

VIT^vraž

Interni informator **SŽ - VIT** | SŽ - Vleka in tehnika

Letnik 14 | številka 3 | december 2025



Stran 2
Trikrat srečno 2026!

Stran 3
Energetska učinkovitost v našem podjetju

Stran 5
Vzdrževanje lokomotiv EffiShunter v Divači

Stran 6
Generalno popravilo in remotorizacija lokomotiv ČKD 740 za kupca Kombinovani Prevoz Srbija

Stran 7
V Šiški obudili parno lepoticco

Stran 8
Sekcija za vzdrževanje Divača v novo leto s pomembnimi posodobitvami objektov

Stran 9
Revizija muzejskih potniških vagonov

Stran 10
Sekcija Ljubljana vstopa v novo leto z novimi znanji

Stran 11
Evakuacijska vaja in usposabljanje za gašenje v Sekciji za vleko Maribor

Stran 14
Miro Kokol, 20. princ ptujskega karnevala

Trikrat srečno 2026!



Spoštovani sodelavci in sodelavke,

še nekaj dni in kmalu nas bo popolnoma preželo praznično vzdušje. V decembru še lovimo zadnje delovne dni, da bomo dosegli načrte leta 2025, hkrati smo z mislimi že v novem letu, z novimi nalogami. Želimo si uspešnega zaključka leta in dobrega štarta v novo poslovno leto, ki obeta kar nekaj izzivov.

Radi bi sem vam vsem zahvalili za korektno in uspešno delo v letu 2025. S poslovnim rezultatom bomo kmalu po novem letu ocenili skupen uspeh, za katerega smo zaslužni vsi zaposleni. Zahvaljujemo se vsem, ki svojo energijo usmerjate v dobre rezultate, pa tudi dobre medsebojne odnose. Pomembno je, da se na delovnem mestu dobro počutimo, kajti le tako lahko od sebe damo tisto največ, kar lahko. Naj se tako nadaljuje tudi v letu 2026.

Novo leto nam bo postreglo z nekaj izzivi, saj se na področju železniškega tovornega prometa soočamo z vse večjo konkurenco med prevozniki, hkrati pa tudi z vse bolj agresivnimi ponudniki storitev vzdrževanja železniških vozil širom Evrope. Upamo, da bomo uspeli uspešno prekrmariti skozi to obdobje, trudili se bomo, da na naše poslovanje to ne bo imelo pretiranega vpliva. VIT bo na vseh področjih ostal zanesljiv partner najprej našima največjima kupcema, Tovornemu in Potniškemu prometu, na področju vzdrževanja vozil pa tudi partnerjem iz tujine. Pomembno je, da na vsakem koraku pokažemo, da smo kakovosten in zanesljiv partner, kateremu naši kupci lahko zaupajo tudi večje izzive.

Vsem vam želimo lepe praznike in veliko čarobnih trenutkov, ki vas bodo napolnili z energijo za novo leto. Naj bo leto 2026 polno uresničenih želja, poslovnih in osebnih uspehov, ter najpomembnejše – naj bo polno zdravja. Srečno 2026 vam želimo.

Dušan Žičkar, direktor

Matej Pogladič, direktor – član posloводства

Leon Didič, delavski direktor

Energetska učinkovitost v našem podjetju – standard ISO 50001:2018

Besedilo: *Boris Koteski*

Ukrepi, s katerimi v našem podjetju vplivamo na učinkovito rabo energije, so:

1. neposredni – energija za ogrevanje objektov in energija v procesu dela ter
2. posredni – dobro vzdrževanje vozil, ki prispeva k njihovem učinkovitemu delovanju.

Neposredni ukrepi

V našem podjetju predstavlja neprimerno večji delež energija, ki jo porabimo za ogrevanje objektov. To je pričakovano zaradi funkcije objektov. Večinoma so to delavnice z velikimi površinami oken in vrat. Stanje poslabša tudi nenehno odpiranje objektov zaradi povečanega števila premikov vozil, kar se dogaja v zadnjem času.

Kljub temu se energetska učinkovitost na objektih iz leta v leto izboljšuje. To nam potrjujejo rezultati mesečnih meritev, ki jih aktivno spremljamo od leta 2018. V bazo podatkov sistema za upravljanje z energijo (SUE) so vključena večja delovišča, kar predstavlja 90 % od skupne rabe energije v podjetju (v letu 2024 smo vključili še Delovišče Koper).

Na nivoju skupine SŽ smo si zastavili cilj, da v obdobju 2018–2022 zmanjšamo rabo energije za objekte do 3 % in v obdobju 2023–2026 za 4 % glede na izhodiščno leto 2018. V prvem obdobju se je v našem podjetju raba energije zmanjšala za dobrih 20 % v primerjavi s ciljno rabo. Dobro nam kaže tudi za naprej.

Doseganje omenjenega cilja (prvega in drugega) gre pripisati organizacijskim ukrepom ter investicijam. Investicije so delno v posodobitve, ki se odvijajo na podlagi pokvarjeno-zamenjano in delno v nove investicije. Nove investicije planiramo z akcijskim načrtom predvsem, da se zamenjajo stari energetske sistemi z energetske učinkovitejšimi.

Posredni ukrepi

Naše podjetje svojo energetske učinkovitost izboljšuje predvsem na področju dejavnosti vzdrževanja železniških voznih sredstev z zmanjševanjem porabe energije v delavnicah. Sam proces vzdrževanja vozil je pomemben segment za prevoznika SŽ – PP in SŽ – TP, saj mora biti vozilo po opravljenem popravilu varno in zanesljivo za nemoteno uporabo. Zaradi okvar so potrebni dodatni premiki, kar posredno vpliva na energetske učinkovitost voženj vlakov.

Potrebno je poudariti, da ima naše podjetje vpliv na skupno rabo energije tudi preko upravljanja tirnih vozil, katerih poraba se odraža v SŽ – TP in SŽ–PP.

