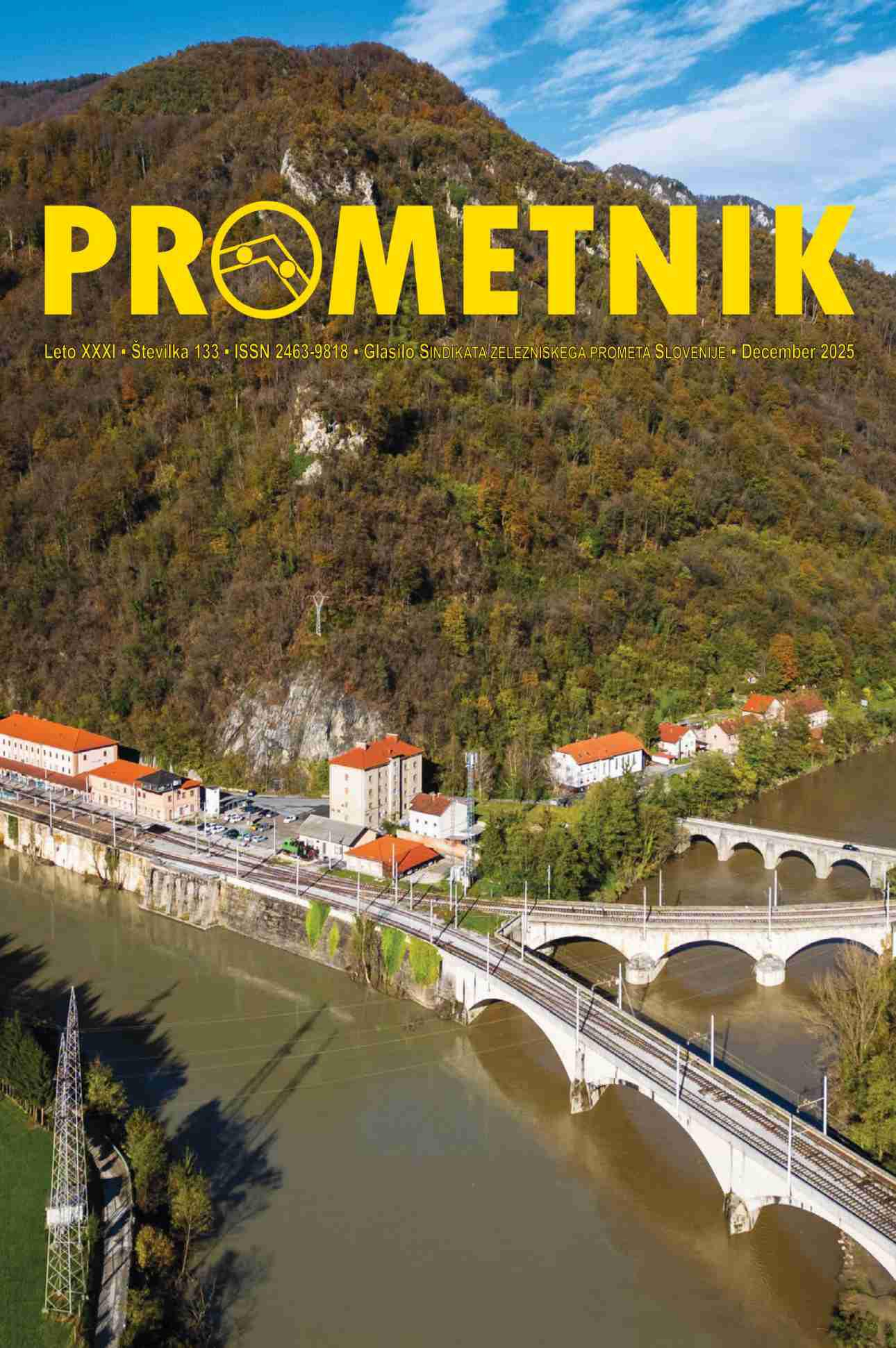
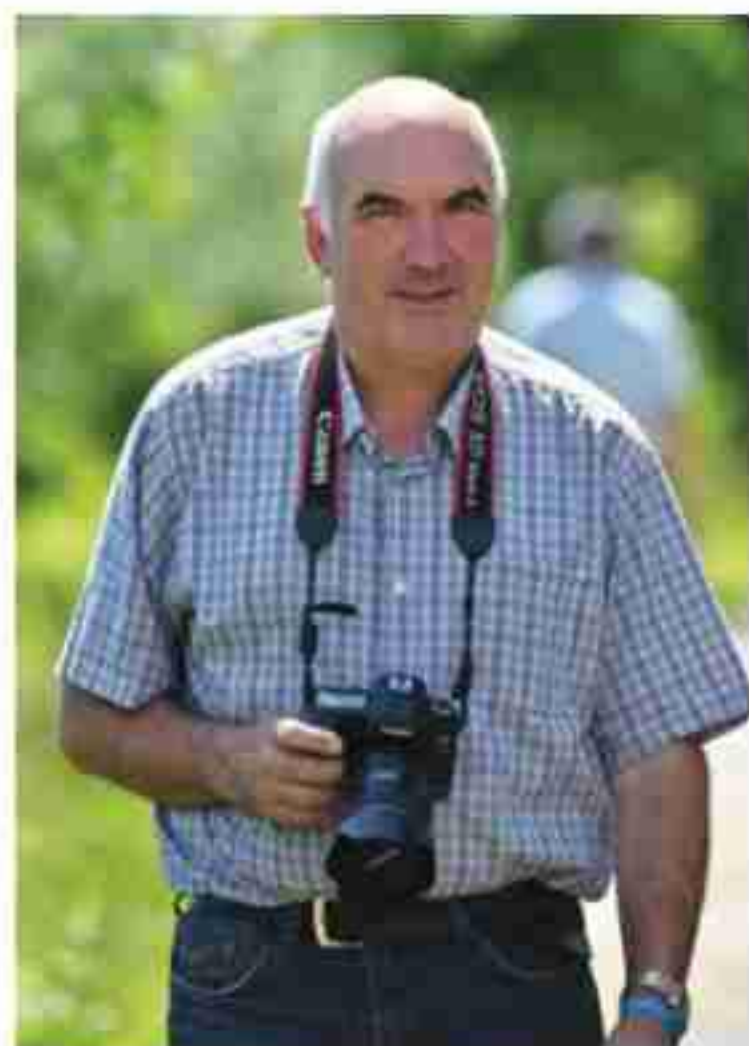


PROMETNIK

Leto XXXI • Številka 133 • ISSN 2463-9818 • Glasilo SINDIKATA ŽELEZNISKEGA PROMETA SLOVENIJE • December 2025





UVODNIK

Kot že v večletni praksi, tudi letos prihaja k vam nova številka glasila Prometnik ob koncu leta.

Upam, da Vam jo bo uspelo pregledati kljub obilici vsega, kar nam prinaša tako imenovani veseli december.

Osrednje mesto v tej številki zavzema intervju z ministrico za infrastrukturo mag. Alenko Bratušek. Naš sekretar Davor jo je imel priložnost povprašati marsi-

kaj in tako imamo pred sabo tudi zanimive odgovore na vprašanja, ki so še kako aktualna, ne samo za železnice in železničarje, ampak za našo celotno družbo. V rubriki Intervju pa bomo imeli še dva sogovornika, in sicer vodjo Sekcije upravljanja prometa Maribor in člana Sveta delavcev Infrastrukture. Prvi spregovori o delu in številnih težavah, ki jih imajo ob uvajanju daljinsko vodenega prometa, drugi pa o delu sveta delavcev in nadzornega sveta naše odvisne družbe.

Obširna je tudi rubrika »Aktualno«, saj se je v preteklih mesecih zvrstilo precej dogodkov. Zopet smo v besedi in še bolj v sliki pokukali, kako napreduje PCL (Potniški center Ljubljana) in Emonika. Bili smo na zapori Logatec - Verd in na odjavnici Podgrad. Iz tujine so članki o srečanju sindikatov na Hrvaškem in v Srbiji. Na štajerskem koncu se predajajo postaje v daljinsko vodenje. Na eni smo bili, ko je prometnik opravil zadnjo izmeno. Pišemo o umetni inteligenci, ki dodobra vpliva tudi na delo na železnici. Ali samo v dobro ali tudi ne, pa preberite v članku.

Od praznikov predstavljamo dan Rudolfa Maistra, ta je obranil našo severno mejo.

Žal imamo tudi spominski članek v spomin na pokojnega našega nekdanjega sekretarja sindikata.

V stalni rubriki »Naše postaje« smo obiskali tri zasavske postaje, kjer je bilo nekoč doma premogovništvo.

Poletno - jesenski čas je čas piknikov, izletov, pohodov, kolesarjenja. O vsem tem boste izvedeli v notranjosti glasila.

In v rubriki »Zanimivosti« spregovori naš prometnik o svojih kolesarskih podvigih.

Precej je bilo naštetega, pa je še kar nekaj člankov, ki jih nismo omenili. Res upamo, da bo vsak bralec našel kaj zase.

Smo v času leta, ko se bodo izrekale želje, čestitke za čas, ko bo na koledarju nova letnica - 2026. Zdi se mi pomembno, da bi v vseh željah in hrepenenjih za prihodnost znali pogledati tudi v preteklost in biti enostavno hvaležni. Za vse, kar nam je bilo dano lepega doživeti. Za vse, kar nas spodbuja in nam daje moči ter volje za delo in poslanstvo naprej.

Zato želim Vam in Vašim dragim en lep, hvaležen pogled v preteklost. V leto, ki ga zaključujemo. Hvaležni za vse lepo in dobro in tudi za preizkušnje, ki so nas morda doletele. Da bi nas utrdile za izzive, ki so pred nami. Prihodnji dnevi, prazniki in leto, ki trka na vrata, naj bo prežeto z upanjem in zaupanjem v dobro ter delom v zadovoljstvo nas samih, naših bližnjih, našega naroda in države Slovenije ter vsega človeštva in z njim povezanega stvarstva. Srečno in mirno leto 2026!

Miran Pnavor, glavni urednik

INTERVJU

Intervju z ministrico za infrastrukturo mag. Alenko Bratušek 4
Robert Zorman, vodja Sekcije upravljanja prometa Maribor 8
Intervju s člani sveta delavcev: Dragan Malinović 9

AKTUALNO

Potniški center Ljubljana in Emonika 11
Obisk evropskega komisarja Tzitzikostasa na ljubljanski železniški postaji 14
Mednarodno srečanje sindikatov v Srbiji 15
Srečanje sindikatov v Rovinju 17
Umetna inteligenca že na Slovenskih železnica 17
Vključitev postaje Šentjur v daljinsko vodenje v začasni CVP Celje 18
Zapora železniške proge Logatec - Verd 20
Ko zaposleni prepreči tragedijo - sabotaže na tirih niso le vandalizem 21
Odjavnica Podgrad 22
Zahvala ob odhodu prometnice Tamare Ambrožič 23
Prazniki v Republiki Sloveniji 23
Upokojili so se: Nermin Alatović 25
Upokojili so se: Marjan Berglez 26
Upokojili so se: Jolanda Pavlovič 26
V spomin 27

NAŠE POSTAJE

Postaje so naše ogledalo: Zagorje, Trbovlje in Hrastnik 29

PREDSTAVITEV

Predstavitel delovnega mesta: vzdrževalec - tehnik SV naprav 32
Predstavitel OO SZPS Novo mesto 34
Predstavitel novih predsednikov OO 35

MALO ZGODOVINE

Naši upokojeni člani: Miladin Goranović 36

DRUŽENJA, IZLETI, POTOVANJA

Sicilija, izlet OO Celje II. del 38
Spomladi v megli na Veliko planino, jeseni v megli na Vrtačo 40
- a poslovili smo se ob mavrici 42
Iz Opatije do Krka 44
Piknik OO Zidani most na Lisci 46
Kolesarjenje, sobota, 30. avgusta 2025 47
Izlet članov sindikata OO Celje na Primorsko 49
Izlet SZPS OO Pragersko 50
Barkolana 2025 50
Izlet OO SZPS Zidani Most v Postojno, Koper in Merezige 53

DRUŽENJA, IZLETI, POTOVANJA

Peter Pušnik - kolesar 53

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.pnavor@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 Šljivič: 031 758 555
Sekretar sindikata: Davor Lučič: 040 280 169
Glavni urednik: Miran Pnavor: 041 864 900
Odgovorni urednik: Milorad Šljivič
Urednik fotografije: Robert L. Horvat

Uredniški odbor: Edvard Kostić, Davor Lučič,
Doročja Jazbec, Nataša Kojčinović,
Robert L. Horvat in Miran Pnavor
Lektoriranje: Danica Pnavor, prof.
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 SZPS!

Leto 2025 se počasi izteka in prihaja čas novoletnih zabav, za katere seveda potrebujemo poleg dobre volje tudi denar.

BESEDA SEKRETARJA



Iztekajoče leto 2025 je bilo za zaposlene na železnici in za naš sindikat ponovno leto izzivov, hitrega tempa ter številnih pomembnih odločitev. A bilo je tudi leto, ki je pokazalo, kako pomembna je vloga vsakega posameznika in kako veliko lahko dosežemo, ko znamo prisluhniti drug drugemu. A pokazalo je tudi, da se številni izzivi ponavljajo – pritiski, pomanjkanje kadra, preobremenjenost, prenizko vrednotenje dela in včasih tudi nerazumevanje realnega stanja s strani odločevalcev.

