

VITraž

Interni informator SŽ – VIT | SŽ – Vleka in tehnika

Letnik 8 | številka 2 | april 2019



V novi številki preberite:

Stran 3
Strumno naprej po začrtani poti

Stran 4
Sistem zagotavljanja kakovosti v mednarodnih tovornih vlakih

Stran 5
Center Ljubljana naredil velik korak na tujem trgu

Stran 6
Vgradnja globalnega mobilnega radijskega komunikacijskega sistema GSM-R na vozila Slovenskih železnic

Stran 7
Pripomoček za demontažo vlečne naprave lokomotiv serij 541 in 189

Stran 8
Tehnološka izboljšava v Divači

Stran 9
Nova lakirnica za kolesne dvojice

Stran 10
Konec revizije na EMG 312

Stran 11
Obnova delavniških tirov v Centru Ljubljana

Stran 12
Svetovni dan zdravja

Stran 13
SŽ – VIT – veliki hit!

Stran 14
45 let lokomotive Koranti in kurenti Jakobski dol prišli pregnet zimo



*Želimo vam praznike vesele,
pirhe kar najbolj debele
in potice, šunke,
od hrena naj bo miza obložena
in naj že mraz odide proč,
da lepa bo velika noč.*

Vesele velikonočne praznike

Strumno naprej po načrtani poti

Besedilo: *Denis Dolinšek*
Fotografiji: *Miško Kranjec*

Za nami je prvo četrletje, obdobje, ko smo že pošteno zakorakali v leto 2019. Izdelujejo se letna poročila, zbira se podatke za preteklo leto, delajo se analize, meri se zadovoljstvo kupcev in načrti za tekoče leto so se začeli uresničevati.

Preteklo poslovno leto je bilo z vidika trženja zadovoljivo. Skupno smo skoraj dosegli plan, čisti prihodki od prodaje so bili na ravni prejšnjega leta. Na segmentu tujega trga in kupcev izven skupine smo presegli zastavljen plan in povečali prihodke v primerjavi z letom 2017.

Kar se tiče tujine smo okrepili poslovne odnose in jih z nekaterimi kupci tudi nadgradili, tako da se v naslednjem letu pričakuje povečan obseg dela za tuje stranke. Na segmentu vzdrževanja tovornih vagonov in kolesnih dvojic smo že prišli do količinskega maksimuma oz. težav s kapacitetami v delavnicah. Skozi celotno leto smo se borili s težavami glede dobave materialov, kar je bil globalni problem.

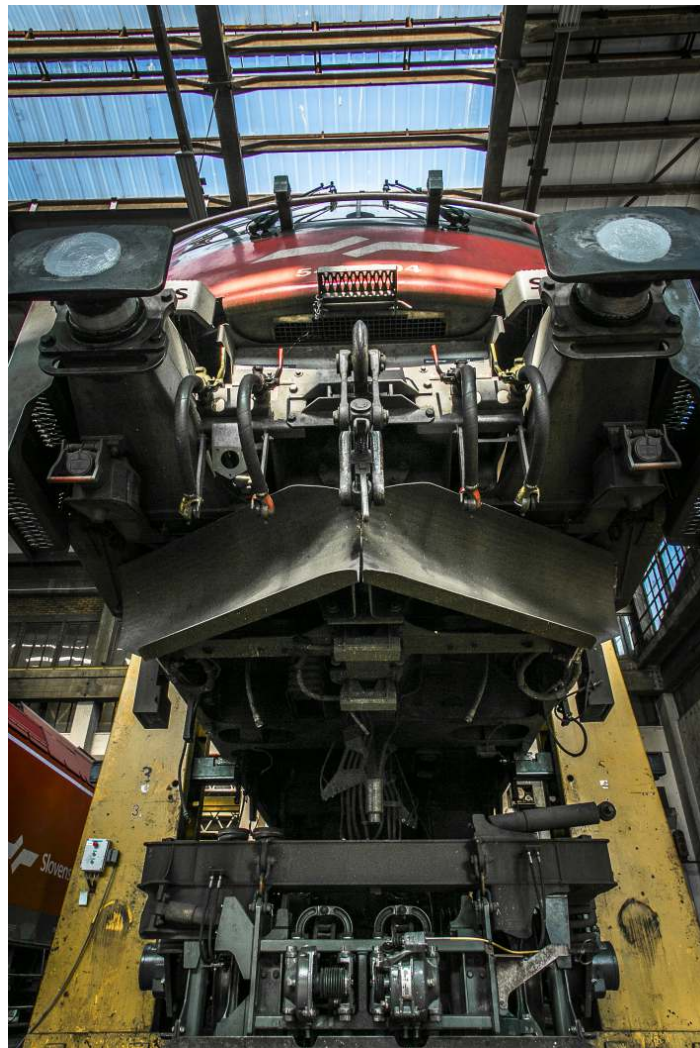
Največji projekt leta 2018 je bila prodajno gledano zopet obdelava kolesnih dvojic

IS3 za VTG, čeprav sta tudi ETS in Touax preseгла milijon evrov letnega prometa. Večji projekt dobave kolesnih dvojic TSI smo delali za Toneli (posredno za ĐĐ), ki pa se je zaradi težav z dobavo materiala zavlekel v letošnje leto.

Letos smo v Dobovi in na Ptujju načeloma polno zasedeni, podobno pa velja tudi za Ljubljano in Maribor. Ljubljana ima v planu razširitev poslovanja na tujem trgu, kar pa bo seveda svojstven izziv. Ker se težave glede dobave materiala še vedno vlečejo, bo letos izziv speljati celotno leto po zastavljenih planih in kupcem pravočasno in v roku dobaviti vse, kar je bilo dogovorjeno. Žal zaradi zasedenosti delavnic ne moremo razmišljati o novih kupcih in dodatnih naročilih, kar pa ne pomeni, da ne bomo tržno aktivni in opozarjali nase.

