

VIT^vraž

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

Letnik 15 | številka 2 | junij 2026



Stran 2
Slavnostna podelitev za 30 let dela na Slovenskih železnica

Stran 3
Nova oprema za vzdrževanje električnih lokomotiv

Stran 4
Na Ptuj u uspešno izvedene prve menjave koles na garniturah stadler

Stran 5
Prenova strehe na delu stavbe za vzdrževanje železniških vozil v Ljubljani

Stran 6
V Sekciji za vzdrževanje Ljubljana na testiranju baterijski premikalni stroj

Stran 7
Prodaja DLOK 643-027 kupcu SKINEST

Stran 8
Nova zunanja ureditev Sekcije za vzdrževanje Dobova

Stran 9
Nove 20-tonske dvigalke v Sekciji za vzdrževanje Divača

Pripomoček za objem okroglega nosilca bočnega drsnika

Stran 10
Uspešna predstavitev znanja na 31. Tehničnem posvetovanju vzdrževalcev Slovenije

Stran 11
Sveži upokojenec Miroslav Vukšić

Stran 12
Izlet SVLM – italijanska Gorica in Goriška brda

Stran 13
Z motorjem do Konca sveta

Slavnostna podelitev za 30 let dela na Slovenskih železnica

V petek, 5. junija 2026, je v Železniškem muzeju Slovenskih železnic potekala tradicionalna slovesnost ob podelitvi priznanj zaposlenim, ki v skupini Slovenske železnice delujejo že 30 let. Letos smo počastili 77 jubilarov, med njimi tudi osem jubilarov iz naše družbe, in sicer Janka Golčarja iz Službe za vzdrževanje, Igorja Tovornika, Ivana Horvata, Saša Polesa in Darka Kajtno iz Službe za TVD ter Roberta Simončiča, Aleša Rodico in Boštjana Kalistra iz Službe za Vleko.

Jubilanti so ob tej priložnosti prejeli simbolično darilo – uro kot izraz zahvale za desetletja predanega dela, strokovnosti in prispevka k razvoju podjetja. Slovesnost, ki sovпада z obeleževanjem dneva železničarjev, je potekala v prijetnem kulturnem vzdušju ob spremljavi folklorne skupine in Godbe Slovenskih železnic. Zbrane je nagovoril tudi generalni direktor Dušan Mes, ki je poudaril, da so prav zaposleni največja vrednost Slovenskih železnic in temelj njihovega uspeha.

Poslovodstvo SŽ – VIT vsem jubilarom iskreno čestita in se jim zahvaljuje za njihov pomemben prispevek k naši skupni zgodbi.



Nova oprema za vzdrževanje električnih lokomotiv

Besedilo: [Vlastimir Djurdjević](#)

Fotografija: [Helena Hostnik Simončič](#)

Biti oziroma ostati na trgu vzdrževanja lokomotiv pomeni izpolnjevati visoke tehnične zahteve kupcev, kar posledično zahteva stalna vlaganja v sodobno tehnično opremo. Da lahko nadaljujemo z revizijami osnovnih vozilok lokomotiv F4 in začnemo z revizijami osnovnih vozilok vectron, smo morali izpolniti tudi zahtevo po izjemno natančnem merjenju brez možnosti vplivanja na rezultate meritev.

Na začetku letošnjega leta smo zato za potrebe izvedbe teh revizij pridobili novo merilno orodje, ki za naše delavnice predstavlja pomembno tehnološko novost – merilno roko Trimos A5. Gre za rešitev, ki se sicer že uporablja v nekaterih evropskih delavnicah, vendar še ni postala splošno razširjeno orodje. Namenjena je predvsem meritvam osnovnih vozilok, hkrati pa omogoča tudi natančne meritve drugih večjih objektov.

Merilna roka deluje na naprednem principu: v vsakem sklepu so vgrajeni visoko ločljivi rotacijski kodirniki, ki natančno zaznavajo kotni zasuk posamezne osi. Na podlagi znanih dolžin segmentov roke in izmerjenih kotov programska oprema v realnem času izračuna natančne tridimenzionalne koordinate (x, y, z) konice merilne sonde. Roka tako omogoča zajem karakterističnih točk merjenega telesa ter njihov prikaz, kar pomeni, da lahko ustvarimo natančne tehnične skice, uporabne tudi pri izdelavi enakih ali nadomestnih sestavnih delov.

Nakup merilne roke nam ni omogočil le izpolnjevanja tehničnih zahtev, temveč tudi pridobitev večjega posla – revizij 20 košev in 40 osnovnih vozilok lokomotiv F4 in vectron v obdobju dveh let. Hkrati predstavlja pomemben napredek pri vzdrževanju ter nadgradnji znanja naših zaposlenih.

S takšnim načinom dela utrjujemo svoj položaj in konkurenčnost na širšem območju 5. in 10. koridorja. Ob tem z navdušenjem pričakujemo tudi prihod lokomotiv traxx v Slovenijo, saj bo to za nas nova priložnost za nadaljnji razvoj, pridobivanje izkušenj in širjenje strokovnega znanja.



