Group, švicarsko logistično verigo, ki ima svoje poslovalnice po vsem svetu. Na tem smo delali dalj časa. Rezultati tega podpisa oziroma sodelovanja pa bodo vidni leta 2021. Poleg tega smo pridobili certifikat poslovne odličnosti AAA, ki ga Buearu Veritas.

Bi želeli še kaj dodati?

Ne smemo pozabiti, da so nekateri zaposleni za doseganje poslovnih rezultatov ob vseh težavah s katerimi smo se srečeval vlagali velike napore. Pri dolgoročnem razmišljanju o Covid-19 pa menim, da bo kriza pustila posledice in jih tudi že je, zato moramo biti z nadaljnjimi ukrepi zelo previdni in rahločutni, saj lahko ti ukrepi pustijo tudi psihosocialne posledice.

Najlepša hvala!

SŽ-Železniška tiskarna

SŽ-Železniška tiskarna je podjetje, ki na trgu in v Skupini SŽ zagotavlja specializirane grafične in tiskarske storitve. Podjetje je tesno vpeto v poslovanje vseh družb v Skupini Slovenske železnice. Zmanjšanje obsega dela je podobno kot na druga podjetja vplivalo tudi na delo v tiskarni, v kateri dela 13 zaposlenih. Glede na obseg dela so bili razporejeni na čakanje na delo. Med krizo pa so kljub omejitvam opravljali številne projekte, kot je denimo priprava in tiskanje vsebin za obveščanje potnikov, tisk drugih publikacij itn. Kljub prekinitev določenih funkcij v državi, ustavitvi prometa ter zmanjšanju obsega dela so, ko je bilo treba v izjemno kratkem času zagotavljali enako visoko kakovostno raven tiskarskih in grafičnih storitev.

Reportaža

Rado Smerdel

Z vlakom na Žolti Vrh

Gorniki in kolesarji se z vlakom odpravimo na razgledišče Špica na Žoltem Vrh (Schulterkogel-Spitze, 1414 m) nad Labotsko dolino na severovzhodu avstrijske Koroške.

Labotska dolina (Lavanttal)

Ime je dobila po 64 kilometrov dolgi reki Labotnici (Lavant), ki izvira pod najvišjim vrhom Jezerskih Alp (Seetaler Alpen), Črvenica (Zirbitzkogel, 2396 m) in se izliva v Dravo pri Labotu (Lavamünd), v bližini Dravograda. Dolino na zahodu omejujejo Jezerske Alpe in Svinška planina (Saualpe), na vzhodu pa Paka (Packalpe) in Golica (Koralpe). Vsa štiri pogorja spadajo k Labotniškim Al-

pam (Lavanttaler Alpen). Žolti Vrh se dviga na severovzhodu Svinške planine in je med drugo svetovno vojno spadal v območje delovanja slovenskega partizanskega Koroškega odreda.

Tri železnice

Enotirna Labotska železnica je bila v celoti dokončana leta 1900. Povezala je mesta Zeltweg ob Rudolfovi železnici na avstrijskem Štajerskem, Dravograd ob Dravski železnici in Celje ob Južni železnici. Ker sta po prvi svetovni vojni Mežiška dolina in Dravograd pripadla kraljevini SHS in s tem Sloveniji, so med 1959 in 1964 zgradili Podjunsko železnico, ki je po ozemlju republike Avstrije

povezala Pliberk ob Dravski in Št. Pavel (St. Paul) ob Labotski železnici. Zato je bil 1965 ukinjen odsek med Dravogradom in Labotom (Lavamünd), 1968 pa še proga Dravograd-Velenje, od katere je ostal samo industrijski tir do Otiškega vrha. Leta 2016 so odstranili progo med Labotom in Št. Pavlom. Potniški promet med postajama Zeltweg v dolini Mure in Št. Lenart v Labotski dolini (Bad St. Leonhard im Lavanttal) je bil ukinjen 31.7.2010, med Št. Lenartom in Volčjim bregom (Wolfsberg) pa 9.12.2017. Med mestoma Gradec (Graz) in Celovec (Klagenfurt) je v gradnji nova dvotirna Goliška železnica (Koralmbahn) dolžine 127 kilometrov, ki vključuje tudi 32,9 kilometra dolg

predor pod Golico (Koralpe). Omogočala bo hitrosti vlakov do 250 kilometrov na uro. Proga bo v celoti dokončana predvidoma do leta 2026, vožnja z vlakom med Gradcem in Celovcem pa naj bi se s tem skrajšala s treh na eno uro. Pri Št. Pavlu je načrtovana nova postaja Labotska dolina (Lavanttal), kjer bosta povezani Goliška in Labotska železnica, odsek med Št. Pavlom in Volčjim bregom pa bo posodobljen in elektrificiran.

Z vlakom iz Slovenije

Do železniške postaje Pliberk (Bleiburg) se pripeljemo po Dravski železnici iz smeri Maribora (z vlakom SŽ) ali Beljaka, nato pa nadaljujemo vožnjo po Labotski



Železniška postaja Št. Pavel



Vlak na postaji Št. Andrä

Labotska železnica pri postaji Reble-kisli vrelec



Žolti Vrh – Špica



Z namenom ohranjanja slovenske kulturne dediščine in kot pripomoček za izletnike navajamo slovenska imena postaj od Pliberka (Bleiburg) do Št. Lenarta v Labotski dolini. Z znakom (#) so označene tovarne, z zvezdico (*) pa ukinjene postaje. Oštevilčene so delujoče potniške postaje: 1. Pliberk-mesto (Bleiburg Stadt), 2. Dob v Podjuni (Aich im Jauntal), 3. Led-Ruda (Eis-Ruden), 4. Gradnica (Granitztal), 5. Št. Pavel v Labotski dolini-toplice (St.Paul im Lavanttal Bad), 6. Št. Pavel (St.Paul), načrtovana nova postaja Labotska dolina (Lavanttal), Mlinče (*Mühlendorf), 7. Št. Andraž (St.Andrä), 8. Št. Štefan (St.Stefan), 9. Volčji breg – Radinje (Wolfsberg in Ktn Reding), Prel (*Priel), 10. Volčji breg ali Volšperk (Wolfsberg), Braniče-Sv. Jedert (#Frantschach-St. Gertraud), ? (*Raderwirt), Teminje (*Twimberg), Reble-kisli vrelec (*Preblau-Sauerbrunn), Vizenav (*Wiesenau) in Št. Lenart ali Sveti Lenart v Labotu (#Bad St. Leonhard).