V letu 2019 bodo z nami vse stalne stranke, prišle pa bi še nove, če bi le imeli prostor oziroma bi tudi že obstoječe razširile obseg poslovanja, če bi le lahko. Največji nekako ostaja VTG, sledijo pa mu ETS, TOUAX, ATIR-RAIL, GATX, TWA ... Zopet imamo v planu projekt IS3 za VTG in pa kar nekaj naročil za različne nove KD.

Od tržnokomunikacijskih aktivnosti je za letos v planu razstavljanje na sejmu Transport Logistic v Münchnu, septembra pa obisk sejma Trakko v Gdansk. Vmes se bomo udeležili tudi dogodkov v organizaciji združenj VPI in CRSC, prav tako pa smo v stalnem kontaktu z obstoječimi strankami. Ostali bomo aktivni na trgu in poskušali vzpostaviti stik z novimi strankami za morebitna prihodnja sodelovanja.



Center Ljubljana naredil velik korak na tujem trgu

Besedilo: *Drago Fon in Vlastimir Djurdjević*
 Fotografiji: *Helena Hostnik Simončič*

Začetek leta 2019 si bomo v Centru Ljubljana zapomnili po posebnem dosežku, na katerega smo zelo ponosni. Tudi mi namreč zadnja leta vstopamo na tuje trge. Začeli smo s pregledi na lokomotivah, ki vozijo po slovenskem železniškem omrežju, danes pa smo sposobni opraviti tudi revizijo. Delavnica je na dnevni ravni polna, na delavniških kanalih rdečim lokomotivam Slovenskih železnic družbo delajo pisane kolegice drugih lastnikov.

Prvo revizijo na lokomotivi tujega lastnika smo opravili za podjetje Mitsui & Co. LTD Group, ki po vsem svetu zaposluje okoli 45.000 ljudi in je leta 2006 z nakupom Siemensovega Dispoloka vstopilo v evropski prostor oddajanja lokomotiv. Takratni Dispolok se je preimenoval v MRCE, ki je trenutno vodilni na tem področju in ima v lasti preko 300 lokomotiv. Z MRCE smo prvič začeli sodelovati leta 2014, ko smo za njih opravljali kontrolne preglede P1 na dizelelektričnih lokomotivah ER20.

Sodelovanje se je nadaljevalo z vzdrževanjem električnih lokomotiv ESF4, na katerih smo opravljali kontrolne preglede P1,

P6 in P12. Omenjeni posli niso trajne narave, vendar so odvisni od najetih lokomotiv, ki vozijo pri nas.

V Centru Ljubljana smo v teh letih dela opravljali strokovno in s tem poskušali kupca prepričati v razmislek o trajnem sodelovanju z nami. Korak v to smer smo naredili 18. 2. 2019, ko smo, prvič v zgodovini Centra Ljubljana, dobili v revizijo lokomotivo tujega operaterja. To je bila lokomotiva F4-843, na kateri smo opravili revizijo koša in zavore po milijon opravljenih kilometrih. Dela so potekala štiri tedne in so se končala s tekalno vožnjo na Jesenice, kjer smo lokomotivo preizkusili še

pod izmenično napetostjo ter jo nato predali lastniku.

Med celotno revizijo, je bil prisoten predstavnik kupca, ki je nadziral dela in bil v pomoč, ko smo jo potrebovali. Ob zaključku del je bil zadovoljen s prizadevnostjo zaposlenih in strokovno opravljenim delom. Dogovori o naslednji reviziji, ki bi jo opravili brez njihovega stalnega nadzora, so v teku. MRCE ima več kot 120 takšnih lokomotiv in bi pridobitev takšnega dela za Center Ljubljana pomenila trajen posel kot tudi vsesplošni izziv, kako to umestiti v tekoče procese.



SŽ – VIT s predstavnikom MRCE



Prva tuja lokomotiva na reviziji

Vgradnja globalnega mobilnega radijskega komunikacijskega sistema GSM-R na vozila Slovenskih železnic

Besedilo: *Marko Juvančič*

Fotografiji: *Helena Hostnik Simončič*

GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) je globalni mobilni radijski komunikacijski sistem za železnice. Uporablja se za komunikacijo pri vodenju prometa in nadomešča obstoječ analogni sistem radijskih zvez (RDZ). Prednost sistema GSM-R v primerjavi s sistemom RDZ je v enotnih specifikacijah, kar omogoča interoperabilnost.

V Sloveniji je bilo novo zgrajeno omrežje GSM-R predano v uporabo konec leta 2017 in s tem se je pojavila težnja k čim prejšnjemu opremljanju voznega parka. Slovenske železnice so se odločile opremiti 217 vozil 14 različnih tipov.

Na javnem razpisu je bil izbran izvajalec Iskratec, dobavitelj opreme je Funkwerk z radijsko napravo MESA26, izvajalec vgradnje je SŽ – VIT. Projekt se je pričel konec leta 2018 z izvedbo pilotnih vgradenj na lokomotivi 643-015 in motornem vlaku 813-110. Projekt predvideva pilotno vgradnjo na vsak tip vozila. Sledijo statična in dinamična testiranja, potrjevanje projektne dokumentacije in pridobivanje uporabnega dovoljenja za vsako serijo vozila. Dolej so bile izvedene pilotne vgradnje na 10 vozilih. Poleg že omenjenih še na motornih garniturah 711-007/008, 713-119, 312-139/140 in 310-005/006 ter na lokomotivah 642-199, 363-016, 541-001 in 664-110. Serijska vgradnja naj bi se pričela po potrditvi pilotnih vgradenj. Projekt

naj bi se zaključil do novembra 2021 in predvideva vgradnjo vsaj 6 vozil na mesec. Vgradnja se izvaja na lokacijah Ljubljana in Maribor.