Na Ptuju uspešno izvedene prve menjave koles na garniturah stadler

Besedilo in fotografija: [Andrej Arnuga](#)

V Sekciji za vzdrževanje Ptuj smo uspešno izvedli prve menjave monoblok koles na sodobnih potniških garniturah stadler. Gre za zahteven in tehnično zelo specifičen postopek, ki predstavlja pomemben korak pri vzdrževanju nove generacije železniških vozil in pomemben razvojni mejnik za vzdrževalno dejavnost na Ptuju.

Kolesne dvojice sodijo med bolj obremenjene komponente vozila, saj neposredno prenašajo težo garniture, pogonske sile in obremenitve med vožnjo. Njihovo stanje pomembno vpliva na varnost vožnje, udobje potnikov, obrabo infrastrukture in obratovalno zanesljivost vozil. Pravočasna obnova in menjava obrabljenih komponent zato nista pomembni zgolj z vidika tehnične brezhibnosti, temveč tudi z vidika dolgoročne ekonomike vzdrževanja. S pravilnim in kakovostnim vzdrževanjem se podaljšuje življenjska doba vozil, zmanjšujejo se možnosti okvar in nepredvideni izpadi ter zagotavlja višja razpoložljivost garnitur za vsakodnevni promet.

Projekt menjave koles se je začel 7. septembra 2025, ko je v delavnico vstopilo prvo vozilo serije 610, garnitura 610-003/004. Od začetka projekta pa vse do danes smo na Ptuju zamenjali monoblok kolesne plošče na šestih vozilih serij 510 in 610, skupno na dvanajstih pogonskih kolesih iz petih garnitur.

Menjava trenutno poteka predvsem na pogonskih kolesih, saj se ta zaradi obremenitev obrablja hitreje kot prosta kolesa. Glavno merilo za menjavo monoblokov sta obraba in stanje tekalne površine koles. Pri posamezni garnituri se zaradi obrabe pogonskih koles zamenjujejo monoblok plošče na dveh ali vseh štirih kolesnih dvojicah.

Posebnost garnitur stadler je sam postopek izgradnje osnovnih vozičkov in kolesnih dvojic, zaradi katerih je delo precej drugačno kot pri klasičnih vlakih serije Y in osnovnih vozičkih wegman 25 in 26. Za dvig in izgradnjo kolesnih dvojic se zahteva bistveno več natančnosti, specialnega orodja in usklajenega dela več strokovnih ekip. Potrebno je dvigniti celotno potniško garnituro, zato je bilo treba za izvedbo postopka nabaviti posebne vretenaste dvigalke, ki omogočajo sinhroni dvig celotnega vozila.

Ob sami menjavi monoblokov je potrebno demontirati ležaje CTBU in izvesti njihovo menjavo. Posebnost vzdrževanja Stadlerjevih garnitur je tudi v tem, da se razlikujejo pristopi vzdrževanja vozil serij 313, 510 in 610 ter postopki obnove pogonskih in prostih kolesnih dvojic. Kolesne dvojice se med seboj razlikujejo po premerih tekalne površine in osi (materialu), seriji vozil, pa dolžini in samem postopku dela.

Da smo lahko na Ptuju pričeli z zamenjavo koles na garniturah stadler smo morali za izvedbo projekta nabaviti tudi določeno specialno orodje, priprave ter vretenaste dvigalke za dvig celotnih garnitur in sinhrono (istočasno) delovanje. Investicija v



novo opremo predstavlja pomembno nadgradnjo tehničnih zmogljivosti Sekcije za vzdrževanje Ptuj in omogoča izvajanje zahtevnejših vzdrževalnih postopkov tudi v prihodnje.

Posebno dodatno izobraževanje za zaposlene ni bilo potrebno, so pa pomembno vlogo pri usposabljanju odigrali sodelavci iz Sekcije za vzdrževanje Ljubljana, ki so zaposlenim v Sekciji za vzdrževanje Ptuj nudili strokovno pomoč pri postopkih dviga, razvezave in uvezave prve garniture.

Velika zasluga za uspešno izvedbo obnov kolesnih dvojic gre vsem zaposlenim v Sekciji za vzdrževanje Ptuj na segmentu obnove kolesnih dvojic ter sodelavcem obrata I, ki sodelujejo pri dvigu, razvezavi in ponovni uvezavi potniških garnitur. Projekt je dokaz dobrega sodelovanja, strokovnosti in pripravljenosti zaposlenih na nove tehnološke izzive. Uspešno izvedene prve menjave monoblok koles pomenijo pomemben mejnik za Sekcijo za vzdrževanje Ptuj, ki s tem pridobiva nova znanja, kompetence in tehnične izkušnje za vzdrževanje sodobnih železniških vozil. Hkrati pa projekt potrjuje, da lahko na Ptuju izvajamo najzahtevnejša vzdrževalna dela na potniških garniturah.

Naslednji pomemben korak, ki smo si ga zadali v Sekciji za vzdrževanje Ptuj je usvajitev znanja in tehnologije za obnovo osnovnih vozičkov na vozilih stadler, kar bo dodatno povečalo strokovno usposobljenost zaposlenih in razširilo področje vzdrževanja sodobnih železniških vozil.

