

VITraž

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

Letnik 11 | številka 3 | avgust 2022



Stran 2
Implementacija nove naprave za preizkušanje zavor

Stran 3
Obnova uvoznega tira – prva faza

Stran 4
V lepem okolju se boljše dela

Stran 5
Samostojno vzdrževanje lokomotiv Siemens vectron

Stran 6
Predelava glave za kosilnico na nitko

Stran 7
Selitev parne lokomotive 01-074 iz tovarne postaje Ljubljana Moste na železniško postajo v Borovnico

Stran 8
Podelitev priznanj jubilantom

Stran 9
»Šparajmo« z energijo

Stran 10
Požarna varnost

Stran 11
VITka križanka

Implementacija nove naprave za preizkušanje zavor

Besedilo: [Alojz Drnovšek](#)

Fotografija: [Matjaž Kukovičič](#)

Vizija podjetja SŽ – VIT je postati vodilni izvajalec celovitih storitev za vzdrževanje železniških vozil, vleko vlakov in tehnično vagono dejavnost na širšem križišču V. in X. železniškega evropskega koridorja. Ta cilj pa je mogoče doseči samo z nenehnim izobraževanjem, povezovanjem in vlaganjem, tako v nujno potrebno novo opremo kot tudi v znanje ljudi, ki to opremo uporabljajo.

V duhu zgoraj zapisanih misli in ob izkazu vedno večjih potreb po izvajanju celovitih pregledov zavor na tovornih vagonih je vodstvo družbe prisluhnilo željam tehnologov in za delavnico v Dobovi izpeljalo nabavo dodatne naprave za avtomatsko testiranje zavor. Po opravljeni analizi ponudnikov in potreb v sami delavnici smo se odločili za nakup naprave za preskušanje zavor Pdr 7 RailTab, proizvajalca DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH Werk Fulda.

Naprava Pdr 7 se uporablja za avtomatsko testiranje in beleženje preskusa zavornih sistemov na tirnih vozilih. Po izvedeni pripravi vozila se testiranje izvede popolnoma samodejno. Sama naprava izpolnjuje vse predpisane smernice, tako predpisov UIC 540 in 543-1 kot tudi VPI-EMG 07 in VPI-EMG 08. Upravljanje naprave poteka s pomočjo tabličnega računalnika RailTab, ki je preko brezžične internetne povezave povezan z osnovno enoto. Napravo je razvilo podjetje DB Fulda, ki je del nacionalnega železniškega podjetja Deutsche Bahn AG.

Predstavniki podjetja DB Fulda Andre Fiebig je bil med 4. in 6. 7. 2022 naš gost in je v delavnici Dobova izvajal poučevanje naših delavcev. Poučevanja se je udeležilo pet naših delavcev. Ti so sedaj usposobljeni za popolnoma samostojno delo na omenjeni napravi.



Delavci Emil Černelič, Kristjan Jurkas in Rožle Božičnik med opravljanjem preskusa zavornega sistema na enem izmed tovornih vagonov

Obnova uvoznega tira – prva faza

Besedilo: *Boris Koteski*

Fotografije: *Boris Koteski in Helena Hostnik Simončič*

Od 22. do 26. 7. 2022 je v Centru Ljubljana potekala prva faza obnove uvoznega tira št. 20a. Dolžina je dobrih 60 metrov – od prenosnice do sušilnice v obratu 3.

O pomembnosti tega tira priča dejstvo, da se po njem vsak delovni dan izvaja dovoz in odvoz vseh električnih lokomotiv, ki se dostavljajo v popravilo. Posledično vsak zastoj ali odpoved tira predstavlja izpad dela. Vsakodnevno se po tem tiru izvede v povprečju po 20 premikov (lokomotiva s premikalko lahko tehta do 140 ton). Tir je bil potreben obnove, ker se je zadnja leta začel posedati, a tudi tirnice so bile potrebne zamenjave.

Prvi in edini gradbeni načrti za tire za obrat 3 izvirajo iz leta 1969. Izvedba tira je bila taka, da so bile tirnice pritrjene na armiran betonski temelj.