GSM-R radijsko napravo MESA26 sestavljajo komponente: centralna radijska naprava CR26, upravljalna enota MMIS (display), zvočnik, slušalka in antena. Centralna radijska naprava se vgradi na primerno mesto na vozilu, upravljalna enota, slušalka in zvočnik pa v vsaki stojevodski kabini. Antena se vgradi na streho vozila. Premikalne lokomotive vrste 642, 643 in 732 imajo vgrajen še gosenični mikrofon in nožno tipko za proženje klicev.

Vzdrževanje naprav bo opravljal SŽ – VIT. V ta namen je bilo izšolanih 5 vzdrževalcev, 3 iz Ljubljane in 2 iz Maribora. Vzdrževanje obsega poleg testiranja z zahtevno opremo tudi poseg v samo napravo in po potrebi spreminjanje nastavitev ter odčitavanje diagnostike. Glede na to, da imamo izkušnje z napravo starejšega tipa

MESA23 istega proizvajalca, bo to olajšalo začetek vzdrževanja.

Za uporabnike prinaša prehod s sistema RDZ na GSM-R veliko pozitivnih novosti. Z GSM-R je opremljenih vseh 1.200 km prog, z RDZ pa le glavni železniški križ. Digitalna tehnologija prinaša bolj kakovostno zvezo pri komunikaciji in predvsem avtomatizirane procese. Strojvodji ni potrebno več med vožnjo izbirati kanalov, ker sistem avtomatsko poveže pristojnega dispečerja ali prometnika. V prehodnem obdobju se lahko pričakuje določene težave zaradi prehoda na novo tehnologijo tudi na strani vodenja prometa. Na opravljenih testiranjih je bilo ugotovljeno nekaj napak pri dodelitvi pristojnih prometnikov, kar predstavniki SŽ – Infrastruktura odpravljajo.

Z uporabo GSM-R naprav se bodo tako na strani strojnega osebja kot s strani vodenja prometa pokazale vse prednosti in uporabnost sistema.



Centralna radijska naprava CR26



Upravljalna enota MMIS

Sistem zagotavljanja kakovosti v mednarodnih tovornih vlakih

Besedilo: *Igor Recek*
 Fotografija: *Miško Kranjec*

Interoperabilnost pomeni sposobnost vseevropskega železniškega sistema, da zagotovi varen in neprekinjen promet vlakov ob zahtevani stopnji izkoriščenosti prog. To pomeni poenotenje in povezljivost vseh sistemov v železniškem prometu. Kot del interoperabilnosti so se prevozniki v tovornem prometu dogovorili o tako imenovanih vlakih na tehnično zaupanje. Vlaki na tehnično zaupanje so med prevozniki dogovorjeni vlaki, pri katerih si ti medsebojno priznavajo tehnični pregled, če je tega opravil drug dogovorjen prevoznik ali s sistemom varnega Upravljanja pooblaščen partner. Prav tako zajemajo dogovori tudi medsebojno priznavanje za opravljene preskuse zavor vlakov.

Vse tovrstne tehnične preglede in zavrone preskuse za prevoznika SŽ – Tovorni promet opravljajo pregledniki vagonov Službe za TVD. Da se zagotovi in realizira ustrezna tehnična kakovost v vlake uvrščenih vagonov, so se prevozniki dogovorili o sistemu upravljanja kakovosti. Cilj tega je, da dosežemo tehnično kakovost z reprezentativnimi naključnimi vzorci, vzeti na osnovi standarda ISO 2859, ter ugotovimo, dokumentiramo in uvedemo ukrepe za njeno stabilizacijo in izboljšanje.

UIC je leta 2018 poskusno, od začetka letošnjega leta 2019 pa redno, vzpostavil skupno enotno načrtovanje vzorčenja na strežniku. Na temelju medsebojno skupno izmenjanih vagonov na letni ravni se določi skladno z omenjenim ISO 2859 sku-

pno število vzorcev, ki se deli po mesecih v letu. Število vzorcev se objavi na strežniku skupaj s podatki o najdenih napakah. Kot napake se določijo odstopanje od kataloga, ki je Priloga 9 Splošne pogodbe o uporabi tovornih vagonov. Takšni podatki so dostopni vsem zainteresiranim prevoznikom.

Kontrola tehnične kakovosti se izvaja pri prevzemnem prevozniku najpozneje na postaji, na kateri prevzemni prevoznik opravlja tehnični pregled ali razstavi in na novo sestavi vlak. Kontrolo kakovosti je potrebno izvesti pred razstavitvijo ali novo sestavitvijo vlaka. Vlaki namreč vozijo skozi več držav in vozijo jih različni prevozniki. Ti morajo biti skladno s sistemom varnega upravljanja seznanjeni, kakšne tehnične kakovosti so vagoni, uvrščeni v

vlake, ki jih vozijo. Če je odstopanje napak glede na stopnjo nevarnosti napake preveliko od določenega, je potrebno sprejeti ukrepe. Ukrepi se izvedejo s poudarkom na napakah, ki so predmet ukrepov. Če v določenem času ukrepi niso bili uspešni, je dolžan prevzemni prevoznik tak vlak izključiti iz sistema vlakov na tehnično zaupanje.

Z ukrepi, ki jih prevozniki izvajajo v zvezi s povečanjem hitrosti vlakov in zmanjšanjem stroškov prevozov in s tem povečanjem konkurenčnosti, je potrebno ohraniti enak nivo varnosti, zato je opisan sistem nujen. Opisane postopke za prevoznika SŽ – TP opravljamo v SŽ – VIT in zanje skrbimo kot pooblaščen partner.