Glede na to, da imajo električna tirna vozila vgrajene števec električne energije, bi bilo smiselno primerjati rabo energije med posameznimi vlaki (tovorni, potniški) ter poiskati sistemske ukrepe za dodatno izboljšanje energetske učinkovitosti.

V nadaljnjem medsebojnem sodelovanju s SŽ – PP in SŽ – TP nas čakajo novi izzivi pri iskanju rešitve pri problemu optimalne vožnje vlakov.

ISO 50001:2018

Standard kakovosti ISO 50001 omogoča podjetju učinkovito prepoznavanje priložnosti za prihranke energije, ki se ugotovijo skozi proces monitoringa trenutnega stanja in rabe energetske virov.

V decembru 2024 smo uspešno opravili recertifikacijsko presojo standarda, ki je v svojem nazivu spremenil končnico iz »2012« v »2018«. Spremenili so tudi nekaj členov, ki jim sledimo. V decembru nas čaka nova redna presoja s strani podjetja Bureau Veritas.

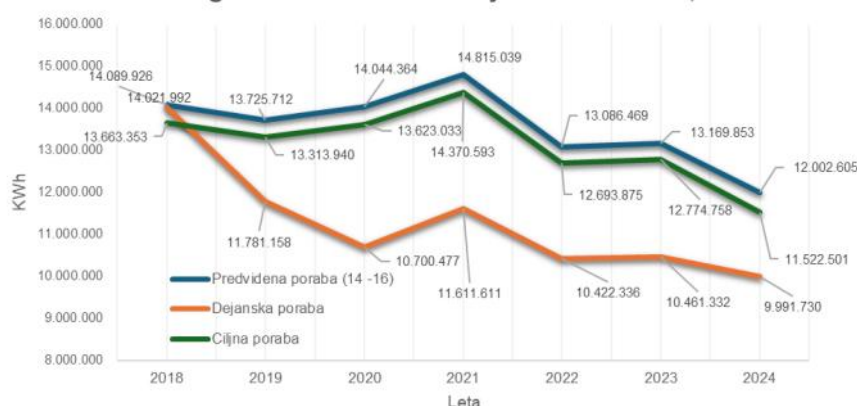
Standard predvideva vodenje, prej omenjenega, akcijskega načrta, ki nam pomaga, da sledimo uresničevanju ciljev s konkretnimi ukrepi v obdobju od leta 2018.

Nova okna na upravni stavbi

Eden od letošnjih ukrepov (avgusta) je bil zamenjava oken na upravni stavbi v Ljubljani. Skupna površina oken 435 m², od tega je 304 m² zunanja steklena površina. Stavba je bila zgrajena v začetku sedemdesetih in okna so bila seveda iz tega obdobja. Stara okna so bila klasična, dvojno zastekljena, nova so termopan s trojno zasteklitvijo. Proizvajalci oken pri takšni zamenjavi zagotavljajo, da je prihranek energije predviden do 20 %. Poleg dobre zatesnitve in zvočne izolacije ta okna zagotavljajo nizke toplotne izgube na kvadratni meter ($U_w=1,0W/m^2K$), kar jih uvršča v razred A po energetske učinkovitosti.

Nedolgo po montaži smo občutili, da ni treba tako pogosto vklapljati klime in zdaj (kurilna sezona) je občutek bolj prijeten kot prejšnjo sezono. Kakor koli – prihranke bodo na koncu pokazale številke.

Energetska učinkovitost objektov v SŽ - VIT, d.o.o.



Energetska sanacija v Ljubljani

Besedilo: [Žiga Martinčič](#)

Fotografiji: [Helena Hostnik Simončič](#)

Jeseni lanskega leta smo v podjetju pristopili k realizaciji ideje vodje Sekcije za vzdrževanje Ljubljana Ladislava Vesela o pričetku energetske sanacije stavbe na Zaloški cesti 217 v Ljubljani. Najprej smo se odločili zamenjati več kot 50 let stara lesena okna na stavbi, v letu 2026 pa predvidevamo opraviti sanacijo fasade in urediti izgled v skladu s celotno grafično podobo podjetja.

Najprej so se začeli ogledi potencialnih izvajalcev, ki so dali vsak svojo ponudbo, hkrati pa smo se v podjetju začeli odločati ali pristopimo k sanaciji z RAL-montažo ali brez. V kolikor bi se odločili za RAL-montažo, bi imeli možnost povračila določenih sredstev iz eko sklada zaradi energetske sanacije stavbe, vendar je bila razlika v ceni med RAL-montažo in navadno prevelika, hkrati pa stavba prestara in učinka ne bi bilo. Zato je na koncu obveljala odločitev o navadni montaži oken, ki smo jo izvedli s sredstvi pod mejo javnega naročila. Po ureditvi vseh podrobnosti glede pogodbe in ustreznih zavarovanj je izbrani dobavitelj, podjetje CUGELJ PVC in ALU okna, d. o. o., iz Ivančne Gorice, naročil pri dobavitelju stekla, mi pa smo čakali na rok montaže.

In prišel je začetek avgusta, ko se je

najprej začelo odstranjevanje zunanjih žaluzij, nato postopno demontaža starih in montaža novih oken, po 5 do 6 vsak dan. Koordinacija del je bila zelo zahtevna, saj so se profili oken pri dobavitelju rezali po njihovem razporedu in se okna niso menjala po vrstnem redu pisarn. Tu moram izreči iskreno zahvalo našemu varnostnemu inženirju Alešu Kastelicu za njegov trud pri koordinaciji dela med izvajalci in zaposlenimi, ki imajo pisarne na lokaciji menjave ter nenazadnje vsem zaposlenim za potrpežljivost in prilagajanje svojega dela pri sanaciji. Dela smo končali konec avgusta, zadnji popravki so bili v prvi polovici septembra in ta pomembna faza je bila za nami.

Sedaj se izvajajo še fino montažna dela, ojačitve sten pod okni, izdelava polic ter zidarska in slikopleskarska dela, da bo

notranji del končan še v tem investicijskem letu. V novem letu pa v nove izzive, v izdelavo fasade.