V tem letu sem se srečeval z mnogimi zaposlenimi – na

Tudi letos so sindikati dosegli dogovor, s katerim smo zaposlenim priskrbeli »božičnico« v višini 1100,00 EUR bruto. Hkrati pa je tudi Vlada Republike Slovenije v novembru sprejela Zakon o pravici do zimskega regresa ter prenovi ugotavljanja davčne osnove z upoštevanjem normiranih odhodkov. Iz tega naslova bomo prejeli 639,00 EUR neobdavčene božičnice, preostali del do 1100,00 EUR bo obdavčen s prispevki. V praksi to pomeni, da bomo prejeli letošnjo božičnico v neto znesku skoraj 1000,00 EUR.

Prenova kolektivne pogodbe, prevedba izhodiščne plače v osnovno plačo in možnost šestih odpravnin ob upokojitvi so naloge, s katerimi se bodo sindikati ukvarjali v prihodnjem letu. Verjamem, da bomo večino uspešno rešili.

Vse najboljše želim Vam in vašim družinam v novem letu 2026!

Milorad Šljivić, predsednik SZPS

Foto: Robert L. Horvat

postajah, enotah, sestankih in na terenu. Veliko je bilo pogovorov o realnih težavah in iskrenih željah glede delovnih razmer ter odnosa do zaposlenih. Žal pa sem se srečal tudi z manj prijetnim delom – z zagovori in disciplinskimi postopki, kjer sem kot zagovornik večkrat stopil v bran zaposlenim. Ob tem sem posebej v letošnjem letu veliko sodeloval tudi s pravno službo, odvetniki, direktorji posameznih družb/sektorjev ter nenazadnje z državnimi organi.

Letos novembra sem bil gost v kabinetu ministrice za infrastrukturo, kjer sva imela zelo odprt in konstruktiven pogovor – del tega si lahko preberete tudi v nadaljevanju našega glasila. Pozitivno me je presenetila njena iskrena pohvala prometnikom na postaji Ljubljana ob obisku evropskega komisarja za promet. Gre za redko priznanje, ki ga naši sodelavci več kot zaslužijo, in lepo je videti, da se dobro delo na terenu tudi javno prepozna.

Ponosni pa smo lahko tudi na dogodke, ki smo jih izvedli v okviru našega sindikata. Ti so ustvarili odlično vzdušje in so pokazatelj, da so povezovanje, druženje in dobra energija med zaposlenimi zelo pomembni. Na tem mestu se želim zahvaliti vsem, ki ste sodelovali in pomagali pri organizaciji teh dogodkov.

S pogledom naprej nas v letu 2026 čakajo novi izzivi, a tudi nove priložnosti. Kot sindikat bomo še naprej delovali odgovorno, transparentno in v interesu zaposlenih. Naš cilj ostaja jasn: biti glas tam, kjer se pogosto sliši premalo, in

stati ob strani vsakemu, ki potrebuje pomoč, nasvet ali zaščito. V ospredju ostajajo varni pogoji dela, pošteno vrednotenje zaposlenih in socialni dialog, ki temelji na spoštovanju.

Vsem bralkam in bralcem želim mirne praznike, veliko zdravja ter uspešno in varno novo leto 2026.

Davor Lučić, sekretar SŽPS

Intervju z ministrico za infrastrukturo mag. Alenko Bratušek



Ministrica za infrastrukturo o največjih železniških projektih, sodelovanju s SŽ in ljudeh, ki poganjajo sistem

Slovenski železniški sistem danes doživlja enega najintenzivnejših razvojnih obdobij v samostojni državi. Zaposleni na terenu spremembe občutimo iz dneva v dan – od modernizacij prog, največjih infrastrukturnih projektov, do velikih pričakovanj potnikov in izzivov, ki jih prinaša tranzicija v bolj trajnostno mobilnost.

V tem kontekstu je še posebej pomembno razumeti vizijo ministrstva, odgovore na najbolj izpostavljena vprašanja zaposlenih ter pogled ministrice na prihodnost železnic in pomen ljudi, ki skrbijo za njihov vsakodnevni tek.

Zato sem se sestal z ministrico za infrastrukturo mag. Alenko Bratušek, ki je iskreno spregovorila o projektih, financiranju, odnosih v sistemu ter osebnih motivacijah ...

Gospa ministrica, če začnemo kar pri najširši sliki – v zadnjih letih smo priča res velikemu razvoju železniške infrastrukture: vlaganjem, modernizacijam in novim projektom, ki jih zaposleni na terenu tudi sami občutimo.

Kako ministrstvo vidi vlogo železnic pri razvoju Slovenije v naslednjih desetletjih – denimo do leta 2035?

Dejstvo je, da toliko denarja, kot ga ta vlada – vlada dr. Goloba – namenja prometni infrastrukturi, ni bilo še nikoli. V mandatnem obdobju 2022–2026 govorimo o 2,6 milijarde evrov investicij, vloženih v železniško omrežje. Če pa pogledamo proračun za prihodnje leto 2026, je za posodobitev



železnic predvidenih 650 milijonov evrov, in to brez javne službe. Takšnih števil do zdaj ni bilo.

»Železnice so absolutna prioriteta te vlade.« Tudi zato, ker želimo dosegati okoljske cilje in promet narediti bolj čist. Brez železnic to praktično ni mogoče. Seveda pa se stvari ne da urediti čez noč, projekti terjajo svoj čas. Verjamem pa, da bodo vse prihodnje vlade morale nadaljevati z enako dinamiko.

Če se iz te širše slike spustiva na konkreten primer – drugi tir Divača–Koper je trenutno največji infrastrukturni projekt v državi. Zaposleni na železnicah ga seveda zelo pozorno spremljamo, saj bo močno vplival tudi na preostali sistem in obremenjenost drugih prog. Kako vi osebno ocenjujete trenutno stanje projekta in potek del? In kaj konkretno pričakujete po zaključku – ne le za tovorni promet, ampak tudi za širši gospodarski razvoj države?

To je največji infrastrukturni projekt v Sloveniji ta trenutek. Zelo sem vesela, da bomo s tem projektom pokazali in dokazali, da znamo v Sloveniji največje projekte voditi tako, kot je treba.

Le še nekaj mesecev pred zaključkom smo še vedno v finančnih okvirih, ki so bili določeni leta 2019, kar je skoraj neverjetno, saj govorimo o 1,109 milijarde evrov, in kljub podražitvam in nepredvidenim delom ostajamo v teh okvirih. Tudi epidemija covid 19 je projekt nekoliko upočasnila, a cilj ostaja marec 2026, ko bodo izpolnjeni pogoji za prvi vlak. Nato sledijo obsežna testiranja – gre skoraj izključno za predore in viadukte – zato bo testni režim trajal dalj časa. Proga naj bi bila v redni rabi proti koncu leta 2026.

Pomembno je tudi, da je vlada sprejela državni prostorski načrt za dodatni tir. Nova proga bo dvotirna, v pripravi je umeščanje v prostor. Za ta dodatni tir smo pridobili 156 milijonov evrov nepovratnih evropskih sredstev – jasno je, da projekt ni pomemben le za Slovenijo, tudi Evropa projekt podpira, zato je Slovenijo nedavno obiskal evropski komisar za trajnostni promet in turizem, ki je slavnostno predal nepovratna sredstva.

Ko govorimo o gospodarski pomembnosti, je za Luko Koper ta projekt izjemnega pomena. Število vlakov se lahko praktično podvoji – to je naše okno v svet. In nenazadnje: tudi potniški promet bo občutno hitrejši. Danes je stara proga 110-odstotno zasedena s tovornim prometom, zato so prvi, ki se umikajo, žal potniški vlaki. Nova proga bo to spremenila.

Pa se s Primorske premaknimo še v samo središče države – k projektu Potniškega centra Ljubljana oziroma Emoniki. To je eden največjih simbolnih in razvojnih projektov na področju potniškega prometa, ki ga zaposleni zelo pozorno spremljamo. Zdi se, da se stvari zdaj res premikajo naprej – kako ste osebno zadovoljni s potekom del in z usklajevanjem vseh deležnikov?

To je izjemno pomemben in dolgo pričakovan projekt. Izvedbeno je zelo zahteven, saj poteka v središču Ljubljane. Hkrati gre za več povezanih projektov: novo železniško postajo, avtobusno postajo, poslovno-komercialne objekte, infrastrukturne ureditve ...

Projekt kot celota napreduje zelo dobro, mi pa zelo budno spremljamo spoštovanje rokov. Ko vidiš gradbišče v živo, je res fascinantno. To bo lep, sodoben in predvsem udoben objekt za potnike. Financiran je tudi iz evropskih sredstev, zato je časovnica izjemno pomembna.

Prvega decembra smo obeležili zaključek prve faze nadgradnje osrednjega dela postaje, tako imenovane faze B, in pričakali prvi vlak, ki je na glavno postajo pripeljal po novih tirih. Faza B je potekala na severni strani postaje in je zajemala nadgradnjo treh peronov in šestih tirov. Nosilna konstrukcija novega nadhoda na severnem delu je zgrajena, zaključuje se montaža fotovoltaične strehe ter montaža steklene fasade, nato sledita izvedba prostorov ter montaža opreme. V gradbenem smislu je zaključena tudi razširitev obstoječega podhoda, sledi dokončna ureditev podhoda in prostorov v njem. V naslednji fazi, to je fazi C, se dela selijo na južno stran postaje, kjer je predvideno nadaljevanje gradnje novega nadhoda, razširitev podhoda ter nadgradnja preostalih peronov in tirov. Moram pa poudariti še nekaj, kar poudarjajo tako izvajalci kot moji sodelavci: »Na Slovenskih



železnicah praktično delate čudeže.« Brez odličnega dela ekipe na postaji Ljubljana bi zaradi obsežnih del na postaji promet tam praktično stal.

Tukaj bi si posebej dovolila omeniti vodjo postaje Ljubljana gospoda **Gorana Prodanovića**, brez njega in njegove ekipe namreč promet v tem obsegu ne bi mogel teči. Že zdaj je število vlakov močno zmanjšano, brez tako dobre organizacije bi jih bilo bistveno manj.

Dolgoročno načrtujemo, da bi se tovorni promet čimprej umaknil iz centra Ljubljane proti Zalogu in da bi v prihodnje vzpostavili obvoznico železniških prog okoli mesta. To bi prestolnico razbremenilo tako prometno kot okoljsko. Gre za dolgoročen cilj, umeščanje pa bo seveda zahtevalo svoj čas.

Z Emoniko je posredno povezan tudi Tivolski lok, ki ga mnogi v stroki vidimo kot manjkajoči člen ljubljanskega vozlišča. Ta projekt bi lahko dolgoročno razbremenil središče mesta in izboljšal pretočnost, zlasti za tovorni promet. Kako ministrstvo gleda na ta projekt in ali obstaja načrt, da bi se ga v prihodnjih letih vendarle realiziralo?

Dokler sem jaz ministrica, je Tivolski lok vsekakor opcija. Čakamo prostorske načrte Mestne občine Ljubljana, na katerih temelji umeščanje v prostor. Gre za kratkoročno do srednjeročno rešitev – približno deset let –, dokler ne bo zgrajena večja obvoznica. Seveda pa moramo zagotoviti, da bo projekt ekonomsko upravičen, ker ni namenjen trajni uporabi. A osebno si zelo želim, da se projekt uresniči. Sem optimistka in podpornica tega projekta.

Če se dotakneva še prog, ki neposredno povezujejo Ljubljano z njenim širšim zaledjem – torej gorenjske, dolenjske in kamniške smeri. Na teh območjih so pričakovanja med ljudmi zelo velika, saj gre za proge, ki dnevno vplivajo na mobilnost zaposlenih, dijakov in študentov, ki se vsak dan vozijo v Ljubljano. Kako napredujejo aktivnosti na teh povezavah in kakšna je dolgoročna vizija ministrstva glede njihovega razvoja?

Proge do Kranja, Kamnika in Ivančne Gorice so z vidika potniškega prometa absolutna prioriteta ministrstva. Že

danes so zelo obremenjene, kar je pravzaprav zelo dobro – pomeni, da ljudje namesto avtomobilov izberejo vlak in s tem razbremenjujejo ceste.

Najdlje smo trenutno prišli z umeščanjem proge proti Kranju. Želim si, da državni prostorski načrt sprejmemo še letos. Pri umeščanju v prostor je vedno veliko izzivov – tudi na javni razgrnitvi je bilo precej pripomb občin. Podobno velja za smer proti Ivančni Gorici. Z Občino Domžale pa smo že uskladili ključna vprašanja, kar zadeva kamniško progo.

Cilj ministrstva in moj osebni cilj je čimprejšnja dvotirnost vseh treh smeri. To bi omogočilo uvedbo taktnega voznega reda – da potnik pride na postajo in ve, da bo vlak kmalu pripeljal, tudi če je prejšnjega zamudil. Tu vidim res velik potencial za povečanje števila potnikov.