Pripomoček za demontažo vlečne naprave lokomotiv serij 541 in 189

Besedilo in fotografija: *Boris Koteski*

Področje: *vzdrževanje električnih lokomotiv*

Avtor: *Damjan Zidar*



Problem: Prostor okrog vlečne naprave je težko dostopen, sama vlečna naprava pa tehta nekaj čez 100 kg. Pri določenih rednih pregledih lokomotive je potrebno, da se vlečna naprava sname, podrobno pregleda in po potrebi popravi.



Rešitev: S pomočjo navedenega pripomočka delavci relativno hitro in varno snamejo vlečno napravo iz lokomotive.



Prijavite CEDEJČKA!



Mojih 5 minut za izboljšave

1. Vzemite si pet minut časa na dan in zapišite problem, predlog za rešitev in izboljšavo na ta obrazec.
2. Na vsak obrazec napišite samo eno izboljšavo.
3. Prejemnik preveri ustreznost predloga v okolju, na katerega se predlog nanaša. Problem lahko rešimo s še boljšo in dopolnjeno idejo.
4. Vsak dober predlog moramo izvesti. Le taki predlogi koristijo podjetju in bodo zato tudi nagrajeni.

Št. predloga:

Odgovorni za uvedbo:

Rok za izvedbo:

Uvedeno dne:

Vodja:

Plačilo:

Izreži obrazec za prijavo cedejčka, ga izpolni in oddaj svojemu nadrejenemu. Vsaka koristna izboljšava je nagrajena, najbolj izvirne pa bodo ob vaši privolitvi predstavljene v VITražu.

Tehnološka izboljšava v Divači

Besedilo in fotografija: *Drago Seizović*

Kombinacija mladosti in izkušenj je v Divači pripeljala do tehnološke izboljšave – inovacije. Dva mlajša mehanika, Prodanović Sretko in David Tomšič redno delata tudi na servisih in revizijah vozil za posebne namene (TMD). Montažo ali demontažo smernega menjalnika so do sedaj opravljali ročno s pomočjo dvižnih naprav. Ker je smerni menjalnik težek okrog 150 kg, je bilo to početje precej nerodno in tudi nevarno.

Naš tehnolog Bojan Metlika je po njeni ideji pripravil načrt priprave za montažo in demontažo smernega menjalnika (za vozilo serije 911). Izvedbo priprave sta opravila izkušena mojstra Gorup Dušan in Babuder Jože.

Izdelana priprava omogoča vzdolžni in prečni premik. Nameščen je električni vitel, ki dovoljuje dvig do 250 kg. Voziček je izdelan iz cevi 40 x 40 mm. Za vzdolžni premik ima nameščena fiksna kolesa. Prečni premik je izveden preko profila. Naprava omogoča vertikalni dvig smernega menjalnika s pomočjo jeklene vrvi. Dvig se izvede iz delovnega jaška do nosilcev, kjer je pritrjen menjalnik. Zaradi vzdolžnega in prečnega premika ima delavec možnost varne in precizne vgradnje ter pritrditve smernega menjalnika.



Prijavite CEDEJČKA!

Izreži obrazec za prijavo cedejčka, ga izpolni in oddaj svojemu nadrejenemu. Vsaka koristna izboljšava je nagrajena, najbolj izvirne pa bodo ob vaši privolitvi predstavljene v VITražu.

**IMAM
IZBOLJŠAVO**

Avtor:

Skupina:

Za:

Obstoječe stanje:

Izboljšava:

Datum:

Podpis:

Nova lakirnica za kolesne dvojice v Centru Dobova

Besedilo: *Jože Jurman*

Fotografija: *Matic Krošelj*

Konec leta 2018 je bila v delovanje sproščena nova lakirnica za kolesne dvojice. Nahaja se v delavnici za vzdrževanje kolesnih dvojic in zaključuje delokrog oziroma proces popravil kolesnih dvojic.

V novi lakirnici lakiramo vse tipe koles za vse kupce. Kolesne dvojice lakiramo pri vseh obsegih in vrstah popravil, tako pri sprotnem vzdrževanju kot pri IS2 oziroma po potrebi glede na stanje obstoječe barve na kolesnih dvojicah. Za lakiranje lahko uporabljamo vse tipe barv (alkidne, na vodni osnovi, 2K ipd.), ki so skladne z zahtevami navodil VPI in pa specifičnimi zahtevami kupcev, predvsem pa so to dvokomponentne barve.

Sama lakirnica je opremljena z odsesavanjem barve preko filtrov, delavci pa so še dodatno zaščiteni z namenskimi osebnimi zaščitnimi sredstvi. Opremljena je tudi s

kanalom za delavca ter avtomatsko rotacijo koles in s tem zadovoljuje tudi ergonomske zahteve delovnega mesta, saj delavcu ni potrebno biti več v prisiljenem položaju oziroma sklonjenemu pri samem lakiranju. Prav tako mu ni več potrebno ročno vrteti oziroma kotaliti kolesnih dvojic zaradi zagotovitve enakomernega lakiranja. S tem dosegamo tudi boljšo kakovost lakirane površine. Sistem za rotacijo kolesnih dvojic smo izdelali sami in deluje na principu pogona s pnevmatskim motorjem.

Na dan lahko polakiramo do 12 kolesnih

dvojic v eni izmeni pri polnem obsegu del po IS2, pri sprotnem vzdrževanju in manjših popravilih barve pa tudi več. Nova lakirnica za Center Dobova pomeni bistveno zmanjšanje transporta kolesnih dvojic na lakiranje v lakirnico, namenjeno za vagonne in je izven delokroga vzdrževanja kolesnih dvojic. Poleg tega je sedaj del lakirnice za vagonne sproščen in lahko dnevno v njej lakiramo dodatno vsaj še en vagon več. Prej to ni bilo možno zaradi zasedenosti dela lakirnice z lakiranjem kolesnih dvojic. S tem sta povečani tudi sama produktivnost in pretočnost tako na področju kolesnih dvojic kot vagonov.