Št. Lenart v Labotski dolini



železnici do Volčjega brega (40 minut). Kolesarji se zapeljejo po Labotski kolesarski poti R10 do nekdanje železniške postaje Reble-kisli vrelec (16 km, 1 ura). Tam je zdaj avtobusno postajališče Prebl Alter Bahnhof (20 minut vožnje iz Volčjega brega). Sledi vzpon po strmi asfal-

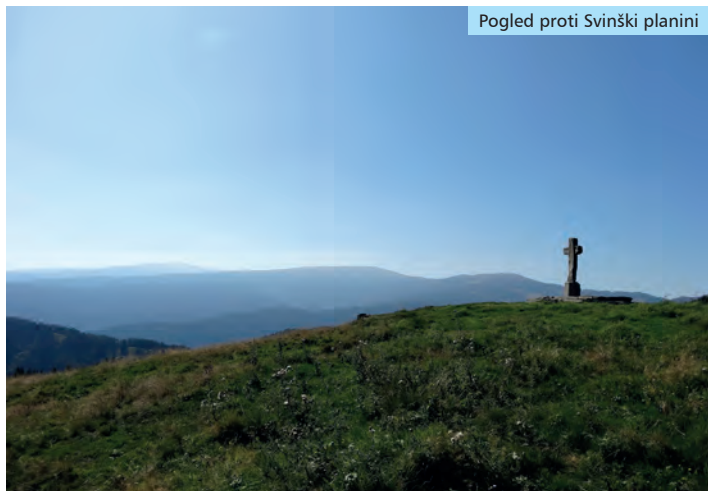
tirani cesti mimo kislega vrelca (Prebl-Brunnen), kjer polnijo mineralno vodo Preblauer in skozi Reble (Prebl) do planinske kočice Kogelhütte (9 km; s kolesom 1,5 ure; peš 2,5 ure). Nad kočico se dviga razgledišče Žolti Vrh-Špica (Schulterkogel-Spiz, 1414 m), do koder se lahko

po poti povzpnejo tudi z gorskim kolesom. Tam stojijo trije zanimivi objekti: velik kamnit križ, ki ga je leta 2011 postavil umetnik Gotthard Schatz, kamnita gomila ter kamni položeni v krog, ki spominja na angleško paleolitsko svetišče Stonehenge. Razgledi so veliča-

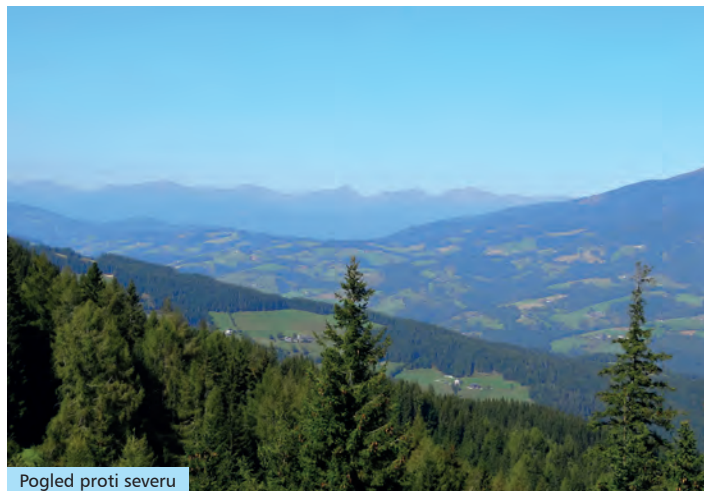
stni: Svinška planina, Labotska dolina, Golica, Peca in Karavanke. Gozdna pot vodi naprej do bližnjega Žoltega vrha (1475 m), od koder vidimo Červenico (Zirbitzkogel, 2396 m).

Želim vam prijetno turo!

Pogled proti Svinški planini



Pogled proti severu



Železnica na bankovcih

Železnica je tako pomembno posegla v življenje, da se zrcali tako rekoč v vseh fasetah tega čudovitega kristala – tako v likovni umetnosti kot v beletristiki in poeziji, da celo na znamkah in – bankovcih. Na bankovcih? Človek bi menil, da je to prej izjema, redka izjema, kot pravilo. Vendar smo se v Železniškem muzeju Slovenskih železnic, odkar nam je ta tematika pritegnila pozornost, prepričali o nasprotnem. Ko smo presenečeni spoznali, da se Hermes oziroma Merkur na čudovitem bankovcu iz časa Kraljevine SHS-CXC pri svojem stremljenju opira na kolo lokomotive, smo zbirateljsko pozornost posvetili tudi temu področju. Ozrli smo se po svetu. Zanimalo nas je, kolikokrat se železnica pojavlja, ne nujno zgolj v prvem planu. Zanimiva nam je bila tudi v ozadju, kot podporni motiv za oris vzdušja. Zbirka »železniških« bankovcev nam je sčasoma narasla na več kot 150 primerkov.



Bankovec SHS-CXC za 10 din iz leta 1920, izdelek American Banknote Company. Zaradi svoje lepote se pojavlja v reprezentativni vlogi na ovitkih številnih katalogov bankovcev, namenjenih numizmatikom.

Če je železnica že v dvajsetih letih veljala kot gibalno gospodarstva, je morala to biti še toliko bolj po 2. svetovni vojni, v obdobju »socialistične obnove«. In res je bil kratek čas v obtoku bankovec s socrealističnim motivom ključavničarjev, ki si dajejo opravka ob kolesju parne lokomotive.