Vzdrževanje lokomotiv EffiShunter v Divači

Besedilo: [Alen Lazar](#)

Fotografija: [Miško Kranjec](#)

Odkar so Slovenske železnice prevzele dizelske premikalne lokomotive EffiShunter 1000, to je bilo v drugi polovici leta 2020, smo za njihovo vzdrževanje zadolženi v Sekciji za vzdrževanje Divača. Pri nas skrbimo za štiri lokomotive v lasti SŽ – Tovornega prometa in eno v lasti Luke Koper. Proizvajalec lokomotiv, ki so sicer kar dobro razširjene po Evropi, je CZ LOKO, namenjene pa so predvsem za premik vagonov na tovorni postaji v Kopru.

Lokomotive z oznako SŽ – DLOK 646 imajo vgrajen dvanajstvaljni dizelski motor Caterpillar C32, moči 900 kW in so, kot že omenjeno, prioriteto namenjene za delo na premiku in za vleko lažjih tovornih vlakov. Vzdrževanje je predvideno na podlagi obratovalnih ur in na števila prevoženih kilometrov, odvisno kaj prej nastopi. Glede na to, da so lokomotive v uporabi izključno za premik, je število prevoženih kilometrov relativno nizko, zato se uporablja interval na podlagi obratovalnih ur.

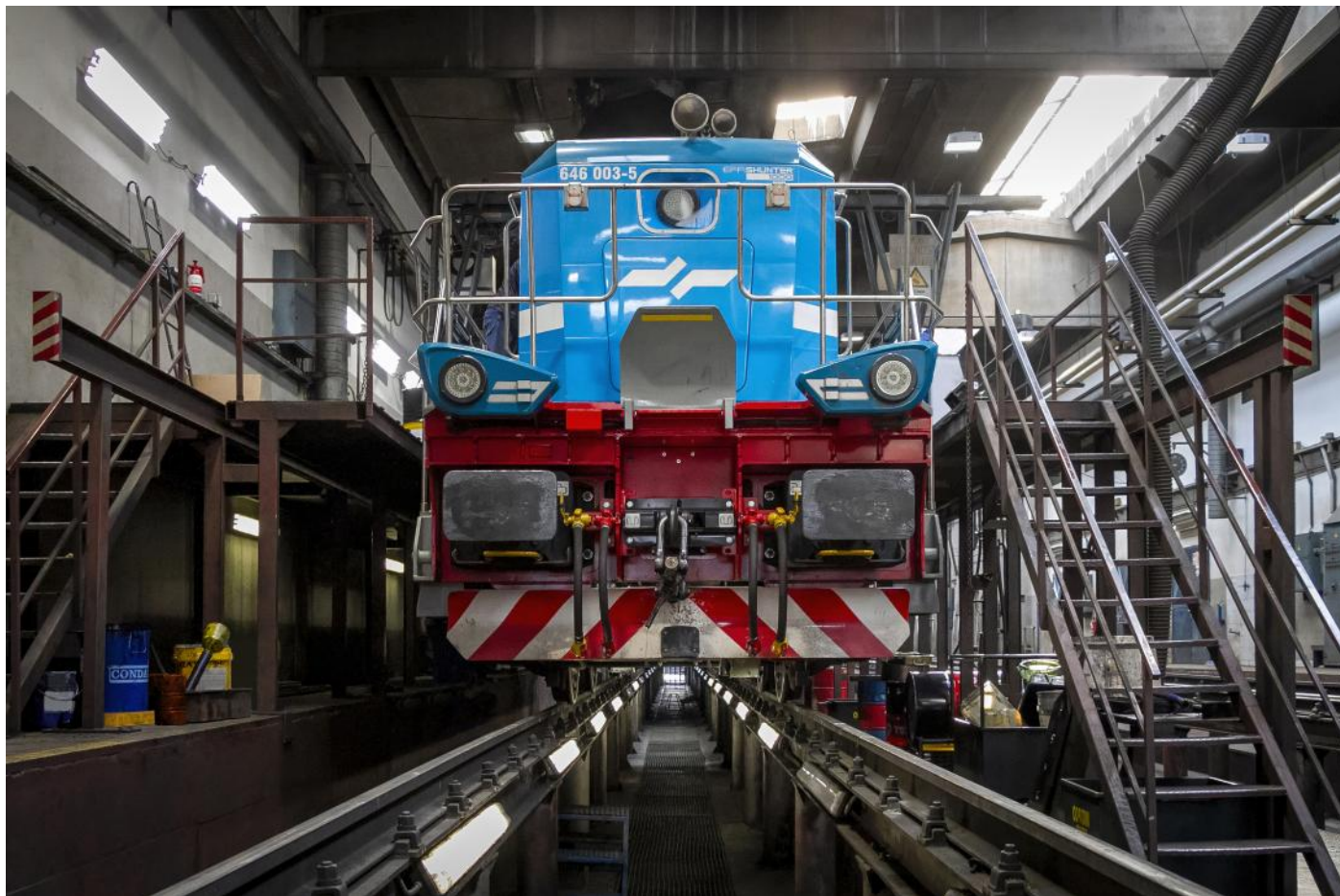
Vzdrževanje poteka na podlagi priročnika proizvajalca lokomotive in proizvajalca dizelskega motorja Caterpillar. Proizvajalec je predvidel več stopenj

vzdrževanja, in sicer: L1, L2/1, L2/2, L3, L4. Po planu vzdrževanja, kot ga poznamo za vozila SŽ, bi to bilo: P1, P6, P12, SR, VR. V Divači trenutno izvajamo kontrolne preglede do nivoja L2/2 (P12), bo pa kmalu nastopil nivo L3 (kontrolni pregled na 6 let). Manjše preglede (L1) opravimo kar v Kopru, saj je glede na trenutno stanje v železniškem prometu na koprski progi lokomotivo spraviti v Divačo kar izziv. Na podlagi lastnih izkušenj in opažanj s terena smo določene postavke oz. dela prilagodili zaradi težkih delovnih pogojev, ki jih proizvajalec očitno ni predvidel. Lokomotive delajo skoraj 24 ur na dan in se redno pojavi kaj, kar je tudi za nas nov izziv. Do sedaj smo opravili že 195

kontrolnih pregledov.