Prenova strehe na delu stavbe za vzdrževanje železniških vozil v Ljubljani

Besedilo: [Ladislav Vesel](#)

Fotografija: [Jurij Milanović](#)

V Sekciji za vzdrževanje Ljubljana je bila končana prenova strehe na delu obstoječega objekta za vzdrževanje dizelskih potniških garnitur. Saniralo se je prek 4.000 kvadratnih metrov ravne strehe, ki je bila sestavljena iz bitumenskih trakov in asfaltne površine. Poleg sanacije strehe so se zamenjale tudi svetlobne kupole, prenovila sta se prezračevanje in odvodnjavanje meteorne vode.

Največji izziv izvajalca del, podjetja INECO, trajnostna gradnja, d. o. o., iz Maribora, je bilo zagotoviti varno delo izvajalcev del, saj je bilo pri posegu v objekt potrebno upoštevati bližino železniških tirov in vozne mreže. Postavitev žerjava ni bila mogoča, strojno odstranjevanje odpadnega materiala s strehe zaradi možnega vdora pa tudi ni bilo dovoljeno. Izvajalec je moral upoštevati tudi, da proizvodnja v delavnici ne sme biti motena. Vsled tega je potekalo vsakodnevno usklajevanje med izvajalcem del in predstavniki delavnice. Po odstranitvi stare strehe je bilo pridobljenega prek 600 ton raznega odpadnega materiala.

Po odstranitvi starega materiala in sanaciji betonske plošče se je pričela

obnova z nanosom novih materialov. Na betonsko podlago se je najprej navarila parna zapora, na katero se je pritrdilo 10 centimetrov izolacije. Na izolacijo se je položil 4 mm samolepilni bitumenski trak, prek katerega pa se je nato privaril še 5 mm bitumenski trak s posipom. Za boljšo vidljivost v hali je bilo dodatno vgrajenih 14 prekatnih polikarbonatnih svetlobnih kupol. Za odvajanje meteorne vode pa je bil na novo vgrajen podtlačni sistem Geberit-Pluvija. Obnovljen je bil tudi strelovod na delu sanirane strehe.

Izvedba del je potekala po projektu, ki ga je izvedlo projektantsko podjetje KD Arhitekti. Celotna investicija obnove je znašala več kot 500.000 €. Izvajalec del, podjetje INECO, trajnostna gradnja, d. o. o., iz Maribora, je dela pridobil kot

najugodnejši ponudnik po objavljenem javnem razpisu.

Po izvedeni sanaciji strehe v delavnici v Ljubljani občutimo bistveno razliko pri ogrevanju proizvodne hale. Zaradi vgrajenega novega sistema odvodnjavanja meteorne vode Geberit-Pluvija v delavnici več ne prihaja do vdora podtalne meteorne vode. Zagotovo bo boljša toplotna izolacija vplivala tudi na pregrevanje proizvodne hale v vročih poletnih dneh.

Za dobro izvedena dela in stalen nadzor nad potekom sanacije gre velika zasluga in zahvala sodelavcem Juriju Milanoviću, Žigi Martinčiču, Alešu Kastelicu in Kristjanu Kokolu.



V Sekciji za vzdrževanje Ljubljana na testiranju baterijski premikalni stroj

Besedilo: *Ladislav Vesel*

Fotografija: *Helena Hostnik Simončič*



V Ljubljani že nekaj let iščemo primerno premikalno lokomotivo, ki bi ustrezala sodobnim tehničnim in ekološkim standardom in bi nadomestila staro dizelsko, ki jo uporabljamo v delavnici za notranji premik. Ker se premik lokomotiv izvaja v različnih vremenskih pogojih in pri velikih obremenitvah, smo se odločili, da pred dokončno izbiro opravimo testiranje baterijske premikalke, kakršno smo videli v Luki Koper.

V maju smo tako od proizvajalca Zwiehoff za enomesečno testiranje najeli baterijski premikalni stroj tipa ROTRAC

E4. Gre za močno dvopotno vozilo, ki lahko po tirih vleče breme do 500 ton. Premika se s pomočjo štirih polnih gumijastih koles, za obračanje, utiranje in iztiranje pa uporablja pomožno peto sredinsko kolo. Vsako kolo poganja samostojni elektro motor, ki skrbi tudi za zaviranje. Naprava ima vgrajeno avtomatsko spenjačo, kar omogoča enostavnejše in varnejše spenjanje in razpenjanje, vgrajen ima tudi kompresor z možnostjo uporabe zavore na vlečenih vozilih. Stroj se upravlja z daljinskim upravljalnikom, ki ima doseg do 200 metrov.

Pred predajo stroja v najem so predstavniki podjetja Zwiehoff izvedli tudi usposabljanje za premikače, ki premik izvajajo. Po prvih preizkušanjih ugotavljamo, da stroj deluje v vseh vremenskih pogojih, njegova moč pa je zadostna za naše potrebe. Stroj se polni na osem delovnih ur, ne povzroča hrupa in izpušnih plinov, rokovanje z njim pa je enostavno. Uporabniki so nad zmožnostjo stroja navdušeni. Verjamemo, da uspemo v letošnjem letu zagotoviti zadostna finančna sredstva, da izvedemo nakup ene baterijske premikalke.