Nova pritrditev tirnic je na kovinske pragove, ki so statično povezani z armaturno mrežo. Po zagotovilih

izvajalca Proga, d. o. o., je to njihova inovacija, ki zagotavlja dolgoletno rabo tira brez dodatnih vzdrževalnih posegov.

Prvi fazi obnove bosta sledili naslednji dve, s katerima bomo nadaljevali v naslednjem letu v okviru plana.



Pred obnovo



Med obnovo



Po obnovi

V lepem okolju se boljše dela

Besedilo: *Verica Gojak*

Fotografije: *Helena Hostnik Simončič*

Vsem je znano dejstvo, da na motivacijo in delovno vnemo vpliva tudi okolje. Lepo je, če se z veseljem radi vračamo na delovno mesto, ki je urejeno, čisto in pospravljeno. Prav tako ni vseeno, kakšno imamo okolico poslovnih stavb in delavnic. Kljub temu, da delamo v težki industriji, moramo skupaj skrbeti, da se v službi dobro počutimo in z urejenostjo delovnega okolja tudi našim obiskovalcem sporočamo, da smo kakovostni in zanesljivi, kot radi poudarimo v naših promocijskih gradivih.

Urejenost okolja in delovnih mest ne pride samo od sebe. Od vsakega posameznika je odvisno, v kakšnem okolju bo delal. V našem podjetju se trudimo, da po zmožnostih ves čas obnavljamo prostore, predvsem tiste, ki jih uporablja več ljudi. Obnovili smo že garderobe, sejne sobe, jedilnice, recepcijo, vsaka lokacija sama skrbi za urejeno zunanjo okolico. Počasi, vendar z nekaj truda se da doseči marsikaj.

Letos spomladi in poleti smo se na upravi podjetja lotili obnove nasada rož pred vhodom in male sejne sobe. Nasad je nastal s pomočjo naših marljivih sodelavcev iz »hišne«, ki rože tudi ohranjajo pri življenju. Poleg rastlin pa so obnovili tudi klopi, ki jih je pošteno načelo vreme.



Nasad rož in prenovljene klopi



Pred obnovo

Malo sejno sobo uporabljamo za vse večje sestanke, tudi za izobraževanja. Že dolgo ni bila deležna posodobitev, zato smo jo letos z minimalnim vložkom prenovili v prijetnejši ambient. Zmenjali smo tla, steno, vrata, jo pobelili, obnovili električno napeljavo in nabavili nov

televizor za predstavitve in izobraževanja.

Poleg omenjenega smo v delavnici uredili še dve pisarni in manjšo sejno sobo ter prehod iz prvega nadstropja v delavnico. V sosednji stavbi trenutno obnavljamo



Po obnovi

učno sobo za potrebe izobraževanja.

Vsak prostor, ki ga obnovimo, je treba spriti čistiti in paziti, da je vedno urejen. Tako kot doma bodimo vestni in pospravljajmo za seboj, da nam bodo lepi prostori še dolgo služili.

Samostojno vzdrževanje lokomotiv Siemens vectron

Besedilo: *Vlastimir Djurdjević*

Fotografija: *Helena Hostnik Simončič*

Od letošnje pomladi vzdrževalci Centra Ljubljana, ki opravljajo popravila na električnih lokomotivah, samostojno izvajajo kontrolne preglede I3 na Siemensovih lokomotivah vrste vectron. Po uspešnem šolanju naših strokovnjakov v Münchnu smo prejeli ustrezen certifikat, da smo usposobljeni za izvajanje vseh štirih stopenj pregledov na omenjenih lokomotivah. Naslednja stopnja vzdrževanja je revizija lokomotive, ki si jo tudi želimo usvojiti.