Vsa popravila opravimo sami, nekajkrat pa smo se obrnili tudi na naše sosede pri podjetju CZ LOKO Italia. Do sedaj se je sodelovanje izkazalo kot pozitivno. Pri vzdrževanju dizelskega motorja Caterpillar večja dela in popravila opravi podjetje Teknoxgroup Slovenija, ki je pooblaščen zastopnik za dizelske motorje Caterpillar v Sloveniji.

Vzdrževanje »nove« lokomotive je za nas postalo stalnica. Kljub temu bomo za večji pregled, torej L3 morali usvojiti določena dela, ki jih do sedaj še nismo izvajali. Prepričani smo, da nam bo tudi to uspelo.



Generalno popravilo in remotorizacija lokomotiv ČKD 740 za kupca Kombinovani Prevoz Srbija

Besedilo in fotografije: [Bojan Bela](#)

Sredi leta 2021 so se začeli razgovori o generalnem popravilu in remotorizaciji desetih lokomotiv ČKD 740 s podjetjem Kombinovani Prevoz iz Srbije, ki je lastnik lokomotiv, in predstavniki podjetja NRE iz Hrvaške, ki so naredili tehnično rešitev za modernizacijo.

Pogodba za prvo lokomotivo 647-007 je bila podpisana konec februarja 2022, vstop lokomotive v delavnico je sledil nekaj dni za tem. Sledili so vstopi lokomotiv 647-003, 647-006 in 647-002. V Maribor so bile pripeljane lokomotive na celovito obnovljenih podstavnih vozičkih (obnovil naročnik sam, predvsem zaradi prevoza samih lokomotiv iz Srbije v Slovenijo). Iz lokomotiv je bila izgrajena vsa oprema, ogrodje, kabina, okvir so bili speskani in pobarvani s temeljno barvo.

Najprej smo na vseh lokomotivah izvedli kleparska dela, na zadnjih treh lokomotivah smo morali izdelati nove kabine, ker so bile stare v zelo slabem stanju. Izdelali smo nove stranske pokrove in strehe prilagodili hladilnemu sistemu za hlajenje obeh motorjev. Prav tako smo konstrukcijsko prilagodili kratki del ogrodja, da smo imeli dovolj prostora za vgradnjo visoko- in nizkonapetostne električne omarice.

Posebnost tega projekta je, da sta na lokomotivi dva ločena pogonska agregata GEN-SETA. Vsak agregat ima motor VOLVO PENTA TAD 1642VE-B, ki je preko sklopke VULKAN povezan z generatorjem proizvajalca MARATHON iz Amerike. Vsak agregat lahko deluje posamezno ali pa oba skupaj, kadar lokomotiva potrebuje maksimalno moč za vleko.



Na lokomotivi sta novi celotna visoko- in nizkonapetostna inštalacija. Prav tako je nova celotna zračna inštalacija, ki pa je bila prav poseben izziv za naše delavce, kajti nismo poznali delovanja zavore teh lokomotiv in tudi ekipa inženirjev od NRE nam pri tem ni mogla pomagati. Vitalno zavorno opremo smo poslali na popravilo na Slovaško v podjetje Loco TRADE, s.r.o.

Na lokomotivi je vgrajeno novo upravljanje, novi vijaki kompresor TIP SFN 125-2.2 proizvajalca Servikom, vlečni motorji z ventilatorji za pogon pomožnih agregatov, nove zračne posode, klimatska naprava Webasto, RDZ-naprava T-CZ, tip V567, nove čelne LED-luči.

Po izvedbi obnove vsake lokomotive smo uspešno opravili tekalno in obremenilno vožnjo in predali lokomotive kupcu. Zadnja lokomotiva je bila predana letos, 14. 8. 2025. Po informacijah, ki jih imamo, je kupec zelo zadovoljen z delovanjem obnovljenih lokomotiv, lahko pelje težje vlake kot pred izvedeno modernizacijo.

Zaradi situacije na trgu, in sicer zmanjšanja obsega del pri prevozih tovora v Srbiji, smo zaenkrat končali z modernizacijo lokomotiv ČKD 740, ampak upamo lahko, da bo Kombinovani Prevoz v prihodnosti moderniziral še preostale lokomotive te vrste, ki jih ima v lasti.



V Šiški obudili parno lepotico

Besedilo: [Ladislav Vesel](#)

Fotografiji: [Helena Hostnik Simončič](#), [Rok Šmon](#), [Ljubljanainfo](#)

Dolgih šest let je spala kot kraljična iz pravljice. Parna lokomotiva 25-026 namreč. 105 let stara parna lepotica, ki spada v skupino srednje velikih parnih lokomotiv, je bila leta 2019 generalno obnovljena, vendar je čas pandemije naredil svoje in je tako rekoč zaspala v muzeju. Letos smo jo na pobudo direktorjev Potniškega prometa Mihe Butare in VIT-a, Dušana Žičkarja, obudili, saj je namenjena vožnji muzejskega božičnega vlaka.

Lokomotiva 25-026 je bila izdelana v Avstriji v znani tovarni Floridsdorf, njena moč je 660 kW, vozi pa lahko s hitrostjo do 60 km/h. Na slovenskih tleh je nekoč vozilo več lokomotiv te serije, večinoma so prevažale tovor. Po letu 1978 parne lokomotive niso več vozile v rednem prometu, ampak le kot muzejski vlak ali pa ob posebnih priložnostih.