Zdaj pa preidiva še k sodelovanju med ministrstvom in skupino Slovenske železnice. V zadnjih letih se izvaja res veliko infrastrukturnih projektov, kjer so vključeni številni deležniki – od ministrstva, Direkcije za infrastrukturo, uprave Slovenskih železnic, pa vse do zaposlenih na terenu, ki te projekte dejansko izvajajo. Kako bi ocenili to sodelovanje? Kaj po vašem mnenju trenutno deluje najbolje?

Sodelovanje med naštetimi deležniki ocenjujem kot odlično. S praktično vsakim delom železniškega sistema imamo tesne stike. Javni potniški promet se iz leta v leto povečuje – po zadnjih podatkih v letu 2024 beležimo več kot 14 odstotno povečanje potnikov, kar je zelo dobro, glede na infrastrukturne omejitve na tirih.

SŽ-Infrastruktura, lahko rečemo, je v odličnem sodelovanju z ministrstvom – izvaja javno službo, od katere je odvisna varnost in pretočnost celotnega sistema. ŽGP je nepogrešljiv pri izvajanju skoraj vseh železniških projektov.

Pomembno se mi zdi poudariti, da je naša vlada letos omogočila dokapitalizacijo SŽ-Infrastrukture v znesku 80 milijonov evrov za investicije (motorna progovna vozila, varnostna oprema/varnostni sistemi ...), ki so nujno potrebni za varno delo.

Tukaj se želim navezati na zadnjo tragično nesrečo pri Postojni, po kateri so bili narejeni vsi potrebni koraki, da se tveganja za take nesreče povsem zmanjšajo. Preiskava je v tem konkretnem primeru pokazala, da je tukaj šlo za človeško napako. Zavedamo se, da človeškega dejavnika žal ni mogoče izključiti, moramo pa vsi skupaj stremeti k temu, da ga maksimalno omejimo, da se takšne nesreče ne bi nikdar več ponovile. Ob tem poudarjam, da je varnost zaposlenih absolutno naša prva prioriteta!

V železniškem sektorju so zaposleni izjemno ponosni na svoje delo in svojo stroko, hkrati pa tudi zelo povezani prek sindikatov in svetov delavcev. Odstotek sindikaliziranosti v SŽ je eden najvišjih v državi ...

(Smeh) Ja, to pogosto občutimo ...

Ne dvomim v to... Gospa ministrica, kako vidite vlogo sindikatov pri ohranjanju socialnega dialoga in partnerstva? Kako gledate na pomen delavcev in njihovega glasu v današnji družbi?

»Socialni dialog je zame ena ključnih vrednot.« A vedno moramo razumeti, da je dialog – in ne monolog. Le tako lahko najdemo skupne rešitve. Seveda so stvari, od katerih delavci ne morejo odstopiti, in tudi delodajalec ali vlada ne more. A teh odprtih točk, menim, ni veliko. Osebnostno si prizadevam za konstruktiven dialog z vašim sindikatom, in kar zadeva pomen delavcev v današnji družbi, sem mnenja, da so gospodarstvo ljudje. Brez zaposlenih ni dela, ni rezultatov. Upam, da se tega zavedajo tudi delodajalci in lastniki podjetij.

Slovenija je v zadnjih letih v železniško infrastrukturo usmerila res rekordno veliko evropskih sredstev – tako po obsegu kot po številu projektov. Kako ministrstvo zagotavlja, da se ta sredstva čim bolj učinkovito in pravočasno črpajo, da so projekti med vsemi deležniki dobro usklajeni in da Slovenija ohranja ugled zanesljive partnerice pri izvajanju evropsko sofinanciranih naložb?

Izzivov je ogromno: od umeščanja v prostor do gradbenih dovoljenj. To je velik krog, ki ga je treba skleniti pred začetkom investicije. Iskreno si želim, da bi na ministrstvu imeli še več vnaprej pripravljenih projektov. Ta finančna perspektiva se zaključuje, nova se začne, mi pa imamo še veliko dela. Črpanje teh sredstev nikakor ni ogroženo – menim, da so moji sodelavci eni najbolj uspešnih na tem področju.

Naj še omenim, da so evropske institucije opravile 29 revizij infrastrukturnih projektov, zadnja je bila končana v



juniju 2025 – in nikjer ni bilo ugotovitev, ki bi imele finančne posledice. To veliko pove o strokovnosti in natančnosti naših ekip.

Zaposleni vas pogosto opisujejo kot ministrico, ki je veliko prisotna na terenu – med delavci, na gradbiščih, v prometu. Prepoznajo vas tudi po vašem značilnem vijolično-roza jopiču. Kako pomembno se vam zdi, da je ministrica prisotna med ljudmi? Kako vi osebno doživljate stike z zaposlenimi na terenu?

Prvič, to je moja dolžnost – preveriti, kako projekti tečejo. Drugič, zdi se mi prav, da javnosti pokažemo, kako napredujejo veliki projekti. Čisto drugače je, če novinarje popeljemo na teren, kot če napišemo samo sporočilo.

Res je, da sem veliko na terenu, čeprav bi si želela biti še več. A verjamem, da to nekaj pomeni tudi zaposlenim. Pohvaliti tiste, ki dobro delajo, ali opozoriti, ko kaj ni v redu – to je pomembno. Predvsem pa pokazati, da se zanimamo za to, kar se dogaja na terenu.

Kaj vas osebno najbolj motivira pri vodenju tako zahtevnega resorja, kjer se vsak dan sprejemajo odločitve, ki neposredno vplivajo na življenje ljudi in gospodarstva?

Katere dosežke bi morda izpostavili kot tiste, ki vam prinašajo posebno zadovoljstvo ali ponos?

Najbolj me motivira to, da rezultate našega dela vidimo in čutimo na terenu. Da veš, da delaš nekaj dobrega za ljudi. Varnost v prometu je naša prva naloga – zato moramo nenehno izboljševati infrastrukturo.

Med projekti bi vsekakor izpostavila drugi tir. Ne bom rekla kot »moj projekt«, ampak kot projekt, ki sem ga zagotovo zaznamovala in me je spremljal v obeh mandatih. V prvem mandatu smo potrdili investicijski program, v drugem ga zaključujemo. Posebej sem ponosna na to, da poteka znotraj finančnih in časovnih okvirov – pri tako velikih projektih je to izjemna redkost.

Pomembno se mi zdi tudi, da ne dovolimo neupravičenih podražitev. Če je treba, razpis razveljavimo. To smo letos naredili pri treh ali štirih razpisih. Morda je to znak, da imajo gradbinci preveč dela ...

Kdo je Alenka Bratušek, ko ni ministrica? Kako si napolnite energijo?

Najraje sem v naravi. Ko ni službe, želim čim manj misliti na službo – čeprav ta vzame velik del dneva. Sem mama, žena, ob vikendih kuham, rada hodim v hribe, kolesarim, smučam. Tako polnim energijo.

Gospa ministrica, sva pri zadnjem vprašanju... Na železnicah sistem deluje 24 ur na dan, 365 dni v letu – tisoči ljudi vsak dan skrbijo za varnost, pretočnost in razvoj. Kaj bi ob tej priložnosti želeli sporočiti zaposlenim v skupini Slovenske železnice – vsem, ki vsak dan s svojim delom gradijo sistem, o katerem danes govoriva?



Najprej bi se jim želela zahvaliti za vse, kar naredijo za Slovenske železnice in s tem tudi za našo državo. Želim jim čim bolj varno delo in čim bolj zadovoljne stranke – potnike. Če bodo potniki zadovoljni, boste zadovoljni tudi vi na Slovenskih železnicah in nenazadnje bomo zadovoljni tudi mi na ministrstvu. Res je, da bo še kakšno leto, leto in pol zelo napeto zaradi vseh gradbišč. Vi ste tisti prvi, ki slišite kritike, čeprav zanje pogosto sploh niste odgovorni. Zato vas prosim za razumevanje še to leto in pol. Ker se letošnje leto približuje h koncu, pa vsem zaposlenim v skupini SŽ želim, naj bo naslednje leto čim lepše, čim bolj uspešno in srečno.

Ob koncu pogovora se ministrici zahvaljujem za čas in iskrene odgovore.

Razvoj železniškega sistema ni projekt ene institucije, temveč rezultat dela mnogih zaposlenih. Zato nas še posebej veseli, da je ministrica izpostavila pomen terenskega dela in strokovnosti naših zaposlenih. Posebej se ji zahvaljujem tudi za podporo na področju varnosti pri delu.

V glasilu Prometnik bomo tudi v prihodnje spremljali ključne projekte ter prinašali informacije z vseh delov železniškega sistema ...

Intervju opravil: Davor Lučić, sekretar SŽPS
Foto: Arhiv ministrstva

Robert Zorman, vodja Sekcije upravljanja prometa Maribor - vodja s prijazno besedo, ki je vedno pripravljen na pogovor s svojimi sodelavci



Kaj je vas zaneslo med železničarje?

V sorodstvu je bilo kar nekaj železničarjev, oba dedka in strica, kar je tudi mene pritegnilo, zato sem se odločil in se vpisal v takratno Srednjo železniško šolo v Mariboru.

Katera dela ste opravljali pred vodjo pisarne v Mariboru?

Po zaključku srednje šole je bila moja prva zaposlitev na postaji Ruše, kjer sem opravljal delo prometnika. Kasneje sem kot prometnik služboval tudi na postajah Pesnica, Šentilj, Slovenska Bistrica, Maribor Studenci in 11 let na postaji Maribor. Sledilo je delo tehnologa v Sekciji za vodenje prometa v Mariboru. Na sedanjem delovnem mestu pa sem od januarja 2023.

Kaj so vaše poglavitne naloge?

Moje naloge kot vodje sekcije za upravljanje prometa so organizacija, načrtovanje, usklajevanje in odločanje pri vodenju organizacijske enote, skrb za zakonito in pregledno izvajanje delovnih procesov v službi in pravočasna izdelava predpisov s področja dela, sodelovanje z zunanjimi in notranjimi organi in službami, predstavljanje službe in druga dela po naročilu nadrejenega, ki so funkcionalno povezana v delovnem procesu.

Kateri so trenutni projekti, ki vam jemljejo največ delovne energije?

Daleč največ delovnega časa in energije je povezano z

vklopom postaj v daljinsko vodenje na progi Zidani Most–Šentilj in s tem povezanimi opravili. Ne gre le za nadgradnjo signalno-varnostnih naprav, potrebno je pripraviti ustrezne predpise, organizacijo dela, razmejiti odgovornost in posledično prilagoditi kadrovske zasledbe na postajah in začasnih centrih vodenja prometa (CVP) Celje, Pragersko in Maribor.

Katere so največje ovire, s katerimi se soočate kot vodja, in kako jih je premagate?

Pri tako velikih in dolgoročnih projektih, kot je uvedba daljinskega vodenja prometa, se pojavlja veliko izzivov, ki jih takšen projekt prinese s sabo. Ni vse odvisno od nas. Projekt izvaja Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo (DRSI) v imenu Ministrstva za infrastrukturo, nadzorni organ je Družba za razvoj infrastrukture (DRI), v samo izvedbo pa so vključeni številni izvajalci za posamezne segmente projekta. Velikokrat je potrebno delati z zelo omejenimi sredstvi, kot so zapore tirov, izklopi napetosti, počasne vožnje mimo delovišč, dodatni nivojski prehodi in podobno. Moja in naloga mojih sodelavcev pa je, da se to organizira tako, da promet poteka kar se le da po voznom redu. Srečo imam, da imam v ekipi zelo dobre sodelavce, s katerimi je užitek delati.

Večkrat sodelujemo pri pregledu projektov. Ne samo Sekcija, tudi ostale službe ne uspemo vedno s svojimi pripombami. Projekti se občasno izvedejo mimo naših pripomb, kot je med Ljubljano in Mariborom že pregovorno komunikacijski šum.

Kako je z delavci, jih je dovolj ali jih trenutno primanjkuje?

Kadrov je trenutno dovolj. Vprašanje pa je, kaj bo ob vključitvi CVP Maribor. Zagotovo bomo v sekciji potrebovali manj kretnikov zaradi vključitve novih signalno-varnostnih naprav.

Kadrovska zasledba za progovne prometnike trenutno še ni dokončno definirana. Odvisna je še od kar nekaj okoliščin, predvsem števila potrebnih progovnih prometnikov v CVP Maribor in kako se bodo posamezni delavci, ki imajo določene pogoje za odhod v pokoj, odločili v trenutku, ko se bo upravljanje prometa na progi Zidani Most–Šentilj začelo izvajati v CVP Maribor.

V kateri fazi projekta daljinskega vodenja prometa na progi Zidani Most–Šentilj se nahajamo?

Promet se vodi iz dveh začasnih CVP-jev v Celju in Pragerskem in iz CVP Maribor. Lokalno so zasedene še postaje

Grobelno, Hoče, Rače in Šentilj ter Maribor Tezno in Maribor. V prvih mesecih leta 2026 je predviden prekop postaj Rače in Hoče na elektronsko varnostno napravo (ILTIS).

Zaposlene skrbi, da se bo uvedlo daljinsko vodenje z dokaj skopo kadrovske zasedbe, čeprav nekateri podporni sistemi za upravljanja prometa, kot ILTIS, PIS, SCADA, MAXIMO, delujejo s številnimi napakami. Če k temu dodamo še številna vzdrževalna dela, napovedane investicije, nadomestni avtobusni promet, omejitve v infrastrukturi in še bi lahko naštel, so bojazni upravičene?