Konec revizije na EMG 312

Besedilo in fotografije: *Janez Ahčin*

Po dveh letih in pol zaključujemo z revizijo na elektromotornih potniških garniturah Siemes Desiro, pri nas poznanih po serijski oznaki 312. Prva EMG je v delavnico Centra Ljubljana na veliko revizijo vstopila 13. 9. 2016, to je bila 312-007/008. Vsega skupaj smo opravili 30 velikih revizij, 10 na dvočlenskih garniturah in 20 na tročlenskih. Zadnja garnitura izstopi tudi po številki zadnja 312-139/140, in sicer v aprilu 2019.

Velika revizija obsega dela po opisu del za VR, oziroma na kratko povedano, glede na srednjo revizijo, večji obseg popravila na pretvornikih pomožnih napravah, pretvornikih vleke, podvožju, zavori, notranji opremi, kar je pa zagotovo opazno – polepitev koša EMG z antigrafitno folijo. To je zagotovo najbolj opazna rešitev, ki prispeva k celostni podobi vlakov. Samo lepljenje je tudi hitrejše in nesporno ekološko primernejše kot barvanje.

Poleg rednih del smo obnovili izolacijo vlečnega motorja, kjer ni bila obnovljena, zamenjali smo netesna stekla, na EMG 312-129/130 smo vgradili izvlečne stopnice. Po pogodbi smo imeli 30 delovnih dni za obvezna dela. Ker smo opravljali še dodatna dela, je bil skupni čas povprečno 45 delovnih dni. Dela so potekala po planu, zagotavljali smo pravočasne izstopne iz VR glede na vstopne.

Omenjene izvlečne stopnice so v fazi testiranja, ki poteka v skladu s pričakovanji žal nam je le, da stopnice niso bile testirane v pravih zimskih razmerah. Testno obdobje bo trajalo 6 mesecev.



Izvlačna stopnica

V zimi 2017/2018 smo končno našli rešitev tudi za težavo z visokonapetostnim prebojem vlečnih motorjev zaradi snega. V preteklosti je zaradi prisotnosti predvsem suhega snega prihajalo do velikega števila prebojev vlečnih motorjev, v snežni zimi preko 50 % motorjev. Se je že zgodilo, da ni bilo garniture brez okvarjenega vlečnega motorja zaradi posledic neugodnih zimskih razmer.

Na deset vlečnih motorjev smo namestili pokrove s filtri. Tudi letošnjo zimo na njih ni prišlo do prebojev. Naprej smo namestili filtre, odporne na vlago, ki so se prehitro zabasali. Tako smo prekinili s preizkušanjem, dokler nismo zamenjali filtrov. Sedaj uporabljamo dve vrsti filtrov, in sicer letne in zimске. Seveda je bilo potrebno testiranje nadaljevati še v poletje. Trenutno so pokrovi vgrajeni na 34 vlečnih motorjev oziroma na 28 %, kar je že primerno število za vrednotenje rezultatov v pravi zimi. Kaže, da smo na pravi poti, zagotovo pa ne na napačni. Precej verjetno je, da bomo opremili oz. predelali vse EMG. Rešitev je plod razvoja SŽ – VIT, tudi izdelava je v celoti v SŽ – VIT.



EMG 312 z izvlečnimi stopnicami



Pokrov s filtrom

Zaradi povečanega obsega dela smo v času velike revizije uvedli nočno delo in delo med vikendi, da smo lahko pokrili potrebo po garniturah za pokritje rednega turnusa voženj potniških vlakov. Delo opravlja servisna skupina, pred tem je bilo potrebno opraviti tudi izobraževanje.

Naslednja revizija bo na vrsti leta 2024. V tem času nam nikakor ne bo dolgčas, saj je sprotnega vzdrževanja EMG veliko. Trenutno poteka projekt vgradnje Wi-Fi-ja in GSM-R-a na vseh EMG. Poleg tega pa potekajo priprave na prihod novih garnitur, ki jih je naročil Potniški promet.

Obnova delavniških tirov v Centru Ljubljana

Besedilo in fotografije: *Boris Koteski*

Od novembra 2018 do letošnjega februarja je potekala obnova delavniških tirov v Centru Ljubljana. Investicija je bila vredna 278.000 evrov. Izvajalec del je bil SŽ – Železniško gradbeno podjetje Ljubljana. Vreme je bilo ugodno, tako da so delavci ŽGP-ja delo opravili v predvidenem roku.

Obnova je zajela tirno zvezo od cepne kretnice št. 56 (mejnik) do kretnice št. 55, kretnici št. 55 in št. 50, tir št. 9 od kretnice št. 51 do delavnice (vstop v obrat 1), tirno zvezo med kretnicama št. 42 in 47 ter kretnice št. 42, 49 in 44. To so tiri in kretnice, ki se nahajajo na zahodni strani delavnice do mejnika. Na vzhodni strani, pred podnivojsko stružnico, pa so bili obnovljeni tir 19 od kretnice št. 11 do kretnice št. 211 in tir 20 do kretnice št. 11.

Tiri in kretnice so bili dotrajani in njihova obnova je prispevek k večji varnosti premika na delavniškem območju.



Svetovni dan zdravja

Besedilo: *Polona Repar, povzeto po NIJZ*
Fotografije: *internet*

Svetovni dan zdravja, vsako leto obeležujemo 7. aprila, saj je bila na ta dan leta 1948 ustanovljena Svetovna zdravstvena organizacija, katere namen je pomagati ljudem po svetu za čim boljše zdravje.

