

PROMETNIK

Leto XXXII • Številka 134 • ISSN 2463-9818 • Glasilo SINDIKATA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA SLOVENIJE • Junij 2026





UVODNIK

Vstopamo v počitniško poletni čas, ko si vzamemo nekaj več časa za počitek, odkrivanje in spoznavanje novih krajev in ko lahko počnemo stvari, ki nam jih tempo življenja v ostalih letnih časih ne dopušča. Ena od stvari, ki jih lahko počnemo na dopustu in počitnicah, je seveda tudi branje in upam, da boste našli čas tudi za novo številko glasila Prometnik, ki je pred vami.

V tej številki precej prostora namenjamo dvema največjima gradbenima projektoma, ki se trenutno odvijata na SŽ. To je končanje drugega tira Divača-Koper in nadgradnja postaje Ljubljana (Potniški center Ljubljana). O slednjem izvemo veliko zanimivega v pogovoru z Vodjem območja I v Ljubljani Goranom Prodanovičem. Osrednje družabno srečanje našega sindikata in še dveh pridruženih sindikatov je bilo tudi letos sredi maja ob Zbiljskem jezeru. Kar precej fotografij s tega srečanja objavljamo. Dodajamo še izjave nekaterih udeležencev in gostov, ki so bili na srečanju. Člankov in prispevkov je tudi v tej številki veliko in upam, da boste našli v notranjosti glasila kaj zanimivega in dobrodošlega za vas, drage bralke in bralci Prometnika.

Tokratno številko je lektorirala Doroteja. Zahvaljujemo se Danici za dosedanje lektoriranje Prometnika. Vse od pomladi leta 2004 je imela pod drobnogledom vse naše članke in je vestno skrbela, da je bilo glasilo slovnično in pravopisno pravilno oblikovano.

Svoje zadnje delo pri Prometniku je s to številko opravil naš urednik fotografije Robert L. Horvat. Robert je vse od začetka tega tisočletja skrbel, oblikoval in izbiral primerne in dobre fotografije za glasilo. Prav tako je bil več kot 25 let avtor fotografije na naslovnici. Fotografije na naslovnici so nam bile lahko res ves ta čas v ponos. Robi, iskrena hvala za tvoje profesionalno opravljeno poslanstvo.

S to številko se tudi sam poslavljam z mesta glavnega urednika glasila Prometnik. Svoj prvi članek sem v Prometniku napisal v 65. številki (julija 2003), član uredniškega odbora sem postal oktobra 2007. Na mesto glavnega urednika sem bil imenovan v začetku leta 2014. Pri delu za glasilo sem spoznal in se srečal s številnimi železničarji in člani našega sindikata širom po Sloveniji. Pogovarjal sem se z mnogimi, ki so bili v preteklosti ali so še v sedanjosti tako in drugače povezani z železno cesto. Z mnogimi sem navezal prijateljske stike. Spoznal in obiskal sem skoraj vse železniške postaje v Sloveniji. Čeprav je bilo delo na trenutke naporno in zahtevno, bo za vedno ostal zelo lep spomin na delo pri glasilu in Prometnik je pomemben del moje železničarske in življenjske poti.

Če sem kdaj v preteklosti v člankih koga nehote prizadel ali užalil, se na tem mestu še enkrat iskreno opravičujem. Vedno me je pri pisanju vodila želja, da naše podjetje naredimo še bolj prijazno, boljše in lepše za vse naše uporabnike in zaposlene.

Vsem, ki boste nadaljevali poslanstvo še edinega sindikalnega železničarskega glasila, želim obilo uspeha, dobre volje in novih idej. In nenazadnje, spremembe so vedno dobrodošle in priložnost za kaj novega, še boljšega.

Vse lepo in dobro želim vsem na vseh vaših nadaljnjih življenjskih poteh. Srečno.

Miran Prnaver, glavni urednik

AKTUALNO	3
Skupščina SZPS 2026	3
Praznovanje jubilarov za 30 let zvestobe na Slovenskih železnicah	4
Drugi tir Divača - Koper	6
Predstavitve novih predsednikov OO	9
Delo na odjavnici	12
Potovanja svetlobe: sodelavci na SŽ podprli razstavo fotografskega mojstra iz Zidanega Mosta	13
Prazniki v Republiki Sloveniji	14
Upokojili so se	15
V spomin	23
ŠPORTNO-DRUŽABNO SREČANJE	24
Kljub napovedanemu dežju srečanje ob Zbiljskem jezeru uspelo!	24
INTERVJU	30
Goran Prodanović, Vodja območja I Ljubljana	30
NAŠE POSTAJE	38
Postaje so naše ogledalo: Ljubljana Rakovnik, Višnja Gora, Ivančna Gorica in Črnomelj	38
PREDSTAVITEV	43
Predstavitve delovnega mesta:	43
Vzdrževalec TK naprav: Marko Deželak	
Predstavitve OO SZPS Ljubljana Zalog	45
MALO ZGODOVINE	47
Naši upokojeni člani: Slavko Horvat	47
DRUŽENJA, IZLETI, POTOVANJA	49
Nepozaben izlet ob dnevu žena:	
od podzemnih skrivnosti do kozarca vina	49
Smučarjanje Turracher Hohe 2026	50
Smučarski izlet članov sindikata OO Celje v Avstrijo v Obertauern	52
ZANIMIVOSTI	53
Davorin Arnuga - ljubiteljski fotograf	53
Zgodbi za dušo	55

Vse, ki bi želeli svoje komentarje, misli, vprašanja, oglase in ostale prispevke objaviti v našem časopisu, vabim, da svoja besedila v pisni ali, še bolje, v elektronski obliki, oddate na naslov: Sindikat železniškega prometa Slovenije, Trg OF 7, 1000 Ljubljana, s pripisom Časopis Prometnik ali na e-poštni naslov: sindikat.szps@slo-zeleznice.si, info@sindikat-szps.si ali miran.prnnaver@slo-zeleznice.si.

Glasilo PROMETNIK izdaja:
SINDIKAT ŽELEZNIŠKEGA PROMETA
SLOVENIJE

Naslov uredništva: SZPS Uredništvo časopisa,
Trg OF 7, 1000 Ljubljana
Telefon: (01) 29 12 146, (01) 29 12 147
Elektronska pošta: info@sindikat-szps.si,
sindikat.szps@slo-zeleznice.si,
Spletna stran: www.sindikat-szps.si

Predsednik sindikata: Milorad Šljivci: 031 758 555
Sekretar sindikata: Davor Lučič: 051 810 969
Glavni urednik: Miran Prnaver: 041 864 900
Odgovorni urednik: Milorad Šljivci
Urednik fotografije: Robert L. Horvat

Uredniški odbor: Edvard Kostić, Davor Lučič,
Doroteja Jazbec, Nataša Kojčinović,
Robert L. Horvat in Miran Prnaver
Lektoriranje: Doroteja Jazbec
Oblikovanje in tisk: Tiskarna PRO PRINT, Dejan Grobelnik s.p.

Glasilo šteje med grafične izdelke informativnega značaja iz 11. točke tarifne priloge 3. zakona o DDV, po kateri se plačuje DDV po stopnji 9,5 %. ISSN 2463-9818

Časopis izhaja občasno, v nakladi 700 izvodov.

Naslovnica
Foto: Robert L. Horvat

BESEDA ODGOVORNEGA UREDNIKA



Spoštovane članice in člani!

Z dvigom minimalne plače je v plačilnem sistemu SŽ prišlo do nevzdržnega stanja, zato so sindikati s skupnimi močmi zahtevali, da se vsem, katerih plača presega minimalno plačo, poveča osnovna plača.

Skupščina SZPS 2026

Najvišji organ sindikata SZPS je skupščina, ki jo sestavljajo izvoljeni in imenovani delegati območnih organizacij sindikata ter delegat pridružene sindikalne organizacije - SVSŽ. Vsaka območna organizacija je upravičena do enega delegata na vsakih začetih 30 članov sindikata, najmanj pa enega. Letošnja redna skupščina je potekala v prostorih steklene dvorane SŽ na Kolodvorski 11 v Ljubljani v sredo, 13. maja.

Udeležilo se je vseh 39 povabljenih delegatov. Po otvoritvi skupščine je bilo imenovano delovno predsedstvo, ki ga je vodil Matjaž Skutnik (OO Celje), člana pa sta bila Matjaž Kaluder (OO Ljubljana) in Januš Prašnikar (OO Zidani Most). Delovno predsedstvo je svoje delo opravilo dobro, saj je skupščina minila brez kakršnihkoli proceduralnih zapletov.

Poročilo ob delovanju sindikata za preteklo obdobje je podal predsednik sindikata Milorad Šljivić. V poročilu predsednika je le-ta predstavil delo sindikata in dosežke v letu 2025. V razpravi so se delegati dotaknili predvsem zadev, ki jih na terenu čutijo kot probleme in težave pri svojem delu. Po končani razpravi so delegati potrdili poročilo predsednika, podoben sklep so prejeli tudi pri naslednji točki, kjer se je obravnavalo poročilo predsednice NO SZPS. Predsednica

Težka pogajanja, ki so skoraj pripeljala do napovedi stavke, so se končala z dogovorom, ki je zaposlenim prinesel 150 evrov višjo osnovno plačo.

S tem dogovorom smo se izognili »uravnalovki«, ki se je nekateri spomnijo iz prejšnjega sistema.

Sočasno smo začeli tudi pogajanja o višini regresa ter dosegli dogovor o regresu v višini 2.633 evrov, kar je 30 % več kot predvideva kolektivna pogodba.

Projekt daljinskega vodenja prometa na relaciji Zidani most-Šentilj se približuje koncu. Napak, ki so se dogajale na podobnih projektih v preteklosti, na tem odseku nismo dovolili.

Sindikati so v sodelovanju z zaposlenimi na tem odseku in v sodelovanju s poslovodstvom dosegli dogovor, ki bo zaposlenim prinesel dobre pogoje dela.

Pred kratkim smo organizirali tudi družabno športno srečanje ob Zbiljskem jezeru. Tisti, ki smo bili na srečanju, smo uživali v dobri družbi, hrani in glasbi. Za ostale pa bo priložnost naslednje leto.

Prva polovica leta se počasi izteka in poletje se približuje. Uživajte v njem skupaj s svojimi družinami.

Srečno!

Milorad Šljivić, predsednik SZPS

Foto: Robert L. Horvat

NO SZPS Doroteja Jazbec je v poročilu poudarila, da pri vseh pregledih in nadzorih, ki jih je opravil celoten NO, ni ugotovil nepravilnosti pri finančnem poslovanju sindikata. Manjše napake so pri vodenju dokumentov pri posameznih OO- jih, na kar so le-ti bili opozorjeni.

Na seji je bilo podano finančno poročilo za leto 2025. Poslovanje je bilo v okviru postavk finančnega plana za leto 2025 in večjih odstopanj ni bilo. Generalno je sindikat posloval pozitivno. V nadaljevanju je skupščina obravnavala finančni načrt za leto 2026. Na nekaj vprašanj so delegati dobili ustrezna pojasnila in odgovore. Oba dokumenta (tako kot vse ostale sklepe skupščine) sta bila soglasno sprejeta in potrjena.

Na koncu zasedanja skupščine so delegati prejeli nekaj navodil in priporočil pred skorajšnjim družabnim srečanjem vseh naših članic in članov v Zbiljah.

Tako je tudi letošnja skupščina pregledala delo v preteklem letu in si zadala načrte za delo vnaprej. Upamo, da bomo s skupnimi močmi pri tem kar se da uspešni.

Besedilo in foto: Miran Prnaver



Priprave na začetek skupščine



Še zadnji posveti



Delovno predsedstvo



Sekretar, predsednik in predsedujoči



Delegati



Predsednica NO

Praznovanje jubilentov za 30 let zvestobe na Slovenskih železnica

2. junija v Sloveniji praznujemo dan železničarjev. V spomin na dan, ko je leta 1846 v naše kraje pripeljal prvi vlak. Letos tako obhajamo 180 let, odkar je na naših tleh železna cesta in vozijo vlaki. Posledično se spominjamo bogate železničarske dediščine ter izjemnega razvoja gospodarstva in družbe, ki ga je prinesla železna cesta. Leta 1996 je Vlada Republike Slovenije sprejela sklep, da se v Republiki Sloveniji za dan železničarjev določi 2. junij. Pred letom 1996 smo praznik železničarjev praznovali 15. aprila. Po drugi svetovni vojni, leta 1950, je bil ta dan uradno razglašen za dan železničarjev Jugoslavije. Posvečen je bil spomину vsem žrtvam stavke leta 1920 ter tudi tistim, ki so izgubili življenje med vojno. Vsako leto se na posebni prireditvi v prazničnih dneh spomnimo tudi naših jubilentov, ki so zvesti železnici vseh trideset let. Jubilanti so prejeli tradicionalno žepno uro in posebno plaketo. Nagrade so jim izročili direktorji in vodje

služb posameznih odvisnih družb.

Letos je bila ta prireditev v petek, 5. junija, v Železniškem muzeju Slovenskih železnic v Ljubljani.

V bogatem kulturnem programu so sodelovali Godba



Pred začetkom slovesnosti



Folklorna skupina Tine Rožanc

Slovenskih železnic in člani Folklorne skupine Tine Rožanc. Prireditve se je udeležilo celotno vodstvo našega podjetja in vseh odvisnih družb ter socialni partnerji. Osrednji govornik je bil generalni direktor železnic Dušan



Godba Slovenskih železnic

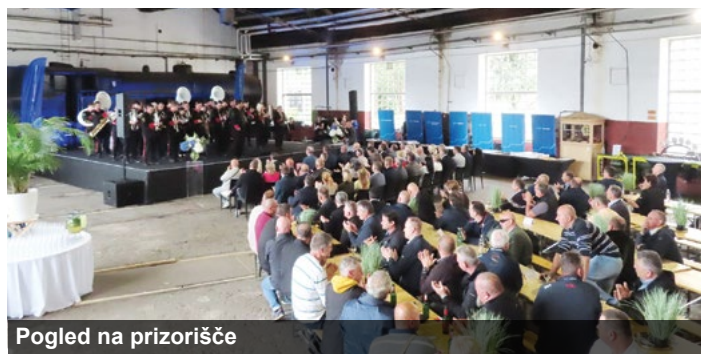
Mes, ki je v pogovoru s povezovalko slovesnosti orisal trenutno stanje na železnici in izrazil tudi zahvalo vsem jubilarom za tako dolgo zvestobo železnici. Na koncu



Generalni direktor



Skupinska slika jubilarov 2026



Pogled na prizorišče

je prisotne razveselil z novico, kdaj in v kakšni višini bo izplačan letošnji regres.

Letošnjih prejemnikov priznanj je bilo 77, izmed njih samo ena železničarka. Največ prejemnikov je bilo iz odvisne družbe SŽ - Infrastruktura, in sicer nekaj manj kot polovica. V preteklosti je bilo število jubilarov tudi precej višje. Letošnji jubilarji so prišli na železnico leta 1996 in v tistem času se še ni na »veliko zaposlovalo«, ampak je nekako potekal proces zmanjševanja zaposlenih, ki jih je bilo iz časov bivše Jugoslavije precej več. Spomnimo se: ob razpadu Jugoslavije je imelo takratno slovensko Železniško gospodarstvo – ŽG približno dvajset tisoč zaposlenih.

Po podelitvi in skupinskem fotografiranju je sledila pogostitev, nato druženje, pogovori in obujanje spominov na preteklo pot. Ob dobri hrani in pijači je udeležence zabaval ansambel Sopranos band.

V nadaljevanju pa preberite, kaj so na prireditvi povedali nekateri naši člani (SŽPS in SVSŽ) - jubilarji. Vprašali smo jih, kako doživljajo ta praznični dan in kaj jim pomeni priznanje, ki jim ga je podelilo podjetje.

Sindikato  **železniškega prometa Slovenije**
Trg OF 7, 1000 Ljubljana

Viktor Ulčnik

Današnji dogodek mi pomeni nekaj lepega. Srečujem ljudi, s katerimi smo pred 30-imi leti prišli na železnico. Veseli me, da sem na tem srečanju in da ima podjetje tak pozitiven odnos do zaposlenih. Da se lahko takole srečamo in se poveselimo. In da nismo skupaj samo na delovnem mestu.


Marino Fišer

Danes imam enkratne občutke, skoraj se ne da opisati. Zelo lepo je, da se nas podjetje ob naši obletnici na tak slavnostni način spomni in nas tako »počasti«. Mislim, da mi bo današnji dan ostal za vedno v najlepšem spominu.


Dragan Malinović

Moram pohvaliti in sem vesel, da podjetje ohranja to tradicijo tudi v današnjih časih. Da se znamo spomniti na ljudi, ki so velik del svojega življenja preživeli na železnici, in jim za to izraziti hvaležnost. Si želim, da bi tako bilo tudi v prihodnje.


Janko Arnejčič

Zelo je lepo, da se nas podjetje ob takšni obletnici tako lepo spomni. Sam sem delal različna dela v preteklih 30-ih letih na železnici. Ob delu sem se tudi šolal. Všeč mi je druženje, to krepi dobre odnose na delovnih mestih. 30 let zvestobe ni kratka doba, potrebno je bilo zdržati, ne samo v dobrih časih, tudi v tistih malo težjih.



Besedilo in foto: Miran Prnaver

Drugi tir Divača–Koper

O tej pomembni železniški investiciji smo v preteklosti že večkrat pisali. Sedaj, ko se projekt bliža koncu, pa smo zopet odšli na teren in pogledali, kaj se tam dogaja.

Obstoječa enotirna elektrificirana železniška proga med Kopro in Divačo je edina železniška povezava koprskega pristanišča z zaledjem. Zgrajena je bila leta 1967 in je od leta 2018 tudi uradno prezasičena.

Drugi tir železniške proge Divača–Koper je ključen za železniško infrastrukturo, saj obstoječa enotirna proga ne zadošča dejanskim potrebam, kar omejuje prepustnost in ovira rast tovarnega prometa.

Z novim tirom se bo zmogljivost obeh prog povečala na 212 vlakov dnevno, s sedanjih 90, kar bo omogočilo prevoz skoraj 37 milijonov ton tovora letno. To bo olajšalo poslovanje Luke Koper in povečalo konkurenčnost Slovenije kot logističnega stičišča.

Proga bo omogočala potniškim vlakom hitrost do 160 km/h in tovornim do 120 km/h. Potovalni čas za potniške vlake bo 17 minut in za tovarne 30 minut. Po sedanji progi je ta čas 45

minut. Dolžina proge je 27,1 km. Proga ima sedem predorov, najdaljši predor meri 6.714 m. Ima tri viadukte, katerih skupna dolžina je 1.251 m. Najdaljši je Vinjan s 620 metri.

Nekaj ključnih mejnikov:

- marec 2019:** pričetek gradnje dostopnih poti,
- maj 2021:** pričetek glavnih gradbenih del,
- januar 2022:** izkopen prvi kilometer predorov,
- junij 2022:** preboj prvega predora,
- avgust 2023:** zaključek deviacije proge v Divači,
- maj 2024:** preboj predora Lokev - izkopen najdaljši slovenski predor.

Letošnjega marca je po progi zapeljal prvi potniški testni vlak. Projekt je vreden okoli milijardo evrov. Sedaj potekajo zaključna dela in opremljanje proge. Točnega datuma odprtja proge in kdaj bo uradno stekel promet, še ni. Predvideva se konec leta 2026 oziroma v letu 2027. V nadaljevanju se predvideva gradnja še enega – dodatnega tira. Ta dodatni tir

pa bi bil lahko zgrajen do konca leta 2030.

Ko bo projekt dokončno zgrajen kot dvotirna proga (desni in levi vzporedni tir), bo dolgoročno izboljšal pretočnost prometa in pozitivno vplival na okolje. Da bi omogočili nadgradnjo proge drugega tira v dvotirno, je Vlada RS junija 2017 sprejela sklep za pripravo potrebnih podlag za širitev servisnih cevi v predorih T1, T2 in T8 ter spremembo gradbenega dovoljenja. Oktobra 2024 je državni zbor sprejel novelo zakona o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača-Koper, ki poleg

enotirne proge omogoča izvedbo še vzporednega levega tira. 61 % vzporednega levega tira je že zgrajenega, saj so trije najdaljši predori na trasi desnega tira (T1, T2 in T8) zgrajeni s servisnimi cevmi, ki bodo služile kot trasa vzporedne proge.

V nadaljevanju si lahko ogledate fotoreportažo o stanju gradnje v maju 2026. Bili smo na naslednjih lokacijah: Divača Lokev, dolina Glinščica, Črni Kal in Dekani.

Besedilo in foto: Miran Prnaver
(podatki povzeti po spletni strani drugitir.si)

Lokev



Proga v živi skali



Vlak proti Divači



Vhod v najdaljši predor v Sloveniji



Začetek drugega tira

Glinščica



Gradbišče



Tu notri bodo vozili vlaki.



