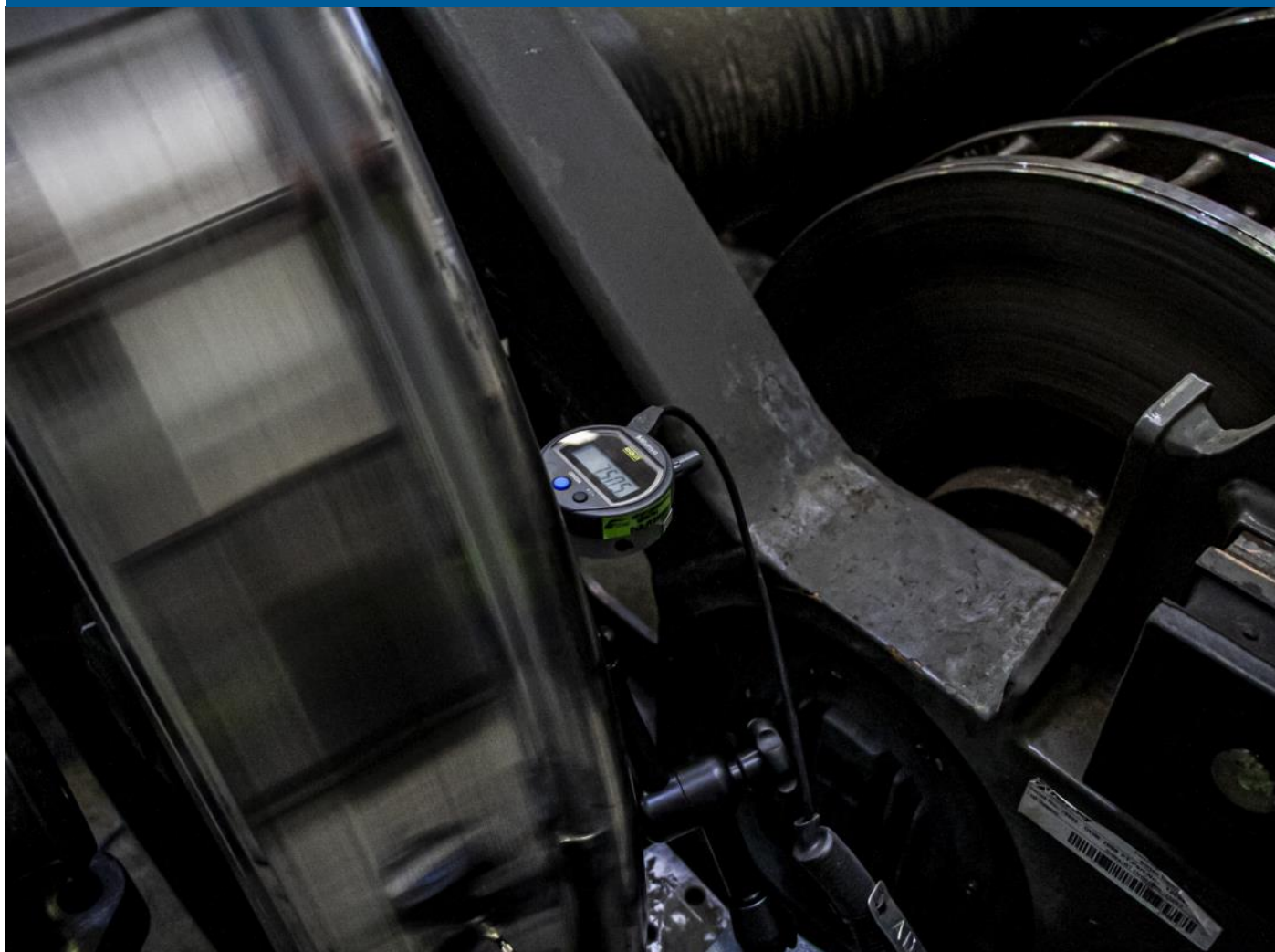


VITraž

Interni informator SŽ – VIT | SŽ – Vleka in tehnika

Letnik 13 | številka 3 | november 2024



Stran 2
Iz analognega v digitalno

Stran 3
Nova pralna komora v Centru Ljubljana

Stran 4
Čas je za drugi cikel menjave koles na lokomotivah 541

Stran 5
Gradnja novega servisnega kanala na delovišču v Novem mestu

Stran 6
Nov kupec na segmentu potniških vagonov

Stran 7
Menjava monoblokov na kolesnih dvojicah lokomotiv 441

Stran 8
SŽ – VIT na kariernem sejmu v Novem mestu

Stran 9
Intervencijska skupina vedno v akciji

Stran 11
VITka križanka

Iz analognega v digitalno

Besedilo: [Alojz Drnovšek](#)

Slike: [Samo Čamernik in Janez Nadu](#)

Slovenija je sprejela strategijo »Digitalna Slovenija 2030«, ki je namenjena strateškemu načrtovanju in spodbujanju digitalne preobrazbe države do leta 2030. Ta strategija med drugim vključuje tudi zelo pomembno področje, in to je digitalna preobrazba gospodarstva. V praksi to pomeni spodbujanje podjetji k uporabi digitalnih rešitev za izboljšanje produktivnosti in konkurenčnosti.

V duhu zgoraj zapisanih misli smo se tudi v podjetju SŽ – VIT odločili, da storimo pomemben korak naprej za prehod iz analognega v digitalno. Na področju vzdrževanja in obvladovanja zavor in zavornih komponent smo v zadnjih nekaj letih z nakupom dvanajstih digitalnih merilnih in testnih inštrumentov posodobili naše delavnice s ciljem digitalizacije, optimizacije in dviga konkurenčnosti v procesih vzdrževanja. Hkrati z nakupom in posodobitvijo merilnih in testnih naprav smo izšolali in usposobili tudi ustrezen strokoven kader.