Lokomotive vectron vzdržujemo za različne lastnike, tako za prevoznike kot za podjetja, ki lokomotive dajejo v najem. Kot partnerska delavnica sodelujemo tudi z delavnicami, kjer se te lokomotive primarno vzdržujejo. Po tem, ko smo se pred leti izpopolnili za vzdrževanje na prvih treh stopnjah, se je kmalu pokazala potreba po vzdrževanju še na najvišji stopnji sprotnega vzdrževanja. To smo do pridobitve certifikata opravljali ob prisotnosti tehnika – predstavnika lastnika vozil. Odkar sta dva naša zaposlena opravila še formalno šolanje v Münchnu, pa vse štiri stopnje pregledov opravljamo sami.

Na izobraževanju v delavnici v Münchnu sta bila dva naša zaposlena, ki sta nepogrešljiv del ekipe vzdrževalcev lokomotiv vectron – to sta inženir Marjan Petrovicki in tehnik Urban Mekše, spremljala pa ju je prevajalka za nemški jezik Andreja Rozina. Po treh dneh predavanj in praktičnega prikaza v delavnici sta nosilca pregleda I3 prejela certifikata za izvajanje omenjene stopnje vzdrževanja. Svoje znanje bosta prenesla tudi na sodelavce, saj v prihodnosti pričakujemo povečanje povpraševanja po celovitem vzdrževanju lokomotiv vectron.



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:

Predelava glave za kosilnico na nitko

Avtor: *Andrej Ratej*

Področje: *urejanje okolice*

Problem:

Pri košnji trave s kosilnico na nitko, se je pogosto dogajalo, da se je zlomil plastični del glave. Zaradi tega je bila potrebna menjava celotne glave.

Rešitev:

Izdelava aluminijastega pokrova glave, ki je bolj vzdržljiv in ga je skoraj nemogoče zlomiti.



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.

Selitev parne lokomotive 01-074 s tovarne postaje Ljubljana Moste na železniško postajo v Borovnico

Besedilo in fotografije: [Robert Lemut](#)

Lokomotiva 01-074 je edino ohranjeno normalnotirno vlečno vozilo s štiricilindrskim parnim strojem pri nas. Bila je ena pomembnejših lokomotiv na področju nekdanje države v 20. stoletju. Kraljevina Srbija je bila ena zadnjih držav v Evropi, ki je dobila železnico. Ker je bila pot iz Zahodne Evrope v Turčijo prav tu najkrajša, ni torej nič nenavadnega, da je v dobrih dveh desetletjih promet močno narasel in so zato nujno potrebovali kakovostne lokomotive za vleko brzovlakov.

V sodelovanju s srbskimi inženirji je tovarna L. Schwartzkopff iz Berlina razvila lahko štiricilindrsko lokomotivo z osnim zaporedjem 1C1 z dvema načinoma delovanja. Leta 1912 so dobavili prvo izvedbo osmih strojev s kotlom za proizvodnjo mokre pare in zveznim štiricilindrskim parnim strojem (stroji vrste SDŽ 151-158, kasneje označene JDŽ 04), nato pa še drugo izvedbo šestih strojev s kotli za proizvodnjo pregrete pare in četverčnim delovanjem (stroji vrste SDŽ 121-126, kasneje označene JDŽ 01).

Lokomotiva je bila postavljena leta 1981 v takratni TOZD za transport Ljubljana Moste, vendar so jo morale zaradi prodaje zemljišča SŽ odstraniti z lokacije ob križišču Kajuhove in Letališke ceste. Občina Borovnica si je prizadevala, da bi veliko lokomotivo s tenderjem (JDŽ/JŽ serijo 01) prestavila na slepi tir ob poslopju železniške postaje v Borovnici.



Aktivnosti glede lokomotive so potekale v treh fazah, najprej postavitve na vozni tir, prevoz do železniškega muzeja in prevoz iz muzeja do postaje v Borovnici. Pri prestavitvi so sodelovali: avtodvigala Šušteršič, delavnica parne vleke, intervencija in vleka SŽ – VIT. Vse stroške prestavitve je pokril SŽ – Tovorni promet.