Prodaja DLOK 643-027 kupcu SKINEST

Besedilo in fotografija: [Bojan Bela](#)

Na osnovi dobre reference pri prodaji lokomotive 643-037 kupcu Rail & Sea iz Avstrije, ki že 5 let uspešno opravlja svojo funkcijo v podjetju Kalcit v Gospiču na Hrvaškem, smo se z novim kupcem dogovorili o prodaji enake lokomotive.

Odločili smo se, da v celoti obnovimo lokomotivo 643-027, ki je vpisana v evropski register voznih sredstev, kar je osnova za pridobitev obratovalnega dovoljenja. Kupec – podjetje Skinest Railway Services OU iz Estonije ima na Hrvaškem svojo izpostavo, s katero smo se dejansko dogovorili o nakupu in obsegu del.

Njihova zahteva je bila generalno obnovljena lokomotiva serije 643 z vgrajeno vso potrebno opremo, ki je potrebna, da bo lokomotiva lahko vozila na Hrvaškem. Obseg del velike revizije je bil opravljen po veljavnih opisih del za veliko revizijo (VR) z nekaj novimi zahtevami, in sicer:

- vgradnjo varnostne naprave ATS RAS 8385 IS proizvajalca Altpro Zagreb,
- vgradnjo GSM-R Mesa 26 DUAL MODE,
- vgradnjo vijačnega kompresorja,
- vgradnjo LED-lučí,
- izdelavo stranskih pokrovov po sistemu remotoriziranih lokomotiv za SŽ,
- barvanje po njihovih zahtevah.



Dela smo dokončali v roku, kot je bilo določeno v pogodbi. Lokomotiva bo opravljala dela največ na območju Zagreba za premik. C kupcem Skinest pripravljamo dolgoročno pogodbo za vzdrževanje te lokomotive na terenu (P1

in P3) in v delavnici Maribor (P6, P12 in IP).

Če bo lokomotiva v garancijskem roku delovala zanesljivo, je želja kupca nakup še ene enake lokomotive.



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:

Nova zunanja ureditev Sekcije za vzdrževanje Dobova

Besedilo in fotografija : [Jože Kozinc](#)

V zadnjem obdobju smo v Sekciji za vzdrževanje Dobova uspešno poskrbeli za prenovo in ureditev zunanosti upravne stavbe, s čimer smo izboljšali funkcionalnost kot tudi celoten videz okolice.

Pomemben korak pri prenovi je bilo asfaltiranje dvorišča, ki zdaj omogoča lažji in varnejši dostop ter bolj urejeno okolico za zaposlene in obiskovalce. Ob tem smo izvedli tudi pripravo močnih temeljev za prihodnji nadstrešek, ki bo dodatno prispeval k zaščiti vozil in večjemu udobju uporabnikov.

V sklopu posodobitve smo poskrbeli tudi za prihodnost mobilnosti, saj je pripravljena napeljava za polnilnico električnega avtomobila. S tem sledimo sodobnim smernicam trajnostnega razvoja in energetske učinkovitosti.

Posebno pozornost smo namenili tudi zunanji ureditvi okolice. Odstranili smo zastarelo živo mejo, ki je zahtevala veliko vzdrževanja ter območje uredili z zaščitno folijo proti plevelu in namestili okrasni pesek. Nova ureditev prinaša



sodobnejši videz, manj vzdrževanja in prijetnejšo podobo celotnega prostora.

Z izvedenimi deli smo ustvarili bolj urejeno, funkcionalno in sodobno okolje,

ki predstavlja pomemben korak k nadaljnjem razvoju in izboljšanju delovnih pogojev.



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:

Nove 20-tonske dvigalke v Sekciji za vzdrževanje Divača

Besedilo: [Sandi Rojc](#)

Fotografija: [Franko Godina](#)

V januarju 2026 smo v Sekciji za vzdrževanje Divača dobili v uporabo štiri 20-tonske elektromehanske dvigalke renomiranega proizvajalca IME – Autolift za namen dviga železniških vozil. Te dvigalke omogočajo dvig tovornih vagonov, tudi naloženih, in dizelskih vlečnih vozil.

Potreba za nabavo dvigalk je bila v osnovi zaradi čedalje večjega obsega menjave kolesnih dvojic na tovornih vagonih v delavnici v Divači. Do sedaj smo v ta namen uporabljali zastarele naprave s hidravličnimi cilindri in

pogrezno mizo, ki so zaradi dotrajanosti in okvar povzročale ogromno izpadov in visokih stroškov vzdrževanja.

V sredini januarja 2026 smo izvedli postavitev dvigalk s komandnim pultom ter testni zagon s predstavnikom proizvajalca in ustrezno poučevanje osebja.

Z novimi elektromehanskimi dvigalkami opravimo dvig vozil bistveno hitreje, kar pripomore k večji produktivnosti in predvsem bolj varno kot do sedaj.