Zelo zahteven projekt



Pogled v drugi predor

Črni Kal



Avtocesta in železnica



Del gradbišča ob progi

Dekani



Dva predora



Tovorni vlak po obstoječi progi, desno drugi tir



Stičišče obeh tirov



V vzporednem predoru zaenkrat vozijo avtomobili, in ne vlaki.



Dolžina predora



Pri drugem tiru še rdeč lopar

Predstavitev novih predsednikov OO

OO Pivka: Miroslav Nunić



Miroslav, se lahko na kratko predstaviš?

Sem Miroslav Nunić, zaposlen na Slovenskih železnicah od leta 1992 v Postojni. Svojo poklicno pot sem začel kot progar, nato pa sem se dodatno izobraževal in usposobil za čuvaja ter prodajalca vozovnic. V nadaljevanju sem delal tudi na odjavnicah, kot so bile Košana in Notranje Gorice.

Leta 2009/10 sem zaključil šolanje za strojevodjo. Od takrat naprej opravljam delo voznika motornega vozila oziroma strojevodje A.

Moja sindikalna pot se je začela leta 2010, ko sem začel aktivno sodelovati v takratnem sindikatu SZŠ.

Kako je prišlo do odločitve, da si kandidiral za predsednika OO Pivka?

Odločitev je bila rezultat skupnega razmisleka članov, s katerimi smo si delili podobno oceno razmer v prejšnjem sindikatu. Ker sem že pred tem aktivno sodeloval v sindikalnem delu, so mi člani izkazali zaupanje in me podprli pri prevzemu funkcije predsednika OO Pivka.

Kdaj se je to zgodilo?

Pogovori o izstopu iz prejšnjega sindikata so potekali že v letu 2024. Po izstopu večjega števila članov smo ustanovili lastno organizacijsko enoto OO Pivka ter se 1. 9. 2024 pridružili sindikatu SZŽPS. Pred tem so že potekali pogovori

s predsednikom sindikata, g. Šljivićem.

Se ti danes zdi, da je bila odločitev po ustanovitvi novega OO pravilna in potrebna?

Menim, da je bila odločitev tako pravilna kot nujna. To se je pokazalo že v kratkem času po ustanovitvi, saj smo dosegli konkretne izboljšave, med drugim zvišanje količnikov in dodatkov na več delovnih mestih (npr. čuvaji, strojniki, strojevodje A oziroma motorvodje ter progarji). Gre za področja, kjer se plačni pogoji dalj časa niso ustrezno urejali, zato so bile spremembe še toliko bolj potrebne.

Katere naloge si si v začetku delovanja zadal?

Kot predsednik OO Pivka sem si zadal cilj učinkovito zastopati interese članov, predvsem na področju napredovanja in izboljšanja plačnih pogojev. Ob tem pa veliko pozornosti namenjam tudi medosebnim odnosom in povezovanju članov. Redno organiziramo različne dogodke (novoletno srečanje, športne igre, strokovno-družabne izlete in piknike), saj verjamem, da so dobri odnosi pomemben temelj uspešnega delovanja. Ključno mi je tudi, da vsakemu članu prisluhnem in skupaj poiščemo rešitve za morebitne izzive.

Koliko si uspešen pri svojem delu?

Glede na začetno število 27 članov, ki se je povečalo na 40, ocenjujem, da smo na dobri poti. Seveda pa je končna ocena uspešnosti vedno v rokah članov. Po mojem občutku nam zaupajo, kar potrjuje tudi stabilno in pozitivno sodelovanje.

Iz katerih poklicev prihaja vaše članstvo?

Večina članov prihaja iz področja gradbene dejavnosti (SGD) ter mehanizacije, zlasti strojevodij A (SUM). Veseli

pa me, da se nam pridružujejo tudi zaposleni iz drugih poklicev, kot so čistilke in sprevodniki, kar kaže na odprtost in vključujoč značaj našega delovanja.

Kakšne odnose imaš s svojim članstvom?

Odnose bi opisal kot odprte in korektne. Spodbujamo iskreno komunikacijo, tako v pozitivnih kot tudi v zahtevnejših situacijah. Trudim se, da vsakemu članu namenim čas in pozornost ter mu po najboljših močeh pomagam, kar prispeva k zaupanju in medsebojnemu spoštovanju.

Po funkciji si tudi član GO SŽPS. Kako sodeluješ na sejah glavnega odbora?

Na sejah glavnega odbora sodelujem aktivno in konstruktivno. Sproti izpostavljam aktualno problematiko iz delovnega okolja ter si prizadevam, da skupaj z ostalimi

člani poiščemo ustrezne rešitve.

Kako vidiš in ocenjuješ delo našega sindikata v sedanjosti in kaj si želiš v prihodnosti?

Delo sindikata ocenjujem pozitivno, kar se odraža tudi v zadovoljstvu članstva. Menim, da delujemo v pravi smeri. V prihodnje pa si želim še več sodelovanja in usklajenega delovanja med sindikati znotraj sistema Slovenskih železnic.

Bi morda še sam želel dodati kakšno misel?

Prepričan sem, da se z jasno vizijo, sodelovanjem in vztrajnostjo lahko dosežejo pomembne spremembe. Kjer je volja je tudi pot.

Pogovor pripravil: Miran Prnaver

Foto: osebni arhiv

OO Ljubljana: Matjaž Kaluder



Matjaž, kako je prišlo do odločitve, da si kandidiral za predsednika OO Ljubljana?

Odločitev za kandidacijo za predsednika OO Ljubljana ni bila sprejeta čez noč. O tej možnosti sem razmišljal že dlje časa, in sicer od dneva, ko je moj predhodnik izrazil željo po prenehanju vodenja naše območne organizacije in ko mi je dejal, da bi rad videl da bi ga nasledil.

K odločitvi je pomembno prispevala tudi močna podpora večine članov, kar mi je dalo dodatno potrditev in zaupanje.

Pomemben dejavnik pri tem je tudi to, da kolektiv dobro poznam – tako ljudi kot razmere dela. Prav to razumevanje mi daje dodatno motivacijo in občutek odgovornosti, saj

verjamem, da lahko skupaj prispevamo k pozitivnim spremembam in naredimo nekaj dobrega za našo organizacijo.

Kdaj se je to zgodilo?

Do te odločitve je prišlo ob koncu prejšnjega leta (v mesecu oktobru).

V kakšni »kondiciji« si prevzel OO?

OO sem prevzel v dobri kondiciji, je pa res, da se z veliko truda in predanosti ter s pomočjo aktivnih članov lahko samo še nadgrajujemo in pripeljemo OO še na višjo raven.

Katere naloge si si v začetku zadal?

V začetku sem si zadal krepitev članstva, reševanje tekočih problemov in vključevanje članov v razne aktivnosti. Namreč, vsak član v našem OO-ju ima glas in pravico do predlogov in na koncu se skupaj odločimo na podlagi želja, kaj od predlaganega bomo najprej izvedli. Kar pa je najpomembnejše, prizadevam si, da se vsakemu članu prisluhne in poskuša pomagati.

Koliko si uspešen pri svojem delu?

O uspehu pri mojem delu je še prehitro govoriti, saj sem na mestu predsednika šele dobre štiri mesece. Kako sem uspešen pri svojem delu, bo povedalo članstvo, saj so navsezadnje člani tisti, ki ocenjujejo delo predsednika.

Kakšne odnose imaš s svojim članstvom?

Odnosi med člani temeljijo na prijateljstvu, saj se z mnogimi poznamo že dolga leta, na zaupanju in predvsem s

korektnim odnosom.

Po funkciji si tudi član GO SŽPS. Kako sodeluješ na sejah glavnega odbora?

Da, odkar sem prevzel vlogo predsednika OO, sem tudi član GO SŽPS kot predstavnik OO Ljubljana. Do sedaj sem bil prisoten na dveh sejah GO, na katerih zastopam interese naših članov, na seji pa sodelujem v razpravah, po potrebi podajam stališča ter sodelujem pri sprejemanju odločitev v korist tako vseh članov kot tudi sindikata.

Kako vidiš in ocenjuješ delo našega sindikata v sedanosti in kaj si želiš prihodnosti?

OO Zidani Most: Januš Prašnikar



Januš, kako je prišlo do odločitve, da si kandidiral za predsednika OO Zidani Most?

Takšna odločitev se ne zgodi iz danes na jutri! Ideja je bila prisotna v zadnjem letu pred volitvami, sploh na pobudo članov in sodelavcev izredno podprta, in za takšno odločitev moraš imeti nekaj v sebi. Največ volje za delo z ljudmi oz. v tem primeru s svojimi člani, z ostalo strukturo našega sindikata ter ostalimi socialnimi partnerji in službami.

Kdaj se je to zgodilo?

Kot sem že dejal, na pobudo članov in sodelavcev sem zbral misli ter se vprašal, ali sem za to delo, katerega sedaj opravljam. Ker sem se videl v tej vlogi, sem v zadnjih dneh roka za prijave zbral podpise, s katerimi sem bil predlagan s strani članov. Volitve so se izpeljale in rezultat je bil pozitiven. Bil sem izvoljen za predsednika OO SŽPS Zidani Most.

V kakšni »kondiciji« si prevzel OO?

Naš OO sem prevzel v odlični kondiciji! Moram poudariti, da je prejšnji predsednik s svojim odborom odlično opravljal svoje delo. Skrbno in transparentno. In to se sedaj trudim z svojo ekipo početi tudi naprej.

Katere naloge si si v začetku zadal?

Izmed prvih nalog, katere sem si zadal v začetku, bi izpostavil povezanost - da se kot predsednik OO čim bolj povežem s svojim članstvom, da se še bolj spoznamo, da si izmenjamo mnenja ter da jim prisluhnem.

Delo našega sindikata ocenjujem zelo dobro, saj aktivno zastopa pravice in interese članov ter se nemudoma odziva na aktualne izzive. V prihodnosti si želim, da ostanemo povezani, da bomo znali stopiti skupaj, ko bo potrebno.

Bi morda še sam želel dodati kakšno misel?

Delo sindikata ni vedno glasno in vidno, vendar se pokaže takrat, ko ga najbolj potrebujemo. Sindikat ni le organizacija, ampak skupnost ljudi, ki verjamejo, da lahko skupaj dosežemo več kot vsak zase.

Pogovor pripravil: Miran Prnaver

Foto: Miran Prnaver

Koliko si uspešen pri svojem delu?

Trenutno, če pogledam skozi lastne oči, menim, da zaenkrat to, kar sem si zadal, počnem korektno. Je pa res, da imajo vsake oči svoj pogled na to.

Kakšne odnose imaš s svojim članstvom?

S svojim članstvom imam čisto korekten odnos. V prvi vrsti smo prijatelji, sodelavci in pa člani našega sindikata. V ospredje vedno najprej poskušam postaviti svoje člane, za katere si vedno vzamem čas in bom vedno tisti, kateri bom stal ob njih in za njimi.

Po funkciji si tudi član GO SŽPS. Kako sodeluješ na sejah glavnega odbora?

Tako je, sem tudi član GO SŽPS. Na prvi seji, na kateri sem bil prisoten, sem rahlo spoznaval potek vodenja teh sej, razprave, deljenje mnenj ter dobil uvid v poznavanje strukture GO. Na naslednji seji pa sem že bolj aktivno sodeloval pri razpravah, podajanju mnenj ter predlogov. Vem in verjamem, da bomo z vsako nadaljnjo sejo tudi mlajši člani GO vse bolj aktivni pri tem.



Kako vidiš in ocenjuješ delo našega sindikata v sedanosti in kaj si želiš prihodnosti?

Delo in poslanstvo našega sindikata je dobro zastavljeno, deluje zelo korektno in je aktiven v vseh večjih videnih in manj videnih aktivnostih. Za prihodnost pa se mi

zdi pomembno to, da je sindikat v svoje vrste lepo sprejel tudi mlajše člane v vodstvenih funkcijah, da nam pomaga z nasveti ter da usmerja v razvoj posameznikov za to delo. Generacije se menjajo in pomembno je imeti zadaj prave kandidate, kateri bodo poslanstvo sindikata peljali naprej v prihodnost.

Bi morda še sam želel dodati kakšno misel?

Biti predsednik v tako velikem in močnem odboru ni mačji

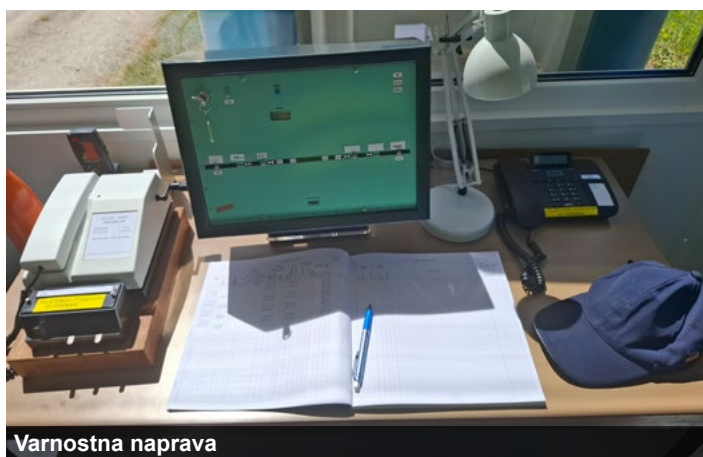
kašelj! Veliko sem se že naučil, veliko se še bom, verjamem pa, da je na tak način kot ga trenutno opravljam v tej funkciji, mogoče vse. Najbolj pomembno je, da si v prvi vrsti človek, nato pa oseba s funkcijo, za katero si bil imenovan.

Biti član v našem sindikatu je privilegij, opravljati to delo, katerega opravljam, pa poslanstvo!

Pogovor pripravil: Miran Prnaver

Foto: osebni arhiv

Delo na odjavnici



Varnostna naprava

Pod obronki ponoviškega gradu, ki je bolj dvorec kot pravi grad, leži kilometer 531.060. V tem kilometru je ob progi moder zabojnik. V modrem zabojniku pa se nahaja prometnik, ki opravlja delo odjavnika.



Odjavnica

Zaradi večdnevne neprekinjene zapore desnega tira Sava - Litija so v Ponovičah postavili odjavnico. Delo na odjavnici sem sicer že opisal kakšno številko Prometnika nazaj, a naj ponovim: odjavnik upravlja z majhno postavljalno mizo: ob izpoljenih pogojih postavi signal na prosto, po potrebi ga lahko tudi 'podre'.



Remont tira

Za udobje, še prej pa za same osnove, je poskrbljeno s klimo in s kemičnim prenosnih straniščem ('Dixi-jem')m malico pa tudi dostavijo litijski gostinci. Uporaba električnih porabnikov je omejena.

V mesecu juniju bo odjavnica aktivna tudi na večdnevni neprekinjeni zapori levega tira.



Odjavnik Aljaž

Besedilo: Aljaž Tofolini
Foto: Aljaž Tofolini in Tanja Veber

Potovanja svetlobe: Sodelavci na SŽ podprli razstavo fotografskega mojstra iz Zidanega Mosta

V upravni stavbi Slovenskih železnic v Ljubljani so sredi maja odprli novo razstavo, ki še enkrat dokazuje, da se med železničarji skrivajo izjemni umetniški talenti.

V petek, 15. maja 2026, je bila v Galeriji Slovenskih železnic odprta fotografska razstava z naslovom »Potovanja svetlobe«. Njen avtor je naš sodelavec Robert L. Horvat, prometnik z ene naših najbolj prometnih postaj, iz Zidanega Mosta.

Odprta razstava so se udeležili sodelavke in sodelavci iz različnih podjetij skupine SŽ. Veliko zanimanje za fotografije našega sodelavca potrjuje, da smo železničarji tesno povezani ter da galeristom Galerije Slovenskih železnic uspeva uresničevati temeljno poslanstvo tega prostora: predstavljati raznoliko umetnost in kulturo ter spodbujati sodelovanje in povezovanje.



Otvoritev razstave



Avtor razstave Robert L. Horvat

Fotografska priznanja na najvišjih ravneh in rdeča kapa

Robert L. Horvat s svojo fotografijo dokazuje, da se v železničarskih uniformah skrivajo izjemni talenti. Robert je namreč vrhunski fotograf, ki s svojo estetiko redno prepričuje strokovne žirije doma in po svetu. Je nosilec najvišjega strokovnega naslova Mojster fotografije Fotografske zveze Slovenije, Mednarodna zveza za fotografsko umetnost (FIAP) pa mu je podelila prestižna naziva AFIAP (Artist

FIAP) in EFIAP (Excellence FIAP). Njegova dela so bila večkrat nagrajena na mednarodni ravni, leta 2006 pa je v kategoriji Ljudje za fotografijo »Nasmeh, prosim!« prejel prvo nagrado revije National Geographic.

Robert L. Horvat se je na odprtju zahvalil navzočim in povedal: »Fotografija in železnica imata nekaj skupnega: obe sta v svojem bistvu povezani z gibanjem in časom. Železnica nas premika skozi prostor, fotografija pa ustavi čas. Danes pa ju združuje tisti tretji, najpomembnejši element – svetloba.«



Dotik narave – Slapovi Kravice, BIH (2023)

Druženje, ki je povezal oddelke

Vzdušje na odprtju je bilo izrazito spodbudno in veselo. Uradnem delu je sledilo sproščeno druženje, na katerem so se ob klepetu, čestitkah in obujanju železničarskih zgodb pomešali sodelavci iz različnih služb in podjetij skupine SŽ. Robertove fotografije bodo v Galeriji Slovenskih železnic na ogled do 29. junija.

Iskrene čestitke Robertu in hvala vsem, ki ste sodelovali pri ustvarjanju razstave!



Pot – Železniški viadukt Pesnica (2026)



Toskana - Italija (2021)



Večni ples gondol – Benetke, Italija (2025)



Zidani Most – Slovenija (2024)



Zarki upanja – Cirkovce, Slovenija (2023)

Besedilo: Janez Krivec
Foto: arhiv Robert L. Horvat

Prazniki v Republiki Sloveniji

Novo leto - 1. januar

Kako staro je “novo leto” in v čem so razlike praznovanja?

Začetek novega koledarskega leta je, to ve vsak otrok, 1. januar, ki mu pravimo tudi novo leto. Na koledarjih namreč obrnemo nov list in pred nami je novih, še neznanih 365 dni novozačetega leta.

Novo leto 1. januarja se je začelo uradno praznovati v Rimu leta 153 pr. n. št. - če pogledamo še dlje v zgodovino, pa se novo leto v rimskih časih ni praznovalo 1. januarja, ampak 1. marca. Gregorijanski koledar, ki datum 1. januar uveljavlja danes v večjem delu sveta, je začel veljati leta 1582. V Katoliški cerkvi je 1. januar kot začetek leta dokončno potrdil papež Inocenc XII. leta 1691.

Naj omenim pa še pravoslavno cerkev in muslimansko novo leto, ki se oba zaradi narodne raznolikosti na ozemlju Slovenije tudi praznujeta - in sicer, v julijanskem koledarju, ki ga uporablja pravoslavna cerkev, je novo leto 14. januarja,



Vstop v novo leto na prostem

muslimansko novo leto pa se začne ob sončnem zahodu 30. januarja.

Gaj Julij Cezar, rimski vojskovodja in diktator (vladavina med letoma 49 pr. n. št. in 44 pr. n. št.) je bil tisti, ki je prvi razglasil 1. januar za državni praznik. Mesec je poimenoval po Janusu, rimskem bogu začetkov, čigar dva obraza sta mu omogočala pogled nazaj v preteklost in naprej v prihodnost.

V novo leto prvi vstopijo prebivalci otoške države Kiribati, natančneje na Božičnem otoku (atol Kiritimati). Zaradi časovnih pasov tam novo leto nastopi kar 14 ur pred Slovenijo. Med prvimi, ki nazdravijo novemu letu takoj za Kiribatijem, so še: Samoa, Tonga, Nova Zelandija (in otočje Chatham), deli Avstralije, ... - Za lažjo predstavo: ko je na teh tihomorskih otokih južne poloble polnoč, smo po našem lokalnem času šele 31. decembra 10.00 dopoldne.

Zdravice, ognjemeti in rakete, poljubi in objemi ter najlepše želje. In na slovenskih tleh zagotovo tudi legendarni Silvestrski poljub, zimzelena novoletna skladba, ki sta jo napisala Jože Privšek (glasba in aranžma) in Dušan Velkaverh (besedilo). Izvaja jo Alfi Nipič, na silvestrovo leta 1971 pa je bila premierno predstavljena.

Skladno z različnimi časovnimi pasovi postopoma en za drugim vstopajo države in narodi v novo leto, povsem na drugi strani sveta (torej na severni polobli) pa se nahajajo Bakerjev in Howlandov otok (neobljudena otoka v Tihem oceanu) ter Havaji, ki v novo leto vstopijo zadnji.

V Sloveniji je novo leto državni praznik (od leta 1955). Do leta 2012 je bil praznični dan tudi 2. januar, ko je bil zaradi varčevalnih ukrepov ukinjen, je pa ponovno postal dela prost dan leta 2017.