Lokomotiva je bila v preteklosti večkrat obnovljena in prebarvana. Na nekaterih



starejših fotografijah se pojavi v sivi barvi, ker je sponzorska črna za obnovo po določenem času na soncu pobledela in postala siva. Nato je bila še enkrat obnovljena. Lokacija na križišču Kajuhove in Letališke ceste je bila morda v preteklosti smiselna, danes je nepomembna, lokomotiva pa je bila nezaščitena, zapuščena in zanemarjena. V tem primeru se je Občina Borovnica obvezala, da poskrbi za njeno ustrezno obnovo, zaščito in predstavitev.



Prvotna oznaka: SDŽ (SHS) 1074
 Letnik: 1922
 Tovarna: D. d. za strojogradnjo, prej L. Schwartzkopff, Berlin, Nemčija
 Tip: 1C1t h4, (2-6-2, 1-3-1)
 Teža: 82,6 t
 Hitrost: 90 km/h
 Moč: 680 kW
 Tlak pare: 12 bar
 Dolžina: 20,57 m
 Višina: 4,25 m
 Osi lokomotiva in tender: 9 osi

Pri premiku lokomotive v Borovnico so sodelovali (z leve proti desni): Robert Lemut (inženir na vzdrževanju parnih lokomotiv), Simon Jug in Marko Janežič (inštruktorja strojevodij), Marko Hvale (inženir na vzdrževanju parnih lokomotiv) in Rok Šmon (strojevodja)

Podelitev priznanj jubilantom

Besedilo: [Andrej Zorman](#)

Fotografije: [Miško Kranjec](#) in [Jože Kozinc](#)

Po dveh letih premora zaradi epidemije in posledično ukrepov za preprečitev širjenja bolezni COVID-19 je bilo letos v skladu z lepo železničarsko tradicijo uspešno organizirano družabno srečanje delavcev, ki so v podjetju zaposleni že 30 let. Na podelitev so bili letos povabljeni tudi delavci, ki so ta jubilej dosegli v preteklih dveh letih.

Najprej je prisotne nagovoril generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes, ki je poudaril nujnost nadaljnjega razvoja podjetja in novih vlaganj v sodobna vozila tako na področju potniškega kot tovornega prometa. Poleg tega pa so nujno potrebna dodatna vlaganja s strani države v železniško infrastrukturo. Zahvalil se je vsem zaposlenim za njihov prispevek k razvoju in uspešnosti podjetja. Sledil je kulturni program, v katerem so zaplesali izkušeni plesalci folklore skupine Tine Rožanc, igrala je Godba Slovenskih železnic.

Letos je bilo število jubilarov precej nižje kot običajno, saj je priznanja prejelo zgolj 29 zaposlenih, kar je verjetno posledica dogajanja v začetku devetdesetih let prejšnjega stoletja. Vsem jubilantom je spominske ure in zlate spominske plakete podelil direktor SŽ – VIT Dušan Žičkar ter jim pri tem stisnil roko in se jim

iskreno zahvalil za dolgoletno zvestobo podjetju in njihov prispevek k razvoju družbe. Pri podelitvi so mu priskočili na pomoč vodje služb za vleko, TVD in nabavo. Jubilate je pozdravil tudi delavski direktor Zdravko Skrbiš.

Po svečani podelitvi je za udeležence sledilo družabno srečanje. Ob dobrotah z žara in zvoki skupine Mambo Kings so se med seboj pomešali vsi udeleženci podelitve in v sproščenem vzdušju in prijetnem okolju železniškega muzeja obujali spomine na preteklih 30 let.



Strojvodje jubilanti iz Maribora z vodjo Službe za vleko mag. Boštjanom Miklavčičem



Jubilanti iz Centra Dobova

»Šparajmo« z energijo

Besedilo: *Boris Koteski*

Letošnjega leta smo priča novi – energetske krizi zaradi občutnega povečanja cen energentov. Pričakovano je vlada s sklepom() izdala ukrepe za učinkovito rabo energije v stavbah javnega sektorja, kamor spadajo tudi stavbe našega podjetja.*

Zaenkrat so navedeni ukrepi bolj kot priporočilo, ki pa lahko z zaostrovanjem krize preraste v obvezno ravnanje. Vodstvo SŽ-ja je že z obvestilom (**) posredovalo informacije vsem odvisnim družbam o vladnih ukrepih. Še več – vodstvo si je zadalo za cilj zmanjšanje letne porabe energije za stavbe za 10 %.