Bankovec za 100 din iz leta 1953. Kot specimen je bil natisnjen že leta 1949, vendar ni prišel v obtok.

Raziskovali smo naprej in ugotovili, da je bil leta 1953 pripravljen še en »železniški« bankovec z na moč socrealistično tematiko, ki pa nikoli ni prišel v promet:



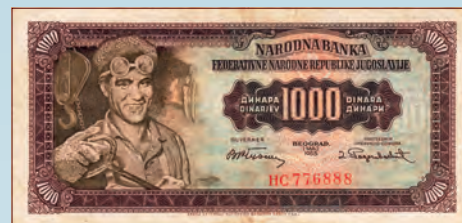
Na tisočaku iz leta 1953, ki ni prišel v obtok, so razen zidarja upodobljeni graditelji, ki prevažajo hunte, v ozadju pa je videti parno lokomotivo v polni vožnji.

Sploh pa smo ugotovili, da je bi že leta 1946 vpeljan bankovec z »železniško« tematiko, saj je za rudarjem videti jamski tirni voziček, hunt.



»Železniški« bankovec za 50 din iz leta 1946 – tudi jamski hunt je tirno vozilo, torej železnica.

Železnica je poslej začejala izgubljati svojo karizmo, čeprav se je še enkrat pojavila, in sicer leta 1955 na bankovcu za 1000 din, tokrat na zadnji strani in v tretjem planu, saj je bankovec slavil junaka socialističnega dela, rudarja Alijo Sirotanovića iz bosanskega rudnika Breza. Ta je za več kot trikrat presegel rekord Rusa Stahanova, po katerem se je v Sovjetski zvezi poimenovalo celo udarniško gibanje Stahanovci. Sirotanović je s svojo ekipo 8 rudarjev v rekordni izmeni nakopal 152 ton premoga, dotedanji svetovni rekord Alekseja Stahanova pa je znašal 50 ton. Isti motiv se je pojavil tudi ob denominaciji oziroma uvedbi novih dinarjev leta 1965, ko so na bankovcih le spremenili številko – odvzeli so dve ničli:



Alija Sirotanović na bankovcu za 1000 din iz leta 1955, ki se je ob uvedbi novih dinarjev leta 1965 spremenil v desetaka. Železnica je tu upodobljena le ob vznožju industrijskega kompleksa na zadnji strani – potrebno je ostro oko, da se jo opazi. (Sirotanović se je še dvakrat pojavil na bankovcih – na izdajah leta 1968 in 1987, vendar na drugi strani ni bilo več podobe industrije z železnico.)

S tem je bila izčrpana železniška tematika na jugoslovanskih bankovcih in treba se je bilo ozreti po okolici. Od vseh držav, na katere je mejila nekdanja Jugoslavija, kot kaže, le Italija, Madžarska in Grčija niso upodobile železnice na svojih bankovcih. Avstrija je na bankovcu za 20 šilingov, izdanem leta 1967, počastila spomin na svojega velikega graditelja železnic. Karel Ghenga (1802–1860) je bil glavni projektant in vodja gradnje prve železnice na Slovenskem, do Trsta dokončane 1857, vmes pa je 1848–54 železniško ukrotil dotlej na videz nepremagljivi gorski prelaz Semmering med Dunajem in Gradcem. Ta proga je bila takšen dosežek, da so Avstrijci na prednji strani bankovca ponosno upodobili graditeljev portret in v ozadju detajl viadukta Kalte Rinne, najlepšega objekta na Semmeringu, na zadnji strani bankovca pa celoten viadukt. Proga je tako pomembna, da je bila razglašena za svetovno kulturno dediščino pod zaščito UNESCO, ob njej pa so uredili sprehajalno pot.



Graditelj železnic Karel Ghenga in njegovi dosežki na bankovcu za 20 šilingov iz leta 1967

Romunija je zelo čislala svoje železnice in v naši zbirki je kar pet različnih bankovcev s tem motivom, nekaj izpred 2. svetovne vojne in nekaj po njej. Kot zastopnika naj predstavimo tistega za 500 lejev, kjer je upodobljen pravcati industrijski kompleks, najbrž za predelavo lesa, ki je eno največjih naravnih bogastev te dežele.



Na bankovcu za 500 lejev iz leta 1949 je upodobljena velika tovarna s številnimi železniškimi tiri.

Tudi Bolgarija ni zaostajala in iz povojnega obdobja sta v naši zbirki dva »železniška« bankovca, posebno zanimiv je tisti za 25 levov, kjer je upodobljena gradnja proge.



Bankovec s socialističnim junaškim motivom graditeljev proge sicer ni datiran, toda ker je na prednji strani upodobljen Todor Živkov, ga lahko s gotovostjo umestimo v petdeseta leta 20. stoletja.

Albanija, ki pred drugo svetovno vojno sploh ni imela železnice in je prvi progi zgradila z jugoslovansko pomočjo od pristanišča Drača do Tirane in do Elbasana v letih 1945–50, je na bankovcu za 5 lekov leta 1964 s ponosom predstavila svoja prometna sredstva – na eni strani tovarnjak in vlak, na drugi ladjo. Železniško omrežje je potem počasi širila, vendar je bilo izolirano kot otok – z evropskim omrežjem se je povežalo šele 01.01.1985, ko je bila ob Skadrskem jezeru dograjena proga v Črno Goro do Podgorice, takrat Titograd.



1964 so se na bankovcu za 5 lekov Albanci še ponašali s parnimi lokomotivami, čeprav so bile v zatonu.

Pričakovali bi, da se bo železnica kot industrializacijski in torej socialistično-motivacijski motiv pojavila še v ostalih deželah Vzhodne Evrope, vendar se je v Čehoslovaški vklopila le leta 1920 kot stranski motiv, v tretjem planu, na čudovito lepem bankovcu za 5.000 kron, ki pa nikoli ni prišel v obtok.



Treba je imeti že detektivske sposobnosti, da se na čehoslovaškem bankovcu za 5.000 kron iz leta 1920 opazi vlak, ki vozi po nabrežju reke, najbrž Labe.