S prazniki je vedno povezana tudi hrana - novoletna jedila,



Vstop v novo leto v New Yorku

ki jih postavimo na mizo in s katerimi postrežemo svoje najdražje, so polna simbolike za srečo, zdravje in obilje. Le kdo ne pozna sarme - svitki iz zelja naj bi spominjali na svitke bankovcev; morda je kdo od koga starejšega slišal nasvet, da je potrebno na prvi dan novega leta uživati svinjino, saj se prašič pomika naprej, prav nasprotno od perjadi, ki s praskljanjem s kremplji nazaj pomeni asociacijo na nazadovanje in ne na napredovanje, kot si vsi želimo. Tradicije se seveda razlikujejo od posameznika do posameznika, od družine do družine, vsem, ne glede na veroizpoved ali narodnost, pa nam je skupno: sočloveku želimo, naj bo novo leto, v katerega vstopimo vsak nov januar, zdravo in srečno!

Besedilo: Doroteja Jazbec

Foto: spletne strani

Upokojili so se

JANKO BEC



Janko prihaja iz Šentjanža na Dolenjskem. Rodil se je leta 1965. V domačem kraju je končal osnovno šolo in

nadaljeval šolanje na gimnaziji v Vipavi, kjer je uspešno maturiral. Na železnico je prišel 1. avgusta leta 1986. Začel je s kratko prakso kot prodajalec vozovnic na postaji Tržišče v takratnem TOZD-u za promet Novo mesto. Čez mesec dni začne šolanje za vlakovnega odpravnika/prometnika na Aljaževi v Ljubljani. Enoletno šolanje uspešno zaključi, sledi 'vežbanje' na postaji Trebnje. Po praktičnem izpitu začne samostojno delati v Trebnjem in občasno nadomešča po okoliških postajah in postajališčih. Septembra leta 1991 gre delat na postajo Dobropolje, kje z ženo dobita stanovanje. Na tej postaji se dela promet po 8 ur dnevno, nadomešča pa tudi na postaji Ribnica. Leta 2000 za dve leti odide na postajo Ljubljana Rakovnik, nadomešča tudi v Višnji Gori. V tem času se preseli na svoj dom v Šentjanž. V zakonu se mu rodi pet otrok. Delo dobi nekoliko bližje doma, v Litiji. Tu ostane osem let in nadomešča tudi na Savi. In končna postaja je Trbovlje, kamor pride leta 2010 in ostane tu do konca kariere. V začetnem obdobju nadomešča tudi v Hrastniku.

28. maja 2026 opravi svojo zadnjo izmeno in po izkoriščenem dopustu bo 1. avgusta, točno po 40-ih letih



zvestobe železnici, stopil v pokoj.

Janko je bil dolgoletni član našega sindikata. Ves čas je bil aktiven, rad se je udeleževal srečanj, izletov in pohodov v hribe. Pravi, da verjame, da mu v penziji ne bo dolgčas, saj ima veliko družino in obdeluje tudi kmetijo. Včlanil se bo v planinsko društvo in se gibal v naravi.

Janko, naj se ti želje karseda uresničijo, naj te spremlja zdravje. Upamo, da se naše poti še večkrat srečajo.

Besedilo: Miran Prnaver

Foto: Adolf Teržan in Aljaž Tofolini

JOŽE ŠKRJANEC



Jože je svoje otroštvo preživel v Ivanjkovcih pri Ormožu. Rodil se je leta 1970 in osnovno šolo obiskoval v Svetinjah in Ormožu. Leta 1985 je začel obiskovati Srednjo železniško šolo v Mariboru in jo uspešno zaključil leta 1989. Prvega septembra tega leta pride na postajo Sevnica, kjer junija leta 1990 opravi praktični izpit za vlakovnega odpravnika/prometnika. Takoj nato sledi nadomeščanje na postaji Blanca. Po nekaj mesecih novembra odide v takratno JNA. Avgusta leta 1991 se vrne v že samostojno Slovenijo. Septembra se njegova pot nadaljuje na postaji Sevnica. Ponovno opravi

izpit za prometnika (teoretični in praktični del). Zgodba se sedaj najprej začne na potniški blagajni v Sevnici, nato dobro leto nadomeščanje na Blanci. Sledi delo prometnika na postaji Sevnica od leta 1993 do jeseni 1994, ko je prestavljen malo bližje domu, na postajo Zidani Most. A tudi tu najprej nadomešča v Dobovi, in sicer kot blagajnik - brzojavec. In končno od prvega novembra leta 1994 do konca kariere dela v Zidanem Mostu kot prometnik. Ta leta je nekaj malega nadomeščal na postaji Breg. 4. junija letos opravi zadnjo izmeno. Sledi koriščenje letnega dopusta do 13. avgusta, nato bo v poklicni upokojitvi do dokončne upokojitve konec leta 2028.

Jože je bil ves čas zvest član našega sindikata. Z veseljem se je udeleževal srečanj, pohodov, izletov in bil vedno prijeten in prijazen sogovornik. Velikokrat je sodeloval v ekipi, ki je pripravljala zanimive in res duhovite zgodbe in skeče na 'odhodnicah' svojih sodelavcev in prijateljev. Jožetu smo hvaležni, da je svoje računalniško znanje uporabil ob menjavi voznih redov, ko nam je pripravil razne pripomočke, ki so nam vsem pomagali pri opravljanju dela.

Jože, naj bo novo življenjsko obdobje, ki je pred tabo, napolnjeno s prijetnimi dogodki in prijaznimi ljudmi. Vse dobro ti želimo.

Besedilo: Miran Prnaver

Foto: Jože Potrpin



ROBERT L. HORVAT



Cirkovce so naselje v občini Kidričevo, kjer živi Robert. Rodil se je konec leta 1970. Po končani osnovni šoli v Cirkovcih ga je pot vodila v Maribor, kjer je obiskoval srednjo železniško šolo. Ne izhaja iz železničarske družine, a takrat je železnica ponujala štipendijo in pozneje zagotovljeno službo, kar je pomenilo socialno varnost, in to je pri njem prevladalo, da je postal železničar. Srednjo šolo je zaključil leta 1989. Pripravnštvo in praktični izpit za vlakovnega odpravnik/prometnika je opravil v Sevnici, kjer je delal do prvega aprila leta 1996. Vmes je nadomeščal na postajah Blanca in Brežice, na potniški blagajni Sevnica in Brežice ter v robni blagajni Brestanica. S tako bogatimi izkušnjami je prišel aprila 1996 na postajo Zidani Most. Med delom v Zidanem Mostu je krajši čas nadomeščal še v Hrastniku in na Bregu in eno izmeno celo na potniški blagajni v Zidanem Mostu. Po več kot 30-letnem delu v Zidanem Mostu je 4. junija tu opravil svojo zadnjo izmeno. Po izkoriščenem dopustu bo avgusta stopil v poklicno upokožitev in leta 2029 v »pravo« penzijo. Zadnjo izmeno sta imela skupaj



s kolegom in prijateljem Jožetom, s katerim sta dejansko vso poklicno pot bila skupaj (srednja šola, Sevnica, Zidani Most). Bila sta tudi v isti 'turi' (izmeni) in tako preživela nešteto ur skupaj na postaji in na vožnji v službo, ki je bila precej oddaljena od njunih domov.

Robi je bil ves čas aktiven član našega sindikata in se udeleževal srečanj, izletov. Poseben in trajen pečat je v sindikatu pustil s svojim delom pri fotografiranju naših dogodkov (skupščine SZPS, družabna srečanja ...). Več kot 25 let je bil urednik fotografije pri glasilu Prometnik. Pregledoval, izbiral in oblikoval je fotografije, ki so bile objavljene v glasilu. Vse od leta 2000 je bil avtor naslovnice Prometnika. Večkrat je v besedi in sliki objavil svoje potopise s celega sveta. Njegov prispevek na tem področju je bil za SZPS res neprecenljiv. Tudi na 'odhodnicah' v pokoj svojih kolegov je redno sodeloval s svojim satiričnim gledališkim znanjem.

Robi, ob odhodu v pokoj ti želimo še veliko zdravja in časa za stvari, ki jih s takim žarom in znanjem počneš. Pa še kakšno dobro fotko, ko bomo še kdaj skupaj. Vse dobro na vseh tvojih življenjskih poteh.

Besedilo: Miran Prnaver
Foto: Jože Potrpin



ALOJZ DEČMAN

Alojz je obiskoval Srednjo železniško šolo v Mariboru. Po končanem šolanju leta 1984 se je zaposlil kot sprevodnik v takratni Sekciji za promet Celje.

Poklicna pot mu je bila tako rekoč položena v zibelko, saj je bil že četrta generacija železničarjev. V ožjem sorodstvu je lažje naštetih tiste, ki niso bili železničarji, kot tiste, ki so to bili.

Med letoma 1984 in 1993 je opravljal delo sprevodnika v Celju. Med letoma 1993 in 1996 je bil odjavnik v Štorah. Od leta 1996 do leta 2004 je ponovno opravljal delo sprevodnika. Med letoma 2004 in 2008 pa je opravljal naloge določevalca na postaji Celje. Od leta 2008 pa vse do svoje zadnje izmene, 8. januarja 2026, je ponovno opravljal delo sprevodnika.

Alojz je bil aktiven tudi na sindikalnem področju, saj je bil član OO Celje, med letoma 2018 in 2024 pa tudi član Sveta delavcev SŽ Potniški promet, d. o. o.

Alojzu želimo, da bi se v krogu družine nekoliko odpočil in vsaj za trenutek odmisli železnico, kar pa bo verjetno težko, saj sta tudi njegova hči in sin železničarja.

Besedilo in foto: Edvard Kostić

**TOMAŽ IPŠEK**

Tomaž je z delom na železnici začel oktobra 1987 na postaji Hrastnik. Po odsluženem vojaškem roku leta 1989 je delal kot prometnik na postaji Trbovlje. Leta 2008 je bil prerazporejen na delovno mesto prometnika na postaji Celje.

V začetku decembra se je zaposlil kot vodja lokacije vodenja prometa Pragersko. Med letoma 2011 in 2019 je bil vodja lokacije vodenja prometa v Celju. Dne 1. 11. 2019 je bil prerazporejen na delovno mesto samostojnega strokovnega sodelavca II v Sekretariatu SŽ – Infrastrukture, d. o. o., kjer je ostal do upokojitve 1. 4. 2026.

Nekdanji sodelavci Tomažu želijo, da bi se mu kolo in kolo življenja še naprej srečno vrtelo.

Besedilo: Edvard Kostić

Foto: Samo Veselič

**IRENA SENIČAR**

Šolanje je končala v Zibiki na Kozjanskem in se nato zaposlila v gostinstvu. Kasneje je opravljala delo čistilke na šoli ter se leta 2006 pridružila železničarjem.

V družbi SŽ ŽIP je opravljala delo čistilke, od leta 2013 pa delo manipulantke na postaji Celje.

Na tem delovnem mestu je svojo zadnjo delovno dolžnost opravila v petek, 24. 4. 2026, na postaji Celje.

Irena, člani sindikata ti želimo vse dobro v novem življenjskem obdobju. Upamo, da se še srečamo na kakšnem izletu.

Besedilo: Edvard Kostić

Foto: Goran Blatnjak



MILENA BERGLEZ

Milena je svojo delovno pot začela v samopostrežni trgovini Gaberje v Celju, kjer je dopolnila prvih 25 let delovne dobe. Leta 2007 se je zaposlila v SŽ ŽIP kot čistilka, svoje delo pa je vedno opravljala vestno, odgovorno in predano. V službo je rada prihajala, saj je bila obdana z odličnimi sodelavci, s katerimi je stkala lepe odnose. Dne 3. 3. 2026 je zaključila svojo delovno pot in se zasluženo upokojila.

Sodelavke in sodelavci Mileni želijo veliko srečnih trenutkov v krogu družine.

Besedilo in foto: Edvard Kostić



DRAGOMIR TOMIĆ

Dragomir Tomić je svojo poklicno pot na Slovenskih železnica začel junija 1989, ko se je zaposlil kot progar. Že od samega začetka je svoje delo opravljal vestno, odgovorno in z veliko mero predanosti. Skozi leta je s pridobljenimi izkušnjami, delavnostjo in zanesljivostjo utrdil svoje mesto med sodelavci ter kasneje prevzel delo čuvaja. Tudi v tej vlogi je izkazoval resen in odgovoren odnos do nalog, ki jih je opravljal, ter prispeval k varnemu in nemotenemu delovanju železniškega sistema.

Dolgoletna prisotnost na Slovenskih železnica priča o tem, da je Dragomir Tomić skozi desetletja s svojim trudom in zanesljivostjo pomembno soustvarjal delovno okolje ter s svojo predanostjo in delovno etiko ostaja zgled dolgoletnega železničarja.

Ob upokojitvi se Dragomirju Tomiću iskreno zahvaljujemo za njegovo dolgoletno vestno in predano delo.

Besedilo: Nataša Kojčinović

Foto: Dragan Malinović



MILOŠ KRIŽAJ

Miloš Križaj, inženir gradbeništva, je svojo poklicno pot gradil na znanju, delavnosti in odgovornem odnosu do dela. V času kriznega obdobja v gradbeništvu je 15. februarja 1995 sprejel pomembno življenjsko odločitev in se prezaposlil na Slovenske železnice, takrat na SVP Postojna, kjer je začel delo kot pomočnik.

S svojo strokovnostjo in predanostjo je hitro dokazal, da je človek, ki mu je mogoče zaupati tudi zahtevnejše naloge. Kasneje je prevzel delo vodje nadzorništva Logatec, kjer je s svojim bogatimi izkušnjami pomembno prispeval k uspešnemu delovanju službe.

Na lokaciji v Logatcu je ostal vse do svoje upokojitve, 23. avgusta 2025. Njegova dolgoletna poklicna pot na Slovenskih železnica je lep primer vztrajnosti in predanosti delu. S svojim odnosom do dela je pustil pomemben pečat tudi med sodelavci.

Ob upokojitvi se Milošu Križaju iskreno zahvaljujemo za njegovo dolgoletno predano in odgovorno delo.

Besedilo: Nataša Kojčinović

Foto: Dragan Malinović



VILI MESARIČ

Vili se je leta 1986, po končani prometni šoli v Mariboru, zaposlil kot prometnik na postaji Grobelno. Tu je služboval do odhoda v vojsko. Po vrnitvi iz vojske je nadaljeval delo na postaji Šentjur. V naslednjih 21 letih je delal na glavni progi, na vseh postajah od Rimskih Toplic do Slovenske Bistrice in na stranski progi - na postajah Stranje, Imeno in Rogatec. Leta 2009 je takrat na postaji Celje končal delo prometnika in nadaljeval na prometni operativi Maribor kot vlakovni dispečer in progovni prometnik. Tu je delal vse do upokojitve v letošnjem letu. Omeniti je potrebno, da je kot prometnik, progovni prometnik ali vlakovni dispečer sodeloval pri vseh remontih prog od Zidanega mosta do Šentilja in od Pragerskega do Hodoša.

Član SZPS je bil od ustanovnega sestanka v Celju pa vse do upokojitve.

Vili, hvala za tvoj doprinos vsem nam in podjetju Slovenske železnice. Želimo ti vse dobro na tvoji nadaljnji poti, kjer ne bo službenih obveznosti.

Besedilo in foto: Primož Novak



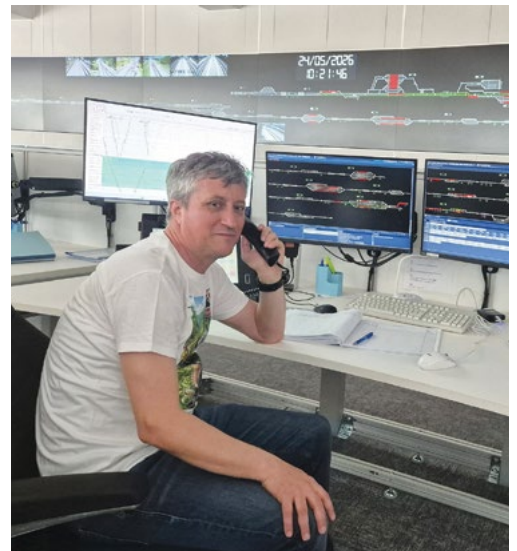
ŽELJKO ZOREC

Željko je pripravništvo začel 22. septembra 1988 na železniški postaji Kamnik. Tam je opravil izpit in moral takoj, brez ene same samostojne ure dela, na služenje vojaškega roka. Po zaključeni vojski se je vrnil na železnico, tokrat na postajo Verd. Na to postajo ima zelo lepe spomine, a tam je žal preživel zelo malo časa. Po manj kot letu dni dela so ga namreč premestili v Ljubljano, to so s seboj prinesle takratne razmere in vojna za Slovenijo. Premestitve nikakor ne obžaluje, saj je v Ljubljani spoznal ogromno dobrih ljudi in sodelavcev, s katerimi še danes ohranja stike. V bistvu je v Ljubljani preživel vso svojo železniško mladost. To pa je imelo eno veliko pomanjkljivost: veliko oddaljenost od doma. Leta 2009 mu je končno uspelo priti bližje domu. Za kratek čas je bil premeščen na postajo Maribor Tezno, kasneje pa na prometno operativno Maribor. Tam je delal kot progovni prometnik, vlakovni dispečer in dispečer PO1. Svojo zadnjo izmeno je opravil prav na svoj rojstni dan.

Vsem bivšim sodelavcem želi čim manj službenega stresa ter čim bolj mirne dnevne in kratke nočne izmene. Srečno, prometniki!

Željko, mi vsi skupaj, pa ti želimo vse dobro na tvoji nadaljnji poti brez službenih obveznosti.

Besedilo in foto: Primož Novak



ZDRAVKO MUNDA

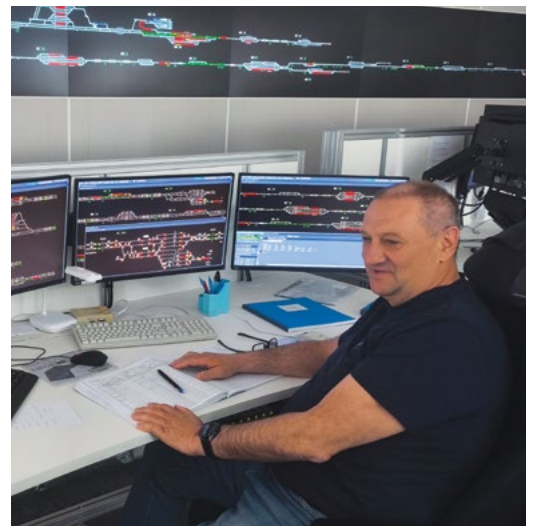
Zdravko se je po končani srednji železniški šoli v Mariboru leta 1988 zaposlil na železnici. Njegova kariera prometnika se je začela na postaji Brezovica. Tako, kot vsak v tistem času, je leta 1989, po uspešno opravljenem izpitu, moral v vojsko. Po vrnitvi je do oktobra leta 1992 delal na postaji Brezovica.

Zatem je približno dve leti delal na postajah Ormož, Moškanjci in Ivanjkovci.

Od 1. 5. 1994 pa vse do leta 2025, dokler je na postaji Pragersko obstajalo delo prometnika, je srčno rad opravljal to delo. Kasneje je približno eno leto delal na postaji Pragersko kot progovni prometnik. Zadnji mesec do upokojitve pa je po selitvi progovnih prometnikov iz Pragerskega delal kot progovni prometnik na prometni operativi v Mariboru.

Zdravko, hvala za tvojo profesionalnost pri delu in za vse, kar si dal nam, sodelavcem in podjetju. Želimo ti vse dobro na tvoji nadaljnji poti.

Besedilo in foto: Primož Novak



STANKA JURKOŠEK

V januarju je Stanka Jurkošek opravila svoj zadnji delovni dan na Slovenskih železnica. Začetki Stankine poti na železnici segajo v leto 1988, ko je po opravljeni Srednji železničarski šoli v Mariboru pričela z opravljanjem delovne prakse in kasneje tudi službe na svoji prvi postaji Brestanica. Po desetih letih jo je pot kasneje kot prometnico vodila tudi na postajo Brežice in nato leta 2013 na postajo Dobova.

Stanka se je pohvalila, da je bila ena izmed redkih prometnic tistega časa, in ko sedaj pogleda to sliko, se je število prometnic bistveno spremenilo. Stanka je zadnja leta opravljala delo kot strokovna sodelavka na postaji Dobova. Kot vestna prometnica, katera je rada opravljala svoje delo in tudi kot članica našega sindikata že od ustanovitve le tega, je izjavila, da, če bi se lahko, bi se še enkrat odločila za ta poklic, poklic prometnice, ker jo je to delo veselilo in tega poklica še danes ne bi zamenjala.

Sedaj ko Stanka ni več delovno obvezna, je dejala, da se bo odslej lažje posvetila svojim hobijem in stvarim, ki jo veselijo. Posebej je izpostavila, da se že veseli dolgih sprehodov s svojo psičko in obdelovanja svojega vrta ter skrbi za svoje rožice.