Seznam digitalnih merilnih inštrumentov za testiranje in snemanje zavornih diagramov v delavnicah podjetja SŽ – VIT

delavnica oz. delovišče	naprava / proizvajalec	leto proizvodnje
Center Dobova	Pdr 7 / DB Fulda	2022
	MI-8 Classic / Eka Knorr-Bremse	2015–2016 / posodobljena 2024
Center Divača	MI-8 Hub / Eka Knorr-Bremse	2024
	HMG 2500 / Hydac	2022
Center Divača, delovišče Koper	MI-8 Hub / Eka Knorr-Bremse	2023
Center Ljubljana	HMG 2500 / Hydac	2022 (dve napravi) 2024 (ena naprava)
Center Ljubljana, delovišče Zalog	MI-8 Classic / Eka Knorr-Bremse	2015–2016 / obnovljena 2024
Center Maribor, delovišče Tezno	MI-8 Classic / Eka Knorr-Bremse	2015–2016 / obnovljena 2024
Center Ptuj	MI-8 Classic / Eka Knorr-Bremse	2015–2016 / obnovljena 2024
	HMG 2500 / Hydac	2022



Vnos podatkov v digitalno testno napravo za testiranje zavor na tovornih vagonih tipa MI-8 Classic, proizvajalca Knorr-Bremse



Štirikanalni digitalni snemalnik tipa HMG 2500 proizvajalca Hydac

Nova pralna komora v Centru Ljubljana

Besedilo: *Ladislav Vesel*

Fotografiji: *Helena Hostnik Simončič*

V Centru Ljubljana stremimo k optimizaciji procesov dela, izboljšanju delovnih pogojev zaposlenih in skrbimo za čisto okolje. Za navedene cilje so potrebna vlaganja v znanje in opremo. Zaposleni se veselimo vsake pridobitve, ki nam olajša delo in izboljša kvaliteto storitev. V teh dneh smo v uporabo prevzeli pralno komoro za pranje rezervnih delov, tip SPRAYCLEAN 150WR, priznanega turškega

proizvajalca Everest Elektromehanik Makina Sanayi iz Istanbula.