Sekcija upravljanja prometa Maribor zaznava težave in o tem redno poroča. Težave rešujejo druge službe. Z nekaterimi sistemi, kot je PIS, so resne težave. Nekateri se še uvajajo. Žal naša služba nima vpliva na dinamiko uvajanja. Kadrovska zasedba pa je trenutno res še negotova.

Kako vidite upravljanje prometa čez 10 – 15 let?

V naslednjih 15-ih letih bo poklic prometnika počasi izumrl. Modernizacija železniške infrastrukture je nujna in se tudi pospešeno izvaja. To se bo zgodilo tudi na regionalnih progah. Najbližje je projekt obnove proge od Maribora do Ruš, ki bi se lahko začel že v letu 2026. Proga bo nova, sposobna za osni pritisk D4, imela bo nove signalno-varnostne naprave in bo elektrificirana. Sledile bodo tudi ostale regionalne proge, le da časovni okvir še ni tako natančno določen. Posledično se bodo sedanje krajevno vodene postaje vključevale v daljinsko vodenje prometa. Izzivov v naslednjih letih nam ne bo zmanjkalo.

Kako usklajujete svoje zasebno življenje z zahtevno službeno vlogo vodje?

Odkar ne delam več v turnusu, je to lažje, čeprav sedanja služba velikokrat zahteva tudi delo izven rednega delovnega časa. Sem se pač prilagodil razmeram.

Kaj vas v prostem času sprošča?

Sprehod v naravi v bližnjem gozdu, manjša opravila doma, kar predstavlja odklop od stresnih situacij na delovnem mestu. V preteklosti sem bil vpet v delo pri Nogometnem klubu MB Tabor v Mariboru, kar sem sedaj opustil. Seveda pa sem še vedno navijač Maribora. Redno spremljam nogomet, na klubskem kot reprezentančnem nivoju. Z nogometom sem tudi sorodstveno povezan. V preteklosti sta trenirala nogomet oba sinova, sedaj dva nečaka in nečakinja, brat pa je nogometni trener.

Kakšno sporočilo bi podali zaposlenim?

Glede na prihajajoče spremembe, jim želim vse dobro, vsak pa je dobrodošel v moji pisarni, da skupaj najdemo najboljšo možno rešitev.

Zapisal: Edvard Kostić
Robert Zorman na delovnem mestu
Foto: Osebni arhiv Roberta Zormana

INTERVJU S ČLANI SVETA DELAVCEV: Dragan Malinović



Dragan, se lahko na začetku našim bralcem na kratko predstaviš?

Pozdravljeni, prihajam iz Divače, zaposlen sem kot progovni prometnik v CVP Postojna. Svoj prosti čas najraje preživim v krogu družine. V veliko veselje mi je tudi čas, ki ga preživim s svojo triletno vnukinjo Ariano.

Kako je potekala tvoja železničarska pot?

Odraščal sem na železniški postaji, saj izhajam iz železničarske družine, tako da je bila odločitev za železničarja pri 14-ih letih zelo lahka. Po končani srednji šoli na Aljaževi v Ljubljani sem se zaposlil na SŽ. Opravljal sem različna dela: od premikača, vlakovodje in prometnika na postaji Koper tovarna. Leta 2005 sem začel delati kot dispečer na telekomandi na progi Divača–Koper, kot se je delovno mesto progovnega prometnika takrat imenovalo. Leta 2010 se je odprl center vodenja prometa v Postojni, zato je bilo delovno

mesto premeščeno s postaje Hrpelje-Kozina v Postojno.

Kdaj si se začel ukvarjati s sindikalizmom?

S sindikalizmom sem se začel ukvarjati konec leta 2019, ko smo ustanavljali območni odbor PO Postojna.

Katere funkcije si in še opravljaš v SŽPS?

V SŽPS sem član glavnega odbora ter drugi mandat predsednik OO PO Postojna.

Kako je prišlo do odločitve, da si kandidiral za člana SD-I?

Pred odločitvijo za kandidaturo za člana SD-I sem dve leti opravljal funkcijo poklicnega člana SD-KPD ter si v tem času nabral že nekaj izkušenj.

Kaj pričakuješ od Sveta delavcev SŽ-Infrastruktura, d. o. o.?

Moja pričakovanja so, da bi zaposleni prek njihovih predstavnikov bili bolje zastopani ter obveščeni s strani delodajalca. Težav na terenu je vedno dovolj in marsikatero s pomočjo SD rešimo.

Kako si zadovoljen z delom v tem, sedanjem delu mandata?

Z delom sem zadovoljen, vendar je zmeraj lahko še boljše.

Si si delo v Svetu delavcev pred nastopom predstavljal drugače ali so se tvoja pričakovanja uresničila?

Glede na to, da sem že prej bil vpet v to delo, sem imel predstavbo o delu sveta delavcev.

Kako poteka sodelovanje z ostalimi člani sveta delavcev?

Menim, da poteka sodelovanje na profesionalen in korekten način. Tudi odnosi med nami so dobri, kar je osnova za dobro delo sveta delavcev.

Kakšni so odnosi med svetom delavcem in sindikatom?

Marsikdaj se delo med sindikatom in svetom delavcev prepleta, tako da so odnosi dobri. Prav tako so večina članov sveta delavcev tudi člani sindikata.

Si tudi član Nadzornega sveta naše odvisne družbe. Bi lahko kaj več povedal o tem?

Naša družba ima tričlanski nadzorni svet, eden od njih je predstavnik zaposlenih. Svet delavcev imenuje predstavnika za 4-letni mandat v skladu z Zakonom o sodelovanju delavcev pri upravljanju. Tudi vsak član nadzornega sveta je neodvisen. Noben organ družbe mu ne more dajati obveznih navodil, prav tako samostojno nosi vso odgovornost.

Imaš, Dragan, na koncu intervjuja še kakšno spodbudno misel za naše bralce?

Verjemi, da zmoreš, in si že na pol poti.

Pogovor je pripravil Miran Prnaver.
Dragan v CVP Postojna

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 izборjene
ugodnosti financirajo samo člani sindikata,
izpogajane pravice veljajo za vse.**

Ne bodi tisti, ki vedno pije na tuj račun.

Včlani se.

Sindikat  železniškega prometa Slovenije
Trg OF 7, 1000 Ljubljana

Potniški center Ljubljana in Emonika



Pogled iz sejne sobe sindikatov

Gradnja nove železniške postaje Ljubljana je poleg gradnje drugega tira Divača-Koper trenutno največje gradbišče na Slovenskih železnicah. Ker gre za tako pomemben projekt, je prav, da tudi v tej številki našega glasila posvetimo nekaj prostora v besedi in predvsem v sliki tej prepotrebni investiciji. Kljub velikemu gradbišču na postaji se promet na postaji odvija po voznom redu. Res, da nekoliko prilagojenemu, a kljub temu do večjih zamud na postaji ne prihaja. So pa zaposleni pod velikimi pritiski in bremenami delati v takšnih okoliščinah.

Gradnja nove ljubljanske železniške postaje je v polnem teku. Postaja naj bi v novi podobi zaživela nekje konec julija

2026, v letu 2027 pa naj bi bila odprta še nova avtobusna postaja. Naj zapišem še eno zanimivost, ki sem jo izvedel sredi Španije na peš poti po Caminu. Srečal sem gospo, ki je bila pred upokojitvijo močno vpeta v delo oziroma projekt gradnje nove železniške postaje. Prvotno je bilo mišljeno, da se na novo zgradi le del podhoda. Del podhoda v bližini Vilharjeve pa naj bi se samo obnovil. Pa je na koncu le prevladalo stališče, da dobi postaja Ljubljana celoten podhod nov.

Železniška postaja Ljubljana je bila zgrajena leta 1849 kot prva železniška postaja v mestu, v sklopu gradnje Južne železnice Dunaj–Ljubljana–Trst. Je odprta za sprejem in odpravo potnikov v notranjem in mednarodnem prometu in je



Prehod proti Vilharjevi



Gradnja novega podhoda



Nova perona

06/10/2025 12:11



Gradbišče

06/10/2025 12:12



Obsežna dela

06/10/2025 12:15



Gradnja Emonike

06/10/2025 12:16



Vgradnja novih tirov

06/10/2025 12:19



Pogled na staro postajo

06/10/2025 12:20



Gradbišče »pod zemljo«

06/10/2025 12:24



Nekoč je to bil prvi peron ...

tranzitna postaja za tovorni promet.

Železniško območje ljubljanskih postaj (ŽOLP) sestavlja jo:

- železniška postaja Ljubljana,
- železniško postajališče Ljubljana Polje,
- železniška postaja Ljubljana Zalog,
- železniška postaja Ljubljana Moste,
- železniška postaja Ljubljana Šiška,
- železniška postaja Lokomotivska postaja Ljubljana Moste,
- proga št. 11: Ljubljana Zalog–cepišče Kajuhova,
- proga št. 12: Ljubljana Zalog–Ljubljana,
- proga št. 13: Ljubljana Zalog–Ljubljana.

Je najpomembnejše železniško vozlišče na državni ravni in zelo pomembno jedro vozlišče prometnega omrežja TEN-T, preko katerega potekata Baltsko-jadranski in Sredozemski koridor. Predstavlja stičišče glavnih in regionalnih prog za obratovanje približno 450-ih vlakov dnevno. Ljubljansko železniško vozlišče je središče primestnega potniškega prometa (25000 dnevnih migrantov oz. 25% migracij po železnici v Sloveniji), kar se je opravilo v času pred začetkom del s približno 300-imi vlaki dnevno. To pomeni približno 65 % vseh vlakov skozi železniško omrežje ljubljanskih postaj. Obenem pa se skozi to območje odvija ves železniški tovorni promet, in sicer približno 150 tovornih vlakov v okviru TEN-T omrežja oz. 35% skupnega števila vlakov dnevno. Gre predvsem za tranzitni promet, le približno 10%



... in dostop do njega iz notranjosti postaje

tovora predstavlja delo na postajah v Ljubljani.

Poleg železniške postaje pa je v gradnji zasebni projekt Emonika.

Družba Mendota invest, ki je posredno v lasti madžarske skupine OTP, gradi kompleks Emoniko ob Dunajski cesti. Gre za več kot 350 milijonov evrov vreden projekt. Prva pripravljala dela za Emoniko so po okoli 20-ih letih zapletov stekla že lani spomladi. Kompleks se bo razprostiral severno in južno od železniških tirov na območju med Vilharjevo in Dunajsko cesto ter Trgom OF.

Emonika predstavlja zasebni del urejanja osrednjega dela ljubljanske železniške postaje. Ta že dobiva novo sodobnejšo obliko, kmalu naj bi stekla tudi gradnja nove avtobusne postaje. Emonika bo nova urbana destinacija v središču Ljubljane. Združevala bo sodobno bivanje, poslovne dejavnosti, nakupovanje in gostoljubje. Projekt obsega 187 stanovanj, več kot 35.000 m² pisarniških prostorov, 80 trgovin ter dva hotela z več kot 380-imi sobami. Emonika bo zasnovana z mislijo na udobje in praktičnost - vse na enem mestu za bivanje, delo, nakupovanje in oddih. Tako lahko preberemo na panoju, ki je postavljen ob gradbišču.

Besedilo in foto: Miran Prnaver

Obisk evropskega komisarja Tzitzikostasa na ljubljanski železniški postaji



Pozdrav ministrice Bratuškove



Nagovor evropskega komisarja

20. november 2025 – pomemben dan za slovensko železniško infrastrukturo in priznanje delu prometnikov

Ljubljanska železniška postaja je 20. novembra gostila visokega gosta - evropskega komisarja za trajnostni promet in turizem Apostolosa Tzitzikostasa. V spremstvu ministrice za infrastrukturo mag. Alenke Bratušek se je komisar seznanil z napredkom pri enem najzahtevnejših projektov zadnjih let – celoviti prenovi osrednje slovenske postaje. Obiska se je udeležil tudi župan Mestne občine Ljubljana Zoran Janković.

Za prometnike na ljubljanski postaji, ki so srce tega gradbišča, je bil ta dan poseben - potrditev, da njihovo delo v kaotičnih razmerah ni spregledano.

Prenova, ki bo preoblikovala železniško jedro države

Komisarju je bila predstavljena obsežna prenova železniške postaje, ki vključuje:

- razširitev tirov s 4 na 6,
- zamenjavo železniškega nadvoza prek Dunajske ceste,
- posodobitev signalno-varnostnih, telekomunikacijskih in elektro naprav,
- ureditev stabilne tirne elektrifikacije ter rekonstrukcijo Dunajske ceste,
- bistveno izboljšanje pretočnosti in varnosti potniškega ter tovornega prometa.

Gre za projekt, ki ga v veliki meri sofinancira Evropska unija (več kot 70 % sredstev iz EU skladov) in je del širšega načrta modernizacije slovenske železniške infrastrukture ter prehoda v bolj trajnostno mobilnost.