Teden zdravja je priložnost, da se zavemo, kako pomembno je biti zdrav in zdravje ohraniti. V skrbi za ohranjanje in krepitev zdravja v našem okolju deluje veliko organizacij, ki so Teden zdravja obeležili z različnim brezplačnimi dogodki.

Letos že drugo leto zapored poteka pod geslom univerzalna dostopnost do zdravstvenih storitev za vsakogar, vsepovsod. Strategija Zdravje 2020 izpostavlja dva povezana strateška cilja, in sicer izboljšati zdravje za vse in zmanjšati neenakosti v zdravju ter izboljšati vodenje in participativno upravljanje za zdravje. Zdravje je ena izmed temeljnih človekovih pravic, zato je izjemno pomembno, da vsem omogočimo dostopnost do zdravstvenih storitev, s čimer prispevamo tudi k zmanjšanju neenakosti v zdravju. V Sloveniji imamo na voljo širok nabor preventivnih zdravstvenih programov, kot so:

- program Zdaj – program preventivnega zdravstvenega varstva otrok in mladostnikov ter bodočih staršev;
- program Skupaj za zdravje – nacionalni program integrirane preventive kroničnih nenalezljivih bolezni (od 30. leta starosti naprej);
- presejalni programi za zgodnje odkrivanje raka Dora, Zora in Program Svit;
- program cepljenj proti izbranim nalezljivim boleznim ipd.

Vsak od naštetih programov prispeva k boljšemu zdravju prebivalcev, k zmanjšanju neenakosti in k manjšemu bremenu kroničnih nenalezljivih bolezni. Z udeležbo v preventivnih programih prebivalci Slovenije uresničujemo svojo pravico do zdravja, hkrati pa prevzemamo tudi svoj del odgovornosti zanj.

Dostopnost v Sloveniji

V Sloveniji je potrebno izboljšati učinkovitost zdravstvenega sistema z boljšim izkoristkom zmogljivosti. To pomeni, da bo potrebno spremljati in analizirati učinkovitost postopkov in zdravljenja posameznih bolezni, predvsem zato, da bolnikom zagotovimo visoko raven obravnave, in tudi izločiti tiste diagnostične in terapevtske postopke, ki so že preseženi ali pa so se izkazali za neučinkovite.

Kljub majhnemu številu oseb, ki formalno nimajo obveznega zdravstvenega zavarovanja, je potrebno zagotoviti, da ne bo nikomur v Sloveniji odtegnjena pravica do potrebnega zdravljenja samo zaradi nezmožnosti plačila.

Za zagotavljanje boljše dostopnosti do zdravstvenega varstva bo potrebno dodati finančna sredstva, saj Slovenija po izvitju iz krize še ni dosegla ravni (v relativnem smislu) izdatkov, ki jih je za zdravstveno varstvo namenila pred krizo. Zaradi dokazane učinkovitosti investiranja v zdravje in preventivo, kot tudi v učinkovite postopke zdravljenja, je potrebno zagotoviti, da se bosta ohranjala tako dinamika izdatkov za zdravstveno varstvo, kot tudi raven solidarnosti. Nenezadnje so v Evropi najbolj uspešne države tiste, ki so zagotavljale tako visoko raven izdatkov za zdravstveno varstvo, kot tudi visok delež javnih sredstev.

V preteklih letih (od leta 2013 naprej) smo v Sloveniji investirali sredstva iz Norveškega finančnega mehanizma in Evropskega socialnega sklada za izboljšanje dostopnosti do preventivnih pregledov in programov krepitev zdravja v 30 zdravstvenih domovih in pripadajočih lokalnih okoljih. S povečevanjem dostopnosti, še posebej za tiste najbolj ranljive, zmanjšujemo neenakosti v zdravju.



Govorite o svojih čustvih



Sprejmite samega sebe



Vzemite si čas za počitek



Prehranjujte se zdravo



Bodite telesno aktivni

10 KORAKOV DO BOLJŠEGA DUŠEVNEGA ZDRAVJA



Družite se z osebami, ki dobro vplivajo na vaše počutje



Ohranite stike



Zaprosite za pomoč



Skrbite za druge



Počnite stvari, ki vas veselijo

SŽ – VIT – veliki hit!

Besedilo: *Borut Planinšič st.*

Fotografiji: *Vinko Pernek in Borut Planinšič st.*

Krožkovna liga KK Lokomotiva v borbenih igrah ima novega prvaka. Na listo dose-danih zmagovalcev tekmovalja z zavida-nja vredno tradicijo od leta 1987 naprej se je kot deveti zapisal SŽ – VIT. Eden od ustanovnih lokomotivskih krožkov nedvo-mno predstavlja velikansko presenečenje 32. ligaške sezone, saj se je dotlej enkrat samkrat uvrstil med tri (3. mesto v končni-ci 2015). Toda v končnici je šesterka, ki jo kot njen najboljši igralec v predtekmova-nju vodi Mitja Tome, ujela vrhunsko formo. Obakrat je presegla šeststotico (skupnih 1238 kegljev, s povprečjem 619!) in pre-pričljivo opravila z obema tekmečema. V polfinalu s štirikratnimi prvaki DU Center, s čimer se jim je izdatno oddolžila za oba poraza v prejšnjih polfinalih končnice v le-tih 2015 in 2017. Zatem so vitovci na pre-stižnem železničarskem finalnem derbiju ustanovnih krožkov kluba iz leta 1949 ozi-roma 1952 ugnali še ekipo SŽ Sindikata strojevodij, ki je tako še četrtič zapored izgubila finale. Osvojena lovorika jim je go-tovo v veliko uteho, potem ko so na prej-šnjih tekmovaljih ostali praznih rok, na novoletnem turnirju in Memorialu Vinka Mandla so obakrat osvojili nevhvaležno četrto mesto. Prvo violino pri novih prvakih in na zaključnem „Final Four“ turnirju je odi-gral Zlatko Breznik, ki je podrl največ ke-gljev, skupno kar 247 (122 in 125).