Potreba po pralni komori se kaže že dalj časa, saj je ročno pranje manjših rezervnih delov železniških vozil z visokotlačnim čistilcem neekonomično. V pralnici v III obratu smo tako uredili prostor za pralno komoro dimenzij (š x d x v) 2.500 x 3.000 x 3.230 mm, ki omogoča enkratno pranje rezervnih

delov do teže 600 kilogramov. Pranje se lahko izvaja v različnih časovnih programih, odvisno od zamaščenosti delov. Najkrajši interval pranja je 5 minut.

S pranjem v pralni komori bomo porabili manj vode, pranje bo bolj učinkovito in ekološko, poleg tega pa tudi prijaznejše za upravljavce.



Čas je za drugi cikel menjave koles na lokomotivah 541

Besedilo: [Rok Čeh](#)

Fotografije: [Rok Čeh](#) in [Miško Kranjec](#)

Minila so 4 leta in lokomotive 541 potrebujejo nova kolesa. Po uspešnem zagonu menjave monoblok koles s toplim navlečenjem v letu 2019, ko smo pri nas prvič opravili menjavo koles na lokomotivah Tovornega prometa, smo v vmesnem času opravili še menjavo koles za tujega kupca. Sedaj pa je naša delavnica že dobro leto ponovno zasedena s kolesi domačih lokomotiv.

Z drugo serijo zamenjave koles na lokomotivah 541 smo začeli konec leta 2023, na lokomotivi 541-017. Tudi tokrat bomo zamenjali kolesa na vseh pogonskih sklopih 32 lokomotiv. Planirano končanje zamenjave/obnove na osnih pogonih 541 (32 lokomotiv) imamo v letu 2026.

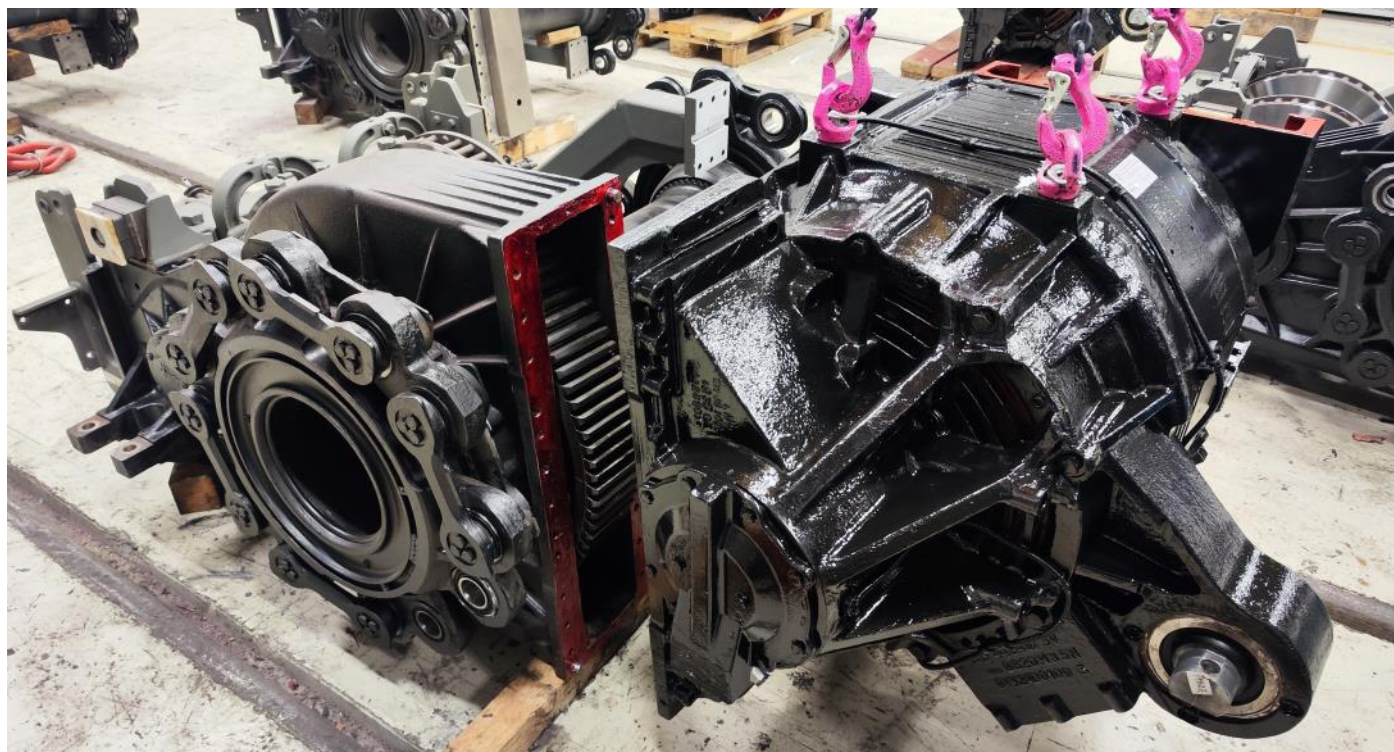
Postopek menjave koles se ni kaj bistveno spremenil, saj se tehnologija, ki smo jo uvedli v samem začetku, zelo dobro obnese. Je pa tokrat obseg del večji, saj poleg menjave monoblokov izvajamo še: ločevanje elektromotorja od reduktorja, pregled elektromotorja,