»Po končani prenovi bo kapaciteta tovornega prometa narasla za približno 30 %, kar pomeni manj zastojev in večjo zanesljivost za vas na tirih.«

Ministrica: »Posebna zahvala prometnikom, ki v težkih razmerah zagotavljajo nemoten promet.«

Za nas je bil eden najmočnejših poudarkov dogodka izjava ministrice Alenke Bratušek na novinarski konferenci. Ob prisotnosti komisarja, župana in generalnega direktorja Slovenskih železnic se je posebej zahvalila prometnikom na postaji Ljubljana, ki kljub gradbišču, spremembam voženj, dodatnim obremenitvam in oteženim delovnim razmeram še naprej zagotavljajo varen in urejen potek prometa.

Ta izjava je sprožila močan odmev med zaposlenimi in predstavlja pomembno priznanje delu prometnikov, ki v zadnjih mesecih delujejo v eni najzahtevnejših operativnih situacij v sistemu Slovenskih železnic.

Komisar Tzitzikostas je ob obisku izpostavil: »Napredek del je primer dobre prakse evropsko podprtega projekta, ki bo dolgoročno izboljšal mobilnost v celotni regiji.« Pohvalil je organizacijo del, predvsem pa sodelovanje med evropskimi, državnimi in mestnimi institucijami.

Župan Zoran Janković pa je poudaril: »Ta projekt je ključen za Ljubljano in njeno povezanost s širšim razvojem območja železniške postaje ter mesta kot celote.«

Obisk je ponovno potrdil, da je prenova ljubljanske postaje eden ključnih infrastrukturnih projektov v državi. Sodobna,

hitrejša, varnejša in bolj zmogljiva železnica ni pomembna le za potnike, temveč tudi za tovorni promet, delovanje gospodarstva in vsakodnevno mobilnost prebivalcev.

V središču vsega pa ostajajo ljudje – operativni delavci, prometniki, tehnični strokovnjaki in drugi, ki vsak dan skrbijo,

da vlaki vozijo kot po maslu, ne glede na izzive. Izrečena zahvala ministrice je priznanje, ki si ga prometniki nedvomno zaslužijo.

Besedilo in foto: Davor Lučić

Mednarodno srečanje sindikatov v Srbiji



Slovenska delegacija

Vabilo na sindikalno srečanje v Srbiji me je presenetilo in razveselilo. Menim, da so mednarodna sodelovanja dobra in koristna, vedno je dobro pogledati čez planke. Tako sem se znašel v slovenski delegaciji, skupaj s predsednikom Šljivičem, starim sindikalnim mačkom Prnaverjem in novim predsednikom OO Jesenice Zdravkom Basaro, s katerim sva skupaj gulila klopi na Aljaževi.

Sindikalna srečanja v Srbiji so najprej izobraževalni seminarji za srbske železničarje. Na športnem delu pa se 12 regionalnih odborov pomeri med sabo.

Otvoritvena slovesnost je protokolarna: zastava Srbije se razvije ob himni "Bože pravde", ki ji sledi še Internacionala. Potem je zbrane nagovoril predsednik Sindikata izvršnih službi srpskih železnica gospod Nebojša Nikić.

Naši srbski prijatelji so nas (sindikalne delegacije Slovenije, Hrvaške, BiH - tako Federacije kot Republike, Črne Gore in Poljske) naložili v avtobus in nas popeljali v kraje, kamor bi sami od sebe le malo verjetno zavili.

Pogorje Kopaonik starejši poznamo iz jugoslovanske različice igre Monopoly. Le malokdo pa je zavil na ovinkasto gorsko cesto, ki vodi iz šumadijskega konca na ta gorniško-smučarski center. Planota je polna hotelov, apartmajev in počitniških hišic.

Na drugi strani se cesta spusti v Sandžak, pokrajino, ki se nahaja tako v Srbiji kot tudi v Črni Gori. Tu smo zagledali minarete, ker je veliko prebivalcev Sandžaka islamske veroizpovedi.

Gostitelji so nas najprej odpeljali do Petrove cerkve (sicer sv. Petra in Pavla), kjer nas je sprejel veder pravoslavni duhovnik. Petrova cerkev je najstarejša cerkev v Srbiji in ima za pravoslavne vernike globok pomen. Na tem območju se je nahajala prva srbska država - Raška (Črnogorci se spustijo v diskusijo in izpostavijo državo Zeto, sledi zgodovinarska razprava o mednarodnem priznanju Zete in Raške s strani Rima oz. Bizanca).

Po ogledu Petrove cerkve smo odšli v Novi Pazar, ki je največje mesto v okraju Sandžak (ime Sandžak se je prijelo med turško zasedbo in pomeni prav to: okraj). Ogledali smo si center, ki ima podoben vodnjak kot Baščaršija v Sarajevu, in utrdbo na manjši vzpetini nad reko Jošanico.

Novemu Pazarju rečejo tudi Mali Istanbul - zaradi ogromne tekstilne tržnice. Starejši prodajalec mi je povedal, da je vojsko služil v Sloveniji, v Postojni, ki jo je ohranil v lepem spominu.

Za večje število ljudi na popotovanju po Sandžaku je najbolje pripraviti čevapčiče, in tako je bilo. Namesto kajmaka tu za prilogo postrežejo domači jogurt. Piva tukaj NI.

Za Kosovsko Mitrovico vlak ne vozi več, tako je Rudnica zadnja železniška postaja, kjer obračata dva para potniških vlakov.

Večerna druženja v Srbiji: glasba, pesem iz srca in veselje. Kdor je preživel večer v srbski družbi, vé. Kdor ga še ni, ga pa mora.

Besedilo: Aljaž Tofolini
Foto: Miran Prnaver



Skupinska s tujimi gosti



Spominska darila



Delovni sestanek



Otvoritev srečanja



Predsednik Nikić na otvoritvi



Najstarejša cerkev v Srbiji



Novi Pazar



Zaključna prireditev

Srečanje sindikatov v Rovinju



Med 6. in 9. septembrom smo se kot delegacija Sindikata železniškega prometa Slovenije (SŽPS) udeležili srečanja, ki so ga v Rovinju organizirali naši kolegi iz Hrvaške.

Dogodek je bil namenjen predvsem športnim igram za njihove člane, nas pa so povabili kot goste in partnerski sindikat. Ob tej priložnosti smo imeli možnost izmenjati izkušnje, mnenja in se pogovoriti o aktualnih vprašanjih sindikalnega delovanja tako v Sloveniji kot na Hrvaškem.

Naše sodelovanje s hrvaškimi kolegi je tradicionalno, dolgoletno in vedno na visoki ravni. Povezuje nas podobna struktura članstva ter skupni izzivi, s katerimi se soočamo pri zastopanju interesov zaposlenih. Prav to dolgoletno par-

tnerstvo nam omogoča, da se skupaj učinkoviteje odzivamo na spremembe v železniškem prometu ter sindikalnem prostoru.

Takšna srečanja krepijo prijateljske vezi, prinašajo nova spoznanja in potrjujejo pomen čezmejnega sodelovanja sindikatov.

Ob tej priložnosti se iskreno zahvaljujemo kolegom iz Sindikata prometnika vlakova Hrvatske (SPVH) za povabilo, gostoljubje in odlično organizacijo dogodka. Veselimo se nadaljnjega sodelovanja in prihodnjih srečanj.

Besedilo in foto: Davor Lučić

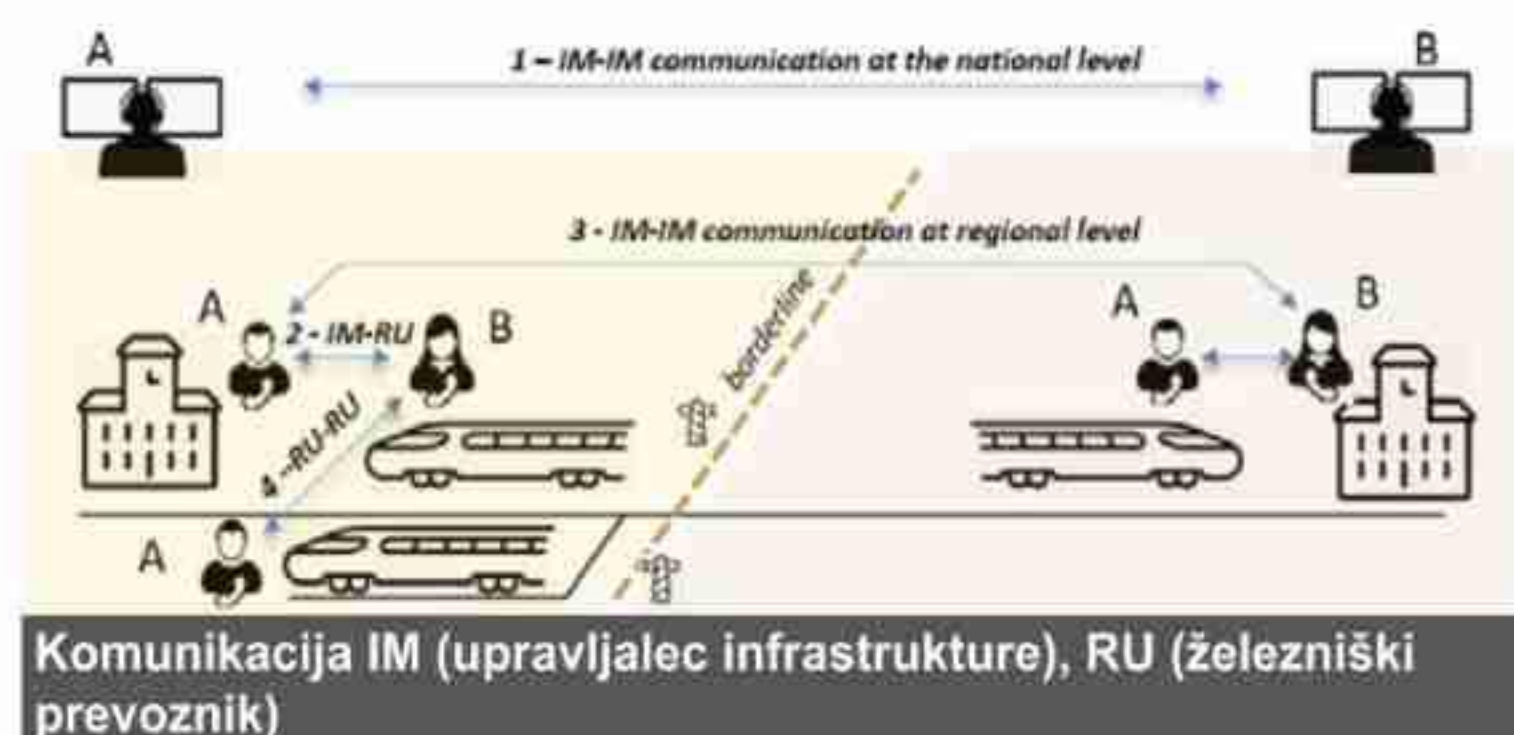
Umetna inteligenca že na Slovenskih železnicah

Na splošno je umetna inteligenca (na kratko UI) že prisotna skoraj povsod. Najbolj pa se je njena uporaba razširila s Chat GPT in raznimi orodji, ki so se pojavila pred kakimi tremi leti.

Tudi v SŽ uporabljamo UI

Sodelujemo v projektu T4L, kjer v okviru INTERREG projekta pripravljamo testiranje aplikacije skupaj s kolegi iz Italije (RFI). Cilj je, da omogočimo uporabnikom, predvsem prometnikom in strojevodjem, uporabo orodij za prevajanje in govorno komunikacijo, ki bodo na voljo v primeru, da uporabnika ne govorita istega jezika. Tako bo lahko npr. italijanski prometnik iz Benetk poklical našega glavnega prometnika, najavi prihod posebnega vlaka, se dogovoril za podrobnosti, vse v italijanščini, na naši strani pa bo pro-