Ni odveč, da ponovimo poudarke ukrepov in dodamo še naše specifične pripombe:

- **Izklopimo** naprave za hlajenje ali ogrevanje in druge vire energije, ko zapustimo delovni prostor.

Po končanem delovnem procesu izklopimo:

- naprave za ogrevanje, hlajenje, prezračevanje prostorov,
- ali zapremo instalacijo in naprave za stisnjeni zrak,
- razsvetljavo.

- **Hlajenje** prostora v delovnem času nastavimo na ne manj kot 25 °C.

V prostoru, ki ima možnost hlajenja, nastavimo temperaturo regulacije na 25 °C in hlajenja seveda ne pozabimo izklopiti pri odhodu domov.

- **Ogrevanje** prostora v delovnem času nastavimo na največ 20 °C.

Temperaturo v času ogrevalne sezone nastavimo na največ 20 °C. Dodatne grelnice naprave (npr. peči) niso dovoljene že zaradi požarne varnosti.

- **Čim manj prepiha v delavnici zaradi premika vozil** v kurilni sezoni.

Posebnost naših delavnic so premiki tirnih vozil. Potrudimo se, da se premik izvede s čim manjšo izgubo toplote (čim krajši čas odprta vrata delavnice).

- **Pravočasno obvestimo** nadrejene o napakah na napravah, ki porabljajo energijo.

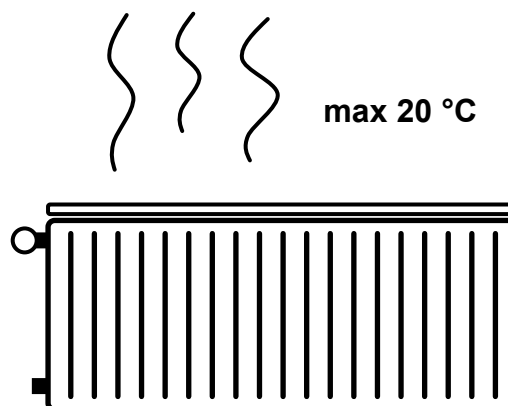
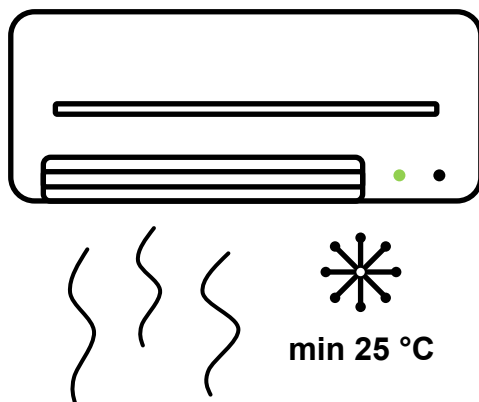
Pri nepravilnem delovanju naprave lahko naprava porabi veliko več energije kot normalno. Najmanj energije porabi seveda nedelujoča naprava, ampak to ni cilj. Pravočasno obveščanje o napakah klimatskih naprav, naprav za ogrevanje ali prezračevanje in vseh ostalih naprav, ki porabljajo energijo, nam bo omogočilo, da hitro ukrepamo in s tem zmanjšamo nepotrebne izgube.

- **Predlagajmo ideje**, izboljšave, tudi za varčevanje z energijo.

Vsak od nas najbolje pozna svoj delovni prostor in pogoje, v katerih dela. Dobrodošel je vsak predlog o izboljšavi glede prihranka energije. Idejo ali že izdelano izboljšavo se lahko denarno nagradi preko našega cedejčka. Pozanimajte se pri vaših nadrejenih.