Poljaki pa so železnico vzeli bolj zares in v naši zbirki so štirje bankovci, kjer se ta pojavlja, čeprav le v sekundarni, podporni vlogi. Morda je najsimpatičnejši tisti za 100 zlotov iz leta 1948, ki kaže malo lokomotivico, kako se zavita v oblak pare trudi, da bi ustregla potrebam težke industrije.



Težka industrija in promet sta glavna motiva na četverih poljskih bankovcih, danih v obtok v letih 1946–48, torej v dobi rudimentarnega socializma, natančneje, povojne obnove.

Kaj pa Zahodna Evropa? Tu se moramo spet dotakniti žalostnega obdobja takoj po prvi svetovni vojni, ki smo ga omenili že v enem prejšnjih prispevkov. Zaradi pomanjkanja kovin in posledično drobiža so v Avstriji posamezne občine tiskale zasilni denar, »Notgeld«, kjer so velikokrat uporabili železniški motiv. Enega najlepših bankovcev je izdala občina Laakirchen ob nekdanji konjski ozkotirni železnici Gmunden – Linz – České Budějovice (širina tira 1106 mm) in se je tako spomnila absolutnih železniških začetkov v stari Avstriji. Severni del te železnice, od Linza do Českých Budějovic, je bil dograjen leta 1827 in je bil druga proga v javnem prometu v vsej kontinentalni Evropi. Namenjena je bila predvsem prevozu kamene soli.



Občina Laakirchen sodi v širše območje mesta Gmunden, kamor je bila iz Linza podaljšana konjska ozkotirna železnica leta 1836. V tem času pa so že gradili normalnotirno lokomotivsko železnico od Dunaja proti severovzhodu, proti premogovnikom Moravske.

Nemčija se je v tem času soočala s strahovito inflacijo in velika podjetja so kar sama sproti izdajala bankovce v vse večjih nominalah. Tako je Nemška državna železnica

DRB 15. oktobra 1923 izdala bankovec za 100.000.000.000 mark (sto milijard mark), ki pa kmalu ni bil vreden niti štruce kruha.



Lepota v razkranjanju: menda najlepši in najbolj iskan železniški motiv – prav lahko bi bil tudi Solkanski viadukt – na ničrednem nemškem bankovcu za 100 milijard mark iz leta 1923.

Nemčija pa je imela probleme tudi drugje. Leta 1919 so zavezniki iz prve svetovne vojne – Francija, Belgija, Anglija in Združene države s svojimi silami zasedle Porenje in kmalu tudi Porurje. Franco-ske železnice so na zasedenih ozemljih vpeljele dvojezične bone, ki so veljali kot plačilno sredstvo na železnici.



Plačilne bone za okupirano Porenje so Francoske železnice okrasile s francosko vrhunsko ekspresno parno lokomotivo, kakršne na tem ozemlju niso nikoli obratovala.

Leta 1922 pa so se v Berlinu spomnili obetavne obrtne razstave, ki so jo bili priredili leta 1879, in na kateri je Werner von Siemens predstavil prvo električno železnico na svetu. Z njo je prevahal radovedneže po sejmišču. Bila je sicer bolj formata današnjih vrtnih železnic in morda se niti sam ni zavedal, kako vizionarsko je pokazal tehnično prihodnost železnic. Izdajateljem bankovca pa se je primerilo, da so razstavo datirali deset let prezgodaj, v leto 1909, v prijaznejše čase, še preden je Prusija v letih 1870/71 po Bismarckovi volji obračunala s Francijo in v Parizu pruskega kralja proglasila za nemškega cesarja

Viljema I, s čimer je za dolgo zastupila odnose s ponižano Francijo.



Bon s Siemensovo prvo električno železnico je bil leta 1922 na berlinskem tramvaju vreden 2 marki.

Od bolj oddaljenih dežel nikakor ne smemo izpustiti Rusije oziroma Sovjetske zveze, kjer se je pojavilo veliko različnih bankovcev z železniško tematiko. Posebno zanimivi so rublji, ki jih je izdala Rusko-azijska banka s sedežem v Harbinu, tiskala pa American Banknote Company. Veljali so do leta 1917 in so med ruskimi bankovci najlepši, očitno pa nikogar ni motilo, da so Američani kot motiv upodobili tipično ameriško težko parno lokomotivo – kliše so pač že imeli pri roki, saj so ga uporabljali n.pr. tudi na kitajskih Juanih. Železnica se je kot podporni motiv pojavila tudi po razpadu Sovjetske zveze in sicer leta 1995 na bankovcu za 1000 rubljev – uporabili so motiv pristanišča Vladivostok, kjer je pod pristaniškimi žerjavi videti tire in vagone. Vendar je prav, da predstavimo posebno lep bankovec ruske izdelave za 100 rubljev, ali, kakor so mu rekli, obveznico Družbe Vladikavkaške železnice iz leta 1918. Na drugi strani je zemljevid celotne trase te železnice od Rostova na Donu do Bakuja ob Kaspijskem jezeru.



Bankovec-obveznica Družbe Vladikavkaške železnice iz leta 1918 z donosom 5,4 % v dveh letih.