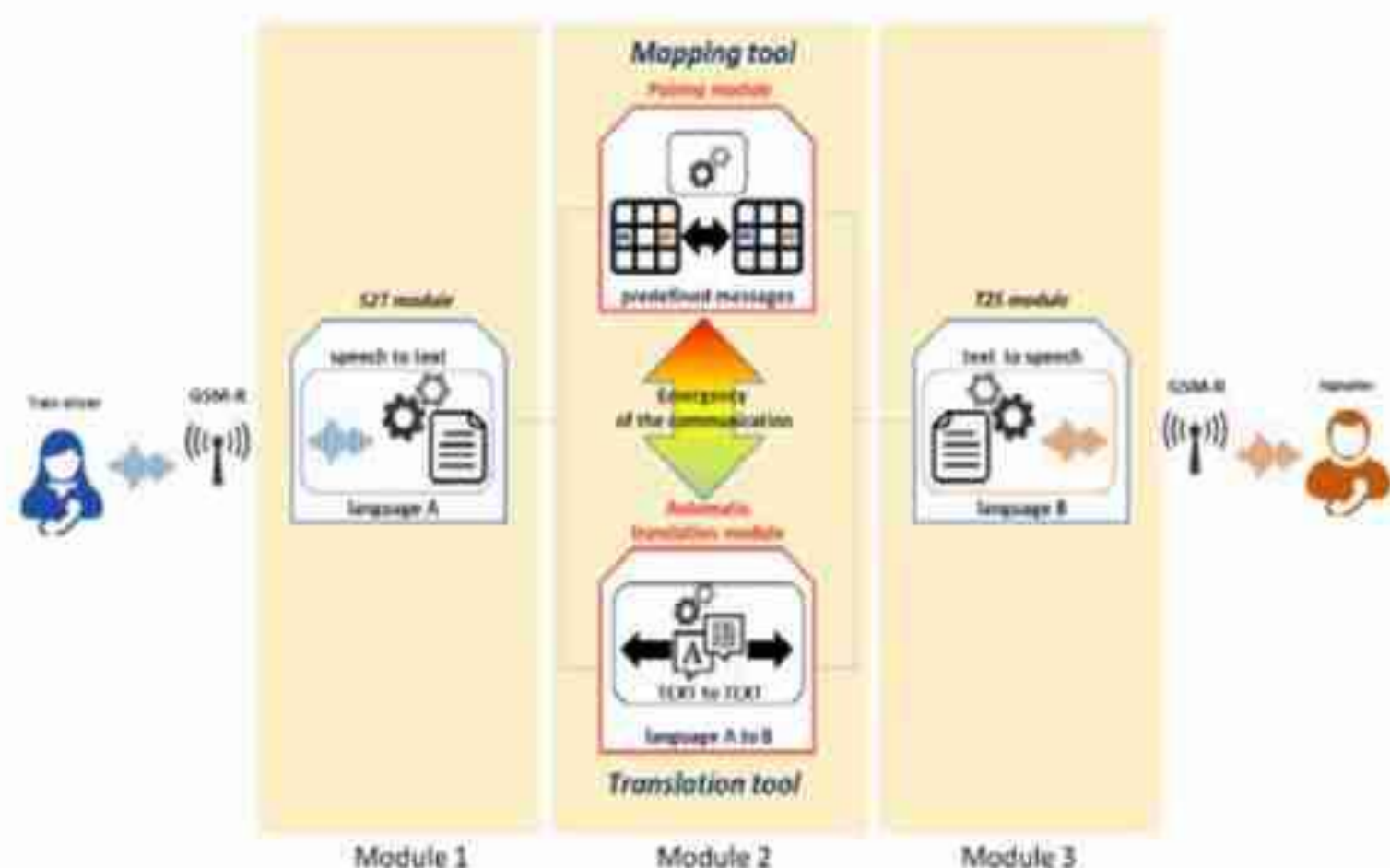
metnik slišal sporočilo v slovenščini.



To gre tako, da ima vsak od udeležencev v pogovoru pri sebi računalniško tablico z aplikacijo, ki poskrbi za razumevanje govora, prevajanje v tuj jezik in predvajanje govora v tujem jeziku.



Za točnost prevoda pa je zagotovljeno s tem, da se lahko izbere tudi med prednastavljenimi in vnaprej prevedenimi sporočili. Vanje se dodajo spremenljivi deli, kot so številke vlakov, in se predvajajo v prevedeni obliki. Takih sporočil je par sto in so za lažje izbiranje razdeljena v več podskupin.



Komunikacija med strojevodjo in prometnikom s pomočjo tablice (narisani so glavni uporabljeni moduli).

Več informacij je na strani: <https://translate4rail.eu/>

Najave v slovenščini in tujih jezikih

V zadnjih letih teče po vsej Sloveniji nadgradnja potniškega informacijskega sistema. V njem se za predvajanje govora uporabljajo računalniško generirani stavki, ki so pripravljeni vnaprej in so bili generirani s pomočjo UI pretvorbe teksta v govor.

Uvajanje lokalne UI

Približuje se tudi čas, ko bo v SŽ poskusno uveden sistem, ki bo omogočil, da se UI na naših dokumentih in podatkih nauči kakšno stvar. To je pomembno zato, da se interne informacije ne pošiljajo v tujino, da se ne bi slučajno znašle kje, kjer bi to bilo narobe. Pa tudi, da se UI prilagodi našim potrebam in dejavnostim. Najprej bomo sistem na naših dokumentih naučili, potem pa nam bo pomagal z odgovori.

Sami poskusite uporabljati UI s pomočjo raznih orodij

V brskalnikih je večinoma dodan vmesnik za dostop do UI. Npr. Edge vsebuje Copilota. Odprete ga s klikom na ikono čisto desno v vrstici za vpis internetnega naslova (Copilot).

Če želite bolj pametnega pomočnika, uporabite claude.ai ali kimi.com. Če želite, da vam orodje pretvori govorno komunikacijo v tekst, uporabite <http://soniox.com>, ta mi je posebej všeč, ker so jo Slovenci razvili in pozna 60 jezikov in deluje pravilno. Če pa se želite učiti jezika, lahko poskusite s <https://praktika.ai/>, najlažje kar z instalacijo na mobilne naprave. Omogoča vam, da se pogovarjate z UI in pomaga izboljšati aktivno znanje. Je pa plačljiva in podobno je tudi z ostalimi UI orodji. Nekaj osnovnega je zastoj, več pa dobiš, če plačaš. Všeč mi je tudi <https://notebooklm.google.com/>, kjer lahko sam dodaš kakšen dokument, recimo navodila za opremo v PDF formatu in potem vprašaš UI kaj na temo dokumenta ... Lahko je odgovor v obliki pogovora, miselnega vzorca, učnih kartic. Spet je dokument lahko v enem jeziku, sprašujemo pa v slovenščini in tudi odgovor je tako v slovenščini. Leta nazaj je bilo kaj takega nepredstavljivo.

Kakor vidite, je uporaba orodij UI že v teku. Pravijo, da tisti, ki orodja na osnovi UI uporabljajo, ne bodo ostali brez dela. Se je pa tega treba lotiti po pameti in rezultate orodij vedno preverjati z našo lastno, človeško inteligenco, saj UI dela tudi napake.

Članek je pripravil Roman Osredkar.

Vključitev postaje Šentjur v daljinsko vodenje v začasni CVP Celje

Postaja Šentjur je v soboto, 21. junija 2025, gostila poseben dogodek, ki je združil sedanje in bivše sodelavce postaje Šentjur. Dogodek ob vklopu postaje v daljinsko vodenje v začasni Center vodenja prometa Celje (CVP Celje) je organiziral Mihael Bučar, vodja Muzeja Južne železnice v Šentjurju, ki je ob tej priložnosti pripravil krajši govor.

Mihael Bučar, odlični poznavalec zgodovine Južne železnice in njenega razvoja, je v svojem govoru orisal pomembnost železnice za Šentjur in širšo celjsko regijo, še posebej ob misli na prelomni trenutek, ki se je zgodil pred skoraj 180-imi leti, 2. junija 1846, na binkoštno nedeljo. Ko je prvi vlak pripeljal iz Gradca v Celje, je Šentjur postal del širše



Prometnik Edvard Kostić, vodja enote Aleksandra Kokol in vodja muzeja Mihael Bučar
Foto: Goran Blatnjak



Pogostitev ob dogodku
Foto: Goran Blatnjak

železniške mreže. Prihod železnice v Šentjur je bil ključni dogodek, ki je zaznamoval razvoj kraja, odprl nove možnosti za gospodarski in družbeni napredek ter omogočil tesnejše povezovanje Slovenije z drugimi deli Habsburške monarhije, je v govoru poudaril Bučar.

Takrat je železniška povezava med Gradcem in Celjem obsegala le nekaj postajališč, med njimi tudi Šentjur. Danes pa ta proga predstavlja enega od osrednjih prometnih koridorjev v Sloveniji, ki je skozi desetletja doživel številne spremembe, tako v tehnološkem kot tudi v organizacijskem smislu. Čeprav je bil prihod prvega vlaka v Šentjur nekaj, kar je obeležilo zgodovino, je tudi današnja modernizacija postaje pomemben trenutek.

Železnica in železničarji so v skoraj dveh stoletjih doživeli marsikaj, preživeli burne čase, mnogokrat zelo težke, pa tudi srečne. V preteklosti je železniška postaja veliko bolj dihala

s krajem kot danes. Mogoče bo s posodobitvijo dobila dodaten zagon.

Po skoraj 180-ih letih na postaji ne bo več prometnika, ki je imel osrednjo vlogo pri vodenju prometa.

Modernizacija postaje Šentjur je zaključena. Zaposleni imamo sicer zaupanje v tehnološki napredek, vendar pa se pojavlja vse preveč porodnih krčev, ki spremljajo to posodobitev, ne le na postaji Šentjur. Ali so težave posledica slabega načrtovanja ali izvedbe, mogoče česa tretjega, to bo pokazal čas. Upam, da jih bomo znali čim prej odpraviti in bi železnica lahko postala pomemben člen v razvoju kraja in okolice. Mogoče bi pristojni kdaj prisluhnil tudi zaposlenim, da bi skupaj rešili težave in uporabnikom nudili boljše usluge.

Zapisal: Edvard Kostić



Udeleženci dogodka na postaji Šentjur
Foto: Edvard Kostić

Zapora železniške proge Logatec–Verd

Zaradi nujnih vzdrževalnih del je na železniškem odseku Logatec–Verd od avgusta do decembra potekala popolna sanacija proge, zaradi katere je bil promet začasno omejen in delno prekinjen. Dela so se izvajala v dveh fazah: v prvi fazi je bil popolnoma zaprt desni tir (D50), po zaključku tega pa je sledila še zapora levega tira (L50). Namen sanacije je bila temeljita obnova tirne konstrukcije in izboljšanje varnosti ter zanesljivosti železniškega prometa na tem pomembnem delu proge.

Sanacija je vključevala zamenjavo dotrajanih tirnic in lesenih pragov, utrditev spodnjega ustroja ter obnovo drenažnega sistema, ki je na več mestih dotrajan. Pri delu so uporabljali TMD, delovne vlake, linijsko podbijalko, pluge, kamione itd. Namen del je bil izboljšati varnost in pretočnost železniškega prometa ter zagotoviti daljšo življenjsko dobo proge. Med zaporo posameznih tirov je promet potekal izmenično po enem tiru, zato je bila za boljšo pretočnost vlakov začasno uvedena odjavnica na Zaplani. V obdobju zapore pa je bil vzpostavljen nadomestni avtobusni prevoz.

Med zaporo železniške proge je imel prometnik ključno vlogo pri zagotavljanju varnosti, organizaciji prometa, obveščanju čuvajev in usklajevanju vseh aktivnosti na zaprtem odseku. Njegove naloge so se bistveno razlikovale od običajnega vodenja prometa, saj se proga obravnava kot delovišče z omejenim ali popolnoma ustavljenim prometom. Prometnik je nosil neposredno odgovornost za varno vodenje prometa v času zapore. Njegovo delo je zahtevalo visoko stopnjo pozornosti, natančnosti in stalno komunikacijo z vsemi sodelujočimi službami. Kljub vsem nevšečnostim, ki smo jih bili deležni v času zapore, nam je pomembno dejstvo, da zapora pomeni korak k varnejšemu, sodobnejšemu in trajnostnemu železniškemu prometu v Sloveniji.

V naslednjih mesecih pa se že načrtujejo sanacije in vzdrževalna dela na več odsekih železniške proge.

Besedilo: Nataša Kojčinović
Foto: Martin Čepar



Polaganje novega tira



Spuščanje tirnic



Nameščanje novih pragov



Urejanje spodnjega ustroja



Stroji na progi



Potrebna je bila diesel vleka.

Ko zaposleni prepreči tragedijo – sabotaže na tirih niso le vandalizem



V zadnjem obdobju se na železniškem omrežju pojavljajo incidenti, ki presegajo okvire vandalizma — gre za namerne sabotaže na tirih in železniški infrastrukturi, ki lahko privedejo do katastrofalnih posledic. Takšna dejanja niso samo nedopustna, ampak žgoča grožnja varnosti, ki jo moramo obravnavati z najvišjo stopnjo resnosti. Vsak vlak, ki zavzame tire, prevaža ljudi, blago ali ne-

varne snovi. Vsak poseg v tire pomeni možnost iztirjenja, trčenja, ogrožanja življenj ljudi, onesnaženja okolja, škode in zapor proge.

Nedavni incident na postaji Slovenske železnice ob naselju Grahovo ob Bači je znova pokazal, kako pomembna je vloga zaposlenih na terenu. Malo po 6. uri zjutraj je kretnik med postopkom postavitve vozne poti podvomil v pravilnost preselitve kretnice — in ob pregledu ugotovil, da je neznana oseba namerno prerezala žične mehanizme za upravljanje kretnice. Hitro ukrepanje in strokovna prisotnost tega zaposlenega sta preprečila, da bi ta sabotirani tir povzročil nesrečo. Varnost potnikov ni bila ogrožena, vlak je varno odpeljal naprej, tragedija je bila preprečena.

Ta dogodek je več kot zgolj incident — je dokaz, da zaposleni niso zgolj izvajalci nalog, temveč pogosto prvi na obrambni liniji pred nevarnostmi, ki presegajo vandalizem.



Kaj pomeni, če take sabotaže ostanejo neopažene?

- vsaka prerezana kretnica, poškodovan tir ali onemogočen signal lahko pripelje do iztirjenja, trčenja ali drugih

nesreč,

- nevarnost ni le materialna — ogrožena so življenja potnikov, osebja, mogoč je okoljski incident,
- posledice se ne izmerijo le v škodi na infrastrukturi, ampak v izgubi zaupanja, travmah in negotovosti za vsakogar, ki se vozi ali dela na železnici,
- neodzivnost ali pomanjkljiv nadzor pomeni, da so te sabotaže v resnici tihi, a stalni napadi na varnost javnega prometa.