obnovo izolacije statorja, pregled stanja rotorja, zamenjavo ležajev na elektromotorju, demontažo, struženje in uravnoteženje zavorne gredi, zamenjavo ležajev na zavorni gredi, zamenjava silent blokov, olja v reduktorju, pregled in

zamenjavo masti v osnih ležajih.

Delo poteka gladko in ustaljeno, zato predvidevamo, da bomo drugi cikel obnove izvedli po načrtovanem planu.



Gradnja novega servisnega kanala na delovišču v Novem mestu

Besedilo in fotografiji: *Bogdan Brozovič*

Izvajanje vzdrževanja vlečnih vozil DMG vrst 713/715 in 610 na delovišču Novo mesto se izvaja v delovnem šotoru na tiru št. 9. Tam je bil do nedavnega servisni kanal, ki pa ni segal po celotni dolžini šotora. Od konca starega servisnega kanala, gledano v smeri proti Metliki, pa do končnih vrat delovnega šotora je bilo 20 metrov običajnega železniškega tira.

Ta infrastrukturna situacija je v delovnem procesu vzdrževanja vlečnih vozil vrste 713/715 predstavljala zajetno oviro, saj je bilo potrebno za izvedbo kontrolnega pregleda na vlečnem vozilu to premikati tako, da je bil najprej en člen vlečnega vozila zaustavljen na servisnem kanalu, po premiku pa še preostali člen. Po teh premikih je bil vedno en člen vlečnega vozila izven delovnega šotora. Še večja težava pa se je pokazala pri poizkusu ustrezne zaustavitve DMG 610 na starem servisnem kanalu, saj nobena pozicija vozila tam ni omogočala dostopa do pregleda 9. in 10. kolesne dvojice. Skratka, postalo je jasno, da je dolžina starega servisnega kanala prekratka predvsem za morebitno izvajanje kontrolnih pregledov ravni M na vozilih DMG 610.