Vrnimo se v sedanost! Že od šestdesetih let 20. stoletja se zdi, da železnica izgublja pomen, saj so takrat na veliko ukinjali

nerentabilne stranske proge – ne samo pri nas. Zgledovali so se po Veliki Britaniji. Tam je dobil dr. Beeching kot generalni direktor nalogo, naj Britanske železnice zlepa ali zgrda spravi iz rdečih števil. Pripravil je program, ki mu še danes pravijo »Dr. Beeching's axe« – Beechingova sekira – ki je do živega obsekal britansko železniško omrežje. Britanci mu tega še danes ne morejo odpustiti. Železnica je bila seveda daleč od tega, da bi bila obsoletna. Vse bolj se uveljavlja spoznanje, da železnica in cesta nista konkurenta, temveč morata delovati v sinergiji, vsaka na področju, kjer je najustreznejša. Švicarji pa nikoli niso podlegli zaslepljenosti s cestami, temveč so svoje železnice prav zagrizeno negovali in razvijali. Tam so še danes kraji, ki so dostopni samo z vlakom. Zato se ni čuditi, da imajo od nedavna v obtoku bankovec za 20 frankov, kjer je na eni strani upodobljen njihov skladatelj Arthur Honegger, ljubitelj železnic, ki je zaslovel po vsem svetu s skladbo Pacific 231, posvečeno neki ekspresni parni lokomotivi in njenemu gibanju. Izjavil je, da je vedno strastno ljubil lokomotive. Zanj so bile živa bitja in ljubil jih je kot drugi ljubijo ženske ali konje. (Tudi Čeh Antonín Dvořák je bil velik ljubitelj železnic – nekoč je izjavil, da bi dal vse svoje simfonije za to, da bi bil on tisti, ki je izumil lokomotivo.) Na drugi strani bankovca je mogoče prepoznati kolo parne lokomotive in nekatere njene značilne sestavne dele, pomešane z glasbenimi instrumenti.



Arthur Honegger je s skladbo Pacific 231 leta 1923 ustvaril orkestralno zvočno sliko – ilustracijo gibanja parne lokomotive. Je njegova najbolj popularna skladba.

Kje drugje naj pričakujemo bankovec z železniškim motivom, če ne v Angliji, pradomovini železnic? Tam so se leta 1990 spomnili Georga Stephensona in njegove Rocket ter ju ovekovečili na bankovcu za 5 funtov. Rocket velja za prababico lokomotiv, vendar ne zato, ker bi bila prva (zgodovinarji se prepirajo, ali je prva lokomotiva, Trevithickova Invicta, že vozila decembra 1803 ali šele februarja 1804), temveč zato, ker je imela v malem že vse poglavitne organe, ki so značilni za moderne parne lokomotive. Rocket je bila konstruirana posebej za tekmovanje leta 1829, ki naj bi na novi progi Liverpool – Manchester dokazalo, da so konji na železnici odveč in lokomotive poslej edino vlečno sredstvo. Progo je gradil George Stephenson, Rocket pa je nastala v tovarni lokomotiv v Newcastleu, ki jo je vodil njegov sin Robert.



Rocket se je leta 1829 na tekmovanju pri Rainhillu bleščeče odrezala in deklasirala vse svoje tekmice. Dokazala je Stephensonov prav, da je doba konjev minila in napočila doba parnih lokomotiv.

Prav v Veliki Britaniji pa lahko na treh škotskih bankovcih spremljamo, kako cesta izpodriva železnico in »mineva slava sveta«. Na tistem iz leta 1964 je upodobljen sloviti železniški most čez Firth of Forth, na tistem iz leta 1968 je videti v ozadju novi viseči cestni most, na tistem iz leta 1969 pa je cestni most v ospredju, železniški most pa zapostavljen in potisnjen v ozadje. Kako je že vzdihnil naš pesnik? »Kako strašna slepota je človeka!« Vendar pa je leta 2015 Clydesdale Bank dala v obtok bankovec za 5 funtov, na katerem sta predstavljena most čez Firth of Forth in njegov graditelj sir William Arrol, ob tem pa je s ponosom zapisano, da je most nominiran za sprejem v svetovno dediščino UNESCO. Po zanesljivih informacijah pa je sosednji cestni most v

tako slabem stanju, da je zaprt za promet in bo treba v bližini zgraditi novega. Napuh pride pred padcem!



Škotska, Firth of Forth: Sic transit gloria mundi!

Ozrimo se še čez ocean, od Liverpoola je do obal Združenih držav Amerike le okoli 5000 kilometrov. Podjetni Američani so seveda kukali čez »veliko lužo« in spremljali, kaj se železniškega dogaja tam. Prve lokomotive so uvozili iz Anglije, nato pa so sami zelo hitro zastavili proizvodnjo lastnih lokomotiv, bolj prilagojenih razmeram na površino, na hitro zgrajenih progah. V naši zbirki sta dva zelo zgodnja »železniška« bankovca iz let ca. 1830 in 1862 ter modern 20-dolarski iz leta 1914.



Nedatirani 50-dolarski bankovec iz okrožja Augusta v državi Georgija mora izvirati iz zgodnjih tridesetih let 19. stoletja, saj upodablja še iz Anglije uvoženo lokomotivo.



Stotak Konfederativnih držav, datiran 30. junija 1862, pa že kaže tipično ameriško lokomotivo, s kakršnimi so osvajali Divji Zahod in gradili progo, ki je 1869 povezala vzhodno z zahodno obalo ZDA.

Za zaključek naj predstavimo še svežo izdajo bankovca z železniško tematiko, ki je prišel v obtok leta 2010 v Mehiki ob stoletnici mehiške revolucije.



Ob 100-letnici mehiške revolucije so leta 2010 izdali bankovec za 100 pezov, na katerem so upodobili lokomotivo tistega časa. Je pa to sodoben bankovec, izdelan v najnovejši tehnologiji na nosilcu iz plastike in z vgrajenim varovanjem, ki se je dolgo upiralo skeniranju.

Žal v okviru tega prispevka nikakor ni mogoče prikazati niti najlepših med »železniškimi« bankovci, ki so bili še posebej številni na Kitajskem, pa tudi v Rusiji. Izdajali so jih tudi v Afriki, na Bližnjem Vzhodu, v Indokini in še kje. Naj bodo za posladek navedene samo dežele, katerih bankovce imamo v naši zbirki! To so v Evropi Velika Britanija, Francija, Švica, Nemčija, Avstrija, Poljska, Čehoslovaška, Jugoslavija, Bolgarija, Romunija, Albanija, Rusija, na Vzhodu Sirija, Iran, Pakistan, Malezija, Sri Lanka, Kitajska, Hong Kong, v Afriki Sudan, Eritreja, Džibuti, Uganda, Kenija, Zambija, Južnoafriška republika, v Amerikah Kanada, ZDA, Mehika, Kostarika, Brazilija, Peru, Bolivija, Paragvaj, Argentina, pa tudi Dominikanska republika v Karibih in Fidži v Oceaniji ...