VIT ima v Šiški prilagojeno delavnico za vzdrževanje parnih lokomotiv in prav tam so naši zaposleni uspeli za vožnjo usposobiti prav lokomotivo 25-026. Da ljubezen do železnice ne pozna meja, predvsem pa ne ure, je dokazala ekipa pod vodstvom Roka Šmona. Strojvodja z ogromno tehničnega znanja in volje je veliko časa v zadnjih mesecih posvetil ravno pripravi lokomotive na vožnjo. Poleg njega so glavna vzdrževalna dela opravljali še Mario Barukčič, Šime Barukčič, Mario Tomažič in Anton Zupančič. Skupaj so opravili več kot 1.500 ur dela.

Na parni lokomotivi 25-026 je bila v okviru rednega vzdrževanja večina del narejena že leta 2019. Poleg že narejenega pa je bilo potrebno namestiti še pogonsko drogovje, zapreti dimnico, montirati injektorje, varnostne ventile,



brzinomer, pozidati žarilni obok, opraviti tlačni preizkus parnega kotla in obnoviti vse komponente, ki so bile zaradi večletnega mirovanja lokomotive potrebne ponovnega pregleda.

Poleg obnove lokomotive je bilo potrebno obnoviti tudi licenco strojvodjem za

parne lokomotive. To sta s pomočjo izobraževalnega centra SZ v Kölnu in Essnu obnovila Rok Šmon in Dejan Šorli.

Muzejski vlak gre na pot 20. decembra. Želimo mu srečno vožnjo in pa, da bi se na tire vrnil tudi v letu 2026.



V delavnici v Šiški: Mario Barukčič, Šime Barukčič in Rok Šmon



Sekcija za vzdrževanje Divača v novo leto s pomembnimi posodobitvami objektov

Besedilo in fotografije: [mag. Franko Godina](#)

V Divači smo v letošnjem letu uspeli izvesti kar nekaj pomembnih posodobitev, ki imajo velik pomen za zaposlene in okolje ter našo okolico. Največji projekt je bil menjava azbestne kritine na dveh objektih – obrat I (vozovna delavnica) in mizarska delavnica. Poleg tega smo na novo izdelali nadstrešek na ekološkem otoku in preplastili asfaltno površino pred obratom I.

Azbest je bil v preteklosti pogosto uporabljen material zaradi svoje odpornosti na vročino, vlago in kemikalije, vendar pa danes vemo, da predstavlja resno nevarnost za zdravje ljudi in okolje. Zato je menjava azbestne kritine ključna za zagotavljanje varnega delovnega okolja. Menjavo v skladu s slovensko zakonodajo izvajamo po vseh naših lokacijah, tokrat smo jo izvedli tudi v Divači in v naslednjem letu nadaljujemo s sanacijami, tako da bomo predvidoma konec leta 2026 brez azbestne kritine. Nova kritina je iz betonskih valovitk, ki pogosto nadomeščajo azbestno kritino. Menjava kritine je prinesla številne prednosti – od večje varnosti za

zaposlene in okolje do boljše energetske učinkovitosti in estetskega vidika.

Ekološki otoki so del naših proizvodenj in v skladu s pravili odgovornega ravnanja z odpadki in nevarnimi snovmi morajo biti ustrezno urejeni. To še posebej velja za naše podjetje, saj imamo certifikat ISO 14001. Reciklirani odpadki, ki jih zbiramo zunaj, pa tudi razne snovi, ki jih uporabljamo pri vzdrževanju, so izpostavljeni vremenskim vplivom, zato je pomembno, da jih ustrezno zaščitimo. Za ta namen smo izdelali nadstrešek, ki zagotavlja zaščito in izboljšuje funkcionalnost ekološkega otoka. Narejen je iz močne železne konstrukcije

in pokrit s pločevinasto streho, saj nismo mogli zanemariti moči burje. Celotna površina meri 100 m², kar zadošča potrebam Sekcije za vzdrževanje Divača.

Z novima strehama in nadstreškom je naša okolica postala opazno lepša, zato smo se določili, da uredimo še tla, da ne bi kazila celotne podobe. Pred obratom I smo še preplastili asfaltno površino in tako v novo leto vstopamo z nekaj posodobitvami. »V rokavu« imamo še številne ideje za izboljšanje naših kapacitet, zato bomo nadaljevali v tem duhu tudi v naslednjem letu.



Revizija muzejskih potniških vagonov

Besedilo in fotografije: [Matjaž Vidovič](#)

S spoštovanjem in vso skrbnostjo smo v Sekciji za vzdrževanje Ptuj štiri muzejske potniške vagone pripravili na vožnjo v sklopu božičnega vlaka. Naša delavnica ima za vzdrževanje potniških vagonov vso potrebno opremo in znanje, tako da nam je v relativno kratkem času uspelo vagone obnoviti tako, da so primerni za vožnjo. Na vagonih Dbl 50409, Ci 31972, Ca 36320 in Cs 32656 smo izvedli revizijo, ki je obsegala dela na tekalnem

ustroju, vlečnih in odbojnih napravah, pregled in popravilo vodovodne in elektro inštalacije, pregled in popravilo parnega gretja, celotno barvanje zunanosti vagona, brušenje, lakiranje, barvanje, notranjosti, ureditev celotnega interierja (okna, vrata, zavese, toaleta), izdelava zunanjih čelnih hodnikov in stopnic. Pri obnovi vagonov so sodelovali strokovnjaki Sekcije za vzdrževanje Ptuj različnih profilov, saj je bilo potrebno

popraviti, obnoviti in izdelati ustrezne sklope, ki se jih na trgu ne da več dobiti.

V naši delavnici na Ptuj smo dela izvedli v roku in po pričakovanjih lastnika. Z veseljem in vsem spoštovanjem bomo vagone vzdrževali tudi za prihodnje vožnje parnega vlaka in ohranjali njihovo muzejsko vrednost ter tako tudi naslednjim generacijam omogočali pristno doživetje preteklosti.