Stanki želimo čim več lepih, sončnih dni, katere naj zapolni z najlepšimi novimi spomini, sedaj, ko je v pokoju.

Besedilo in foto: Januš Prašnikar



JOŽE PLAZAR

Jože, letnik 1969, je po končani osnovni šoli v domačem Šentjanžu na Dolenjskem obiskoval Srednjo železniško šolo v Mariboru in kot prometnik delal celotno delovno dobo.

Prva postaja na njegovi poklicni poti je bila septembra leta 1988 Krško, spomladi 1989 je zaradi potreb odšel delat na postajo Vižmarje, nato je še isto leto sledil odhod na služenje vojske. Po vrnitvi je zopet naredil izpit v Vižmarjih in šel delat na postajo Lesce. Decembra leta 1991 pa je le prišel bližje domu, in sicer v Trbovlje. Tu je ostal najdlje, kar 26 let. In na koncu kariere je bil prometnik v Zidanem Mostu, od poletja 2018.

Svojo zadnjo izmeno je Jože opravil 14. januarja letos. Po dopustu v aprilu je nastopil poklicno upokojitev. V »ta pravo« penzijo pa bo vstopil konec leta 2027.

Jože je bil ves čas član našega sindikata, tudi v tistih časih, ko je marsikdo zaradi takšnih in drugačnih osebnih koristi zapustil naše vrste. Jože je bil nekaj časa postajni zaupnik v Trbovljah. Večkrat je bil tudi delegat našega OO na skupščini SZPS. Rad se je udeleževal naših izletov in pohodov v hribe.

Jože je bil ves čas zelo zanesljiv prometnik, izredno dobro tudi strokovno podkovan. Z vsemi sodelavci je gojil prijazne in prijetne odnose. Vsak je rad delal z njim skupaj v CP Zidani Most. Ko je imel 14. januarja zadnjo dnevno (izmeno), je vse sodelavce povabil na postajo, nas počastil in nato povabil še v gostinski lokal v Radečah, kjer smo se ob obujanju spominov in odlični pogostitvi spominjali preteklih časov.

Jože, želimo ti vse dobro, seveda predvsem zdravja v novem življenjskem obdobju in da se še večkrat srečamo in rečemo kakšno železničarsko. Srečno.

Besedilo in foto: Miran Prnaver



BOŽO PIBERČNIK

Božo je tako rekoč legenda, katerega pozna marsikateri železničar in pa tudi širše, najbolje pa je verjetno poznan po svojem znamenitem reku »Kak sn zmantrani.«, s katerim nas vedno nasmeji!

Po končani srednji šoli je Božo 1. 9. 1984 pričel s svojim delom na postaji Črnuče, leta 1985 je bil napoten na služenje vojaškega roka in nato se je vrnil na svojo postajo, s katere pa je tudi nadomeščal na postaji Kamnik in Domžale do leta 1990. Nato ga je pot vodila na postajo Kresnice do leta 2010. Največ v Kresnicah in pozneje Trbovljah je v dvajsetih letih uspešno usposobil 14 prometnikov, nato pa na svoji najljubši postaji Trbovlje dočkal svojo upokojitev.

Bil je tudi eden izmed ustanovnih članov zdajšnjega SŽPS-ja in član našega sindikata vso svojo kariero. Izpostavil je, da je pomembno biti član našega sindikata, in vsem priporoča, da postanejo del nas. Najbolj šteje delo in poslanstvo,



katerega opravlja sindikat, in pa druženje z ostalimi člani SŽPS-ja.

Božo je tudi zagrizen športnik. Nekoč nogometaš, sedaj pa šport spremlja preko televizijskih ekranov. Igra in napoveduje tudi rezultate na športnih stavih, kjer je občasno uspešen in ker zna s številkami, je dejal, da je na vlaku preživel približno 17 let za pot v službo in domov. Sedaj, ko mu bo ostalo več časa, se bo posvetil plavanju in pohodom v hribe ter gobarjenju, v katerem najde svoj mir.

Božo, izkoristi čas, ki ga imaš sedaj na pretek, karseda najbolje ter ostani tak pozitiven zabavljaj še naprej!

**Besedilo: Januš Prašnikar
Foto: Adolf Teržan**



TATJANA TRŽAN

V mesecu marcu je oddelala zadnjo izmeno na potniški blagajni v Zidanem Mostu naša vedno nasmejana Tatjana Tržan. Svojo kariero je začela na takratnem brzojavnem uradu v Ljubljani, jo nadaljevala na upravi SŽ na Kolodvorski, kasneje na tajništvu takratnega TVD-ja, na raznih potniških blagajnah in od leta 2006 do konca kariere na potniški blagajni postaje Zidani Most.

Tatjana je bila aktivna v našem sindikatu kot blagajničarka OO Zidani Most. Vedno se z veseljem udeležuje sindikalnih dogodkov.

Pravi, da bo sedaj najbolj pogrešala svoje sodelavce, čas pa si bo zapolnila z delom na njihovi domačiji in z aktivnostmi, katerih ji ne zmanjka.

Tatjani želimo vse lepo v prihajajočih časih in se veselimo naslednjega snidenja.

Besedilo in foto: Januš Prašnikar



V spomin: Slobodan Dodić

(26. 10. 1950 + 16. 4. 2026)



V ponedeljek, 20. aprila, smo se na divaškem pokopališču poslovili od našega nekdanjega predsednika OO SŽPS Sežana in zelo aktivnega člana sindikata.

Rodil se je v južni Srbiji v Vranju. V Slovenijo je prišel leta 1970 kot dvajsetletnik. Najprej se še ni zaposlil na železnici. Da je postal železničar, ima zasluge takratni šef postaje Pulj, ki ga je povabil med »ajzenponerje«. Začel je kot premikač, a že po nekaj mesecih je bil v šoli za sprevodnike. Veliko večino delovne dobe pa je bil prometnik, v glavnem v Divači, nadomeščal in delal pa je tudi po okoliških postajah Kozina, Podgorje, Rakitovec ...

Član našega sindikata je postal takoj v začetku ob ustanovitvi. Ves čas je aktivno sodeloval in želel po svojih močeh pomagati pri delu. Bil je dolgoletni predsednik Območnega odbora SŽPS Sežana. Kasneje, ko so se na tem območju ukinjale postaje in se je proga modernizirala, je bil ta OO priključen postojnskemu.

Redno je hodil na sestanke v Ljubljano in na njih tvorno sodeloval. Ni bilo vedno enostavno, saj je bilo potrebno večkrat tudi kar iz nočne oditi na sestanek v prestolnico.

Rad se je udeleževal vseh sindikalnih družabnih srečanj. Še posebno rad je te dogodke fotografiral, saj je vedno imel s sabo fotoaparata. Vedno je na vsa srečanja hodil lepo urejen v obleki in kravati.

Slobodana se pa v sindikatu dobro spomnimo tudi kot organizatorja številnih izletov, tako v Srbijo, kot v ostale kraje nekdanje države Jugoslavije. Bil je dober in zanesljiv organizator, udeleženci njegovih izletov so vedno pohvalili in bili zadovoljni z videnim in doživetim.

V svojem domačem kraju Divači je bil ves čas zelo aktiven. Med drugim je bil med ustanovitelji Nogometnega kluba Železničar Divača. Veliko energije, volje in dela so ob ustanavljanju kluba namenili tudi projektu izgradnje stadiona. Tuja mu ni bila niti kultura: bil je namreč tudi član folklorne skupine tako v Postojni kot v Kopru.

Slobodan – Dodo, iskrena hvala za vse lepo in dobro, kar si s toliko volje in energije naredil za naš sindikat in po čemer se te bomo trajno spominjali. Počivaj v miru, dragi Dodo.

Miran Prnaver

V spomin: Adi Adamič

(25. 12. 1964 + 29. 5. 2026)



29. maja nas je nepričakovano zapustil naš dolgoletni sodelavec Adi Adamič. Novica nas je globoko pretresla, saj se je komaj 2. marca letos upokojil, takrat pa nihče ni pomislil, da se bomo od njega poslovili tako kmalu.

Adi je svojo celotno poklicno pot posvetil Slovenskim železnicam. Začel je kot napovedovalec vlakov v CP Ljubljana, nato delal kot prometnik na postajah Ljubljana Šiška in Ljubljana. Kasneje je svojo poklicno pot nadaljeval na prometni operativi, kjer je opravljal delo vlakovnega dispečerja, starejšega dispečerja in nazadnje progovnega prometnika, vse do svoje upokojitve.

Bil je sodelavec, na katerega si se lahko vedno zanesel. Pri delu je bil strokoven, odgovoren in predan, hkrati pa vedno pripravljen pomagati sodelavcem. S svojim znanjem in dolgoletnimi izkušnjami je pomembno prispeval k varnemu in nemotenemu poteku železniškega prometa ter med sodelavci pustil močan in spoštovanja vreden pečat.

Adi, hvala za vse, kar si prispeval našemu kolektivu in železnici. Ohranili te bomo v lepem in spoštljivem spominu.

Svojcem, prijateljem in vsem njegovim bližnjim izrekamo iskreno sožalje.

Davor Lučić

Kljub napovedanemu dežju srečanje ob Zbiljskem jezeru uspelo!

Sindikat železniškega prometa Slovenije, Sindikat vzdrževalcev Slovenije in Sindikat delavcev železniške dejavnosti Slovenije so z roko v roki pod organizacijsko taktirko prvega pripravili v letošnjem maju srečanje članstva, na katerem se družabnemu delu ob bok prepletajo tudi različne športne aktivnosti.

16. maja 2026 je v že dobro poznanem ambientu ob Zbiljskem jezeru četrtič zapored na tej lokaciji potekal dogodek, ki je združil članstvo ter goste iz reprezentativnih sindikatov ter stanovskih sindikalnih organizacij tudi iz tujine (Hrvaške, Srbije). Vremenska napoved je že v tednu pred dogodkom nakazovala, da bo konec tedna bogat s padavinami in kljub začetnim višjim prijavam se je nato morda ravno zaradi pričakovanega dežja udeležba zmanjšala. Po tem, ko so z vseh strani Slovenije prihajali avtobusi, polni zanimivega dne željnih železničarjev, je bila večina že okoli 11. ure zbrana. Uvodni aperitivi, raznoliki okusni prigrizki, široki nasmehi ob prvih srečanjih parov oči, stiski rok in objemi. Da je nebo prekrito z oblaki in da utegne iz njih priti pošiljka na tla, nenadoma že malodane nihče več ni razmišljal. V šotoru in okrog njega se je namreč spontano porazdelila pisana družba vseh starosti, obeh spolov, različnih delovnih profilov in različnih služb, ki delujejo pod okriljem Slovenskih železnic, skratka dobro vzdušje se je začelo ustvarjati že na samem začetku.

Po uvodnem pozdravu z izraženo dobrodošlico in opisanimi športnimi igrami, katere so bile prilagojene napovedanemu vremenu, je še naprej šumelo kot v čebelnjaku. Kot je bilo slišati s strani številnih, je posebna dragocenost tovrstnega srečanja v tem, da se na enem mestu in na isti dan med seboj povežemo uslužbenci, ki nas sicer povezuje "železna cesta", a nas po drugi strani razlikujejo zelo različne delovne naloge, ki jih opravljamo na prav tako različnih delovnih mestih. V prejšnjih letih najbolj navijaško spremljani panogi, nogomet in odbojko, sta tokrat zamenjala pikado in 'air hockey', brez posebnosti pa je potekalo tako streljanje z zračno puško kot namizni tenis. Priložnostno in v prav nič tekmovalnem duhu so se nekateri zabavali tudi preko sodelovanja v igri 'štrbunk' (ciljanje odprtine v plošči z obteženo vrečko). Razigrano ozračje so še dodatno spodbudili člani glasbene zasedbe Sopranos Band, ki so zbrane zabavali z repertoarjem vsem znanih skladb, ob katerih se je tudi prostor pod odrom hitro zapolnil - s plesnimi pari, seveda. Prav tako v samopostrežni obliki je bilo vmes na voljo kosilo, katerega so sestavljale raznolike in predvsem okusno pripravljene jedi.

V drugi polovici dneva je sledil obisk gostje presenečenja, iz projekcije, ki je spremljala dogodek na platnu je marsikdo že po opravi uganil, za katero damo slovenske zabavne glasbe gre - železničarski družbi se je pridružila Natalija Verboten,

ki je navzočim namenila nekaj animacijskih vložkov ter zapela nekaj avtorskih pesmi. Tudi, ko so se športne igre sicer zaključile, na tokratnem srečanju razglasitve rezultatov in podelitve ni bilo iz povsem praktičnih razlogov - na vrat na nos so bile namreč vpeljane nove panoge, dveh tistih, za katere so bili pokali izdelani, pa ni bilo. Kljub temu je bilo vzdušje veselo, razgibano in polno občutij, katera so se odražala skozi mimiko obrazov in teles.

Drobec razmišljanj smo ujeli tudi s strani posameznih udeležencev in jih delimo z vami v nadaljevanju. Pod črto: deževna vremenska napoved se je izkazala za napačno, vsaj na območju Medvod - ali pa smo preprosto, kot smo si radi domišljali, dež pregnali z vso dobro voljo, smehom, plesom in športnimi aktivnostmi, ki si jih nismo pustili odvzeti.

Doroteja Jazbec

Foto na sredini glasila: Davorin Arnuga in Robert L. Horvat

Roland Čontala (SZPS)

Zdi se mi pomembno, da se srečamo s prijatelji, sodelavci in lepo je, da se vidimo v živo in ne le po telefonu, kot je to v službi. To dobro vpliva tudi na klimo na delovnem mestu, saj lahko lažje in bolje delamo, če se takole družimo in spoznavamo.



Igor Erić (predsednik Sindikata železničarjev Slovenije)

Vsem trem sindikatom se zahvaljujem za povabilo. Moram posebej pohvaliti vašega sekretarja Davorja Lučiča za vse priprave in izvedbo današnjega srečanja. Malo je škoda, da je moral biti del športnih panog odpovedan, a vseeno se imajo udeleženci dobro. Škoda je, ker opažamo pri vseh sindikatih, da je nekoliko nižja udeležba med mladimi in bo potrebno razmisliti, na kakšen način jih privabiti in angažirati.



Marko Igličar

(predsednik Sindikata delavcev železniške dejavnosti Slovenije)

Naše skupno družabno srečanje je na zelo visokem nivoju. Ljudje so zadovoljni in zadovoljni smo mi in organizatorji. Lepo je, da se je zadnja leta povežalo več sindikatov in se tako redno srečujemo.



Leon Didič

(delavski direktor SŽ- VIT, d. o. o.)

Vsako leto se veselim tega druženja, tako pri vas kot pri drugih sindikatih. Lepo je, da se sindikati tudi na ta način povežujemo. Čestitam za izvedbo. Prijetna družba, glasba in res hvala za povabilo.



Nina Avbelj Lekić

(delavska direktorica SŽ, d. o. o.)

Srečanje ocenjujem kot pozitivno, dobra udeležba kljub malo slabšemu vremenu. Škoda, ker zaradi vremena ni vseh športnih iger. Takšna srečanja so pomembna, tako krepimo tudi pripadnost našemu podjetju. Sindikati so v tej povezavi zelo pomemben člen. Veseli me, da smo uspeli dvigniti plače z mesecem marcem. Pred nami je izplačilo regresa, zopet v višini 100% plače v RS. Sem prepričana, da sindikati v našem podjetju dobro opravljajo svoje poslanstvo. Sama družabna srečanja pa omogočajo pristnejši stik med zaposlenimi in da čutijo, da nekdo stoji za njimi.



Bojan Gajšek

(predsednik Sindikata vzdrževalcev Slovenskih železnic)

Že več let imata naša sindikata skupno družabno srečanje. Druženje je prav prijetno. Dobro je, da pridemo skupaj zaposleni različnih družb in strok. Čeprav je lokacija odlična, bo morda dobro, da po več letih razmišljamo še o kakšni novi.



Branko Močnik (SŽPS)

Kot vedno, je tudi letos zelo dobro organizirano. Nimam pripomb in sem hvaležen našemu sindikatu. Lepo je, ko takole srečaš sodelavce, nekdanje sošolce in se pogovoriš, poveseliš. To je zelo pomembno, ker imam sicer precej stresno službo.



Vojka Martinčič

(direktorica SŽ-ŽIP, d. o. o.)

Kot dolgoletni železničarki so mi takšna druženja poznana in jih zelo podpiram. Zadnje čase gospodarske razmere nikakor niso enostavne in samo s skupnimi močmi bomo lahko te čase prebrodili. In zato je še toliko bolj pomembno, da se zaposleni družijo tudi neformalno in znajo biti solidarni.



Zlatko Ratej

(predsednik Sindikata strojevodij Slovenije)

Všeč mi je, da več sindikatov napravi skupno srečanje. Lepo je, da se znamo podružiti tudi izven delovnega časa. In to je naša dobra popotnica, da moramo držati skupaj in delati tudi na sindikalni sceni enotno naprej. To je edina pot k uspehu v naših prizadevanjih.



Dean Čerin

(direktor, član posloводства SŽ, d. o. o.)

Vašega srečanja se udeležujem drugič. Zdi se mi super vzdušje, odlična lokacija. Taka srečanja zelo pozitivno vplivajo na klimo na delovnih mestih in dobre odnose med zaposlenimi. Tukaj se lahko sodelavci sproščeno pogovarjajo in taka srečanja vsekakor pozdravljam.



Darja Černivc (Gostinstvo Sidro Zbilje)

Vaša družba je energična od začetka dneva do konca srečanja. Imate polno aktivnosti, prisotni so aktivni in sodelujejo v vseh pripravljenih dejavnostih. Tudi plešete radi. Nam kot ponudniku prostora, hrane in pijače je prijetno v vaši družbi. Ni nobenih težav ali kakšnih izgredov. Niste zahtevni, vseč mi je, da poveste, kaj si želite, mi pa se potrudimo, da karseda izpolnimo vaša pričakovanja. Lepo je, da za vsak slučaj poskrbite za varnostnike, to nam je vseč. Čeprav vsa ta leta, ko ste pri nas, ni bilo nobenih težav.



Davor Lučić (sekretar SZPS in glavni organizator srečanja)

Vesel sem, da je udeležba dobra, kljub dejstvu, da je bil sprva napovedan dež. Še toliko bolj me veseli, da dežja ni bilo in se je tukaj v Zbiljah naredil zelo prijeten dan. To, da sta se nam pridružila tudi dva partnerska sindikata, pa kaže, da je naša zgodba prava in dobra. To je lepa popotnica za delo naprej.



Franc Klobučar (pomočnik direktorja SŽ-Infrastruktura, d. o. o.)

Lepo je, da se zaposleni različnih panog družijo takole v takem sproščenem vzdušju. Z veseljem prihajam na vaša srečanja v Zbilje. Veliko pogovorov in dobra glasba. Lahko se pogovarjamo o stvareh, za katere v službi zmanjka časa. Želim, da vam ta tradicija srečanj uspeva še naprej.



Karl Krajnik (SVSŽ)

Sem prijetno presenečen, saj nisem pričakoval, da bo tako dobro in prijetno srečanje. Sem prvič na takšnem srečanju. Spoznal sem kar veliko novih ljudi in tudi enega bivšega sodelavca sem srečal. Res sem lepo presenečen in bom še z veseljem prihajal naslednja leta.



Tomaž Bombek (SVSŽ)

Srečanja sem se tokrat udeležil prvič in lahko le pohvalim - vse je super: ambient, dobra hrana, dobro vzdušje med sodelavci, vseč mi je tudi, da je lahko, kdor želi, športno aktiven, sam sem streljal z zračno puško.



Andrej Srebot (SZPS)

Sem reden udeleženec tega dogodka in se ga tudi v bodoče nameravam udeleževati - dokler še poznam ljudi. Vseč mi je, da preko tega druženja ohranjamo stike. Včasih sem tudi športno sodeloval, zdaj ne več, predvsem mi veliko pomeni, da se družimo, da koga po dolgem času srečaš, jaz sem tokrat denimo tri železniške sošolce.



Stanko Ferlič (gost, šef sekcije za GD Ljubljana)

Strinjam se s kolegico. Nisem redno na tovrstnih srečanjih, a jih močno podpiram - ne le z vidika sindikalne dejavnosti, pač pa tudi povsem s službenega vidika. Zagotovo se občuti, da se mnoge vezi okrepijo, vzpostavljena komunikacija v sproščenem okolju se izkazuje tudi v službenem kot izboljšano sodelovanje.



Gordana Tesič (SDŽDS)

Športno-družabno srečanje je pravzaprav praznik za številne udeležence, saj formalno okolje v pozitivni luči prepletejo/prepletamo s sproščenim. Sama sem posebej rada sodelovala pri športnih igrah - v igranju odbojke (v Izoli). Pozdravljam, da se sodelavcem, s katerimi se poznamo le po telefonu ali preko maila, na takih dogodkih 'prripe' še osebni stik - ta pozitivna se čuti nato tudi pri delovnih procesih.