Pohodniki PD Železničar po Juliana Trail

3. ETAPA

Juliana Trail je nova krožna daljinska pot, ki po obstoječih poteh obkroža Julijske Alpe, se vije po urbanih dolinah in samotnih planotah, čez prelaze, po skritih stezicah redko poseljenih krajev, skozi večje turistične centre na obrobju gorovja, ob Soči, Savi, Bači, Tolminki in tudi po obmejnem italijanskem območju, ki je redkeje naseljeno. Večina etap je speljanih tako, da lahko v ozadju z vseh strani opazujemo najvišjo slovensko goro – Triglav. Povezuje 10 občin ter Posočje s Kranjsko Goro, Bledom in Bohinjem. Začne in konča se na državni meji med Slovenijo in Italijo v Ratečah. Dolga je 270 km, ima skupaj 7163 višinskih metrov in je razdeljena na 16 etap po približno 17,5 kilometra.

Od njenega odprtja, jeseni 2019, je pot pritegnila veli-

ko zanimanja med pohodniki. Vodstvo Planinskega društva Železničar je izbralo, da jo bodo njihovi planinci prehodili, zato je pohode po posameznih etapah poti, načrtovalo v svojem letnem načrtu.

O prvih dveh etapah smo pisali v prejšnji izdaji revije Nova proga.

Jesenice–Begunje

Marca smo načrtovali nadaljevati pot po trasi Julijana Trail, pa so nas ustavile izredne razmere. Juniju so se začele razmere umirjati in končno je bilo mogoče organizirati izlet v večjem številu. Člani našega planinskega društva smo komaj čakali, da se spet srečamo in družimo na naših izletih in pohodih.

Pozno pomladno nedeljo smo se zbrali v razmeroma ve-



Na jezu HE Moste na reki Savi



Pot je vodila po prostranih travnikih na katerih so se pasli konji in krave.



Pot smo, kakor se za PD Železničar spodobi začeli na železniški postaji.



Mimo nepokošenih travnikov polnih rož.

likem številu, veseli, da bomo končno lahko prehodili tretjo etapo poti Julijana Trail. Ves teden smo – še posebej naš vodič Ljubiša – vestno spremljali vremensko napoved, ki dolgoročno ni bila videti najboljše. Upali smo, da nam bo sreča naklonjena. Očitno smo dovolj vztrajno gledali v nebo, da se je napoved naposled le izboljšala in je bil izlet potrjen.

Začeli smo na železniški postaji

Na Jesenice smo se pripeljali z avtobusom in kot se za naše planinsko društvo spodobi smo pot začeli na Železniški postaji.

Nad dolino so viseli nizki, temni oblaki in zakrivali okoliške hribe. Tokrat smo bili veseli, da nas pot vodi po dolini.

V zgodnjem nedeljskem jutru smo se podali skozi skoraj

prazno mesto, prečkali Savo Dolinko, ki je na tem mestu nenavadne, a lepe svetlo zelene barve in pot nadaljevali po njenem desnem bregu.

Po cesti smo se sprehodili skozi vas Lipce do vasi Blejska dobrava. Ob poti so se razprostirali nepokošeni travniki, polni travniških rož.

Za nami so se videle s soncem obsijane Jesenice, hribi, vključno s Stolom pa so bili še vedno zakriti z nizkimi oblaki. Tudi nas je skozi oblake občasno obsijalo toplo sonce, ko smo prečkali Dobravsko polje.

Pozni zajtrk na jezu HE Moste

Kar lep kos poti je bil že za nami in nekateri smo že težko čakali, kdaj se bomo ustavili in se podkrepili s poznim zajtrkom ter si nabrali moči za naprej. Pri- merno mesto smo našli v soteski



Skupinska fotografija s Sankaške koč

Kavčke ob visokem betonskem jezcu hidroelektrarne Moste na reki Savi, ki je tudi najvišja pregrada (60 m) v Sloveniji.

Voda v akumulacijskem bazenu reke Sava je bila pod sončnimi žarki še lepše barve in v majhnih slapovih se voda skozi zapornice izliva v dolino. Sonce nas je grelo, ko smo si vzeli čas za počitek, fotografiranje in okrepčilo.

Pot kulturne dediščine v občini Žirovnica

Pot nas je vodila skozi vasi v občini Žirovnica, ki je zibelka kulture v Sloveniji in tu je označena tudi « Pot kulturne dediščine», ki povezuje rojstne hiše naših slavnih mož in ostale kulturne znamenitosti več vasi pod Stolom. V teh krajih stoji okoli 400 let stara rojstna hiša pisatelja Janeza Jalna, tu se je rodil prvi slovenski jezikoslovec Matija Čopa, pa pisatelj Fran Saleški Finžgar in naš največji pesnik France Prešern. Poleg tega pa

stoji v tej občini tudi čebelnjak Antona Janše, ki priča o stari in bogati zgodovini čebelarstva v teh krajih.

Ko smo se tako sprehajali skozi vasi smo lahko občudovali lepo urejene hiše, vrtove s prelepim cvetjem in zanimive napisne na lično izdelanih lesenih deščicah na hišah, ki pričajo o stari tradiciji, ko je vsaka hiša imela svoj vzdevek (po domače).

Proti Sankaški koči na 876 metrih

V vasi Rodine pod vznožjem sončnih Karavank smo končno zapustili ravnino, cesto in asfalt ter se preko pašnika polnega krav s telički in prelepih konj, začeli vzpenjati v hrib proti Sankaški koči (876 m).

Krajši postanek smo naredili na ravnini, s katere je čudovit razgled na vasi v dolini ter blejsko jezero in grad. Ob lepem vremenu naj bi se videl tudi Triglav, vendar tokrat žal nismo imeli te sreče.