CEDEJČEK MESECA

Pripomoček za objem okroglega nosilca bočnega drsnika

Avtor: [Tadej Cverle](#)

Področje: [vzdrževanje tovornih vagonov](#)

Problem:

Pri obstoječem načinu dela se pojavlja težava pri zategovanju nosilca bočnega drsnika z moment ključem, saj je nosilec okrogle oblike in ga ni mogoče ustrezno prijeti z običajnim orodjem. Za izvedbo zategovanja sta potrebna dva delavca. Eden od delavcev okrogli nosilec z veliko silo drži s cevnimi kleščami, pri čemer prihaja do izgube oprijema in zdrsov. V preteklosti se je zaradi tega zgodila tudi poškodba. Drugi delavec medtem zateguje ali drži matico s spodnje strani.

Rešitev:

Izdelan je bil poseben pripomoček za objem okroglega nosilca bočnega drsnika. Na zgornjem delu pripomočka je navarjena matica, ki omogoča hitrejšo pripravo za zategovanje z moment ključem s spodnje strani. Z uporabo pripomočka je delo tako hitrejše, enostavnejše in varnejše.



Uspešna predstavitev znanja na 31. Tehničnem posvetovanju vzdrževalcev Slovenije

Besedilo in fotografiji: [Kristjan Kokol](#)

16. in 17. aprila 2026 je potekalo 31. tehnično posvetovanje vzdrževalcev Slovenije, ki že vrsto let velja za osrednji strokovni dogodek na področju vzdrževanja tehničnih sistemov. Posvetovanje tradicionalno združuje strokovnjake iz industrije, izobraževalnih ustanov in raziskovalnega okolja ter ponuja prostor za izmenjavo znanja, predstavitev dobrih praks in razpravo o izzivih sodobnega vzdrževanja.

Letošnje posvetovanje je imelo posebno težo tudi zaradi dejstva, da je revija Vzdrževalec po večletnem premoru ponovno razpisala izbor za najboljšo diplomsko nalogo s področja vzdrževanja. Razpis je naletel na velik odziv, saj je nanj prispelo 21 diplomskih nalog iz različnih tehničnih in strokovnih področij. Neodvisna strokovna komisija je na podlagi vsebinske kakovosti, uporabnosti v praksi ter strokovne poglobljenosti izmed prijavljenih del izbrala štiri najboljše diplomske naloge preteklega leta.

Med nagrajenimi deli je bila tudi diplomska naloga našega sodelavca Jana Zavašnika, ki je pod mentorstvom Kristjana Kokola pripravil diplomsko delo z naslovom »Izvajanje vzdrževalnih del na EMG FLIRT 510«. Naloga je strokovno komisijo prepričala s celovitim pristopom k obravnavi vzdrževalnih procesov, jasno povezavo med teoretičnimi izhodišči in praktično izvedbo ter konkretnimi predlogi za izboljšave na področju vzdrževanja sodobnih elektromotornih garnitur.

V vsebinskem smislu diplomsko delo obravnava organizacijo, načrtovanje in izvajanje vzdrževalnih del, pri čemer so posebej izpostavljeni vidiki zanesljivosti, varnosti in optimizacije delovnih postopkov. Takšen pristop je v aktualnem železniškem okolju izjemno pomemben, saj sodobna vozila zahtevajo visoko stopnjo strokovnega znanja, kakovostno vzdrževanje pa neposredno vpliva na razpoložljivost voznega parka in kakovost storitev. Diplomsko nalogo se lahko uporabi kot priročnik za novo zaposlene.

Slavnostna podelitev priznanj je potekala po predstavitvah izbranih diplomskih nalog v okviru uradnega programa posvetovanja. Priznanja sta nagrajenim diplomantom podelila predsednik Društva vzdrževalcev Slovenije dr. Viktor Lovrenčič in Helena M. Jerman, univ. dipl. inž. stroj., predstavnica strokovne javnosti.

Dogodka se je udeležil tudi direktor – član posloводства SŽ – VIT Matej Pogladič, ki je našemu sodelavcu ob tej priložnosti osebno čestital in mu

izročil praktično darilo. Njegova prisotnost je dodatno poudarila pomen strokovnega udejstvovanja zaposlenih in podporo podjetja pri razvoju znanja, mentorstvu in sodelovanju z izobraževalnimi ustanovami.

Priznanje diplomski nalogi Jana Zavašnika in mentorju Kristjanu Kokolu predstavlja pomemben dosežek za oba posameznika ter za širše delovno okolje. Obenem potrjuje, da znanje, pridobljeno skozi povezovanje teorije in prakse pomembno prispeva k razvoju stroke vzdrževanja in njeni prepoznavnosti v strokovni javnosti.

Podjetje bo tudi v prihodnje spodbujalo strokovni razvoj zaposlenih, mentorstvo ter sodelovanje pri raziskovalnih in razvojnih projektih, saj so prav takšni dosežki najboljši dokaz, da vlaganje v znanje ustvarja dolgoročno vrednost – tako za posameznike kot za organizacijo in stroko kot celoto.



Jan Zavašnik predstavlja nagrajeno diplomsko delo



Direktor – član posloводства Matej Pogladič in Jan Zavašnik

Sveži upokojenec Miroslav Vukšić

Besedilo in fotografija: [Helena Hostnik Simončič](#)

Začetek poletja 2026 pomeni začetek novega obdobja za našega sodelavca Miroslava Vukšića, ki odhaja v pokoj. Navdušenec nad ribolovom bo tako letošnje poletje začel z veliko več časa za svoj najljubši hobi. Preden se je poslovil od sodelavcev, je odgovoril na par vprašanj in nam zaupal svoje načrte za tretje življenjsko obdobje.