Sekcija Ljubljana vstopa v novo leto z novimi znanji

Besedilo: [Vlastimir Djurdjević in Marko Juvančič](#)

Fotografije: [Marko Juvančič in Helena Hostnik Simončič](#)

Uspešno sodelovanje z našimi kupci iz tujine dobiva nove razsežnosti. S kakovostnim delom, individualnim pristopom in prilagodljivostjo smo dokazali, da smo zaupanja vreden vzdrževalec električnih lokomotiv, zato sta se naša kupca Railpool in Beacon Rail odločila, da sodelovanje z nami še okrepi.

Z našim najnovejšim kupcem Railpool smo se uspešno dogovorili, da bomo na njihovih lokomotivah Siemens Vectron (X4) vzdrževali signalnovarnostne naprave ETCS, SCMT in TBL+. To bomo izvajali pri nas, v Ljubljani, kot tudi na Hrvaškem, saj Railpoolove lokomotive vozijo na obeh koridorjih, ki potekata čez Slovenijo. V ta namen sta se dva naša sodelavca, ki skrbita za vzdrževanje signalnovarnostnih naprav, udeležila strokovnega usposabljanja v Railpoolovi delavnici v Hamburgu, od 24. do 28. 11. 2025. Usposabljanje s teoretičnim in praktičnim delom v angleškem jeziku se je zaključilo s preizkusom znanja, ki sta ga oba uspešno opravila.

Opravljen usposabljanje omogoča poseg v varnostne naprave ETCS, SCMT in TBL+. Za izvajanje kontrolnih pregledov bomo uporabljali opremo Railpoola, za vzdrževanje omenjenih

varnostnih naprav na lokomotivah drugih kupcev bomo morali nabaviti lastno opremo. Kljub temu, da je naprava ETCS na Vectronih od proizvajalca Alstom, je ta namreč nekoliko drugačne izvedbe kot na lokomotivah TRAXX, zato je potrebno tudi usposabljanje za vsako serijo lokomotiv posebej.

Krepitev sodelovanja se bo v naslednjem letu uresničila tudi s kupcem Beacon Rail, s katerim smo se dogovorili za 3 revizije lokomotiv Vectron. Da bomo to lahko izvedli, smo morali izpolniti določene pogoje, med katerimi sta nakup merilne roke za meritev osnovnih vozičkov in pridobitev certifikata za vzdrževanje zavorne opreme Knorr.

Certifikat so pridobili naši delavci, ki izvajajo vzdrževanje električnih lokomotiv za tuje kupce. Izobraževanje je potekalo s strani proizvajalca zavorne opreme

Knorr, pri nas v Ljubljani. Za pridobitev certifikata je bilo potrebno uspešno opraviti preizkus znanja.

S pridobitvijo certifikata za vzdrževanje zavorne opreme na lokomotivah X4 (Vectron) imamo tako rekoč cel komplet, saj smo do sedaj že lahko vzdrževali zavorno opremo Knorr na lokomotivah Siemens U4 in F4. Vzdrževanje pri nas na najvišji stopnji zajema revizijo, kar pomeni, da se izgradi vse komponente in se jih pošlje na servis v Knorr.

S pridobljenimi novimi znanji si obetamo kar nekaj novega dela in upamo, da nam bo uspelo izpolniti vsa pričakovanja naših kupcev. S takšnim načinom dela bomo ostali konkurenčen vzdrževalec lokomotiv na širšem območju 5. in 10. koridorja.



Omara ETCS na lokomotivi



Izgrajeni deli zavore Knorr



Zavorna plošča

Evakuacijska vaja in usposabljanje za gašenje v Sekciji za vleko Maribor

Besedilo: *Matej Arnuš*

Fotografije: *Simona Hojnik*

V petek, 21. novembra 2025, smo v Sekciji za vleko Maribor izvedli evakuacijsko vajo iz upravne stavbe vleke. Ob sprožitvi požarnega alarma so vsi zaposleni nemudoma zapustili svoje delovne prostore in se zbrali na zbirnem mestu za evakuacijo, skladno z internimi varnostnimi protokoli.

Po uspešno izvedeni evakuaciji je sledil teoretični del izobraževanja v sejni sobi, kjer smo osvežili znanje o:

- pravilnem ravnanju ob požaru,
- uporabi gasilnih aparatov,
- komunikaciji in koordinaciji med zaposlenimi v izrednih razmerah.

Izobraževanje in praktični preizkus sta bila strokovno predstavljena s strani inštruktorja strojevodij Romana Pevca, ki je udeležencem podal jasna navodila in praktične napotke za učinkovito ukrepanje v primeru požara. Praktični del je potekal na simulatorju za gašenje, kjer so zaposleni preizkusili gašenje požara z ročnimi gasilniki v varnem, kontroliranem okolju. Namen vaje je bil povečati pripravljenost zaposlenih in zagotoviti, da ob morebitnem požaru znajo hitro in učinkovito ukrepati.

Pomembni poudarki dogodka:

- Evakuacija je bila izvedena brez zapletov, vsi zaposleni so upoštevali navodila.
- Čas evakuacije je bil zabeležen za analizo učinkovitosti.
- Simulator je omogočil realističen prikaz požarnih situacij, kar je dodatno okrepilo praktično znanje.