Podana je bila pobuda za gradnjo novega servisnega kanala od zaključka starega do konca delovnega šotora v eni od novejših tehničnih variant. Za izvedbo tega projekta je družba SŽ – VIT naročila izvedbo projektne dokumentacije (izris načrtov, statičnih izračunov, popisa del) pri družbi KD Arhitekti, d. o. o. Z zbiranjem ponudb se je na trgu iskalo najugodnejšega izvajalca. Na osnovi analize prispelih ponudb je bil izbran najugodnejši izvajalec, in sicer družba SŽ – Infrastruktura. Gradnja 19 metrov dolgega servisnega kanala se je pričela 8. avgusta letošnjega leta.

Gradnja je bila kar zahtevna, saj se je pri izkopu takoj pod površjem naletelo na večjo strnjeno gmoto izredno trde skale, kar je gradbincem povzročilo resne tehnološke izzive. Lomljenje trdovratne skalne gmote je trajalo nekaj tednov in nazadnje je po mesecu dni le uspelo, da je bil izkop zaključen. Nadaljnja dela opaženja, vezave armature ter betoniranja so tekla gladko in kontinuirano. Po zaključku betoniranja se

je pristopilo k izvedbi vgradnje predhodno v delavnici podizvajalca izdelane kovinske nosilne konstrukcije tira v novem servisnem kanalu. Ob izvajanju te faze je bila prisotna velika delovna vlna, saj so delavci montažo izvajali na soboto in še to do poznih večernih ur. Tej dokončani fazi je sledila vgradnja tirnic na nosilno konstrukcijo in končna nastavitve medosne tirne širine.

Po pregledu stanja izvedenih gradbenih in montažnih del s strani nadzornega organa – predstavnika družbe KD Arhitekti je bilo ugotovljeno, da so dela izvršena skladno s projektno dokumentacijo in zadovoljive kakovosti.

Skladno s to ugotovitvijo je bilo sprejeto, da se 14. 10. 2024 izvrši trdnostni preizkus z obremenitvijo konstrukcije – vožnjo lokomotive 664-116 po novem in starem servisnem kanalu. Stari in novi del servisnega kanala sta to obremenitev zadovoljivo prestala. Te situacije smo bili zelo veseli delavci vleke in vzdrževanja na lokaciji Novo mesto, saj je to pomenilo, da se lahko naše poslovno delovanje vrne, kot se temu v narekovaju reče, »v stare tire«. Le, da tokrat pa pri nas, v Novem mestu, lahko dejansko rečemo, da se poslovno delovanje vrne v »nove tire«.

Hvaležni smo vodstvu družbe SŽ – VIT, da je imelo posluš za to našo potrebo, ter za izvedbo vseh poslovnih aktivnosti, ki so bile potrebne za končno realizacijo projekta gradnje novega servisnega kanala na lokaciji delovišča Novo mesto.



Nov kupec na segmentu potniških vagonov

Besedilo: [Matjaž Vidovič](#)

Fotografiji: [Konstantin Neer](#)

Center Ptuj poleg vzdrževanja kolesnih dvojic in vozil za posebne namene zagotavlja tudi celovito vzdrževanje potniških vagonov, vse od sprotnega vzdrževanja do celovitega revizijskega vzdrževanja. Potniške vagonne vzdržujemo predvsem za Slovenske železnice, sem pa tja pa opravimo tudi kakšno revizijo za tuje kupce, še posebej za železnice nekdanje Jugoslavije.

Razpolagamo z lakirnico, kjer opravimo ličarska dela in vozilo odenemo v svežo podobo. Ravno to smo naredili za našega novega kupca, podjetje GFF – Gesellschaft für Fahrzeugtechnik iz Nemčije. Z njimi smo začeli sodelovati že spomladi in smo do sedaj opravili dela na 6 vagonih. Sodelovanje se kaže tudi za naprej, česar smo zelo veseli.

Na omenjenih vagonih smo poleg kompletnega barvanja v novo grafično podobo opravili še druga manjša popravila, kot so: menjava kolesnih dvojic, vgradnja 18-polnih vtičnic, popravilo nosilcev, vgradnja generatorjev in inverterjev, čiščenje notranjosti in zunanosti.