Povejte nam par besed o sebi, kdo ste, katero delo ste opravljali v SŽ – VIT?

Sem Miroslav Vukšić in sem v naši firmi zaposlen od 1. 9. 1981. Začel sem kot mehanik na lokomotivah 363 in to delo opravljal 18 let. Potem sem napredoval v skupinovodjo na izdelavi in vzdrževanju odjemnikov toka. Leta 2006 sem postal tehnolog mehanskega dela na lokomotivah 541. Takrat so me tudi poslali na delo in izobraževanje v München za 4 mesece, kjer sem v Siemensovi delavnici sodeloval pri montaži lokomotiv, preden so prišle k nam. Bil sem tudi na šolanju za osnovne vozičke lokomotiv 541 v delavnici ÖBB TS v Linzu. Od leta 2021 sem obratovodja obrata III. Dolga leta sem aktivno delal tudi za sindikat, in sicer za SVLM vse od njegove ustanovitve. Zadnja leta sem bil tudi sekretar na SDŽDS.

Kaj počnete v prostem času?

Lovim ribe, nabiram gobe, kostanj, šparglje na morju, kar nudi narava. Uživam v naravi.

Kakšni so bili vaši začetki na SŽ?

Pri 15 letih sem začel z vajeništvom, 2 leti sem imel prakso na fiatih, seriji 813. Delal sem poklicno šolo ŽEKŠ ob delu, potem pa še strojno-tehnično na Aškerčevi. Učil sem se tudi nemško in, kar je bilo potrebno za delo. Sicer pa je bil železničar že moj oče, 32 let je bil premikač.

Na kaj ste najbolj ponosni, na kateri prispevek v podjetju?

Da sem bil del projekta usvajanja tehnologije toplega navlečenja koles na Ptuj in revizije osnovnih vozičkov lokomotiv 541, kar je prej delal ÖBB TS v Linzu. Pa tudi, da smo ves čas skrbeli, da je bilo vzdrževanje vozil stroškovno

učinkovito za naša sestrška podjetja.

Kaj vam bo najbolj ostalo v spominu na službo?

Korektni odnosi in dobro počutje celo kariero. Vedno sem se počutil dobrodošlega, zaželenega, sprejetega. V službo sem hodil z veseljem. To se je odražalo tudi doma.

Kakšni so vaši načrti za prihodnost?

Kaj boste počeli?

Več časa bom posvetil vnukom in mojim hobijem, saj sedaj nisem imel toliko časa. Lovil bom ribe.

Ali obžalujete kakšno odločitev v svoji karieri?

Ne.

Kaj sporočate svojim sodelavcem?

Naše podjetje vam nudi socialno varnost in razvoj kariere, poglobitev znanja – le interes je treba pokazati.



Izlet SVLM – italijanska Gorica in Goriška brda

Besedilo in fotografije: [Mario Ilić](#)

Po lanskem nepozabnem druženju v ravninskem Prekmurju nas je letošnja sindikalna pot zanesla na povsem drug konec Slovenije, v deželo tisočerih gričev, kjer se prepletata mediteranski zrak in bogata zgodovina. V soboto, 18. 4. 2026, smo se člani Sindikata vzdrževalcev lokomotiv Moste podali na raziskovanje Gorice in Goriških Brd.

Naša pot se je začela zgodaj, ko smo ob 7. uri zasedli sedeže na avtobusu. Pot nas je vodila mimo Postojne, skozi slikovit Podnanos, vse do prve pomembne postaje – trga Evropa v Novi Gorici. Ta edinstven trg, ki leži na meji med Slovenijo in Italijo, nam je obudil spomine na leto 2004, ko je bil prizorišče osrednje proslave ob vstopu Slovenije v Evropsko unijo. Kot se za naš poklic spodobi, smo si z zanimanjem ogledali tudi tik ob trgu ležečo prenovljeno železniško postajo, ki s svojo svežo podobo lepo dopolnjuje ta simbolni prostor.

Nadaljevali smo na italijansko stran v Gorico, kjer smo si ogledali mestno jedro in se povzpeli na Goriški grad. Poleg zunanega obzidja smo si podrobno ogledali tudi njegovo bogato notranjost, ki nam je približala zgodovino teh krajev.



Razgled z gradu je bil čudovit, pogled pa se nam je ustavil na samostanu Kostanjevica, kjer počiva zadnji francoski kralj.

Prispeli v večernih urah. Ponovno smo dokazali, da so sindikalni izleti tisti trenutki, ko se sodelavci povežemo na najboljši možni način. Se vidimo na naslednjem izletu!



Po kulturnem udejstvovanju nam je še kako prijalo okusno kosilo v gostilni Metulj v Novi Gorici, ki nam je povrnilo moči za popoldanski del poti.

Pot smo nadaljevali v srce Goriških Brd, ki se razprostirajo na 72 km² med Sočo in Idrijo. Brda niso le dežela vina, ampak prostor nešteti plodov, od češenj in marelic do oljk in fig, ki uspevajo v tem prijetnem mediteranskem podnebj.