Rezultati končnice v krožkovni ligi

Pofinale:

DU Center – SŽ VIT 501 : 616, Stinako – SŽ Sindikat strojevodij 552 : 593; finale: SŽ – VIT – SŽ Sindikat strojevodij 622 : 542.

Tretje mesto je osvojil lanski zmagovalac Stinako, četrto pa DU Center. Najuspešnejši igralec celotnega tekmovalja s 14 ekipami, to je v prvem delu potekalo v dveh skupinah, je Zlet Lemezović (SŽ Sindikat strojevodij), ki je na petih tekmah podrl 546 kegljev, zbral 18 praznih metov

in 492 točk ter si s povprečjem točk 98,4 priboril zlato medaljo (drugi je Aleš Fermišek iz Stinaka in tretji Lemezovićev soigralec Erik Haložan).

Za SŽ VIT so na dveh tekmah končnice kegljali: Mitja Tome (180 kegljev/15 praznih lučajev), Samo Užmah 187 (10), Marko Topolovec 209 (10), Ivan Senekovič 210 (14), Dalibor Katavič 196 (9) in Zlatko Breznik 247 (12); v sedmih krogih predtekmovanja pa Bojan Petrič (3 nastopi), Bojan Širec (2), Tomaž Janc (2) in Jože Matulin (2).

Druga liga se je znova izmuznila

»Napočil je čas za preskok v drugo ligo«, smo konec lanskega leta zapisali v našem športnem prispevku, potem ko so kegljači mariborske Lokomotive postali jesenski prvaki v tretji državni ligi. Toda napoved se ni uresničila, še tretji zaporedni, skupno pa že devetnajsti poskus, se je žal pone-srečil. Napredovanje se je spet za las izmuznilo, čeprav so Lokosi sklenili prvenstvo z daleč najboljšim povprečjem podrtih kegljev. Zmanjkala je namreč le ena sama točka, in tako bodo v višjem razredu v prihodnji sezoni tekmovali Rušani. Prav tako drugo mesto v nedavno končani re-gijski ligi je osvojila druga lokomotivska ekipa, medtem ko se tretja ekipa v drugi območni ligi ni prebila med najboljše tri. Kljub veliki smoli v ekipnem tekmovalju pa so Lokosi v drugem delu sezone, ki v posamični konkurenci še zdaleč ni zaključena, nanizali vrsto imenitnih dosežkov. Željko Skrober in Leon Polše sta postala območna prvaka in tandem dvojicah (na državnem prvenstvu sta se zatem prebila

Lokomotiva prvo moštvo 2018/19



do osmine finala), Igor Skaza in Erik Haložan sta bila tretja. Skrober se je odlično odrezal tudi na posamičnem prvenstvu OTS Maribor, kjer je zasedel četrto mesto in se takisto uvrstil na državno prvenstvo. Lokomotivska šesterica v borbenih igrah je na državnem prvenstvu v Celju zasedla četrto mesto (v tej atraktivni disciplini smo bili Lokosi leta 2005 celo državni prvaki, tri leta zatem pa podprvaki). Bilo je še nekaj vidnih uvrstitev. Mirko Harc, ta je sicer vodja in najboljši igralec prvega moštva, je osvojil turnir v Radencih in drugo mesto na turnirju KK Krilato kolo, v paru s Skroberjem je bil drugi tudi na turnirju dvojic na turnirju avstrijskega ESV Leoben. Dve bronasti medalji je prispeval tudi Borut Planinšič, obe na turnirju dvojic v Rušah (z Izetom Lemezovićem in v miksu s Kar-men Jurančič). Četudi tekmovalni cilj, torej preboj med drugoligaše, ni bil dosežen, pa je bila tekoča sezona ocenjena kot nadvse uspešna tudi na nedavnem zase-danju klubske skupščine. Na njem je vodstvo kluba, ki mu predsednikuje Milan Mikl, znova poudarilo, da si bo tudi v pri-hodnje z vso vnemo prizadevalo uresničiti najpoglavitejši strateški cilj, za izpolnitev dolgoletnih želja po razširitvi kegljišča s še dvema stezama.



SŽ – VIT 2018/19



SŽ Sindikat strojevodij in SŽ – VIT – finalista

45 let Lokomotive

Besedilo in fotografija: [MNK Lokomotiva](#)

Letos malonogometni klub Lokomotiva praznuje 45. obletnico ustanovitve. Lahko že rečemo, da je njeno ime stalnica na tekmovalnih pod okriljem Mestne občine Ljubljana.

V teh letih se je nabralo že veliko pokalov in dobrih rezultatov. Če se osredotočimo na zadnjih nekaj let, potem lahko izpostavimo 4 polfinala prvenstva Ljubljane, enkrat pa nam je uspelo postati ljubljanski prvak.

Če za današnji čas velja, da so se spremembe zavlekle v vse pore našega življenja, to isto ne moremo trditi za Lokomotivo. Namreč že od leta 1983 na »vročem« selektorskem stolčku sedi Diko Ivanović in nič še ne kaže, da bi odstopil. V počastitev lepe obletnice delovanja bo Lokomotiva maja organizirala tradicionalni turnir, na katerega so vabljeni vsi njeni člani in ekipa strojevdij.



Ekipo malonogometnega kluba Lokomotiva

DRUŽABNA KRONIKA

Koranti in kurenti Jakobski dol prišli pregdat zimo

Besedilo: [Nuša Ahčin](#)
Fotografija: [Katja Kastelec](#)

Tudi letos so v naše konce prišli koranti in kurenti Jakobski dol, ki naj bi po starem verovanju preganjali zimo in prinašali pomlad.