Menjava monoblokov na kolesnih dvojicah lokomotiv 441

Besedilo in fotografija: *Rok Čeh*

SŽ – VIT je uspešno sodeloval na razpisu Željeznic Federacije BiH in pridobil posel na področju vzdrževanja kolesnih dvojic za Center Ptuj. Ker se pri nas nobenega novega izziva ne branimo, smo tudi tokrat zavihali rokave in se lotili dela na kolesih, ki smo jih v obdelavi imeli prvič.

Posel je obsegal 14 kolesnih dvojic električnih lokomotiv vrste 441, ki vozijo v Federaciji BiH. Na 12 smo zamenjali monobloke, na 2 pa tudi pogonska zobnika. Z delom na lokomotivskih kolesnih dvojicah imamo veliko izkušenj, saj vzdržujemo vse kolesne dvojice voznega parka SŽ, tako da sta nam tudi v tem primeru prišla prav pridobljeno znanje in ustrezna oprema delavnice.

Kolesne dvojice lokomotiv 441 se ne razlikujejo veliko od drugih kolesnih dvojic lokomotiv, le da sta na vsaki strani zobnika ležaja, kamor se namesti ohišje reduktorja. Poleg menjave monoblokov in dodatno še zobnikov na 2 kolesnih dvojicah, smo izvedli tudi neporušno preiskavo osi.



Izreži obrazec za malo izboljšavo (CEDEJČKA), ga izpolni in oddaj svojemu nadrejenemu. Vsaka koristna izboljšava je nagrajena.

IMAM IZBOLJŠAVO

Skupina: _____

Za: _____

Obstoječe stanje:

Izboljšava:

Datum: _____

Podpis: _____

SŽ – VIT na kariernem sejmu v Novem mestu

Besedilo: *Andrej Zorman*

Fotografija: *Ladislav Vesel*

Predstavniki naše družbe SŽ – VIT so se udeležili 2. kariernega sejma, ki ga je ob podpori Gospodarske zbornice Dolenjske in Bele krajine organiziral Šolski center Novo mesto. Na sejmu, ki je potekal v športni dvorani Leona Štuklja v Novem mestu, se je predstavilo 40 različnih podjetij, ki so dijakom in študentom predstavila svoje dejavnosti ter možnosti zaposlitve in kariernega razvoja.

Obiskovalcem sejma so predstavili širok spekter storitev, ki jih podjetje ponuja, vključno z vzdrževanjem železniških vozil in prilagojenimi storitvami za naročnike. Dijaki in študentje so imeli priložnost spoznati delovanje podjetja,

se pogovoriti s strokovnjaki in izvedeti več o možnostih za prakso in zaposlitve.

Karierni sejem je bil odlična priložnost za mlade, da se povežejo s potencialnimi delodajalci in pridobijo dragocene

informacije za svojo prihodnost. SŽ – VIT je s svojo prisotnostjo na sejmu pokazal zavezanost k iskanju novih talentov in spodbujanju razvoja železniškega sektorja v Sloveniji.



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 malo izboljšavo (CEDEJČKA), ga izpolni in oddaj svojemu nadrejenemu. Vsaka koristna izboljšava je nagrajena.

Intervencijska skupina vedno v akciji

Besedilo: *Slavko Pepelnjak*

Fotografije: *Slavko Pepelnjak in Miško Kranjec*

Že kot samo ime pove, je naša intervencijska skupina vedno v središču dogajanja, ko gre za izredne dogodke na železnici. Teh ne manjka, veliko je iztirjenj in drugih dogodkov, ki so manjšega obsega in jih hitro odpravimo. Sem pa tja pa se zgodi tudi kakšna večja stvar, ko je potrebno aktivirati več ljudi in strojev. Letošnje poletje smo imeli dva takšna dogodka, oba na Primorskem.