Vili Mesarič
(SŽPS)

Čeprav je bilo napovedano deževno vreme, se konec koncev to niti ni izkazalo kot ovira, bilo pa je čutiti, da je večina športno aktivnih pogrešala nogomet in odbojko - se je pa zato več plesalo! Rad pridem na to srečanje, saj vidim ljudi, ki jih preko leta ne. Všeč sta mi hrana in pijača, oboje vrhunsko.

**Aleš Majner**
(SŽPS)

Pogosto pridem na športne igre in družabno srečanje, ne sicer vsako leto, a vsakih nekaj let zagotovo in vedno je odlično. Všeč mi je druženje, tista sproščenost in veselje, za katera znotraj služb ni pravih okoliščin, tu pa se vsi povežemo, se s kom na novo spoznamo, skratka, vedno je super!

**Mario Grbešič**
(predsednik SPVH)

V Sloveniji se kot gostje počutimo odlično. Prispeli smo v petek, ko je po večerji malo načrte spremenilo deževno vreme, a na samem družabno-športnem srečanju, ki je srce tega dogodka, so bile k sreči padavine prizanešene. V spominu mi bo najbolj ostal obisk Bleda in odlična kremšnita, s katero smo se posladkali v Slaščičarni Žima. Družimo se, lepo je in smo tudi v nestrpnem pričakovanju gostje presenečenja.

**Doris Soršak**
(SŽPS)

Vabilu na srečanje se redno odzovem in enako kot se veselim dogodka, sem tudi na samem srečanju vedno navdušena, kako prijetno se povežemo, nasmejimo, prevladuje res ena sama dobra volja. Za marsikoga je to edina priložnost, da sreča in pokramlja s katerim od sodelavcev. Lahko izrečem pohvale prav vsemu, morda pa bi bilo zanimivo z vidika geografske raznolikosti spet malo spremeniti lokacijo - kljub temu, da je ta odlična.

**Magda Modic**
(SŽPS)

Dogodka se z veseljem in vedno s pozitivnimi pričakovanji udeležim. Običajno tudi sodelujem pri športnem delu, tako sem lani igrala namizni tenis, letos pa se preizkusila v igri 'štrbunk'. Čeprav se počasi odpravljam upokojitvi naproti, verjamem in želim, da se bom še udeleževala srečanja ter na ta način vzdrževala dolgoletno vez s Slovenskimi železnicami in zaposlenimi v družbi.

**Mario Matijević**
(SŽPS)

Super je: velik prostor, zabava, vsega je dosti, edinole o še kakšni drugi lokaciji bi bilo dobrodošlo razmisliti - smo o tem govorili tudi s sodelavci in si delimo to mnenje. Prav bi prišla neka osvežitev, sprememba. Sicer pa mi je všeč, da se je letos, pa čeprav čisto priložnostno, zaradi deževne vremenske napovedi, vpeljalo nekaj novih iger, kot sta pikado in 'air hockey'.

**Dejan Nikolić**
(odpravnik voza/blagajnik v sindikatu - Srbija)

Kot vedno je tudi tokrat odlično, ste zelo gostoljubni gostitelji, predvsem pa uživamo tudi v čudovitem okolju: tako v urbani sredini kot izven. Prijetno je opazovati, kako se sodelavci različnih starosti in delovnih struktur medsebojno povežejo - tudi pri nas je na tovrstnih srečanjih tako in tak odnos sindikata do delavcev, do članstva je vreden ohranjanja..



Vtise udeležencev zbrala in portretne fotografije le-teh posnela Doroteja Jazbec in Miran Prnaver

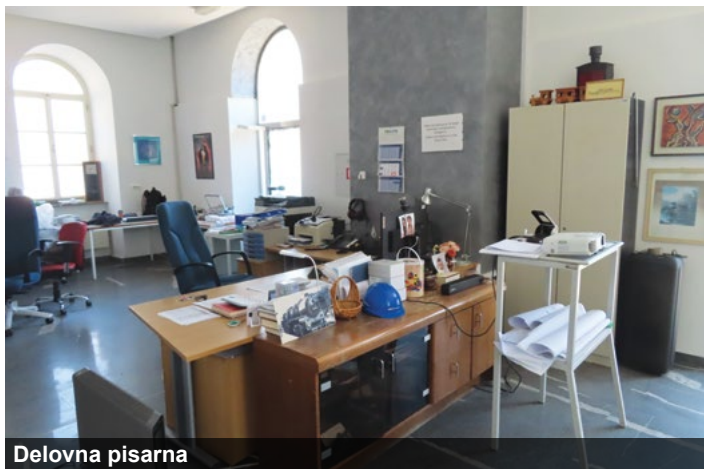
Zbilje jezo 20



jsko ero 26



Intervju: Goran Prodanović, Vodja območja I Ljubljana



Delovna pisarna

Na začetku najinega pogovora predlagam, da bralcem na kratko predstaviš svojo železničarsko pot.

Moja karierna pot na železnici se je začela leta 2008. Po opravljenem teoretičnem izobraževanju za prometnika sem julija 2008 prišel na postajo Ljubljana Črnuče in bil zelo srečen, da so me v posel uvajali »stari mački«. Novembra istega leta sem opravil praktični izpit za prometnika. Takrat je bilo delo na postaji zelo živahno, saj je bilo na postaji tudi do 200 tovornih vagonov dnevno. Po letu dni sem bil prestavljen na postajo Litija, kjer sem ostal do maja 2010. Takrat sem prišel v Ljubljano in delal kot prometnik, najprej kot zunanji, žurnalist, prometnik na severni. Junija 2012 pa sem opravil tudi izpit za prometnika v CP Ljubljana, to delo sem opravljal 9 let. 1. oktobra 2021 sem postal šef postaje – najprej z nazivom samostojni strokovni sodelavec in danes Vodja območja I Ljubljana.

Ali si začel svojo poklicno pot na železnici?

Kar nekaj let delovne dobe sem pridobil že pred železnico, bil sem zaposlen v pekarni v Grosuplju in na Letališču Ljubljana.

Ko si leta 2021 postal »šef postaje«, si vedel, da je pred teboj velik projekt nadgradnje železniške postaje Ljubljana (PCL).

Zelo sem hvaležen svojima predhodnikoma Maksimiljanu Petku in Martinu Škufci, ki sta me vpeljevala v bodoče delo. Že kot prometnik sem se začel udeleževati sestankov, povezanih z bodočo gradnjo PCL. Med korono smo zaprli promet, so se pa zelo intenzivno začeli sestanki (po ZOOM-u) za bodoči projekt. Kot prometnik oz. človek terena sem imel ta privilegij, da sem lahko projektante opozarjal na konkretne probleme in ponujal rešitve, ki bodo omogočile velik pretok prometa po končani nadgradnji postaje. Verjetno je bil to

prvi projekt v zgodovini SŽ, kjer smo zaposleni lahko, na osnovi izkušenj, podajali predloge, ki so bili upoštevani.

Koliko vlakov je lahko prevozilo postajo Ljubljana pred nadgradnjo in koliko bi jih lahko bilo v prihodnosti?

Pred nadgradnjo je bilo v Ljubljani približno 300 potniških in med 180 do 220 tovornih vlakov. Po končani nadgradnji pa bo sama postaja sposobna za prevoz tudi do 2.200 vlakov. To število pa je seveda odvisno od urejenosti ostalih prog na SŽ. Osebnostno mi je žal, da se v okviru nadgradnje postaje ni gradil t. i. Tivolski lok (direktna povezava Primorske z Gorenjsko).

Ali so zamude vlakov, ki jih je trenutno tako veliko, zaradi gradnje PCL-ja?

Odgovor je NE. Kljub ogromno dela je bil promet načrtovan tako, da v sami Ljubljani zaradi gradnje skoraj ni zamud. Na račun tega so tudi sosednje postaje dobile dodatno opremo – primer je Zalog, ki ima na uvozni skupini nove izvozne signale proti Ljubljani. Tako lahko trdim, da zamude, ki so trenutno na SŽ kar velike, niso posledica del na Železniški postaji Ljubljana. Žal se na ostalem omrežju SŽ v preteklosti ni dovolj vlagalo v vzdrževanje in sedaj imamo posledice.

Kako poteka projekt, verjetno v več fazah?

Ko se je projekt sprojektiral, so se dela razdelila na štiri faze, in sicer na faze A, B, C in D. Trenutno je v izvedbi faza C. Faza A je zajemala ureditev nadvoza na Dunajski cesti. Ta faza se je začela decembra 2023. Dunajski nadvoz je bil najbolj kritičen del slovenskega železniškega sistema. Imeli smo štiri ture, ki med seboj niso bili povezani. To je bila velika težava pri voznjah vlakov iz smeri Zaloga proti Primorski in obratno. Sedaj ima šest tirov in ne predstavlja več »čepa«.



Goran na delovnem mestu

Kot bi lahko primerjal, da smo prej imeli litrsko steklenico, v katero smo hoteli dati liter in pol tekočine, sedaj imamo dvolitrsko steklenico za potrebne liter in pol tekočine.

Sledila je faza B, ki se je začela decembra 2024 in ki v smislu opravljanja prometa ni bila posebej obremenjujoča. Za potnike je bila sprememba le to, da niso mogli uporabljati podhoda.

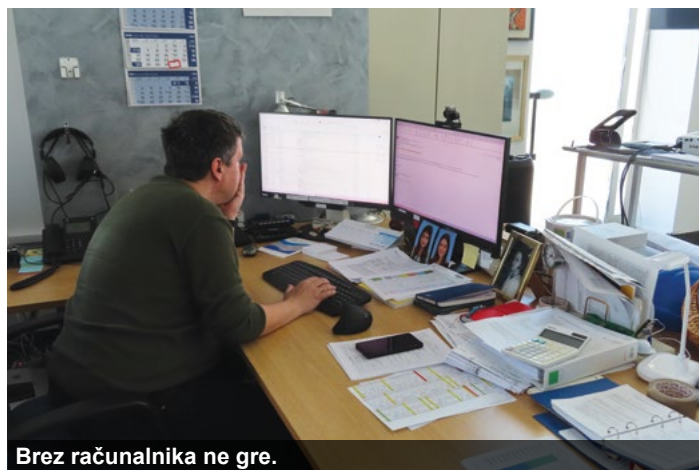
Vsaka faza traja nekako leto dni in tako se je faza C začela decembra 2025. Tu pa prihaja do velikih sprememb. Količina potniških vlakov se je zmanjšala s 307 na 271 vlakov. Nekaj na račun vlakov za/iz Primorske ter vlakov v smeri proti/iz Zidanega Mostu. Nekaj vlakov ostane na začasnem postajališču Šiška. To postajališče sicer ni videti kot začasno in ima vse standarde rednega postajališča. To sem zahteval zato, ker sem vedel, da bo to trajalo več let. In danes marsikatera postaja ni tako urejena kot postajališče Šiška. Sicer je Šiška postaja, v potniškem smislu pa jo poimenujemo postajališče.

Teh 271 potniških vlakov, ki trenutno vozijo, je v fazi C razdeljenih na tri cone. Ena cona je osrednja postaja, druga cona na Dunajskem nadvozu za vlake iz Primorske in tretja cona je Šmartinski nadvoz za vse vlake iz smeri Dolenjske in približno 40% vlakov iz Zasavja. V konicah pa vse vlake iz Gorenjske, Primorske in Zasavja vozimo na glavno postajo. Od prejšnjih 9 tirov (od tira 3-12), imamo trenutno prevozne le štiri tire (10, 11, 12 in 13). In po teh štirih tirih uspemo prepeljati vse vlake. Glede na hitrost dela, bi lahko decembra, ko bo novi vozni red, imeli postajo polno funkcionalno, perone zgrajene in morda tudi uporabno dovoljenje za novi nadhod.

Faza D se trenutno malo umika. Projekti so narejeni, razpisa še ni. Dokler faza D ne bo končana, postaja še ne bo imela polne pretočnosti. Faza D je pomembna za vlake v smeri Zasavja in Dolenjske. Po končani tej fazi dobi postaja štiri tire za vlake do 740 metrov dolžine (sedaj 560 m). Šmartinski nadvoz bo tudi povsem nov z 12 tiri (sedaj 8). Širitev gre v smeri Vilharjeve ulice. S postaje se umakne pralnica. Cilj projekta je, da se vsa »umazana dela« (pralnica, praznjenje WC-jev, tankanje dieselskih garnitur ...) prestavi na tehnično postajo. Ta tehnična postaja bo predstavljena v CD Moste in to je pogoj, da se lahko začne gradnja faze D. Tako bi se lahko faza D zamaknila za leto in bi jo začeli delati konec leta 2027, ker tehnična postaja še ni dokončno sprojektirana. V fazi D bodo zgrajeni dva večja premostitvena objekta v Ljubljani in eden na tehnični postaji v Mostah. V Ljubljani je to Šmartinska cesta, ki bo imela dvakrat po dva vozna pasova, dva pločnika, dve kolesarski stezi, zeleni pas..., in Potrčeva cesta, ki dobi nov sodoben podvoz. Tretji objekt je bodoči podvoz Bratislavška v bližini Atlantisa v BTC-ju in se naveže na drugi strani na Zaloško cesto. Podvoz bo potekal pod postajama Moste tovorna in lokomotivska postaja Ljubljana Moste.

Kako bi se poimenoval trenutni projekt na postaji Ljubljana?

Moram reči, da govorimo o nadgradnji postaje Ljubljana.



Zakaj? O remontu govorimo takrat, ko neke stvari zamenjamo, popravimo, sama hitrost vlakov se zaradi tega ne spreminja. Pri nadgradnji pa dobimo večje hitrosti. Do sedaj je bila hitrost 35 km/h. Po nadgradnji bodo odklonske voznje dovoljevale 50 km/h. Pri prevozu, na primer iz Zaloga proti Primorski, bo hitrost vlaka 80 km/h skozi postajo. Dobimo dva glavna prevozna tira, in sicer tira 3 in 4. Do sedaj smo imeli le glavne tire. Lahko se bo te glavne prevozne tire zaščitilo s protihrupno ograjo, če bo potrebno, če bo dovolj prostora. Po nadgradnji bo postaja imela 5 otočnih in dva bočna perona (peron 6 in 7). Do sedaj smo imeli le štiri perone.

Kdo je glavni izvajalec del na postaji Ljubljana?

Glavni projektant postaje, kar zadeva tirne naprave, je Tiring inženiring, d. o. o. Motnica Trzin, za visoke in nizke stavbe je to ELEA iC, d. o. o. Glavni izvajalec v fazi A je bil CGP, d. d., Novo mesto s partnerji GH holding, Kolektor in SŽ-ŽGP, d. d. V fazah B in C je glavni partner SŽ-ŽGP d. d. s partnerji CGP, d. d., Novo mesto, GH holding in Kolektor. Za fazo D še ni znano. SŽ-ŽGP, d. d. je edini, ki zna delati s tirnimi napravami v Sloveniji. Osrednji del postaje: severni del nadhoda se je delal v Turčiji, južni pa na Kitajskem in se tukaj samo sestavlja.

Ali se dela cele dneve?

V začetku v fazi A se je delalo tudi ponoči. V trenutni fazi se sestavljajo konstrukcije tudi dan in noč. Ostala dela se delajo podnevi, tudi čez vikende. Ponoči se v praksi delajo dela, ki ne povzročajo prekomernega hrupa. Kak vikend imamo tudi popolno prekinitev prometa, saj je potrebno izklopiti vozno mrežo, zaradi narave dela in gradnje. In tudi promet se zaradi varnosti v določenem času ne more opravljati.

Koliko delavcev dela na gradbišču?

V začetku leta naj bi jih bilo okrog 400, trenutno mislim, da jih je še več. Vsi delavci so iz Evrope, večina iz bivše skupne države. Zato je tudi komunikacija lažja. Precej na roke nam gredo tudi vremenski pogoji in temperature.

Postaja je bila razdeljena na potniški in tovorni del. Bo tako ostalo tudi po nadgradnji?

Dejansko ja. Po končani fazi C se, na primer, menjave lokomotiv vlakov iz Primorske na Gorenjsko in obratno spet selijo v Ljubljano. Sedaj, ko so menjave lokomotiv v Zalogu, je ta proga proti Zalogu precej bolj obremenjena in tudi isti vlak gre sedaj dvakrat skozi Ljubljano. Vse te menjave so posledica dejstva, da nimamo direktne povezave Primorske z Gorenjsko (Tivolski lok). Kar zadeva vlake iz smeri Primorske, Gorenjske in Kamnika, pa po končani fazi C na sami postaji Ljubljana ne bo več omejitev. Teoretično to pomeni, da bi lahko, kar zadeva Ljubljano, sočasno vozilo 6 vlakov v teh smereh (Gorenjska, Kamnik), če bi bile ostale proge dvotirne.

Kako poteka gradnja podhoda?

Prvotno je bila mišljena rekonstrukcija podhoda, ko pa so videli, v kakšnem stanju je, je padla odločitev, da se zgradi nov podhod. To je seveda mnogo bolje. Novi bo dvakrat širši kot prejšnji. Imel bo gostinske storitve, prodajo vozovnic na severnem delu. Na južnem delu (proti postajni zgradbi) pa bodo pisarne za same delavce na postaji (potniški promet, premikači, TVD-pregledniki, vlakovodje, čistilci in zunanji prometnik ...) Podhod bo sestavljen iz dveh delov. Zahodni del za pešce, v sredini so pisarne in kolesarnica, v vzhodnem delu dvosmerna kolesarska cesta. Bo res lep, visok, z vsemi sodobnimi standardi, s komercialnimi zasloni ...

Postaja dobi še en podhod, imenovan kolektor, kjer bodo shranjeni vsi kabli, ki so potrebni za nemoteno delovanje postaje in vseh njenih naprav. Ljubljana je v marsikateri stvari središče za delovanje številnih naprav po celotni mreži SŽ. To bo samo službeni podhod, ki bo potekal od sedanje stavbe CP Ljubljana do nove stavbe Centra vodenja prometa Ljubljana.

Lahko kaj več poveš o tej novi stavbi?

Ta center se bo gradil v sklopu faze D. To bo povsem nekaj novega za naš prostor. Bo infrastrukturna zgradba s pritličjem in sedmimi nadstropji ter štirimi nadstropji v kleti. Prvi dve etaži v kleti bosta namenjeni za službene potrebe (v prvi kleti bodo lahko tudi tovornjaki, v drugi na primer kombiji in ostala službena vozila), tretja in četrta klet bo za zaposlene v stavbi. Parkirišča se ne bodo smela oddajati v komercialne namene. V pritličju bo recepcija in prostor za varnostno službo. In če gremo sedaj na vrh stavbe, bo v sedmem nadstropju CP Ljubljana. Zavzemal bo pol nadstropja. Promet se ne bo vodil samo za postajo Ljubljana, kot do sedaj, ampak še za postaje Ljubljana Šiška, postajo Moste tovorna in lokomotivska postaja Ljubljana Moste oziroma bodočo tehnično postajo. Promet bo urejal tako imenovani vozliščni prometnik. V načrtu je, da bi se od tu vodil promet tudi na potniškem delu postaje Ljubljana Zalog in del tovarne postaje Zalog.

Drugi del sedmega nadstropja bo zavzemala velika



Vodja območja I

»amfiteaterska pisarna«, ki se spušča v šesto nadstropje in bo pomenila Center vodenja prometa Ljubljana. Tu bo 21 delovnih postaj za progovne prometnike. Pred njimi bo panorama kot v kinematografih v velikosti 180 kvadratnih metrov. V sedmem nadstropju bo še pisarna SNEV dispečerja, pisarna za podporne sisteme progovnega prometnika. Tu bo tudi glavni prometni dispečer, prometni dispečer PO I in vodja prometne operative ima tu svojo pisarno. Druga polovica šestega nadstropja bo pripadala upravljanju prometa (vodja službe, tehnologi ...). Nižja nadstropja bodo pisarne uprave infrastrukture in ostalih zaposlenih v infrastrukturi in to do vključno drugega nadstropja. Vsako nadstropje bo imelo svojo sejno sobo. V prvem nadstropju bodo službe povezane z delom GSMR-a, SV službe, tu bosta tudi dve šolski sobi.

Poleg nadgradnje železniške postaje se bo gradila tudi avtobusna postaja in Emonika. Koliko to vpliva na vaše delo?

Emoniko, dve veliki poslovni stavbi, gradi Mendota Invest, d. o. o., ki je 100 % hčerinska družba OTP bank iz Madžarske. Oni so se morali z nami uskladiti glede gradnje. Vsa gradbišča so zavarovali s pilotnimi varovalnimi stenami. To je bilo v fazi A. In dejansko sedaj njihova gradnja ne ovira naše.

Med novim podhodom in Emoniko ob Vilharjevi cesti je predvidena nova avtobusna postaja. Gradbeno dovoljenje naj bi že imeli. Investitor je SŽ, d. o. o. Rok izgradnje je dve leti. Avtobusna postaja bo na nivoju našega perona 6 in bo tako neposredna povezava z vlaki. Imeli naj bi 32 peronov v pritličju, spodaj tri etaže parkirišč in zgoraj dve etaži poslovnih prostorov.