Korant je mogočen demonski lik, ki s svojim tekom, poskakovanjem in plesom preganja zle duhove in zimo, v deželo privablja pomlad, želi dobro letino na polju, zdravje pri ljudeh in živini itd.

Ob obisku Ljubljane niso pozabili na delavnice v Mostah in sodelavce na upravi. Z močnim zvonjenjem in številčnostjo so prinesli pridih pomladi z visokimi temperaturami in sončnimi žarki.

Svoj obisk in poslanstvo so z odmevom težkih zvoncev naznanili v delavnici, kjer so s svojo prisotnostjo pritegnili pozornost vseh zaposlenih. Bučno so pozvali, tresla se je vsa zgradba. Slišati je bilo samo njihove zvonce ter poke biča, ki odganja zimo in zle duhove ter kliče pomlad. Ob veselem druženju, so se poslovili z željo in povabilom, da se naslednje leto ponovno srečamo.

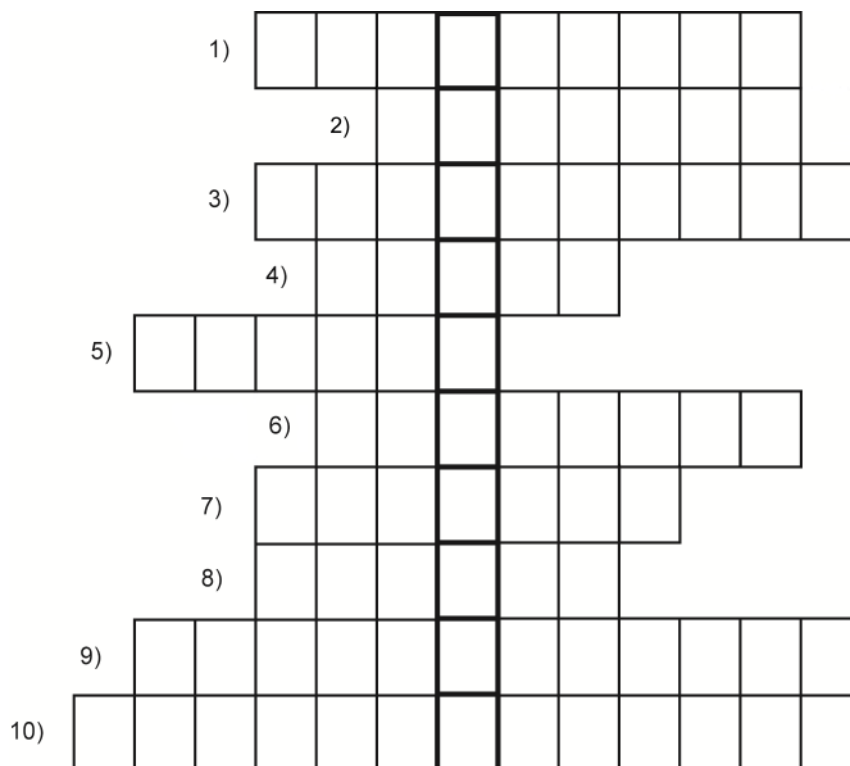


Skupinska slika zaposlenih s kurenti



Obhod po delavnici

VITka križanka



- 1) Delovni stroj (vrste: prostorninski, turbinski, pretočni)
- 2) Pregled poslovanja
- 3) Električna naprava na vozilu, ki generira izmenični el. tok
- 4) Vozilo na železniški progi, ki ni lokomotiva
- 5) Zapora za uravnavanje pretoka tekočih snovi
- 6) Omogoča spremembo smeri vožnje železniških vozil z enega na drug tir
- 7) Kolesni obroči
- 8) Strojni element v obliki nazobčanega kolesa, ki prenaša navor
- 9) Nanašanje različnih kovinskih materialov na strojne dele
- 10) Preoblikovanje

Pravilne rešitve skupaj z vašim imenom, priimkom in lokacijo posredujte najkasneje do 21.05.2019 po e-pošti na: helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si ali pa jih pošljite po pošti na naslov SŽ – Vleka in tehnika, d.o.o., Zaloška cesta 217, 1000 Ljubljana s pripisom „za VITraž“.

Med pravnimi rešitvami bomo **22. maja 2019** izžrebali nagrajenca, ki prejme **praktično nagrado**.

Rešitev prejšnje VITke križanke je STROJEVODJA, nagrajenec pa je Janez Babšek.

UREDNIŠTVO

Vaše prispevke in predloge za interni informator VITraž sprejemamo po elektronski pošti. Na elektronski naslov nas obveščajte tudi o dogodkih v SŽ – VIT, da se jih bomo lahko udeležili in utrinke objavili v informatorju. Naslednja številka bo predvidoma izšla **junija**.

Za vas in z vašim sodelovanjem VITraž ustvarjamo v Službi za prodajo in marketing.

Kontaktne podatki:

E-naslov: helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si

Telefon: 01 291 23 05

Uredništvo si pridržuje pravico do lektoriranja besedil in do tiskarskih napak.

Če želite VITraž prejemati po elektronski pošti, pošljite sporočilo na: helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si

VITraž si lahko preberete tudi na naši spletni strani: www.sz-vit.si.

Darilnica

Railway Gift Shop



Kratek postanek, nepozaben spomin.



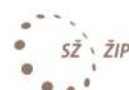
Partizanska 50
2000 Maribor
(podhod železniške postaje)

Zaloška cesta 217a
1000 Ljubljana
(ob servisnih delavnicah SŽ,
za gostilno Jurman)

Trg OF 7
1000 Ljubljana
(ob stavbi železniške postaje)

T: +386 1 291 21 99
E: narocila.izdelki@sz-zip.si
W: www.sz-zip.si

*Ročno izdelano v ateljeju invalidskih delavnic
Handcrafted in the studio of persons with disabilities*



 Slovenske železnice