Čudoviti razgledi na okoliške gore

Začelo se je oblačiti in zapihal je hladen veter zato smo se kmalu spet podali na pot. Ves čas, ko smo hodili po dolini in cestah se nas je večina strinjala, da komaj čakamo, da gremo malo v hrib. No včasih si ni dobro česa preveč želeli. To smo ugotovili, ko smo se začeli strmo, ampak res strmo vzpenjati. Pot nas je vodila skozi gozd, kjer je bilo vroče, visoka vlaga, noge po prehojeni poti pa že kar precej utrujene. Počasi smo rinili v hrib in zraven »uživali« v brezplačni savni. Strmine kar ni bilo videti konca in po dolgem času smo le prilezli do vrha.

Spustili smo se do Sankaške koč, kjer smo prišli do težko prisluzene pijače, kave in prigrizka. S terase smo lahko občudovali prelep razgled in počivali, ter se malo greli na soncu. Nad koč se je privlekel siv deževni oblak, vendar smo ga z dobro voljo odgnali, tako, da nas je samo rahlo poškopril s par dežnimi kapljicami.

Spust do vasi Begunje

Pot v dolino ni bila tako strma in smo jo z lahkoto prehodili. Vodi mimo lepe cerkvice sv. Petra, ki stoji na hribčku nad Begunjami. Od tu je čudovit razgled na vso Zgornjesavsko dolino in okoliške hribe. Ni čudno, da je Slavko Avsenik, naša legenda narodno zabavne glasbe dejal, da je to za njega najlepši kraj na svetu. Kot otrok je v tej cerkvi tudi pritrkaval na zvonove.

Sledil je spust po Petrovi poti do vasi Begunje, ki je znana tako po družini Avsenik, kot po naši nekdanji svetovno znani in uspešni tovarni smučí Elan. Tu smo v sončnem vremenu zaključili našo pot.

Z avtobusom smo se dobre volje, prijetno utrujeni in polni lepih vtisov vrnili domov. Vsi smo se strinjali, da smo spoznali še en majhen košček naše prelepe Slovenije.

Jelka Mauhler, PD Železničar



Člani društva smo komaj čakali da se srečamo in družimo na planinskih izletih.



Pot kulturne dediščine v rojstnem kraju Frana Saleškega Finžgarja, Doslovčah.

Mladost ob vlakih

Skozi Divačo, manjše mesto na Krasu, pelje železna cesta že od 19. stoletja. Tu je postaja Južne železnice, ki je Dunaj povežala s Trstom ... in tu živi Rok Žnidarčič, dijak Šolskega centra Nova Gorica, ki obiskuje 3. letnik smeri logistični tehnik. Njegov hobi so vlaki, predvsem novodobni tovorni vlaki.

Ko je bil še otrok, so ga starši vodili na železniško postajo, da je opazoval vlake. Marsikateri otrok je ob pogledu na veliko lokomotivo, ki vleče za sabo dolgo vrsto vagonov, prevzet in navdušen, prav tako pa velik stroj vzbuja v njegovih očeh spoštovanje. Tudi Rok je tako doživljal vlak. Še bolj ga je vzljubil, ko je za novoletno darilo od tete prejel prvi model vlaka. V sobi si je postavil tire in po njih vozil svoj vlak. Njegova navdušenost je še rasla, saj je za vsak rojstni dan ali pa za novo leto dobil v dar nov model. Danes šteje njegova zbirka lokomotiv in vagonov okrog 70 kosov, občasno si kupi še kakšen nov model. Rad jih vzame v roke, jih občuduje, pa tudi kaj popravi in izboljša. Njegova velika želja je, da bi postavil maketo za svoje vlake.

A Rok se še bolj navdušuje nad praviimi vlaki. Spominja se

svoje prve vožnje z vlakom. To je bil vrtčevski izlet. Otroci in vzgojiteljice so se peljali z vlakom od Divače do Kopra. Rok se natančno spomni, da je bil to vlak IC Pohorje. Med vožnjo so v kupeju z vrstniki raztegnili sedeže in napravili ležišče, da so se na njem igrali. V Koper je z vlakom tudi prvič potoval brez spremljevalca odraslih. Na končni postaji so ga počakali domači. Tudi to je bil svojevrsten podvig za malega fantiča. Danes je Rok skoraj vsak dan na vlaku, saj se z njim vozi v šolo.

Zelo rad opazuje lokomotive. Posebej je pozoren na podrobnosti, v nekem obdobju je osredotočen na obliko luči, drugič ga bolj zanimajo kolesa, pa odjemniki toka, spet drugič je pozoren na zvok. Lokomotive lahko prepozna samo po zvoku (pisk, speljevanje lokomotive). Njegova najljubša je Bombardier Traxx MS3, ki jo je fotografiral na testni vožnji od Ljubljane do Sevnice. Obiskal je že delavnice za vzdrževanje vlakov v Mostah in v Studencih pri Mariboru, ogledal pa si je tudi železniška muzeja v Ljubljani in v Trstu.

Zelo rad potuje z vlaki. Potoval je že po Italiji, Avstriji, po Hrvaški, Slovaški, Češki, Madžarski; pot ga je vodila tudi v



Rok ob svoji razstavi



Rok ob svoji zbirki



Lokomotiva 470 008, Hegyeshalom (HU)



Lokomotiva 189 990 na tekalni vožnji po reviziji v CD Moste



Lokomotiva 188 002 (Traxx MS3) na testni vožnji, Sevnica

Berlin. Potuje sam ali s prijatelji, vedno pa so ta potovanja povezana s spoznavanjem novih sodobnih vlakov. Za potovanja si denar privarčuje sam, nekaj prispevajo tudi starši. V prihodnosti si želi obiskati še Švico, Francijo, Španijo in Skandinavijo. V letošnjem poletju bo v

dobrih 10 dneh skupaj z dvema prijateljemata prepotoval države Srednje Evrope. Obiskal bo Zürich in Basel v Švici, Innsbruck in Dunaj v Avstriji, Bolzano v Italiji, Slovaško, Madžarko, na Češkem se bo ustavil v Pragi in v Velimu, kjer si bo ogledal testni center vlakov.