Okoli postaje gradijo še druge poslovne stavbe.

Če greva naprej od avtobusne postaje mimo podhoda, bo poslovna stavba Vilharia investitorja Corwin. Gradnja je v zaključni fazi. Sledi naš sedanji CP in za njo stanovanjski poslovni kompleks Situla. Na drugi južni strani, kjer je sedanja postaja in Masarykova cesta, pa bo tudi precej sprememb. Iz smeri Šmartinske ceste je predvidena najvišja stavba v Sloveniji Nordika, nova stanovanjska stolpnica. Investitor je isti kot za Vilhario. V smeri proti postaji sledi naša nova poslovna stavba.

Kaj pa se bo dogajalo z našim parkiriščem ob Masarykovi?

V mesecu maju se je parkirišče zaprlo in začasno se bo preuredilo v avtobusno postajo. Na obstoječi lokaciji bomo mestna občina začela urejati Masarykovo ulico, ki bo dvopasovnica, s parki, kolesarsko stezo ... Na lokaciji, kjer je bilo parkirišče, se za prihodnost projektira novi južni avtobusni terminal. Nova postaja ob Vilharjevi, ki ga bo gradila železnica, bo severni avtobusni terminal. Planirano je, da bi na severnem ustavljali medmestni avtobusi in mednarodni promet, na južnem terminalu pa obmestni promet (Vrhnika, Grosuplje, Domžale ...). Na lokaciji ob sedanjem prvem peronu, kjer je v zeleni stavbi sedež potniškega prometa in sindikatov SŽ, naj bi po zadnjih informacijah ta stavba ostala. Ploščad pred sedanjim prvim peronom se bo uredila. Ni še povsem jasno, kaj in kako bo z obstoječo postajno zgradbo, saj so nekateri deli spomeniško zaščiteni. Za to zgradbo še ni projekta. Zaenkrat še vsi zaposleni ostajajo v postajni zgradbi. V prihodnosti se bo morala država odločiti, kaj bo s to stavbo. Ali bo hotel, gostinski objekt ali morda prostor za kakšne državne službe. Vse je še odprto. Železničarji je ne bomo več uporabljali v takem smislu, kot smo jo skoraj 180 let. Seveda je potrebna temeljite obnove.

Če gremo sedaj naprej od naše postajne zgradbe, bo na zahodnem delu proti Dunajski cesti urejeno parkirišče in bo arhitekturno povezano z Emoniko. Sama Emonika bo poslovni, stanovanjski, trgovski objekt in verjetno še kaj. Vse bo arhitekturno zelo lepo urejeno in nekako v treh, štirih letih zasijalo v popolni luči. Ta del Ljubljane bo res dobil povsem drugo podobo in za nekoga, ki par let ni bil v Ljubljani, bo to skoraj nepojmljiva sprememba.

Kako pa v teh zahtevnih časih poteka tvoje sodelovanje z zaposlenimi in kako zaposleni sprejemajo te dodatne delovne napore?

Moram povedati, da brez mojih prometnikov, ki v teh pogojih speljejo vse vlake skozi postajo, takega projekta ne bi mogli realizirati. Imam občutek, da je klima med zaposleni dobra. Se seveda zgodi kakšen problem in pridejo težave. Pomembno je, da se znamo pogovarjati in smo na nek način prijatelji. Kar je v mojih močeh, jim po najboljši



Kljub številnim obveznostim dobre volje

volji poskušam ugoditi in olajšati delo. Če se dela z roko v roki, ni težko priti v službo in delati tudi ob takem projektu na postaji Ljubljana.

Da stvari potekajo zelo v redu, je opazila tudi javnost. Ti in prometniki ste deležni številnih pohval. Tudi, na primer, s strani ministrice za infrastrukturo. Kako sprejemaš te pohvale?

Na te pohvale nisem vezan. So prijetne in dobrodošle, a če narediš kaj narobe, se vse prejšnje hitro pozabi. Vsi radi vidimo probleme, ampak pomembno je iskati rešitve. Vsi pa niso vedno naravnani k iskanju rešitev. Sam poskušam biti povezovalen člen na eni strani med izvajalci, projektanti, državo in na drugi strani podjetjem ter mojimi prometniki. Pomembno je, da prometniki ne začutijo psihične obremenitve. Pomembno je, da naloge razložiš z zdravo kmečko pametjo, ne pa samo pisati neke odredbe. Pri vsaki odredbi se mi zdi pomembno tisto spremeno besedilo, kaj je potrebno narediti, in to v domačem železniškem žargonu.

Je pa verjetno veliko koordinacije, sestankov med vsemi akterji?

Koordinacije so vsakodnevno. Se slišimo z izvajalci, se slišimo z našimi direktorji, ki nam grede na roko in nam pomagajo. Tukaj res poteka dobro sodelovanje. Močno so vpeti tudi naši tehnologi, a nekako ne dajo nič od sebe, dokler skupaj vseh stvari ne predebatiramo. Veliko je koordinacije z Mestno občino Ljubljana (MOL), največ z javnim podjetjem Ljubljanska parkirišča in tržnice, d. o. o. Dogovorili smo se, da barvno označimo smeri, kje je katero mesto za vstop na vlake (na primer zelena barva za vlake za Primorsko na Dunajskem nadvozu in podobno rumena za Šmartinski nadvoz in modra za dostop do peronov). In dogovorili smo se, da smo opremo, ki je bila prej v podhodih za vozne rede vlakov, za smeri, številke vlakov in čas odhoda/prihoda, predstavili in naredili prenosne PIS (potniški informacijski sistem) za obveščanje potnikov. Ti sistemi so prenosni in jih predstavljamo glede na potrebe. Poleg tega imamo zaposlena dva koordinatorja ŽIP-a, ki pomagata in obveščata ter usmerjata potnike na vlake.

So pa tudi avtobusi, ki vozijo iz začasnih postajališč?

Ja, imamo posebno linijo z začasnega postajališča Ljubljana Šiška do glavne postaje. Te vožnje so vezane na prihode in odhode vlakov v Šiški. Prvotno smo mislili, da bi povezali tudi postajališče na Šmartinski, a ni bilo smiselno, saj tu vozijo avtobusi LPP na tri minute. Na ploščadi bivšega prvega perona je zaposlen še en koordinator, ki ureja nadomestne avtobusne prevoze, trenutno je 13 avtobusov, ki nadomeščajo vlake za smer Logatec, in štirje pari avtobusov namesto vlakov na relaciji Ljubljana-Celje-Ljubljana.

Kako bo videti nova začasna avtobusna postaja na dosedanjem parkirišču ob Masarykovi?

Ta postaja bo ob tiru 120, takoj po izhodu iz podhoda oziroma poti od podhoda. Tja se seli tudi začasni nadomestni avtobusni prevoz. Bo vse na enem mestu. Upravljalec te začasne avtobusne postaje bo SŽ-Nomago. V njihovih prostorih naj bi imel tudi naš potniški promet eno blagajno in dva kartomata SŽ. Začasna avtobusna postaja naj bi bila boljša od trenutne glavne avtobusne postaje, ki nam res ni v ponos.

Kateri zaposleni spadajo pod tvoje okrilje?

Imam 6 prometnikov v Šiški, 3 v CD Moste oziroma lokomotivska postaja in 34 v Ljubljani in še tri napovedovalce vlakov. V Ljubljani so delovna mesta prometnikov naslednja: prometnik operater domuje v bivšem McDonald's-u, zunanji prometnik zraven tira 13 v zabojniku, prometnik v tovornem delu postaje in trije prometniki v CP-ju: notranji, postavljalac in glavni. Prometniki v CP-ju se vsake štiri ure zamenjajo med sabo, tako je vsak v vsaki izmeni na vseh treh delovnih mestih. Sam sem brez pomočnika, kar je res malo čudno.

Imam še kar nekaj lanskega dopusta in celotnega letošnjega.

Kljub zahtevnemu in obilnemu delu imam občutek, da to rad delaš?

Če bi bili slabi odnosi, bi tudi jaz težko prihajal v službo, a odnosi so v redu, čutim podporo tako od vodstva kot od prometnikov in mi ni težko. Verjetno je lažje, ker imamo mlajšo generacijo prometnikov v Ljubljani. Pred štirimi leti je bila v CP zamenjana tudi varnostna naprava - postavljalna miza in tako je sedaj delo v tem smislu lažje. Postavljalna miza je velika, dolga kar 4,25 m.

Goran, iskrena hvala za zanimiv in izčrpen pogovor. Verjamem, da bodo tudi bralci izvedeli veliko o tej obsežni gradnji v Ljubljani. V nadaljevanju pa objavljamo še fotoreportažo o PCL (Potniški center Ljubljana) in Emoniki, da bo napisano lažje razumljivo.

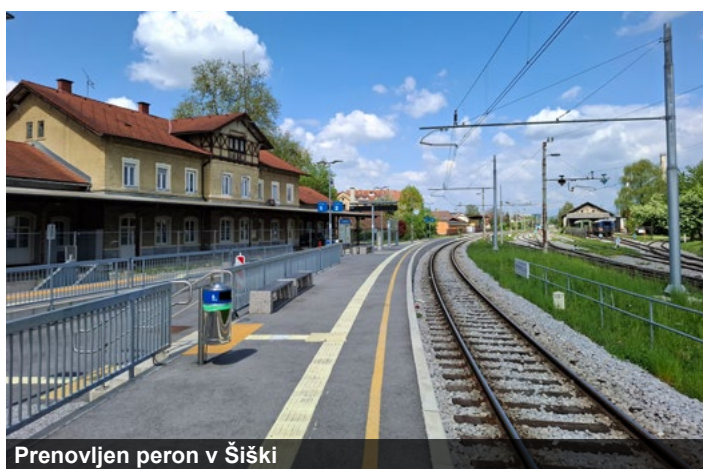
Pogovarjal se je in foto Miran Prnaver.



Postavljalna miza v CP



Začasen peron ob Dunajski



Prenovljen peron v Šiški



Gradbišče ob sindikalni stavbi



Graditev novih peronskih streh



Del stare postaje se spreminja.



Gradbišče ob Dunajski cesti



Obrisi nove postaje



Velik poseg



Stara postaja dobiva novo podobo.



Parkirišče se spreminja v začasno avtobusno postajo.



Vilharia in CP



Začasni peroni za Zasavje in Dolenjsko



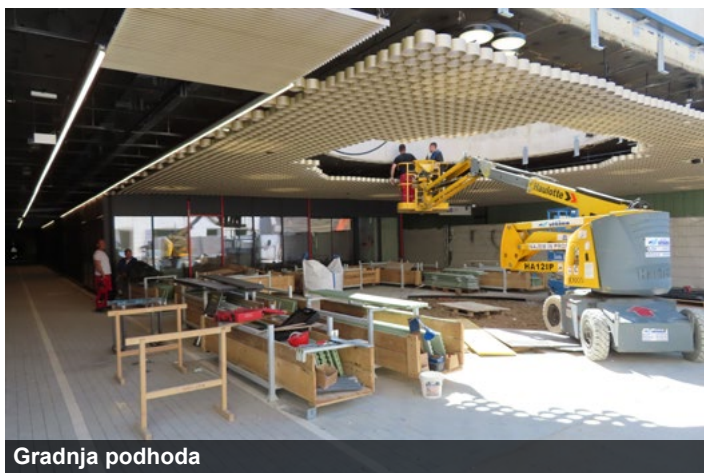
Nekaj zgrajeno, nekaj še bo ...



Kljub vsemu promet poteka in vlaki vozijo.



Po štirih prevoznih tirih se opravlja promet na osrednjem delu postaje.



Gradnja podhoda



Gradnja podhoda na južni strani



Dodaten podhod - kolektor



Pomični »informator« o voznih redih, zamudah vlakov ...



Nov podhod v izgradnji



Promet se odvija.



Pogled na gradbišče s sejne sobe sindikatov



Ogromna konstrukcija



Emonika



Zgoraj se gradi, spodaj vozijo vlaki.



Pogled na postajo od zadaj



Emonika na obeh straneh proge

Postaje so naše ogledalo: Ljubljana Rakovnik, Višnja Gora, Ivančna Gorica in Črnomelj

V tem prispevku vam bom predstavil štiri postaje Dolenjske proge: Ljubljano Rakovnik, Višnjo Goro, Ivančno Gorico in Črnomelj.

Ljubljana Rakovnik



Postaja

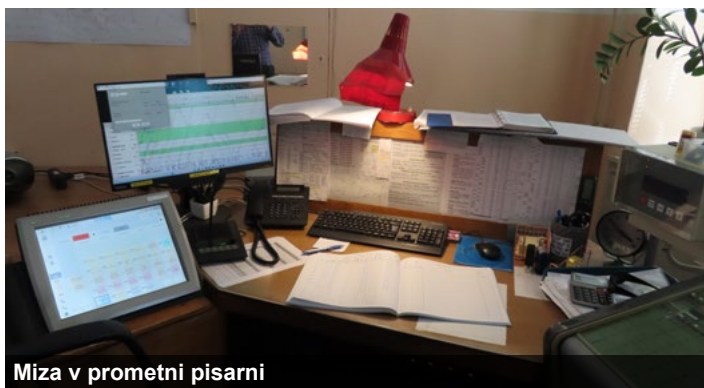
Je prva postaja Dolenjske proge z ljubljanske strani, na drugi strani je sosednja postaja Škofljica. Postaja ima pet tirov, opremljena je z uvoznimi in izvoznimi signali, z mejnimi tirnimi signali, premikalnimi signali ... Iz smeri Škofljice je pet potnih prehodov, proti Ljubljani pa še trije in še postajne zapornice. V obe smeri do sosednjih postaj je po eno postajališče, in sicer proti Ljubljani je to Ljubljana Vodmat in proti Škofljici postajališče Lavrica. V veliki večini poteka potniški promet, le nekajkrat na teden je tudi kakšen tovorni vlak.

Potniških vlakov je precej, in sicer med tednom 51, med vikendi pa 18. Potnikov je veliko, v večini dijaki in študentje, in to v precejšnji meri za Ljubljano. Treba je vedeti, da je dejansko območje postaje del mesta Ljubljana. Sedaj, ko poteka nadgradnja postaje Ljubljane, pa prihajajo tudi prazne garniture, ki se tukaj na postaji umikajo in čakajo, kdaj jih zopet lahko Ljubljana sprejme.

Varnostna naprava je elektro-relejna Iskra Lorenz. Turnus je tako imenovani ruski turnus, brez prekinitve ponoči. Da ni prekinitve, je posledica gariranja praznih ljubljanskih potniških garnitur. To enako velja tudi med vikendi. Kot mi pove prometnik Zlato Kristan, ki nadomešča na Rakovniku,



Prometnik in vlak za Metliko



Miza v prometni pisarni



Prometni urad in prometnik Zlato

(sicer je progovni prometnik na Kočevski progi) so pogoji dela na postaji dobri. Kot resen problem mi predstavi, da so na postaji problem peroni. Ko se križata dva vlaka (in to je nekako dvanajstkrat v dnevu) vlak na tiru dva zasede cel peron in dostop do tretjega tira je dejansko onemogočen. Potniki tako hodijo okrog in zaobidejo vlak na tiru dva, da lahko pridejo do svojega na tiru tri. To pa je zelo nevarno. Kot sem kasneje izvedel od predsednika OO SŽPS Novo mesto, se je pred časom zaradi tega potnik močno poškodoval in mu je službujoči prometnik nudil prvo pomoč. Ti problemi se pojavljajo, odkar vozijo garniture Stadler, ki so precej

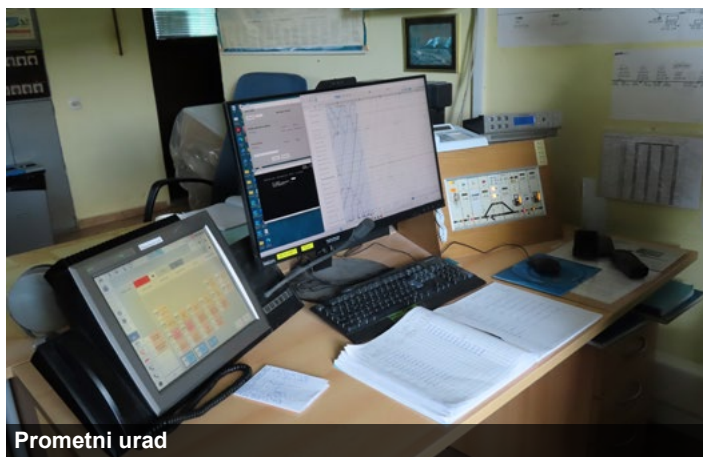
daljše od starih garnitur. Že dalj čas trajajo obljube, da bo postaja dobila nove - ustrezne perone. In to naj bi zgodilo v času nadgradnje postaje Ljubljana.

Zlato, ki je član našega sindikata, mi pove, da je prometnik od leta 2016, prej je opravljal razna druga dela na železnici (čuvaj, kretnik ...). Najprej je bil štiri leta prometnik na Rakovniku, potem pa prometnik in progovni prometnik v Dobropolju. Vmes pa še vedno nadomešča na Rakovniku. Doma je iz Ivančne Gorice.

Višnja Gora



Postaja in kretnik Stjepan Vincek



Prometni urad

Je vmesna postaja na Dolenjski progi. Sosednji postaji sta Ivančna Gorica in Grosuplje. V smeri Ljubljane sta postajališči Žalna in Mlačevo, v smeri Novega mesta pa je do sosednje postaje postajališče Polževo. Postaja ima štiri tiri: glavni prevozni, glavni tir in dva stranska tira. Nekoč sta se ta dva tira uporabljala za nakladanje, danes tega ni več. Potniškega prometa je pa precej. Na postaji so tudi križanja vlakov. V tistem času je na postaji potreben kretnik. Kretniki delajo po osem ur dopoldan in popoldan, od ponedeljka do petka. Če sta v sestavi dve garnituri Stadlerjev, nastopi pri križanju težava, saj vlak zasede prehod – dostop do drugega tira, saj so peroni prekratki. V prometnem uradu je postavljalna mizica, s pomočjo katere postavljajo vozne poti in je v odvisnosti z električno ključavnico. Na postaji so tako še vedno mehanske ključavnice in kretnice se mehansko obračajo na terenu. Signali in pedsignali so svetlobni.

Prometniki delajo vse dni v tednu, s tem, da imajo v nočni izmeni prekinitev dela za štiri ure. Pogoji dela so po besedah prometnika v redu. Trenutno je na postaji dovolj prometnikov in delajo kombinacijo ruskega in navadnega turnusa, da dosežejo potreben mesečni fond ur. Lokacija upravljanja prometa je Grosuplje, njihov »šef«, pokriva pa območje od Rakovnika do Trebnjega. V hodniku prometnega urada že čaka nova varnostna naprava, ki bo omogočala daljinsko prestavljanje kretnic. Postaja dobi izvozne signale. Takrat potrebe po kretnikih ne bo več in bodo prestavljeni v Grosuplje. V času mojega obiska sta bila na postaji prometnik Zlatko in kretnik Stjepan.



Pričakovanje vlaka



Nova varnostna naprava že čaka.



Slovenske železnice

Ivančna Gorica



Postaja

Sprejela me je prometnica Sandra. Sosednji postaji sta Višnja Gora in Radohova vas. V smeri Radohove vasi je vmesno postajališče Šentvid pri Stični. Na postaji so ene postajne zapornice.

Postaja ima tri tire: glavna tira in stranski tir. Na postaji se opravljajo tudi križanja. Potnikov je veliko, saj postaja Ivančna Gorica zanimiv kraj bivanja tudi za tiste, ki hodijo na delo in šolo v Ljubljano. Ima pa Ivančna Gorica svojo srednjo šolo in je tako dijakov, ki prihajajo v Ivančno z vlakom, veliko.

Varnostna naprava je podobna kot v Višnji Gori. Križanja so samo dopoldan, takrat je na postaji zaposlen kretnik. In to samo med tednom. Med vikendi niso predvidena križanja. Prometnica mi pove, da je velika težava, da veliko ljudi hodi kar čez tire, ker jim to predstavlja bližnjico na poti po kraju. Vendar so take bližnjice zelo nevarne in prometniki morajo zelo dobro paziti, da ne bi prišlo do nesreč oziroma povoženj. Peron na postaji je obnovljen in tako pri križanjih nimajo težav. Peron je res širok, dvignjen in tudi sama postajna zgradba je obnovljena in lahko rečemo »lepa«.

Še eno zanimivost sem izvedel. Da Ivančna Gorica ni povsem »navadna« postaja, govori tudi dejstvo, da je postaja končna in obenem začetna postaja štirim parom potniških vlakov. Dva para v dnevni in dva para v nočni izmeni vozita na relaciji Ljubljana-Ivančna Gorica-Ljubljana. V prometnem uradu lepo skrbijo za rože in zelenje in je čutiti prav tako prijetno klimo.