(*) – Vlada RS je na 7. redni seji, 8. 7. 2022, št.: 36000-4/2022/2, sprejela ukrepe za učinkovito rabo energije.

(**) – Slovenske železnice – Obvestilo št.: 105-3/2022-6, sig.: 361.6, 19. 7. 2022, zadeva: Ukrepi za učinkovito rabo energije v stavbah javnega sektorja.



Požarna varnost

Besedilo: *Aleš Kastelic*

V letošnjem letu spremljamo mnogo novic o požarih v naravnem okolju. Poleg tega je že daljši čas v Sloveniji razglašena velika požarna ogroženost naravnega okolja, na Primorskem pa je razglašena celo najvišja stopnja, in sicer zelo velika požarna ogroženost. V Uredbi o varstvu pred požarom v naravnem okolju (Uradni list RS, št. 20/14) so definirani pojmi, kaj je naravno okolje in kako je potrebno ukrepati v času razglasitve velike in zelo velike požarne ogroženosti.

V času razglasitve **velike** oz. **zelo velike** požarne ogroženosti v naravnem okolju, **ni dovoljeno**:

- kuriti,
- požigati na območju ob infrastrukturnih objektih,
- izven pozidanih površin uporabljati predmete, naprave ali **izvajati aktivnosti, ki lahko povzročijo požar**.

Opravljanje nujnih vzdrževalnih del v času razglašene **velike** požarne ogroženosti naravnega okolja, pri katerih se bodo uporabljale naprave ali izvajale aktivnosti, ki lahko povzročijo požar (plamensko rezanje, varjenje, brušenje ...), je izjemoma dovoljeno pod pogojem, da se za ta dela predhodno pridobi pisno dovoljenje pri pristojni izpostavi Uprave RS za zaščito in reševanje, vlogi za izdajo soglasja pa je potrebno priložiti pozitivno mnenje pristojne gasilske enote, ki bo izvajala požarno stražo.

V primeru da je razglašena **zelo velika** požarna ogroženost naravnega okolja, ta izjema za nujna vzdrževalna dela ni dovoljena – del, pri katerih bi se izvajale kakršnekoli aktivnosti ali uporabljale naprave, ki bi lahko povzročile požar, se **ne sme izvajati!**

Zgoraj navedena uredba se nanaša le na naravno okolje, kar pomeni, da izven naravnega okolja in v zaprtih prostorih lahko opravljamo vroča dela kljub razglašeni veliki požarni ogroženosti. Zaradi izredno suhega vremena in povišanih temperatur, je tudi v teh okoljih potrebna izredna previdnost pri opravljanju vročih del. Ob tem želim spomniti vse zaposlene, da smo vsi dolžni storiti vse, da preprečimo nastanek požara.

Pri izvajanju vročih del moramo biti izredno pazljivi, da toplota ali žareči delci ne pridejo v stik z gorljivimi snovmi. Na voljo imamo časovno ali pa prostorsko preprečitev stika – časovno pomeni, da ne delamo vročih del in istočasno npr. pretakamo gorljive tekočine na istem mestu; prostorsko pomeni, da ne izvajamo vročih del na istem mestu, kot se nahajajo gorljive snovi.

Dodatni ukrepi za preprečitev požara v objektih

V objektih moramo skrbeti za red in čistočo, iz objektov moramo odstraniti nevarne snovi, ki jih ne potrebujemo, kadar je možno, moramo izbrati delovni proces, ki ni nevaren za nastanek požara. Zaposleni moramo dosledno upoštevati določila iz požarnega reda, še posebej določila o prepovedi kajenja v zaprtih prostorih. Za čimprejšnje ukrepanje v primeru nastanka začetnega požara moramo imeti na voljo dovolj gasilnih sredstev. To pomeni, da morajo