Pomen, da zavedanje dvignemo na najvišjo raven

Zato menimo, da vsak tak primer — kjer zaposleni prepreči tragedijo — ni zgolj dobra novica. Je opozorilo in poziv:

- država in upravljalci morajo prepoznati, da je železniška infrastruktura strateškega pomena,
- nadzor kritičnih točk je treba okrepiti, uvedba dodatnih tehničnih varoval in sistemov za zaznavo posegov je nujna,
- stroge kazni za tiste, ki sabotaže izvajajo, naj bodo neizogiben mehanizem,
- javnost mora vedeti, da gre za dejanja, ki ogrožajo vse, ne le premoženje.

Sabotaže na tirih niso šala. To niso “neškodljive potegavščine”. To so dejanja z resničnimi in pogosto hudimi posledicami. In prav zato moramo vsak primer, kjer je posredoval odgovorni zaposleni, poudariti, dokumentirati in javno obravnavati kot dejanje, ki je preprečilo tragedijo.

Ob tej priložnosti pozivam vse zaposlene, da ob vsakem sumljivem ali nenavadnem dogajanju na progi, postaji ali ob tirih nemudoma ukrepajo ter o tem obvestijo nadrejene oziroma pokličejo interventno številko 113. Vsaka hitra reakcija lahko prepreči nesrečo.

Pripravil: Davor Lučić

Odjavnica Podgrad

Zaradi skoraj mesec dni trajajoče zapore levega tira med postajama Laze in Zalog so pri kraju Podgrad postavili začasno odjavnico.

Odjavnik opravlja delo z mini postavljalno mizo, ko so pogoji izpolnjeni - ko je odsek prost, torej na odjavo postavi signal na prosto. Gre okrog kontejnerja in po stopnicah gor k progi opazovat vlak. In potem nazaj dol po stopnicah in okrog kontejnerja, telefonirat prometniku ali prometnici v Lazah, da je cel vlak prevozil odjavnico, kar mu/ji potrdi s številko od 10 do 99. Prometnik postaje Laze odjavniku odjavnice Podgrad predavizira vse vlake iz svoje smeri.

Zaradi nevarnosti izpada APB je poraba elektrike strogo omejena. Odjavnik ne sme uporabljati kuhalnika ali katerega drugega potratnega porabnika elektrike. Klimatskega ogrevanja ne sme koristiti istočasno kot toplo vodo iz balona. Klima je prišla z malce zamude, a bolje pozno kot nikoli, ker so temperature ponoči že padle pod ničlo. Ob tem problemu sem bil že prvega dne v kontaktu s sekretarjem SŽPS Lučičem.

Odjavnik si delovno mesto deli z glavnim progovnim čuvajem. Tako je kontejner v dnevni izmeni precej hrupen prostor.

Odjavnica gotovo pripomore k povečanju pretočnosti vlakovnega prometa, obremenjuje pa prometnika s še enim službenim mestom na progi.

Besedilo in foto: Aljaž Tofolini



Dvopotno vozilo



Odjavnica



Mini postavljalna miza



Notranjost kontejnerja



Stroji na tiru

Zahvala ob odhodu prometnice Tamare Ambrožič



Spominska

Po več letih predanega dela na Slovenskih železnica se je od našega kolektiva poslovila prometnica Tamara Ambrožič, ki se je odločila zaključiti svojo poklicno pot na železnici in jo nadaljevati na novi življenjski poti.

Tamara je svojo kariero začela januarja 2008 v potniškem prometu, kjer je hitro pokazala veliko zanimanje za delo in spoštovanje do poklica. Po opravljenem tečaju v Sežani je nekaj let nadomeščala po celotni Primorski progi, kjer je pridobila dragocene izkušnje in spoznala različne postaje, ekipe ter značilnosti proge. Leta 2017 se je odločila za nov korak v karieri in uspešno opravila tečaj za prometnico. Po tečaju in obdobju praktičnega uvajanja v Ilirski Bistrici je svojo pot nadaljevala v Sežani, kjer je ostala vse do svojega odhoda.

V teh letih je s svojo vestnostjo, mirnostjo in prijaznostjo postala nepogrešljiv del kolektiva.

Njena poklicna pot je bila zaznamovana z vztrajnostjo, odgovornostjo in iskreno predanostjo železnici – vrednotami, ki jih bodo sodelavci še dolgo cenili in pogrešali.

Čeprav jo bomo pogrešali na delovnem mestu, ji od srca želimo, da na novi poti najde enako zadovoljstvo, uspeh in osebno izpolnitev, kot jih je prinašalo delo na železnici.

Članek: Nataša Kojčinovič

Foto: Tamara Ambrožič



V spomin in zahvalo za preteklo sodelovanje

Prazniki v Republiki Sloveniji

Dan Rudolfa Maistra - 23. november

Nacionalno zaznamovanje življenja in ustvarjanja generala in pesnika Rudolfa Maistra (1874 - 1934) je poklon velikemu slovenskemu domoljubu, vojaškemu poveljniku, strategu in poetu, katerega vojaška kariera in literarno delo sta več kot le dokument takratnega časa, saj izpovedujeta najglobljo človečnost in domoljubje, so zapisali na Direktoratu za vojne veterane in vojaško dediščino, ki deluje pod okriljem Ministrstva za obrambo RS.

General Rudolf Maister je med sooblikovalce slovenske zgodovine stopil ob koncu prve svetovne vojne, ko je v kaotični politični situaciji 1. novembra 1918 Maribor samoiniciativno razglasil za jugoslovansko posest ter prevzel vojaško poveljstvo nad njim in celotno Spodnjo Štajersko. Narodni svet za Štajersko ga je istega dne povišal v čin generala. Z mobilizacijo mu je uspelo popolniti takrat številčno skromno enoto slovenskih vojakov, ki so mu stali ob strani od vsega začetka in so predstavljali zasnovo slovenske vojske. V nekaj tednih je Maister zbral vojsko, ki je štela približno

Portret generala Rudolfa Maistra, 2006
(Avtor: Jože Kramberger)

4000 vojakov in 200 častnikov. 23. novembra 1918 je izvedel razorožitev nemške varnostne straže, s čimer je utrdil svoj vojaški položaj v mestu ter zagotovil Spodnjo ali Južno Štajersko takratni Državi Slovencev, Hrvatov in Srbov (SHS) ter s tem današnji Republiki Sloveniji. Slovenci imamo

danes v spomin na to hrabro dejanje na ta dan, 23. november, državni praznik – dan Rudolfa Maistra.

K temu je bila v lanskem letu dodana še bolj slavnostna nota. Vlada Republike Slovenije je namreč leto 2024, ko sta se obeleževali kar dve obletnici - 150. obletnica rojstva in 90. obletnica njegove smrti - razglasila za leto generala Rudolfa Maistra.

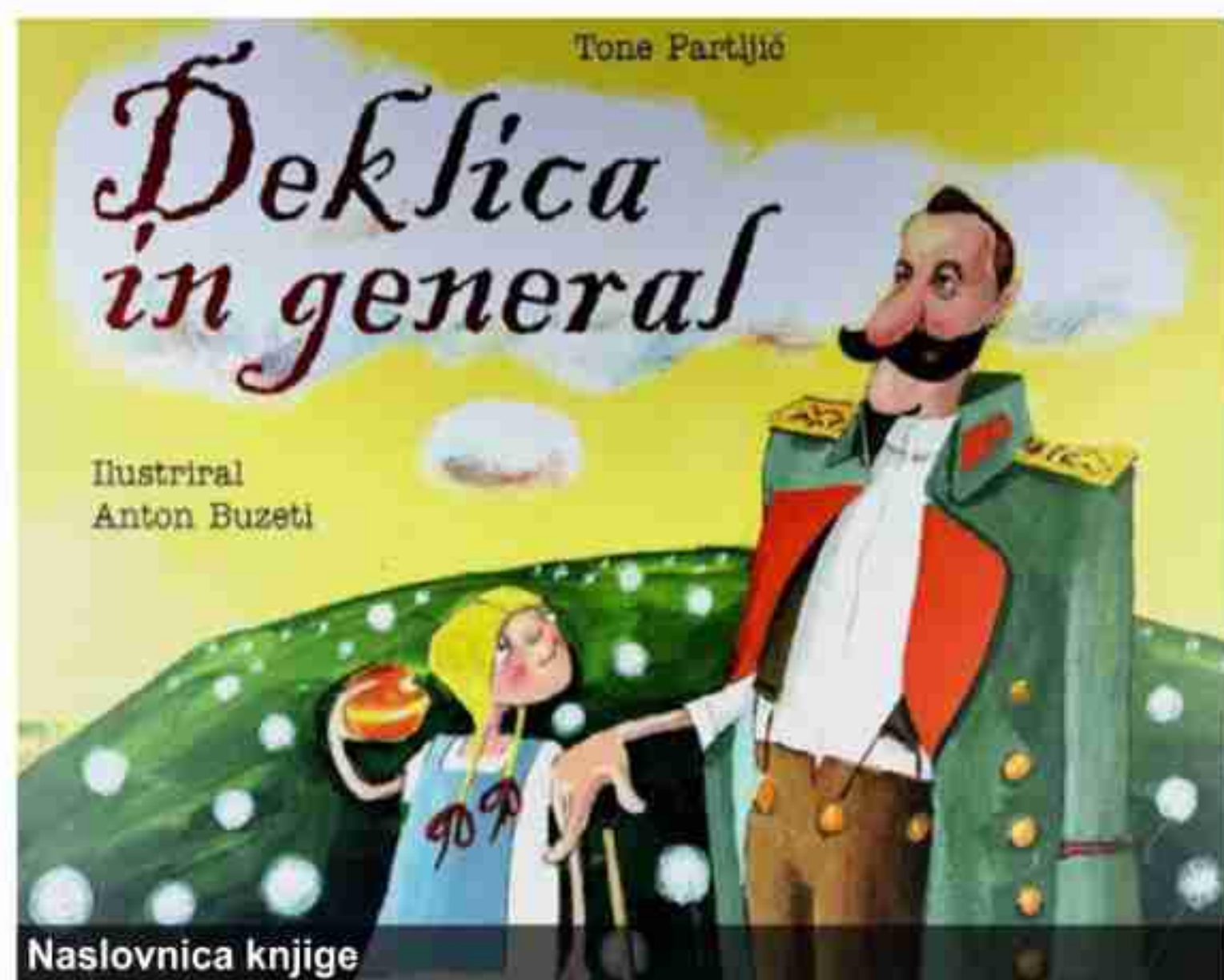
General Rudolf Maister je s svojimi borci ob koncu prve svetovne vojne, po razpadu avstro-ogrske monarhije, dosegel, da je velik del slovenskega narodnostnega in govornega območja Štajerske in Koroške prišel pod slovensko oziroma jugoslovansko upravo. Ali rečeno bolj po domače: 'Brez Maistra slovenska severna meja ne bi bila tam, kjer je.'

UMETNIŠKA PLAT GENERALA

Bil je tudi pesnik (izdal zbirki Poezije in Kitica mojih), slikar in velik ljubitelj knjig. Čeravno generala Rudolfa Maistra poznamo predvsem po tem, da je svoje življenje posvetil vojaški službi, v kateri je dosegel najvišjo, generalsko raven, pa je vzporedno z njegovim domoljubnim in vojaškim delovanjem izživil še svojo umetniško plat - z likovnim in s pesniškim ustvarjanjem ter strastnim zbiranjem knjig. Ves čas je bil družbeno in družabno aktiven ter neumorno podpiral slovensko umetnost in kulturno dogajanje.

Rudolf Maister je bil ljubiteljski slikar. Upodabljal je v oljni tehniki. Ni znano, kje je črpal svoje slikarsko znanje, bil pa je dober prijatelj Riharda Jakopiča, kasneje tudi Matije Jame in Mateja Sternena. Bil je med prvimi organizatorji slikarskih razstav v Mariboru.

Znan je bil tudi kot strasten ljubitelj knjig in lastnik ene največjih in najlepših zasebnih knjižnic na Slovenskem. V veliki večini je zbiral samo slovenske knjige in časopise, ki jih je iskal po župniščih, šolah, pri premožnejših kmetih, po knjigarnah in starinarnicah. Knjižno zbirko, vključno z nekaterimi knjigami sinov in žene, v posebnih prostorih hrani Univerzitetna knjižnica Maribor.



Po upokojitvi se je Maister posvečal dokumentiranju ter objektivnemu predstavljanju vojaškega in političnega dogajanja v desetletju 1912 – 1922. Njegovo celotno javno delovanje je bilo prežeto z domoljubjem in vizijo po uresničenju slovenske ozemeljske celovitosti.

Dan Rudolfa Maistra je od leta 2005 slovenski državni praznik, ki pa ni dela prost dan.