Naš prvi postanek v Brdih je bil namenjen spoznavanju njihove najbolj znane tradicije. Obiskali smo vinsko klet Benedetič, kjer smo degustirali njihova tipična briška vina. Ob kozarcu rujnega smo ugotovili, da se briška vinska tradicija odlično kosa s prekmursko gostoljubnostjo, ki smo jo spoznali lani.

Našo briško pustolovščino pa smo zaključili na razglednem stolpu v Gonjačah. Veličasten pogled na valujoče griče, ugnezdene pol poti med Alpami in Jadranom, nas je pustil brez besed in je bil popolna pika na i našemu potovanju.

V poznih popoldanskih urah smo se polni vtisov odpravili proti domu, kamor smo



Z motorjem do Konca sveta

Besedilo in fotografije: [mag. Ludvik Pevec](#)

Slovenci smo očitno tudi svetovni popotniki – tudi bolj ekstremni, avanturistični in nič drugače ni z motoristi, saj so daljša potovanja z motorjem postala del dopustovanja. Sčasoma je postala Evropa premajhna in s kolegi smo odvozili tudi večtedenske, bolj avanturistične moto ture po Afriki in v centralno Azijo, po Svileni poti in legendarni Pamirski visoki cesti (Pamir Highway), preko prelaza malenkost pod 5 km. Južna Amerika mi je bila vedno zelo zanimiva, vendar za motoristično potovanje tako oddaljena. Želja pa je tlela in leta 2025 sem z izkušeni motoristi sestavili ekipo, ki je imela željo odvoziti zahtevno moto turo po Južni Ameriki. Na tovrstnem potovanju praviloma prihaja do različnih, nenačrtovanih, zahtevnih situacij, ki jih je potrebno reševati, improvizirati in se prilagajati, zato je sestava ekipe toliko bolj pomembna. Predvsem motoristična znanja, izkušnje ter karakterji morajo biti kompatibilni in se dopolnjevati.

Priprave so se pričele pomladi leta 2025 s planom okvirne krožne rute po Čilu, Argentini, Boliviji in Peruju. Vedeli smo, da bo ta avanturistična moto tura zahtevna v vseh pogledih, tako za tehniko kot tudi za nas motoriste, zato smo se priprav lotili resno, od potrebnih nadgradenj motorjev do naše opreme, za vse mogoče ekstremne vremenske razmere – od ekstremno močnega vetra v divjini Patagonije, blata in snega po cestah na visokih prelazih Andov, prečkanja hudourniških rek, ekstremnih nadmorskih višin, do visokih temperatur v puščavi Atacama. Urediti je bilo potrebno prevoz motorjev prek Atlantika, bilo je nekaj administracije s podatki in dodatnimi zavarovanji; opravili smo zahtevana cepljenja, ki so pogoj za vstop v določene regije držav. Motorje smo novembra odpeljali na Poljsko, od tam pa nam je agencija organizirala prevoz z ladjo do luke Valparaíso v Čilu, kjer smo jih prevzeli v začetku januarja.

Na začetku nas je pot peljala po Čilu, ob pacifiški obali proti jugu, s trajekti preko fjordov v divjino Patagonije, kjer smo prevozili naravne parke in si ogledali ledenik Perito Moreno, ki leži le na 180 m nad morjem. Je eden redkih, ki se ne manjša. Med vožnjo proti skrajnemu jugu Južne Amerike po legendarni cesti Carretera Austral (cesta na jug), smo prepeljali in tudi preživeli najnevarnejši odsek makadamske ceste, poimenovan »73 prekletih kilometrov« - Los 73 Malditos na ruti 40, kjer sunkovito piha močan bočni veter s Pacifika, občasno tudi krepko preko 200 km/h. Večkrat smo prehajali mejo med Čilom in Argentino, dokler nismo prispeli na Ognjeno zemljo ali Terro del Fuego, kot jo je poimenoval Fernando Magellan, do najjužnejšega mesta na zemeljski obli Ushuaie. Tam se konča cesta ruta 7 s tablo, na kateri je napis Fine del Mondo – Konec sveta.

Ker na Koncu sveta ni mogoče naprej, smo obrnili proti severu in s trajektom preko Magellnovega preliva nadaljevali vožnjo po slabih makadamskih cestah, preko hudourniških rek, po blatnih kolovozih ob vznožju Andov pripeljali povsem na sever Argentine in vstopili v Bolivijo. Tam smo že vozili po visokih nadmorskih višinah, tudi preko 4 km. Potovanje smo nadaljevali naprej proti severu, kje smo si ogledali barvito marmorno goro in se nato pripeljali do največje slane puščave na svetu – Salar de Uyuni, kjer smo si ogledali znamenito pokopališče lokomotiv – Cementerio de locomotoras in ob monumentu relija Dakar še otok zastav – Plaza de las Banderas. Od tam naprej pa do rudnika, kje žalostno propada ena od najstarejših lokomotiv v Južni Ameriki.