Prometni urad v prijetnem zelenju



Obnovljen peron



Postaja je začetna in končna za kar nekaj vlakov.

Črnomelj



Postaja, na tiru pet samo pragovi ...

Kot zadnjo postajo bomo v tej številki predstavili še postajo Črnomelj, ki je na Belokranjski strani Dolenjske proge. Od Novega mesta nižje se imenuje Belokranjska proga. Sosednji postaji od Črnomlja sta Uršna sela in na drugi strani Metlika. Do pred leti je bila sosednja postaja Semič, ki je sedaj v rangu nakladališča - postajališča. Poleg Semiča sta postajališči na B strani še Otovec in Rožni Dol, proti Metliki pa Gradac in Dobravice.



Dostop na peron tu ni mogoč.

Postaja ima v osnovi pet tirov in še nekaj slepih tirov. V praksi je trenutno vozen le en tir in pol, in to zato, ker je po iztirjenju v marcu letos zaprt en del tira 2. Zaradi nepravilne tirne širine je pri premiku iztiril tovorni vlak. Zato je sedaj bolj zahtevno križanje, saj je potrebno vlak po uvozu indirektno prestaviti na drug tir in šele nato lahko pride na postajo vlak iz nasprotnne smeri in se opravi križanje. Takšna križanja so zelo na meji, kar zadeva naše predpise. Trenutno je v celoti prevozen le tir 3. Na tiru 5 poteka

počasna obnova, trenutno so na tiru le pragovi brez tirnic. Tir bi sicer potrebovali za nakladanje vagonov. Varnostna naprava je podobna kot na večini postaj na Dolenjski progi. Tudi tu delajo kretniki v dveh izmenah med tednom, ko so križanja. V nedeljo popoldne pa pride navadno kretnik iz Metlike, ko je voznoredno križanje in sodeluje pri njem.

Prometniki delajo neprekinjeno vse dni z nočnimi prekinitvami. Večina vlakov vozi na relaciji Metlika-Ljubljana. Med tednom vozi en vlak na relaciji Črnomelj-Trebnje, v povratku pa tudi konča en vlak vožnjo (ki jo je začel v Ljubljani) v Črnomlju. Sicer je vlakov na Belokranjski progi manj kot na relaciji Novo mesto-Ljubljana. Tovorni promet je bil v preteklosti na postaji zelo živahen, na postaji je bilo do 100 tovornih vagonov. Vozili so trije tovorni vlaki iz Črnomlja. Nalagal se je les, premog. V prihodu je prihajalo železo za tovarno Belt. Sedaj se nalaga še nekaj lesa, vendar veliko manj kot nekoč. Če je tovor, vozi tovorni vlak na relaciji Novo mesto-Črnomelj trikrat tedensko. In to je ves tovorni promet na Belokranjski progi. Do Metlike ne vozi noben tovorni vlak.

Posebnost postaje je, da ima kamere z nakladališča Semič in tako prometnik v Črnomlju vidi dogajanje v Semiču, kar je seveda dobrodošlo. V smeri proti postaji Uršna sela je precejšen vzpon, med Otovcem in Semičem kar 25-promilski. Od Semiča naprej se proga še vzpenja, vendar manj, in doseže v Rožnem dolu najvišjo točko, se potem nekoliko zravna in začne spuščati proti Uršnim selom. Sami pogoji dela na postaji so po besedah prometnika Andreja



Prometnik in prometni urad

dobri, česar pa ne more reči za celotno progo, ki je v zelo slabem stanju, saj se v preteklih desetletjih dejansko skoraj nič ni vlagalo v to progo.



Pogled na nakladališče Semič preko kamere

Zadnji stavek ni ravno optimističen, upamo in želimo si, da bi tudi ta del proge v prihodnosti dobil potrebno pozornost in obnovo. Prijazni Belokranjci si to zagotovo zaslužijo.

Besedilo in foto: Miran Prnaver

Predstavitev delovnega mesta: vzdrževalec TK naprav: Marko Deželak

Predstavite nam vaše delovno mesto, kaj zajema delo TK vzdrževalca?

Delo TK vzdrževalca je precej raznoliko in vsebuje širok nabor različnih del. Nanaša se predvsem na kontrolo in vzdrževanje telekomunikacijskih naprav na postajah in ob železniški progi. Vzdržujemo optične in bakrene kable na celotnem območju SŽ, vso komunikacijsko opremo. Če naštejemo le nekaj naprav: sistem telefonov od telefonskega aparata na posamezni lokaciji do centrale, vse GSM-R naprave in omrežje, ozvočenja, video nadzorne kamere in pripadajoča oprema za prenos signala in naprave za snemanje signala, celoten sistem potniško informacijskega sistema za avtomatsko najavo vlakov. V delokrog sodi tudi nameščanje in vzdrževanje računalniške opreme. Preko kablov in stikal smo vpleteni v SV naprave. Na železnici je to precej odgovorno delo, ker so TK naprave povezane z varnostjo železniškega prometa, komunikacijo med postajami, vlaki in delovanjem signalizacije. Pri našem delu so pomembni natančnost, hitro odpravljanje napak in dobro tehnično znanje, ter specifična znanja, ki si jih večinoma pridobimo z delom, izkušnje so zelo pomembne.

Kako se je delo od vaših začetkov pa do danes spremenilo?

Zelo. Predvsem zaradi digitalizacije, avtomatizacije in večjih zahtev po varnosti ter dokumentiranju dela. Pred več kot 40-imi leti je bilo večino naprav analognih: analogni

telefoni, relejne centrale, ki jih je bilo tudi več, bakreni kable. Prisotna je bila izključno diagnostika na terenu z merilnimi instrumenti. V tistem času je bilo veliko več fizičnega dela, vse se je opravilo na sami lokaciji. Vzdrževati je bilo potrebno prenosno omrežje, ki je temeljilo na vodih, ki so bili obešeni na telefonske drogove. Ob dotrajanosti ali neurjih so se ti nemalokrat tudi zrušili. Naloga TK vzdrževalca je bila postaviti nov drog, kar je bilo mnogokrat kar precejšen izziv, predvsem na slabo dostopnih mestih ob progi ali ob negodnih vremenskih razmerah (dež, sneg, nizke ali zelo visoke temperature).

Danes prevladujejo digitalne naprave, telefoni, telefonske centrale, seveda računalniki, različni strežniki, različni video prikazovalniki in še bil lahko našteval. Samo če se ozremo okoli našega delovnega mesta, lahko opazimo več naprav za komunikacijo. V današnjem času se večinoma zamenjuje module ali celotne sklope namesto popravi posameznih komponent, kot je bila to praksa v preteklosti. Najrazličnejših digitalnih naprav je zmeraj več, tudi zahtevpo nemotenem in kvalitetnem delovanju so vse večje. Predvsem za tiste, ki služijo za nemoteno odvijanje železniškega prometa. Prav zaradi raznolikosti naprav je v lokaciji TK Celje potrebno veliko sodelovanja v kolektivu, posebno v času dežurstva. Da bi se izognilo motnjam in okvaram v delovanju, se vse naprave redno pregledujejo, večinoma na šest mesecev.

Kako je vas vodila poklicna pot na železnici?

Začela se je že davnega leta 1987 prav na nekdanji dan železničarjev - 15. april. Po končani srednji šoli sem imel



Marko Deželak

prvo zaposlitev za krajše obdobje v zasebnem sektorju. Nato se je ponudila priložnost za zaposlitev na železnici. Nov poklicni izziv sem sprejel in ni mi žal.

Čemu dajete pri svojem delu največji poudarek?

Največji poudarek je pri varnosti. Varnost je vpeta v vse pore delovanja. TK vzdrževalec večino dela opravi na terenu. Dela so zelo raznolika. Opravljajo se v različnih okoliščinah, delo na višini, na lokacijah, kjer so slabo urejeni dostopi do posameznih naprav ob progi, ob negodnih vremenskih razmerah, delo z napravami pod električno napetostjo in še marsikaj se najde, ko je potrebno najprej poskrbeti za osebno varnost. Hkrati pa imamo vedno v mislih, da se delo opravi na način, da se ne ogroža varnosti v železniškem prometu.

Kaj vam predstavlja največje izzive pri delu?

Izzivi se pri tem delu pojavljajo dnevno. Nanašajo se na posamezne dnevne dogodke, predvsem ko je potrebno

intervencijsko ukrepati, vedno si pod časovnim pritiskom, saj vsakdo pričakuje, da bo njegova težava rešena prva in v najkrajšem času. Sam se pri delu spoprijemam z izzivi, ki so pozitivni in negativni, vendar se raje osredotočim na pozitivne.

**Nam lahko zaupate tudi težave, s katerimi se soočate pri svojem delu? »
«**

Težave se pri tej raznolikosti dela in novih napravah vedno pojavljajo. Uvajanju novih tehnologij in naprav ne sledi z enakim tempom izobraževanje. Ni najbolje, da se velikokrat učimo, ko nastopi določena težava, seveda bi bilo bolje, če bi že ob prvem srečanju z njo, bili nanjo pripravljeni. Vendar se s sodelovanjem sodelavcev tudi to uspešno uredi. Če bi izpostavil samo eno težavo, je to administracija. Kljub digitalizaciji je potrebno voditi in evidentirati vedno več opravil. Velikokrat imam občutek, da je bolj pomembno, da je nekaj evidentirano, kot to, da je dejansko narejeno in kako kakovostno je to opravljeno.

Aktivni ste tudi v sindikatu, kaj vas je k temu spodbudilo?

»Skupaj smo močnejši« je vsekakor vodilo sindikata, ki tudi v praksi daje rezultate. Tako bolj kvalitetno naslavljamo težave, ki ji je potrebno rešiti napram delodajalcu. Že mnogo let sem sam aktivno vključen v delovanje sindikata. Do sedaj sem opravljal administrativna dela, začel sem z delom za pomoč pri vlogah za sredstva iz namenskega sklada. Z leti se je področje delovanja širilo, povezano je bilo predvsem s financami, sedaj opravljam delo blagajnika sindikata SVSŽ.

Besedilo in foto: Edvard Kostić



Predstavitev OO SŽPS Ljubljana Zalog

OO Ljubljana Zalog – glas zaposlenih in povezovalna moč kolektiva

Območna organizacija Ljubljana Zalog predstavlja pomemben del sindikalnega delovanja na področju železniškega sistema v Ljubljanskem vozlišču. S svojo dolgoletno tradicijo, aktivnim članstvom in jasnim ciljem – zastopati interese zaposlenih – ostaja pomemben sogovornik tako delodajalca kot tudi članov.

Območje in vloga delovanja

OO Ljubljana Zalog pokriva območje postaj Ljubljana Zalog, Ljubljana Moste, Ljubljana Šiška, Laze, Kresnice ter Litija, kjer deluje večje število zaposlenih v različnih segmentih železniškega prometa. Njegova osnovna naloga je zastopanje pravic delavcev, skrb za izboljšanje delovnih pogojev ter zagotavljanje socialne varnosti članov.

Sindikat tukaj ni le formalna organizacija, temveč predstavlja most med zaposlenimi in vodstvom ter pomemben kanal za reševanje vsakodnevnih izzivov na delovnem mestu.

Raznoliko in povezano članstvo

Članstvo OO Ljubljana Zalog sestavljajo zaposleni iz različnih poklicnih profilov, povezanih z železniško dejavnostjo – izvršilni železniški delavci upravljavca kot prevoznika ter vodja območja. Prav ta raznolikost omogoča širši pogled na problematiko in bolj celovito zastopanje interesov vseh članov.

Kljub različnim nalogam in odgovornostim pa člane povezuje skupen cilj – varno, stabilno in dostojno delovno okolje.

Pogled v zgodovino

Začetki delovanja OO Ljubljana Zalog segajo v čas, ko je bilo sindikalno organiziranje ključno za zaščito osnovnih pravic delavcev. V teh letih so bili poudarki predvsem na urejanju delovnih pogojev, delovnega časa in socialne varnosti.

Skozi leta so se aktivnosti razvijale in prilagajale spremembam v družbi in na trgu dela. Pomembni mejniki so bili doseženi predvsem na področju kolektivnih pogodb, izboljšanja varnosti pri delu ter večje vključenosti zaposlenih v odločevalske procese.

Najpomembnejše sindikalne aktivnosti

OO Ljubljana Zalog je bil skozi svojo zgodovino najbolj aktiven na področjih:

- izboljševanja delovnih pogojev,
- varnosti in zdravja pri delu,
- urejanja delovnega časa,
- socialnih pravic zaposlenih,
- pravično vrednotenje delovnih mest

Med pomembnejše dosežke sodijo uspešna pogajanja z delodajalcem ter reševanje konkretnih težav članov, ki so pogosto zahtevale hitro in učinkovito ukrepanje.



Piknik



Novoletna zabava

Organiziranost in način dela

Organizacija deluje preko izvoljenega odbora, ki skrbi za usmerjanje aktivnosti, komunikacijo s člani in sodelovanje z vodstvom. Delo temelji na sodelovanju ter neposrednem stiku s člani.

Pomemben del delovanja predstavlja tudi transparentnost in dostopnost – člani imajo možnost izraziti svoje mnenje, predlagati izboljšave ter aktivno sodelovati pri oblikovanju odločitev.

Spremembe skozi čas

Način sindikalnega dela se je z leti precej spremenil. Če je bilo nekoč delovanje bolj usmerjeno v osnovne pravice, je danes poudarek tudi na dialogu, sodelovanju in iskanju dolgoročnih rešitev.

Spremenile so se tudi potrebe članov, ki danes pričakujejo več informacij, hitrejšo odzivnost in večjo vključenost v procese odločanja.

Sedanost in pogled naprej

Trenutno je poudarek na ohranjanju pravic zaposlenih, izboljšanju delovnih pogojev ter prilagajanju novim izzivom, ki jih prinašajo spremembe v železniškem sektorju.

V prihodnje bo posebna pozornost namenjena:

- krepitvi dialoga z delodajalcem,
- vključevanju mlajših članov,
- digitalizaciji komunikacije,
- ohranjanju enotnosti med zaposlenimi.

Ocena delovanja

V času trenutnega mandata je OO Ljubljana Zalog ohranil stabilno delovanje in uspešno nadaljeval svoje poslanstvo.

Poseben poudarek je bil na dostopnosti članom, reševanju konkretnih problemov ter ohranjanju zaupanja.

Največja vrednost organizacije ostaja prav povezanost članov in pripravljenost za sodelovanje.

Družabnost in povezanost

Sindikalno delovanje pa ni le resno delo – pomemben del predstavlja tudi druženje. OO Ljubljana Zalog redno organizira srečanja, dogodke in priložnosti za neformalno povezovanje članov.

Takšni dogodki krepijo medsebojne odnose, zaupanje in občutek pripadnosti.

Aktivni člani kot temelj uspeha

Člani OO Ljubljana Zalog so v veliki meri aktivni in se radi udeležujejo srečanj ter dogodkov. Prav njihova vključenost je ključna za uspešno delovanje sindikata.

Z odprto komunikacijo in vključevanjem se spodbuja sodelovanje ter krepi občutek skupnosti.

Osebna zgodba za konec

Vsaka sindikalna zgodba pa je tudi osebna zgodba. Pot v železniški poklic pogosto ni le zaposlitev, temveč način življenja. Skozi leta dela, izkušenj in sodelovanja se oblikuje razumevanje pomena solidarnosti in skupnega nastopa.

Prav te vrednote so tiste, ki posameznika vodijo tudi v sindikalno delovanje – z željo prispevati k boljšim pogojem za vse.

Zoran Serec, predsednik OO Ljubljana Zalog

Naši upokojeni člani: Slavko Horvat

Tokrat smo se odpravili na Kras v bližino Kozine in se pogovarjali z dolgoletnim prometnikom in zvestim članom našega sindikata.



Slavko danes

Slavko, lahko na začetku najinega pogovora poveš, kdaj si se upokojil?

Upokojil sem se na silvestrovo leta 2015. Takrat sva se upokojila skupaj s sodelavcem Zvonetom Zubcem. Torej je minilo že dobrih deset let.

Kdaj pa si prišel na železnico?

Na železnici sem bil vse od leta 1975. Ves čas sem opravljal delo prometnika.

Imaš kar pestro delovno pot. Nam jo zaupaš?

Prihajam iz Hrvaške, in sicer iz Koprivnice, ki je na meji z Madžarsko in je znana po tovarni Podravka. Srednjo prometno šolo sem končal v Zagrebu. Na neki zabavi sem spoznal bodočo ženo, ki je bila iz Ljubljane. Tako sva se poročila in prva štiri leta živela v Koprivnici. Jaz sem bil prometnik na različnih postajah (Vrbovec in drugih postajah) v takratni sekciji na Hrvaškem.

Ko sem bil enkrat na obisku v Ljubljani, sem se bolj iz radovednosti odpravil na ŽG. Takrat je bil šef sekcije Zvone Novak in šef postaje Mario Škrinjar. Vprašal sem, ali je kakšna možnost, da bi začel delati v Sloveniji. In so rekli, da lahko poskusim in tako se je začelo leta 1985. Prva postaja je bila Ljubljana Moste, sledila je Ljubljana severna pa Ljubljana potniška. Ker kot družina nismo uspeli dobiti svojega stanovanja v Ljubljani, smo se preselili v Dutovlje, kjer je bilo takrat možno dobiti železniško stanovanje.

To verjetno tudi pomeni drugo službo oziroma drug postajo?

Ja, delal sem kot prometnik na postajah Štanjel in Dutovlje.

Postaja Dutovlje se je čez čas zaprla in lahko bi šel delat v Novo Gorico. Bila pa je možnost tudi Koper tovorna - in sem se odločil za slednjo. Tako sem leta 1992 pričel delati v Kopru.

Koliko je bilo takrat prometa v Kopru?

Ko sem prišel, je bilo med pet in osem vlakov v odhodu. Počasi pa se je promet in pretovor iz Luke povečeval in dosegel število vlakov 25 do 30 v odhodu. V Kopru sem ostal vse do upokojitve, to je 23 let, in res sem z veseljem delal.

V sindikat si se takoj včlanil?

Ja, takoj ob ustanovitvi sem postal član našega sindikata in ostal zvest seveda do upokojitve. V Kopru smo se z več dela borili tudi za višji rang. V začetku je bil Koper tretji rang postaje, kasneje smo si upravičeno, glede na obseg dela, izborili prvi rang.

Si imel tudi kakšno funkcijo v sindikatu?

Bil sem predsednik Nadzornega odbora OO Koper, in sicer na koncu, pred upokojitvijo. Ves čas pa sem poskušal biti aktiven član in sodelovati v vseh dogajanjih.

Živeli ste v Dutovljah, kdaj ste prišli na sedanji dom v Materiji pri Kozini?



Sindikalni izlet po Kvarnerju



Tik pred upokojitvijo

Iz Dutovelj je bilo kar daleč do službe v Kopru, vozil sem se preko Italije. Ko smo dobili priložnost za stanovanje, smo se preselili v Koper. In sicer v stanovanje na postaji v Serminu v Kopru. Ni bilo ravno mirno okolje, spodaj bife, na postaji stalni premik. Nikakor nisem imel miru in težko sem se spočil od dela, pred nočno in po njej. Ko se je pojavila priložnost, smo kupili hišo v Materiji in jo začeli obnavljati. Še sedaj se vedno najde kakšno delo in popravilo pri hiši.

Ali še kaj spremljaš dogajanje na železnici?

Ja, spremljam dogajanje. Dobivamo se tudi s sodelavci in kakšno rečemo na to temo. Z vlakom se pa res ne vozim, ker nekako nimam potreb, da bi kam šel.

Kakšne imaš spomine na železnico?

Bilo mi je vseč in lepo, dinamično delo, delo z ljudmi. Moram reči, sami lepi spomini. Posebej v začetku, ko sem delal še na hrvaških postajah, smo imeli opravka tudi s komercialo, potniško blagajno ... Vesel sem, da sem opravljal ta poklic, ni bilo vedno enostavno, a sem rad delal.

Kaj bi položil na dušo tistim, ki v današnjih časih prihajajo na železnico, recimo za prometnika?

Imam občutek, da danes poklic prometnika ni več takšen in tisti, kot je bil včasih. Želim, da nove generacije poklicu povrnejo stari sloves.

Kaj pa počneš sedaj, ko si v pokoju?

V začetku je bil prehod kar težak. Potem pa sem se lepo privadil na novo življenjsko obdobje. Vsak dan si naredim načrt, kaj bom počel. Rad delam na vrtu, opravim tudi kakšno manjše zidarsko delo. Rad hodim na sprehode. V hiši sedaj živiva sama z ženo. Imava tri hčere. Ena živi pri Ljubljani, dve pa sta tu v bližini. Veselje nam delajo trije vnuki in radi se obiskujemo, skratka, ni mi dolgčas.

Pogovarjal se je Miran Prnaver.

Foto: Miran Prnaver in arhiv Slavka Horvata

Zakaj je lepo in prav biti v sindikatu?