Lokomotiva 541 103, Dolnje Vreme

Na svojih potovanjih vedno zavzeto fotografira. Svoj prvi fotoaparat je dobil za 10. rojstni dan, danes pa uporablja fotoaparat Nikon D56000, z objektivom Tamron 18-200. Ponoči fotografira le stoječe vlake, čez dan pa ujame v svoj objektiv vlake v vožnji, veliko jih tudi posname. Običajno se postavi ob tire, spremlja signalizacijo in čaka, da vlak pripelje. Znanici, ki so zaposleni na železnici, mu tudi sporočijo, ko je v bližini kakšna zanimiva lokomotiva. Čakanje na prihode vlakov, ki lahko traja tudi ves dan, pa še zdaleč ni dolgočasno, saj se s prijatelji pogovarjajo in ocenjujejo posnetke. Fotografij vlakov se je nabralo že toliko,

da je Rok v avli Šolskega centra v Novi Gorici pripravil razstavo.

Rok si želi, da bi po končanem šolanju postal strojevodja. Obvezno prakso je opravljal na podjetju Adria Transport v Koprju, ki se ukvarja z organizacijo in izvajanjem železniških prevozov. Ureja njihovi FB-stran in Instagram.

Glede nato, da je njegovo življenje že zelo dolgo povezano z vlaki, ne dvomimo, da se mu bo ta želja prej ali slej uresničila.

Zapisala Vasilija Rupnik,
knjižničarka na ŠCNG



Lokomotiva 541 103, Hrušica

V uredništvo revije Slovenskih železnic, Nova proga, nam bralci pošiljate veliko prošenj in predlogov za različne objave. Mnoge med njimi so zanimiva razmišljanja, pesmi, šale, mnenja, predlogi, zato smo se odločili eno stran revije nameniti vašim pismom. Če bi želeli sodelovati tudi vi, nam lahko pišete na info@slo-zeleznice.si s pripisom: Za Revijo Slovenskih železnic – PISMA BRALCEV.

Ker se vsebina tega sklopa vsebinsko nekoliko razlikuje od drugih delov revije, in so v njej objavljena osebna stališča ter mnenja avtorjev, pisma bralcev po dogovoru niso lektorirana in redigirana. Pomembno je vedeti tudi, da mnenja avtorjev niso nujno tudi stališča uredništva revije ali stališča predstavnikov podjetij v Skupini Slovenske železnice.

Nova proga Online

»V uredništvu revije Nova proga že dalj časa gradimo tudi na digitalni navzočnosti, ki je v sodobnem svetu bliskovitega pretoka informacij izjemno pomembna. Pred sedmimi leti smo začeli tivitati, vsebino o Slovenskih železnica deliti na forumih, po različnih družbenih omrežjih in v mednarodnih strokovnih skupinah, ki delujejo na spletu. Zaradi izjemno dobrega odziva smo pred tremi leti postavili prvo spletno stran revije na platformi Wordpress. Objavili in delili smo več kot sto izbranih člankov, ki so imeli več kot 77 tisoč ogledov.«

Spletna stran revije Nova proga

Delo na digitalnem področju nadaljujemo zato smo februarja letos objavili novo spletno stran revije www.novaproga.si. Na njej vsak teden delimo razširjene izbrane novice in druge vsebine o raznolikem delu, ki ga opravljamo v podjetjih skupine Slovenske železnice.

Vljudno vabljeni, da si poleg tiskanih različic revije ogledate tudi spletno stran.



Spletna stran revije Nova proga, www.novaproga.si

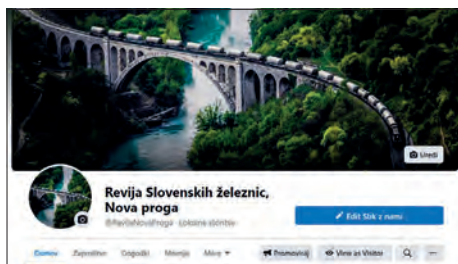
Na njej je objavljenih na desetine izbranih člankov z železniškega sveta, ki so opremljeni z video vsebinami, povezavami in številnimi drugimi elementi, ki jih omogočajo sodobne spletne platforme.

FNova proga na družbenih omrežjih

Vsebine, ki jih objavljamo na spletni strani revije vztrajno delimo tudi na več družbenih omrežjih. Vključujemo se v konstruktivne pogovore in delimo mnenja o transportu,

logistiki in železniškem sektorju. Od leta 2013 smo dejavni na družbenem omrežju Twitter pod imenom **@NoVa_Proga**.

Pred kratkim smo ustvarili stran revije na omrežju Facebook, najdete nas na pod



imenom Revija Slovenskih železnica, Nova proga oziroma **@RevijaNovaProga**.

Dejavni pa smo tudi na drugih omrežjih in v specializiranih skupinah, ki se ukvarjajo z železniško tematiko. Vljudno vabljeni, da nas poiščete.

E-novice

Februarja lani smo začeli pošiljati e-novice oziroma newsletter. Doslej smo poslali 21 rednih in 3 posebne. V letošnjem letu smo do začetka krize povezane s korona virusom e-novice pošiljali vsak petek. Nato smo se zaradi specifičnih razmer dogovorili za prekinitve, 21. avgusta pa začnemo e-novice spet pošiljati redno, vsak petek. Če bi želeli tudi vi redno prejemati e-novice nam lahko svoj e-naslov pošljete na info@slo-zeleznice.si s pripisom ZA NEWSLETTER Revije Nova proga.

Naslovna fotografija digitalnih izdaj Nove proge

Za naslovno fotografijo za večino družbenih omrežij, ki nosijo ime revije Nova proga smo izbrali čudovito fotografijo Miška Kranjca s slikovitega solkanskega mosta. Fotografija je del razstave, Proge, pogledi, pokrajine, ki jo je avtor pripravil ob prvih Dnevih Slovenskih železnica leta 2014.



Foto: Miško Kranjec