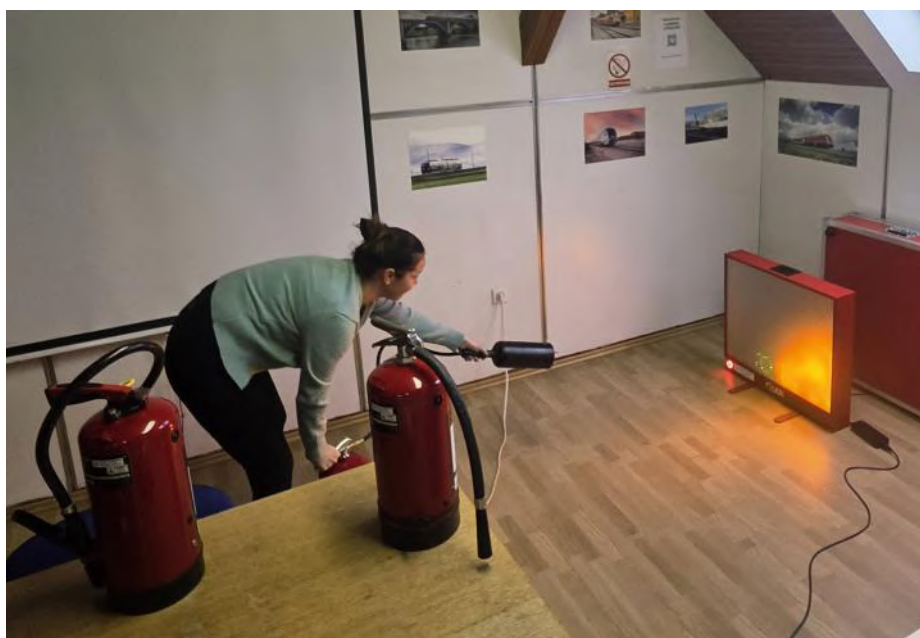


Komentar inštruktorja Romana Pevca:

»Takšne vaje so izjemno pomembne, saj omogočajo, da zaposleni pridobijo praktične izkušnje in samozavest pri uporabi gasilnih aparatov. Vesel sem, da so vsi pokazali veliko zanimanja in aktivno sodelovali, kar je ključnega pomena za varnost v realnih situacijah.«

Izjava vodje sekcije Mateja Arnuša:

»Varnost zaposlenih je naša najvišja prioriteta. Z rednimi vajami in usposabljanji zagotavljamo, da so naši sodelavci pripravljeni na vsakršne izredne razmere. Veseli me, da je ekipa pokazala visoko stopnjo odgovornosti in strokovnosti pri izvedbi vaje.«



NOVOLETNA VOŠČILA

Spoštovane delavke in delavci, spoštovani člani Sindikata vzdrževalcev lokomotiv Moste!

Ob koncu leta, ko se oziramo na prehojeno pot in se pripravljamo na nove izzive, vam v imenu sindikata izrekamo iskreno zahvalo in globoko spoštovanje za vaše neprecenljivo delo.

Vi ste tisti, ki vsak dan, v vsakem vremenu, z znanjem, vztrajnostjo in profesionalnostjo zagotavljate, da imajo slovenske lokomotive in vlaki srce, in da so naše proge varne. Brez vaše predanosti bi kolesa stala.

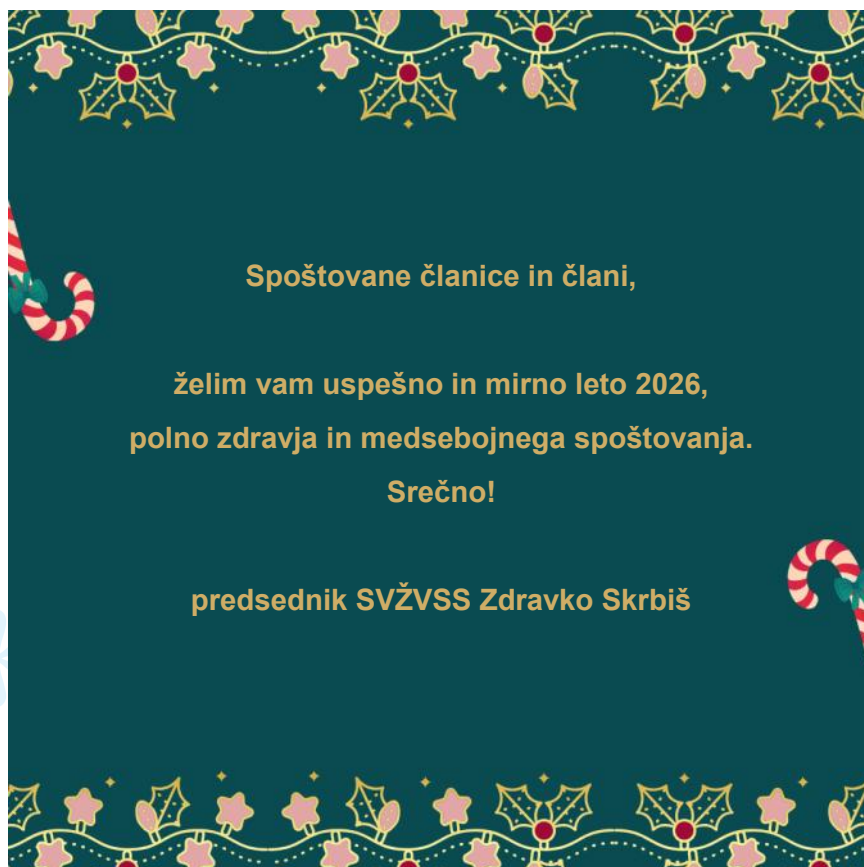
Vsem želimo srečno, uspešno in varno novo leto 2026!

Naj bo prihajajoče leto polno zdravja in osebnega zadovoljstva v vaših družinah. Zaznamovano naj bo z novimi strokovnimi uspehi na naših delovnih mestih in naj bo to obdobje, ko bomo skupaj še dodatno okrepili naš sindikat in dosegli pomembne premike pri zagotavljanju boljših in varnejših delovnih pogojev za vse člane.

Posebej se zahvaljujemo vsem članom – vaša zvestoba in podpora sta naša največja moč in zagotovilo, da bomo tudi v prihodnje močan in odločen partner pri zaščiti delavskih pravic.

Naj bo zvok lokomotive, ki jo pripeljete v delovno stanje, melodija uspeha tudi v letu, ki prihaja!

Srečno in varno na tirih in izven njih!





V preteklem letu smo kot ekipa dokazali, da lahko s strokovnim znanjem in sodelovanjem premagamo vsako oviro. Naj leto 2026 prinese še več uspehov, zanesljivih voženj, zadovoljstva pri delu in ponosa na dosežke, ki jih ustvarjamo skupaj.