24. 7. se je zgodila nesreča v Kopru, in sicer na terminalu za razsuti tovor. Ko se je začelo poletno ogrevati ozračje, se je na terminalu vsul plaz premoga in zasul progo. Tam je stalo osem vagonov Eas in Fals. Trije vagoni so se prevrnili, pet pa se jih je iztirilo. Sanacija je bila kar težka, saj je bilo treba tire dobesedno odkopati. V intervenciji smo sodelovali z železniškim dvigalom EDK 750, cestnim dvigalom in Unimogom.

Malo kasneje, 16. 8., se je podobna nesreča zgodila v Postojni. Iztirile so se tri polne cisterne nafte, pri čemer se je ena celo prevrnila. Iz prevrnjene cisterne so uslužbenci Petrola celo noč prečrpavali gorivo, saj je obstajala nevarnost razlitja. Naslednji dan smo potem uspeli prazen vagon cisterne dvigniti in odstraniti s tirov, ker sta bila oba podstavna vozička poškodovana, ostala dva vagona pa smo utirili.

6. 10. smo dobili vpoklic s strani glavnega dispečerja za posredovanje v predoru Pekel. Tokrat je šlo za praktično vajo zaščite in reševanja, ki jo je bilo potrebno izvesti zaradi preizkusa varnostnega sistema. Predor Pekel pri Mariboru je namreč nov in takšne vaje



se izvede v sklopu pridobivanja obratovalnega dovoljenja. V predoru sta predvidena dva tira, trenutno je obratovalen samo eden, ki je tudi elektrificiran. Reševali smo potniško garnituro, ki se je iztirila. Najprej smo počakali na izklop visoke napetosti in ozemljitev, potem pa smo pristopili z

Unimogom, da bi garnituro utirili. Pri tej vaji smo tudi ugotovili pomanjkljivost pri pristopanju z Unimogom, kar pa so izvajalci del v predoru hitro rešili in uredili plato za utirjanje. Vaja je uspela, upamo pa, da v predoru ne bo potrebno posredovati v rednem prometu.



Nekrolog Dušana Tominca (1957–2024)

Poslovil se je naš dolgoletni sodelavec Dušan Tominc. Po poklicu je bil inženir strojništva, ki se je leta 1979 zaposlil v nekdanjem TOZD-u za vleko vlakov. Kot mlad in nadarjen fant je predanost železnici pokazal že v času študija v Ljubljani, kasneje pa s svojo strokovnostjo pripomogel pri izboljšavah zlasti na področju vleke vlakov.

Delal je kot referent vlečne operative, vodja organizacijske enote dizel vleke v Divači. V samostojni državi se je strokovno izpopolnjeval v sklopu notranjega izobraževanja in s tem pridobil naziv inženir vleke. Od začetka leta 1994 je bil vodja delovne enote vleke, spomladi leta 1999 pa je postal šef Sekcije za vleko vlakov v Divači in enote v Novi Gorici, ki jo je uspešno vodil 13 let in pol.

Skozi leta si je znanje in izkušnje spretno nabiral na različnih delovnih mestih in obenem spoznaval proces dela. Zavzemal se je za krepitev vezi med sodelavci v kolektivu in v veliki meri prispeval k posodobitvam na področju dela, ki ga je vodil. Ni klonil pred težavami, niti se ni umikal pred nevarnostmi. Po odhodu z mesta šefa Sekcije za vleko vlakov je delo nadaljeval v Službi za vleko, ostal je zvest železnici vse do konca in se pozimi marca 2020 tudi upokojil.