**Včlaniti se v sindikat je kot plačati pijačo.
Kadar nekdo plača za vse, vsi pijemo.
Ne skrivaj se, ko si ti na vrsti.**

**Čeprav sindikalna pogajanja in izborjene
ugodnosti financirajo samo člani sindikata,
izpogajane pravice veljajo za vse.**

Ne bodi tisti, ki vedno pije na tuj račun.

Včlani se.

Sindikato  železniškega prometa Slovenije
Trg OF 7, 1000 Ljubljana

Nepozaben izlet ob dnevu žena: od podzemnih skrivnosti do kozarca vina

Pot se je začela že zgodaj zjutraj v Mariboru in nas vodila mimo Slovenske Bistrice, Celja, Ljubljane in Postojne vse do Divače, kjer smo 'pobrali' preostale članice. Skupaj smo praznovala dan žena - z nasmehi, klepetom in obilico dobre volje. Zanimivih ogledov in kulinarčnih užitkov res ni manjkalo.

Naš prvi postanek je predstavljala Divaška jama. Pred ogledom smo si privoščili malico, ki nam je pred raziskovanjem podzemlja še kako teknila. Ob dobri hrani in sproščnem vzdušju smo nabrali novih moči za nadaljevanje dneva. Spust v skrivnostni podzemni svet je bil pravo doživetje. Občudovali smo kapnike nenavadnih oblik, poslušali zanimivosti o nastanku jame in se za trenutek počutili, kot da smo stopili v pravljичni svet.

Sledil je ogled Kraškega roba. Razgled je bil čudovit, še posebej pa je bilo zanimivo opazovati progo drugega tira Divača-Koper, ki se lepo vidi iz tega območja. Ob pogledu na kraški svet, prepleten z naravnimi lepotami in pomembnimi infrastrukturnimi projekti, smo se še enkrat zavedli, kako lepa je naša Slovenija.

Nato smo se odpravili v Marezige, kjer nas je čakal prav poseben zaključek dneva. Najprej smo si ogledali glamping, ki nas je navdušil s svojo urejenostjo, čudovito okolico in očarljivim razgledom. Mnogi so že začeli razmišljati, da bi bil tak oddih odlična ideja za kakšen prihodnji izlet ali vikend pobeg. □ Sledilo je okušanje oljčnega olja in vina, kjer smo spoznali bogastvo okusov slovenske Istre.

Za piko na i smo dan zaključili v gostilni Karjola, kjer nas je pričakala okusna večerja ob živi glasbi. Tako ni manjkalo niti petja, niti plesa, niti prijetnega druženja. Dan žena smo tako praznovali na najlepši možen način – skupaj, sproščeno, veselo in z obilico lepih vtisov.

Domov smo se vrnili polni lepih spominov, dobre volje in z željo, da bi takšne dneve doživljali še večkrat.

Besedilo: Nataša Kojčinović

Foto: Nataša Kojčinović in Edvard Kostić



Obilo dobre volje



Pozorno poslušanje ...



Divaška jama



Šest dam na Kraškem robu



Črni Kal



Prihod v Marezige



Gostilna Karjola

Smučarjanje Turracher Höhe 2026

Če si želiš smučanja brez kaosa, dolgih vrst in prenatrpanih prog, potem je Turracher Höhe v zadnjih sezonah postal skoraj "insajderska" izbira. Medtem ko večja smučišča pokajo po šivih, tukaj še vedno najdeš prostor, mir in kakovostno izkušnjo.

Ena največjih prednosti Turracher Höhe v zadnjem času je ravno to, da ostaja nekoliko izven glavnega turističnega toka. To pomeni manj čakanja na žičnice, več praznih prog, bolj sproščeno vzdušje.

Za marsikoga je to danes več vredno kot dodatnih 100 kilometrov prog.

Sodobni smučarji iščejo široke, urejene terene za carving — in tukaj Turracher Höhe res izstopa. Dolge, pregledne proge omogočajo tekočo vožnjo brez stalnega zaviranja.

Če si nekdo, ki uživa v občutku hitrosti in ritma, je to smučišče skoraj idealno.

Kar Turracher Höhe loči od mnogih drugih centrov, je ravnovesje:

- narava je še vedno "divja" in pristna,
- infrastruktura pa moderna in učinkovita.



Gasilska

Redko najdeš destinacijo, kjer imaš občutek odmaknjenosti, hkrati pa vse deluje brezhibno.

Namesto velikih spektaklov tukaj stavijo na detajle:

- manjše, kakovostne koč,
- bolj osebno storitev in
- manj masovnega turizma.

To je smučanje, kot ga mnogi pogrešajo — bolj “butično”.

Ker je Turracher Höhe relativno blizu Slovenije, postaja vse bolj priljubljena za

- vikend oddihe,
- spontana enodnevna smučanja in
- “reset” med tednom

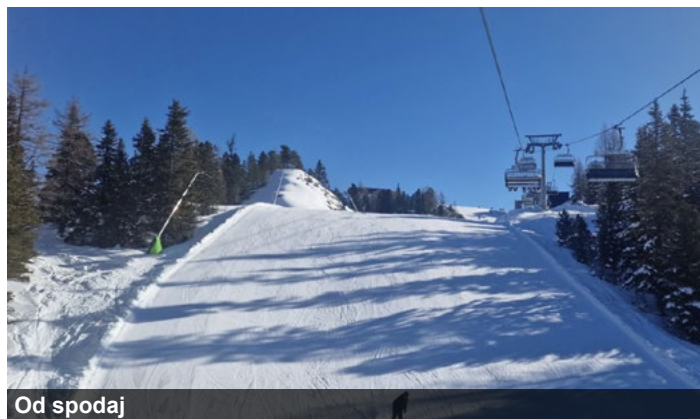
Ni treba planirati tedenskega dopusta — dovolj je en dober dan.



Z vrha

Smučarski dan je znova dokazal, da šport povezuje ljudi z različnih koncev in ustvarja posebne zgodbe. Tokrat se je na belih strminah zbralo 32 udeležencev iz petih območnih odborov (Ljubljana Zalog, Ljubljana, Novo mesto, PO Ljubljana in Zidani Most), ki so s svojo energijo in zagnanostjo poskrbeli za živahno dogajanje. Že od samega začetka je vladalo odlično razpoloženje – preplet tekmovalnosti, medsebojnega spodbujanja in sproščenega druženja je ustvaril prijetno kuliso, v kateri so vsi lahko prišli na svoj račun. Takšni trenutki znova potrjujejo, da smučanje ni le šport, ampak tudi priložnost za krepitev vezi in ustvarjanje lepih spominov.

Besedilo in foto: Zoran Serec



Od spodaj



Zasluženo

Smučarski izlet članov sindikata OO Celje v Avstrijo v Obertauern

Obertauern je bil na dan svetega Valentina in dan zaljubljenecv naš smučarski cilj.

14. februarja 2026 smo se člani sindikata SŽPS OO Celje, SSSLO in SVSŽ v zgodnjih jutranjih urah iz Celja odpravili na tradicionalni smučarski izlet v avstrijski Obertauern. Kljub zgodnji uri je bilo razpoloženje na avtobusu odlično, saj smo vsi že nestrpno pričakovali dan na snegu.

Po prijetni vožnji smo prispeli v Obertauern, kjer nas je pričakalo oblačno vreme, vendar odlično urejene smučarske proge. Smučarji in deskarji so uživali v zimskih radostih skozi ves dan, vsak pa je našel progo zase.

Poleg smučanja smo poskrbeli tudi za dobro hidracijo ter okrepčilo. Po celodnevni aktivnosti na smučišču se je pred odhodom prilegla tudi domača kranjska klobasa in seveda nekaj tekočine, saj ne gre, da bi človek jedel samo kruh in klobaso.

Tudi povratak domov je minil v sproščenem in veselem razpoloženju, polnem vtisov, smeha in lepih spominov na skupaj preživet dan. Najpomembneje pa je, da je izlet minil brez poškodb, kar je vedno najboljša novica.

Ker je izlet več kot uspel, se že pripravljajo načrti za prihodnje leto - kako bomo ponovno skupaj uživali na zasneženih strminah.

Besedilo in foto: Edvard Kostić



Okrepčilo za smučarje



Ernest, Edi in Matjaž pred spustom z vrha

Davorin Arnuga - ljubiteljski fotograf

Čeprav tokratna tema ne bo železničarska, pa vseeno mogoče na začetku pogovora nekaj podatkov o tvoji prehojeni železničarski poti.

Leta 1986 sem naredil triletno železničarko šolo, po pripravištvu je sledil odhod v jugoslovansko vojsko. Po povratku iz vojske sem, ker ni bilo potrebe po sprevodnikih, nekaj časa delal na premiku (»na zavori«). V naslednjih letih sem delal mešano, na delovnem mestu, ki je bilo nekakšna mešanica med sprevodnikom in premikačem. Leta 1994 sem postal sprevodnik v Celju. Potem sem dokončal srednjo šolo ob delu. V letu 2000 sem postal prometnik na postaji Murska Sobota, tu opravil praktični izpit in potem delal na postajah Lipovci, Ljutomer, Lendava, Središče in skoraj po celi Koroški progi do Podvelke. Sedaj sem že 11 let prometnik v Rušah. Doma sem iz Velike Nedelje pri Ormožu in se vozim eno uro daleč v službo.



Rokometni turnir v Gorišnici

Fotoaparati in fotografiranje: kaj je to zate - hobi, izziv, ...?

Že dolgo se ukvarjam s fotografiranjem. Začel sem še s fotoaparati na filme. Ko so se pojavili telefoni s kamerami, sem kupoval te aparate z dobrimi kamerami in jih uporabljal za fotografiranje. Leta 2021, ob okroglem rojstnem dnevu, sem nabavil dober fotoaparat z dvema navadnima objektivoma, ki sem ju počasi dopolnjeval. Znamka fotoaparata je Nikon. Konec leta 2021 sem po nesreči, ki sem jo doživel, pristal na bolniški, ki pa mi je dovoljevala, da sem lahko hodil na sprehode. In takrat sem začel aktivno fotografirati na dolgih sprehodih.

Kaj raje fotografiraš: ljudi, dogodke, naravo, ...?

Najrajši fotografiram naravo, saj se mi zdi najlepša in nepokvarjena ... Pri ljudeh imaš že zaradi varstva osebnih podatkov težave, kaj lahko objaviš in česa ne. Javni dogodki seveda niso problem. Že več let fotografiram zaključek kolesarske dirke po Sloveniji, pa kurentovanje. Poudarek



Na dopustu

dajem na lokalne dogodke.

Kje pa objavljaš?

Predvsem na družbenem omrežju Facebook, kjer imam vzpostavljeno svojo stran - profil, pa v raznih skupinah ... Delam za razna društva, na primer gasilce. Naše kulturno društvo ima v našem kraju bogato tradicijo in fotografiram njihove prireditve, ki so poleti in tudi pozimi.

Ali imaš vedno, ko greš od doma, fotoaparat s seboj?

Da, posebno na sprehodu me vedno spremlja. Velikokrat ga prinesem tudi v službo. Če pa je kdaj kaj nujnega, recimo v športnem klubu, uporabim tudi telefon, če slučajno nimam fotoaparata.

Si imel oziroma imaš kašnega mentorja ali si samouk?

Ob nabavi fotoaparata sem v trgovini dobil osnovna navodila. Veliko sem se potem učil in naučil preko spleta. Preko spleta sem opravil tečaj s strokovnjakom iz Logatca. Tam sem dobil veliko znanja in še danes ga lahko pokličem in kaj povprašam.

Fotografiraš pa tudi za naš sindikat.

Drži, fotografiral sem nekaj naših družabnih srečanj, pa izletov sindikata, in podobno.

Kaj pa potovanja in dopusti?

Na dopustu je fotoaparat vedno zraven. In zjutraj, ko še vsi spijo, grem ob obali in nastajajo fotografije.

Kaj pa oblikovanje?

Nimam ravno računalniškega znanja, zato objavljam nepopravljene fotografije. Kar fotografiram, tisto objavim. Seveda le, če so po moji presoji fotografije dobre.



Prejem priznanja za delo v DPM, leta 2026

Imaš kakšne načrte za prihodnost?

Mogoče si želim več časa za sprehode v vseh letnih časih. Veliko nastane v teh mojih sprehodih. Čeprav so poti podobne, iste, vedno nastajajo drugačne fotografije. Samo opazovati je potrebno dobro.

Nimaš pa želje, da bi se prijavil na kakšen natečaj, tekmovanje, ...?

Zaenkrat ne. Nekako ne čutim te potrebe, pa tudi natečajev ni ravno veliko.

Kam shranjuješ fotografije?

Na zunanjem disku imam trenutno preko 100 tisoč

fotografij, razdeljeno po naslovih, tako da kar hitro najdem, če kaj iščem. Recimo fotografije rokometnih tekem imam razdeljene po 'ključu': klub, letnica, kategorija igralcev ...

Je fotografiranje vedno užitek ali kdaj tudi breme?

To poslanstvo me navdaja z mirom in si polnim baterije.

Se fotografiranja rokometu lotevaš, ker je v ta šport vpet tvoj sin ali boš nadaljeval tudi, ko sin ne bo več igral?

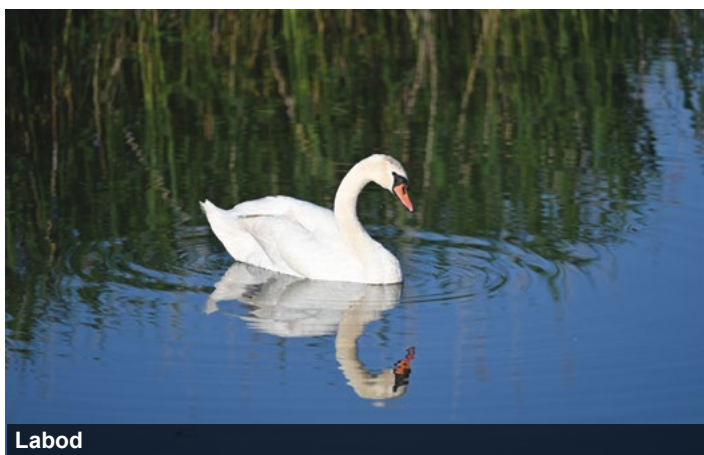
Mislím, da bom nadaljeval, saj sem sedaj preveč notri ... Moraš pa pri športu uloviti pravi trenutek na sprožilcu, saj tu ni popravnega izpita.

Ti poleg fotografiranja ostane še kaj časa za druge hobije?

Sem aktiven pri Društvu prijateljev mladine Velika Nedelja, pri rokometu sem drugi mandat v upravnem odboru kluba, pojem tudi v cerkvenem pevskem zboru in sem član Kolpingove družine. Velika Nedelja je dobila ime po Veliki Noči, ko naj bi ta dan pred tisoč leti križniki premagali nasprotnike. Tako imamo vsako leto na Veliki ponedeljek krajevni praznik. In letos smo za ta praznik društvo prijateljev mladine dobili krajevno priznanje.

Pogovarjal se je Miran Prnaver.

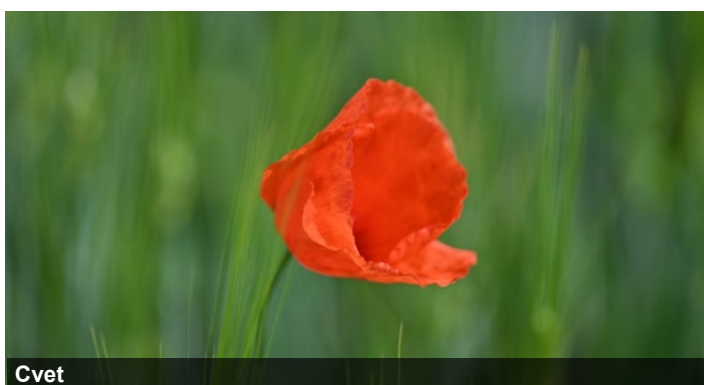
Foto: arhiv Davorina Arnuge



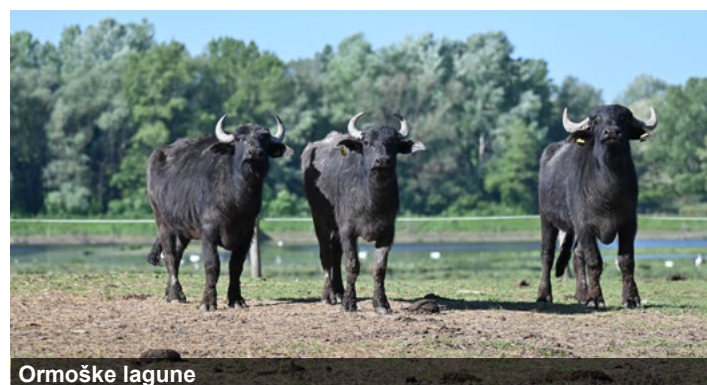
Labod



Čudovita narava



Cvet



Ormoške lagune

Zgodbi za dušo

Dobra šola za vse nas!

Bogat oče, ki je želel, da njegov sin ve, kaj pomeni biti reven, ga je za nekaj dni peljal v kmečko družino. Otrok je tam preživel tri dni in tri noči. Spet z avtom nazaj v mestu, ga je oče vprašal:

»In tvoja izkušnja?«

»Dobro,« je odgovoril fantek.

»Si se česa naučil?«

Fant je nato pojasnil:

- »1. Mi imamo psa in oni imajo štiri.
2. Na vrt prihaja bazen obdelane vode. Oni imajo reko kristalno čiste vode, ribe in ostale dobre stvari.
3. Na vrtu imamo električno svetlobo, oni pa imajo zvezde in luno, da jih osvetli.
4. Naš vrt se razteza do ograje. Njihov do obzorja.
5. Kupujemo svojo hrano; oni jo gojijo, trgajo in kuhajo.
6. Poslušamo zgoščenke ... Oni slišijo tekočo simfonijo ptic, žara in drugih živali ..., vse to, včasih ob spremljavi petja sosedu, ki dela na zemlji.
7. Uporabljamo mikrovalovko. Vse, kar oni kuhajo, je dobrega okusa, pripravljeno na počasnem ognju.
8. Obkroženi smo z alarmnimi ograjami, da se zaščitimo. Oni živijo z odprtimi vrati, zaščiteni s prijateljstvom sosedov.
9. Povezani smo s telefonom, računalnikom, televizijo. Oni so v družbi življenja, neba, sonca, vode, polja, živali, senc in družin.«

Očeta so navdušila sinova čustva.

Končno pride sin do zaključka: »Hvala, ker si mi pokazal, kako revni smo! Vsak dan postajamo revnejši in revnejši, ker ne gledamo več v naravo!!!«

Vprašal sem gospo, ki gre proti 80. letu starosti, katere spremembe je do sedaj sprejela v življenju. Povedala je takole:

1. Najprej sem imela rada svoje starše, potem svojega brata in sestro, potem svojega moža, svoje otroke, nato prijatelje. Sedaj pa imam rada sebe.
2. Ugotovila sem, da mi ni potrebno na svojih ramenih nositi vseh bremen tega sveta.
3. Prenehala sem barantati na tržnici. Če dam par centov več za zelenjavo, me to ne bo ugonobilo, branjevki pa verjetno veliko pomeni. Tudi natakariči vedno pustim napitnino in upam, da jo s tem malce razveselim.
4. Starejšim ljudem ne govorim, da sem njihovo zgodbo že velikokrat slišala. Pripovedovanje njihovih zgodb jih ponese v preteklost in jim pomaga, da jo bodo nekoč lahko spustili.
5. Prav tako ne popravljam ljudi, tudi kadar dobro vem, da nimajo prav. Ni moja naloga, da bi vse naredila popolno. Mir je vreden več kot popolnost.
6. Postala sem precej dobrosrčna s komplimenti. Dajanje komplimentov osreči tako tistega, ki ga prejme, kot mene, ki ga podelim. Če ga prejmem sama, se ga nikoli ne branim ali zavrnem, vedno se zahvalim.
7. Sedaj se res ne obremenjujem več s svojim videzom in oblačili. Včasih imam kakšno packo na majici. Mislim, da je moja osebnost bolj pomembna kot moja majica.
8. Odidem stran od ljudi, ki me ne cenijo. Morda ne poznajo moje vrednosti, ampak jaz jo poznam.
9. Ko želi biti kdo tekmovalen z menoj ali me v nečem »premagati«, poskušam biti popolnoma hladna. Nisem namreč noben tekmovalac na tekmi.
10. Učim se, da me ni sram pokazati svojih čustev. Čustva me delajo človeka.
11. Naučila sem se, da je bolje, da uničim svoj ego kot odnose.
12. Vsak dan živim, kot da je zadnji. Ker je morda res.
13. Prevzemam odgovornost za svoje počutje. To si dolgujem. Tudi sreča je odločitev.

Ne čakajte do 80. leta, da se naučite vsega tega!



© Robert L. Horvat



© Robert L. Horvat

Zbilje 2026



© Robert L. Horvat



© Robert L. Horvat



© Robert L. Horvat



© Robert L. Horvat



© Robert L. Horvat



Foto: Robert L. Horvat

© Robert L. Horvat