Sekcija za vzdrževanje Dobova

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.

Miro Kokol, 20. princ ptujskega karnevala, s prinčevskim nazivom Jakob Volovšek, kapetan Destrniški

Besedilo: *Miro Kokol*

Fotografija: *Stanko Kozel*

V torek, 11. 11. 2025, je bil na Ptuju na letošnjem martinovanju inavguriran novi princ ptujskega kurentovanja Miro Kokol, strojevodja SŽ – VIT, Ptujčan, ki ima družinske vezi v občini Destrnik, kjer je tudi aktivni član Društva koranti Destrnik, ki vsako leto obiščejo sedež VIT-a v Ljubljani.

Naziv princa na Ptuju podeljujejo tistemu, ki se je v bogati tradiciji kurentovanja in ohranjanja etnografske tradicije izkazal s svojim delom v svojem društvu, pri organizaciji, izvedbi in promociji kurentovanja. V okviru Evropskega združenja karnevalskih mest, ki združuje več kot 350 mest in organizatorjev karnevalov v 46 nacionalnih združenjih je lik »princ karnevala« pomemben del tradicije karnevalskega dogajanja in protokola.

Naloga princa je, da:

- predstavlja Ptuj in vse okoliške karnevalske prireditve doma in na tujem,
- je protokolarni mojster na osrednjih pustnih prireditvah v imenu organizatorjev in mask na pustni

otvoritveni slovesnosti,

- na martinovanju vsako drugo leto prevzame od starega princa prinčevsko oblast, od županje pa v času kurentovanja ključ mesta, oboje pa vrne pred pepelnico.

Še prinčevo vabilo

Že sedaj Vas vabim na 66. kurentovanje na Ptuju, na prireditve, ki se bodo odvijale v času od 7. do 17. 2. 2026, na največjo mednarodno karnevalsko povorko v nedeljo, 15. 2. 2026.

PRIDITE, SPROSTITE SE, UŽIVAJTE, IMEJTE SE FINO, DOGAJALO SE BO, S SEBOJ PRINESITE POZITIVNO ENERGIJO, ZA VESELJE BO POSKRBLJENO.



Miro Kokol, 20. princ ptujskega karnevala, Jakob Volovšek, kapetan Destrniški



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

IMAM

IZBOLJŠAVO

Skupina:

Za:

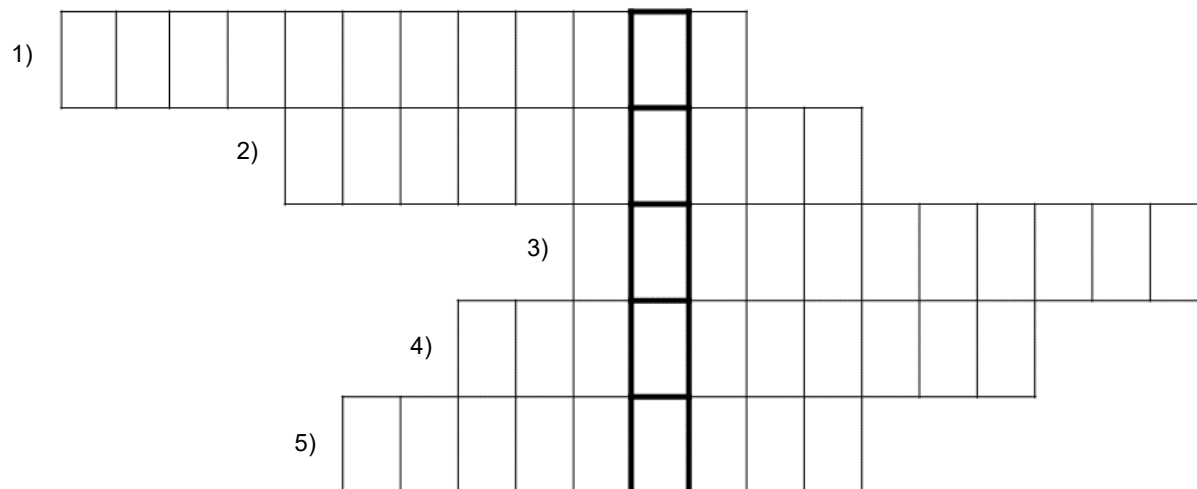
Obstoječe stanje:

Izboljšava:

Datum:

Podpis:

VITka križanka



- 1) Slovesna otvoritev, odprtje
- 2) Streha nad delom stavbe
- 3) Tovarna kjer je bila izdelana parna lokomotiva
- 4) Umik iz objekta na varno
- 5) Naprava, s katero se umetno ustvarjajo delovni pogoji

Pravilne rešitve skupaj z vašim imenom, priimkom in lokacijo posredujte najkasneje do 23. 1. 2026 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 križanke: **MUZEJ**

Med pravilnimi rešitvami bomo **26. januarja 2025** izžrebali nagrajenca, ki prejme **praktično nagrado**.

OBDELAVA OSEBNIH PODATKOV, KI JIH OBDELUJEMO, KO SODELUJETE V NAGRADNI IGRI

Z oddajo rešitve križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri.

Upravljalca vaših osebnih podatkov je: SŽ – VIT, d. o. o., Ljubljana, Služba za komercialne storitve, Zaloška cesta 217, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblaščenice osebe za varstvo osebnih podatkov pri SŽ: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu, če boste izžrebani in upravičeni do nagrade, o tem obvestimo. Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri. S pošiljanjem svojih podatkov se strinjate z objavo svojega imena na seznamu nagrajencev v reviji.

Osebni podatki, ki jih obdelujemo, so: ime in priimek, naslov, kjer posameznik živi, in naslov elektronske pošte.

Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur.

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za dosego namena, zaradi katerega so bili zbrani, tj. za nagradno igro. Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitev obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

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 februarja.

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.



Foto: Rok Šmon