V ključnih trenutkih, ki so bili pomembni za nadaljnji razvoj podjetja, je pokazal svojo odločnost, zrelost ter samozavest in stal zavezan svojim vrednotam. Za zgled in navdih nam bodo ostali njegova pokončna drža, humor in neomajni optimizem. Kot osebnost močnega značaja je v svojih vrstah postavil lik pravega in klenega moža. S svojim delom in dejanji v prid službe je postal vzor številnim mladim, ki se danes kalijo na njihovi strokovni poti.

Zahrbtna bolezen je bila močnejša in ga je prehitro vzela iz toplega objema

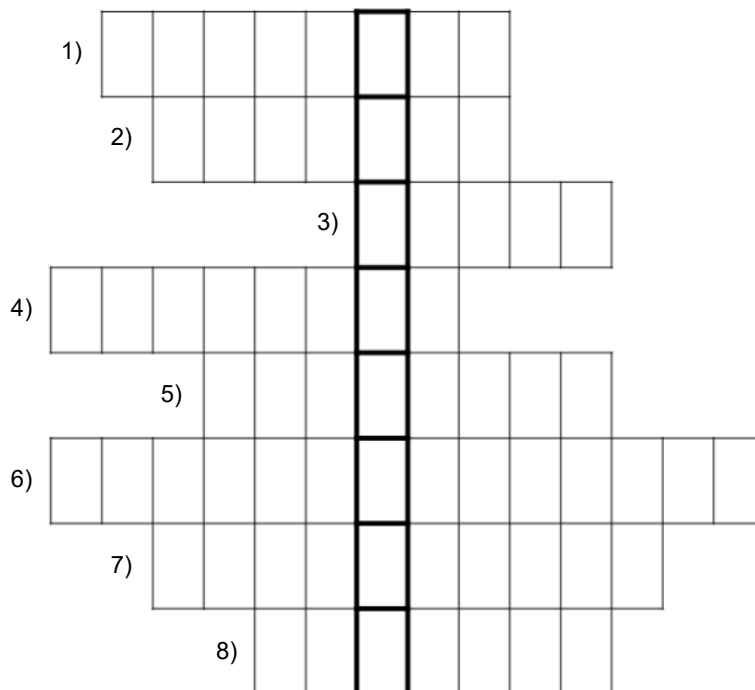
družinske idile, kjer je kot upokojenec užival v krogu svojih najdražjih. Po njegovem odhodu nam preostane le tolažba, da je bil čas, ki smo ga preživeli z Dušanom, dober, neizmerno dragocen in nas bo bogatil za vedno.

Hvaležni smo mu, ker je svoje življenje posvetil železnici. Posebej hvaležni pa za vse, kar je v dolgi delovni dobi storil za Službo za vleko vlakov in za dobrobit vseh strojevodij, njegov doprinos je zares velik. Ohranili ga bomo v spoštljivem spominu.

Domačim in svojcem v imenu celotnega sedanjega kolektiva uprave Centra Divača izrekam iskreno sožalje.

Igor Rojc

VITka križanka



- 1) Naprava, ki omogoča spreminjanje števila vrtljajev gnane in gonilne gredi
- 2) Delovanje, življenje glede na poklicno družbeno področje
- 3) Proizvajalec digitalnega snemalnika za zavore
- 4) Posredovanje podatkov, informacij zvezno, nepretrgano
- 5) Del kolesne dvojice
- 6) Uvajanje digitalne tehnologije
- 7) Sestavni del
- 8) Del, odsek

Pravilne rešitve skupaj z vašim imenom, priimkom in lokacijo posredujte najkasneje do 13. 12. 2024 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“.

Rešitev prejšnje VITke križanke je **VARNOST**.

Med pravilnimi rešitvami bomo **13. decembra 2024** izžrebali nagrajenca, ki prejme **praktično nagrado, ki jo prispeva SŽ-ŽIP**.

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 **decembra**.

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 59

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.

Dar.

Novi DARILNI KOMPLETI

A2



38,03 €

B1



28,73 €

B5



30,74 €

ROČNO, UNIKATNO, PROIZVEDENO V SLOVENJI