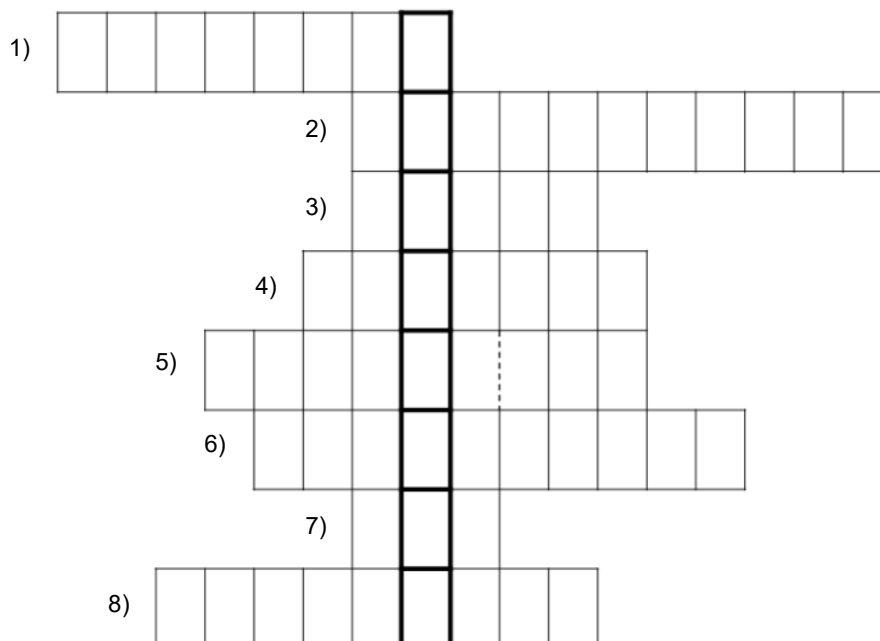
biti gasilniki in hidranti vedno prosti in na primerni višini, da jih lahko vsakdo uporabi. Delavci morajo biti ustrezno usposobljeni iz ukrepov varstva pred požarom, določeni pa morajo biti tudi delavci, ki so zadolženi za gašenje začetnih požarov in izvajanje evakuacije.

V naslednjem ciklusu izobraževanj iz varstva pri delu bo poudarek ravno na požarni varnosti, kjer bomo vsi zaposleni na simulatorju lahko praktično preizkusili, kako se aktivirajo gasilniki in kako se gasijo manjši začetni požari. Slovenske železnice so namreč kupile simulator gašenja začetnih požarov, s pomočjo katerega bomo prek izobraževanj in usposabljanj poskrbeli za boljšo požarno varnost v podjetju.

Vse zaposlene naprošam, da vsak po svojih najboljših zmožnostih poskrbi, da do požara v naših objektih ne bo prišlo. Izvajajmo torej ukrepe, ki so zgoraj opisani in ne opuščajmo tistih ukrepov, ki jih že izvajamo.



VITka križanka



- 1) Iz katerega elementa je narejena predelana glava za kosilnico?
- 2) Vitalni sklop v zračnem zavornem sistemu vozila, namenjen za krmiljenje delovanja zračne zavore.
- 3) Krajevno omejen del prometne poti.
- 4) Vir napajana.
- 5) Tir, ki so ga sanirali v Centru Ljubljana.
- 6) Vrsta krajevnega prevoza.
- 7) Tovorni vagon za prah.
- 8) Naprava, s katero se uravnava delovanje.

Pravilne rešitve skupaj z vašim imenom, priimkom in lokacijo posredujte najkasneje do 5. 9. 2022 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 **SLADOLED**.

Med pravilnimi rešitvami bomo **5. septembra 2022** izžrebali nagrajenca, ki prejme **meter Stadler za merjenje otrok**.

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.



Izdelki iz invalidskih delavnic so lahko lepo darilo za vse priložnosti

Kupite jih lahko v naših treh poslovalnicah:

- Darilnica Maribor, Partizanska cesta 50, Maribor,
- Darilnica Ljubljana, Trg OF 7,8, Ljubljana,
- Darilnica Ljubljana-Fužine, Zaloška 217a, Ljubljana.