Naslednji cilj potovanja je bil glavno mesto Bolivije – La Paz. Preko visokega prelaza smo se zapeljali na legendarno cesto smrti – El Camino Yungas de la muerte, ki je bila v nekem drugem času glavna prometnica in je zaradi nevarnih

odsekov terjala veliko življenj potnikov v vozilih, ki so zgrmela v globok kanjon. Vožnja po tej cesti je bila adrenalinska, povsem ob robu kanjona pod številnimi slapovi. S fascinantnimi pogledi z višine nad 4 km se cesta spusti na le 400 m.

Povsem na severu Bolivije smo se pripeljali do jezera Titicaca, ki smo ga prečkali z lesenim splavom, kar je bilo svojevrstno doživetje, ter nato prečkali mejo in vstopili v Peru. Tam smo si ogledali zgodovinske znamenitosti in na jezeru obiskali otoke iz trsja. Vse dogajanje je turistično nekontrolirano in preveč skomercializirano.

Pot smo nadaljevali proti severovzhodu do najvišje ležečega mesta na svetu La Rinconada, povsem pod ledenikom na 5.100 m nmv. To je mesto zlatokopov, kriminala, droge in brezvladja, ki živi svoje iracionalno življenje izven okvirjev tega sveta. Tja ne prihaja niti policija. Preživeli smo to svojevrstno izkušnjo, ki mi bo za vedno ostala v spominu, saj sem na enem mestu doživel vso bedo današnjega sveta.

Nato smo zavili v osrčje gorovja Andi in se ob sneženju po spolzkem blatu zapeljali preko enega najvišjih prelazov na celini – Abra de Jahuaycate na 5.070 m nmv ter se nato spustili do mesta Cusco, kjer smo opravil servis motorjev



in menjavo izrabljenih gum.

V planu je bil tudi ogled mističnega mesta na Machu Picchu, tja smo se odpeljali s kombiniranim prevozom. Najprej z vlakom in nato z avtobusom, potem pa peš na ogled mesta na »stari gori«, vse skupaj precej skomercializirano ob številnih kontrolah in relativno drago. Je bil pa energijski občutek na tej gori poseben.

Še naprej smo vozili proti severu Peruja in odpeljali po ne tako znani, a fantastično razgledni in tudi nevarni cesti tunelov – Karkaterra Tunnels, perujski cesti smrti, občutki pa s črkami neopisljivi.

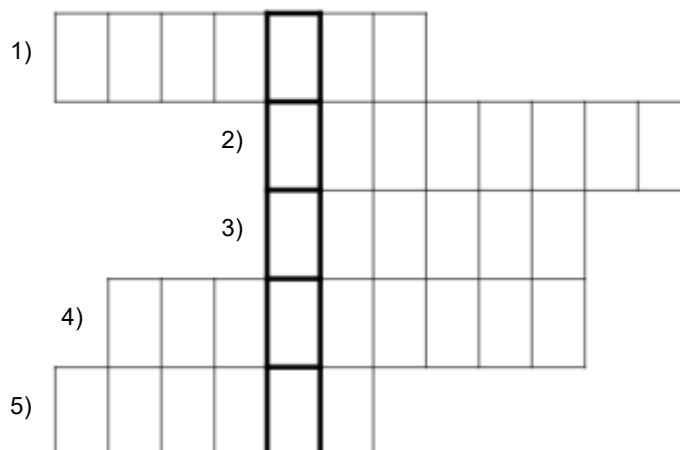
Planirana ruta nas je obrnila proti zahodu v puščavo Atacamo, tam smo si ogledali znan monument »roka puščave« – The Hand of the Desert. Nekoliko južneje smo se pripeljali v Nasco, kjer smo si iz letala ogledali like v puščavi – Nasca lines.

Po lepi asfaltni cesti smo se ob Pacifiku pripeljali nazaj do izhodišča našega potovanja, še prej pa smo se po slabem makadamu zapeljali na legendarni prelaz Sv. Kristusa odrešenika – San Cristo Redentor na 3.840 m nmv – z eno besedo: fantastičen.

Po 62 dneh potovanja in 20.300 prevoženih kilometrih, smo se polni vtisov in mešanih občutkov, s spremenjenim pogledom na ta naš svet, vkrcali na letalo proti Evropi in domu. In, ko se človek vrne spet domov, ponovno ugotovi, na kako lepem koščku zemeljske oble živimo Slovenci.



VITka križanka



- 1) Dokument o priznanju za uspeh
- 2) Prenosna naprava za dvig
- 3) Strojni del, ki drsi po drugem delu stroja
- 4) Osebe, ki praznujejo okroglo obletnico
- 5) Zgornji zaključni del zgradbe

Pravilne rešitve skupaj z vašim imenom, priimkom in lokacijo posredujte najkasneje do 15. 7. 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“.

Med pravnimi rešitvami bomo **15. julija 2026** izžrebali nagrajenca, ki prejme **praktično nagrado**.

Rešitev prejšnje križanke: **BUTARA**

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

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

Upravljalvec vaših osebnih podatkov je: SŽ – VIT, d. o. o., Ljubljana, Služba za komercialne storitve, Zaloška cesta 217, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblaščen 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 doseg 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 omejitve 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 **oktobra**.

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.



Josip ORBANIĆ

Legendarni vlak GOMULKA