Maistrovo pomembno delovanje je navdihnilo k ustvarjanju nekatere ustvarjalce v slovenski literaturi. Omeniti velja knjigi *Orel z razprtimi krili* in *General: roman o Rudolfu Maistru* (Jože Hudales) pa dela Bruna Hartmana *Rudolf Maister, general in pesnik*, Vinka Korošaka *General Maister: 1874 - 1934: legenda, resničnost in ponos* in Janeza Švajncerja *General Rudolf Maister: Zamolčano*

Dramatik, pisatelj, publicist in politik Tone Partljič je v svet poslal kar dve različni deli v povezavi s tem velikim Slovencem. Eno, ki teče v črnobelih odtenkih in orisuje življenje Rudolfa Maistra, neke vrste biografska kratka zgodba - *General: deset črtic o Rudolfu Maistru*, ter drugo, ki je pravljično obarvana in nosi naslov *Deklica in general* (pri-poveduje o deklici Katrci, ki si je v generalovem življenju čisto spontano izborila posebno mesto). V družbi Katarine Žižek iz Zavrha, ki so jo večino življenja klicali kar generalova Katrca, in generala samega, se med drugim odvijajo razmišljanja o slovenskem jeziku, mejah in lastni narodni zavednosti.

V povezavi tudi z generalom je leta 2022 izšel zgodovinski roman *Junak*, katerega avtor je (tedaj 14-letni!) Andrej Babšek.

23. junija 1998 je bilo ustanovljeno Društvo General Maister, ki združuje Maistrove borce, potomce Maistrovih borcev in druge ljudi, ki želijo ohranjati spomin na generala Rudolfa Maistra in njegove borce za severno mejo, kot tudi vse narodno zavedne Slovence, ki so delovali za nastanek samostojne Slovenije. Po vsej Sloveniji je nato postopoma začelo delovati skoraj 30 tovrstnih (krajevnih) društev, ki se povezujejo v Zvezo društev General Maister in izvajajo promocijske aktivnosti v povezavi z narodno zavednostjo.

KIPI, OBELEŽJA, DOGODKI

Maister je dobil prve spominske plošče že pred drugo svetovno vojno. Prvi javni spomenik pa je dobil razmeroma pozno (na to je vplival predvsem dolgo nenaklonjeni odnos politike in oblasti do velikega Slovenca) - postavili so mu ga leta 1970 v njegovem rodnem Kamniku. Na drugega, v Mariboru, je čakal več kot poldrugo desetletje (če ne šteje-mo skupnega spomenika borcem za severno mejo), potem je šlo hitreje. O tem pričajo številni Maistrovi spomeniki in spominske plošče širom države.

V prestolnici Slovenije sta dva vidna in močno prepoznavna (konjeniška) spomenika Rudolfu Maistru. Mimo



Kip pred železniško postajo v Ljubljani

enega se redno podaja kar precejšnje število železničarjev.

Spomenik Rudolfu Maistru namreč stoji v Maistrovem parku ob Trgu Osvobodilne fronte na severnem robu mestnega jedra Ljubljane, nasproti glavne železniške postaje. Približno 3,5 m visok spomenik, ki je delo kiparja Jakova Brdarja, predstavlja figuro konjenika v gibanju, odkrit pa je bil na slovesnosti na predvečer dneva državnosti 24. junija 1999. Drugi pa se nahaja na Vojkovi cesti pred poslopjem Ministrstva za obrambo, gre za kip avtorja Boštjana Putriha,

ki je bil odkrit 6. oktobra 2000.

V Sloveniji imamo po generalu Rudolfu Maistru imenovane tudi predele mest; tako imajo naziv/naslov Maistrova ulica v Ljubljani, Mariboru, Celju, Novem mestu, Žalcu, Kamniku, Litiji, Veržetu, Ilirski Bistrici, na Ptuju ... Po njem nosijo ime tudi trgi (Kranj, Gornja Radgona) pa parki (Ljubljana, Ljubno ob Savinji, Ljutomer).

Poleg številnih prireditev, ki se zlasti v tednu pred začetkom veselega decembra odvijajo širom po državi, so organizirani tudi številni športno-rekreativno-družabni dogodki, kot so Maistrovi pohodi oz. pohodi po Maistrovih poteh, izveden je že bil tudi Maistrov tek. Literaturi, zgodovini in izmenjavi razmišljanj se poklanjajo preko Maistrovih večerov itd.

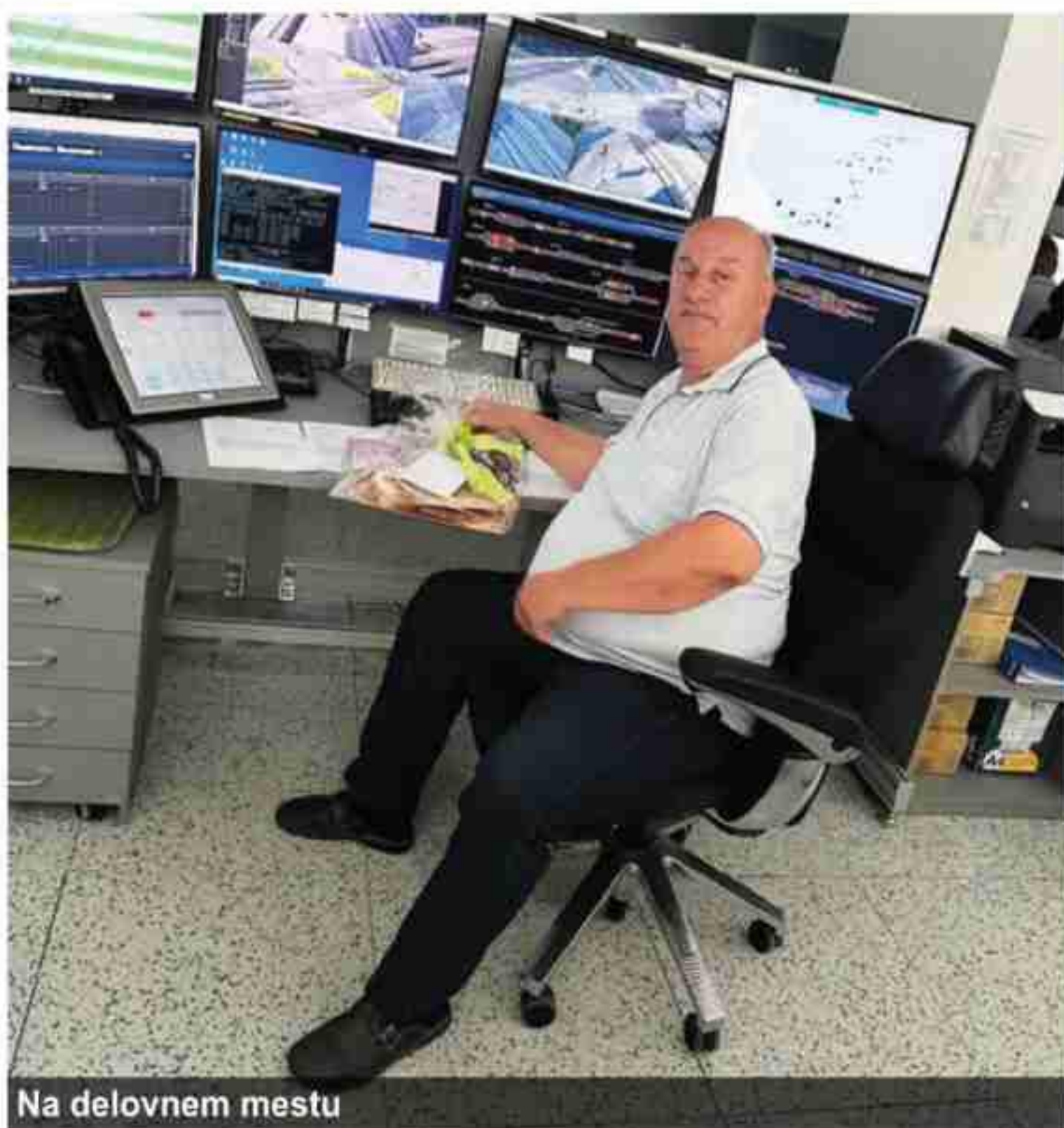
Članek pripravila: Doroteja Jazbec

Viri:

Spletne strani: Mladinska knjiga, Ministrstvo Republike Slovenije za obrambo, Park vojaške zgodovine Pivka, Rudolf Maister, Zveza društev General Maister

Upokojili so se

NERMIN ALATOVIĆ



Na delovnem mestu

Upokojitev progovnega prometnika Nermina Alatovića – konec službene poti, začetek novega poglavja

Po dolgih letih predanega dela na Slovenskih železnica se je v zasluženi pokoj odpravil progovni prometnik Nermin Alatović, ki je s svojim znanjem, natančnostjo in



Z darilom in sodelavci

odgovornostjo pustil pomemben pečat v železničarskem kolektivu. Njegova službena pot se je začela leta 1984 in je bila prežeta s predanostjo delu, ljubeznijo do železnice ter iskrenim spoštovanjem do sodelavcev in potnikov.

Nermin je po končani srednji šoli svojo pot na železnici začel kot premikač, nato je opravljal delo kretnika, vlakovodje in prometnika, svojo kariero pa zaključil kot progovni prometnik v CVP Postojna. V vseh letih svojega dela je vestno skrbel za varen in nemoten potek železniškega prometa. Bil je znan po svoji mirnosti, zanesljivosti in preudarnosti – lastnostih, ki so pri delu progovnega prometnika neprecenljive. Skozi leta je spremljal številne spremembe na

železnici in se vedno znal prilagoditi novim časom, pri tem pa ostal zvest svojemu poklicnemu poslanstvu.

Sodelavci ga bodo ohranili v lepem spominu kot človeka z veliko mero humorja, kolegialnosti in dobrega srca, ki je znal pomagati ter spodbujati druge.

Upokojenec MARJAN BERGLEZ



V nočni izmeni 10./11. 3. 2025 je zadnjo izmeno opravil progovni prometnik CVP Celje Marjan Berglez, ki je na železnici služboval 43 let, 10 mesecev in še nekaj dni.

Marjan se je zaposlil kot premikač na postaji Celje tovarna

JOLANDA PAVLOVIČ, upokojenka



V soboto, 14. junija 2025, je svojo zadnjo izmeno kot potniška blagajničarka postaje Celje opravila Jolanda Pavlovič.

Ob upokojitvi se Nerminu iskreno zahvaljujemo za vsa leta truda, odgovornosti in prispevka k varnemu delovanju železniškega prometa.

Članek: Nataša Kojčinovič
Foto: Almina Alatović

leta 1982, po šestih mesecih je šel odslužit vojaški rok, nato pa je dobri dve leti opravljal dela sprevodnika in vlakovodje. V letu 1987 je končal izobraževanje za prometnika in začel službovati na postaji Polzela ter nato slabih pet let na postaji Poljčane. Od leta 1992 je opravljal poklic prometnika na postaji Celje, od januarja 2025 pa progovnega prometnika CVP Celje.

Od ustanovitve je bil član SŽPS. Sodelavci se ga bomo spomnili kot mirnega, vestnega, natančnega in zanesljivega delavca, ki ni iskal pozornosti, ki bi si jo s svojim delom zagotovo zaslužil.

Dragi Marjan, hvala za vse skupne trenutke, tvojo predanost in človeškost. Želimo ti, da bi ti pokoj prinesel obilo zdravja, miru in časa za vse tiste stvari, ki so bile morda med delovnimi leti postavljene na stranski tir. Uživaj v novih poglavjih, ki jih prinaša življenje!

Zapisal Edvard Kostič.
Foto: Edvard Kostič

Po končani srednji železniški šoli v Ljubljani se je Jolanda 1. 7. 1985 zaposlila v takratnem TTG-ju, na mednarodni blagajni v Celju. Z leti se je podjetje preimenovalo v Slovenijaturist, sčasoma pa je bil njen delodajalec Slovenske železnice - Potniški promet. Ne glede na spremembo delodajalca je Jolanda vseskozi opravljala delo v mednarodni blagajni v Celju, z občasnimi nadomeščanji na postajah Rogaška Slatina in Šentjur.

Jolanda je bila vedno pripravljena pomagati po svojih močeh, za sindikat je mnogokrat sodelovala pri organizaciji izletov, za kar smo ji zelo hvaležni.

V novi življenjski vlogi ji njeni bivši sodelavci in člani sindikata želijo predvsem zdravja ter da bi ji njene čebelice poleg medu nosile tudi srečo.

Zapisal Edvard Kostič.
Foto: Marjetka Slomšek

V spomin: Bernard Nared

(1968 + 2025)



Prvega julija se je za vedno poslovil nekdanji sekretar Sindikata železniškega prometa Slovenije Bernard Nared iz Postojne, delo za naš sindikat je opravljal med letoma 1999 in 2005.

Odvetnik Bernard Nared se je kot sedmi od dvanajstih otrok rodil 1968 v Ljubljani. Po osnovni šoli je najprej končal železniško srednjo šolo ter opravljal delo prometnika na postajah Preserje, Borovnica in Rakek. Pravo je študiral ob delu.

V času študija je bil leta 1993 imenovan za šefa železniške postaje Pivka, po diplomiranju (iz železniškega transportnega prava) na Pravni fakulteti v Mariboru leta 1997 pa je delo nadaljeval v pravni službi Slovenskih železnic. Ukvarjal se je predvsem s prometnim oz. transportnim in delovnim pravom.

V povezavi s prometnim pravom je bil imenovan za člana komisije za opravljanje strokovnih izpitov izvršilnih železniških delavcev ter s strani ministrstva, pristojnega za promet, za člana tehničnega odbora »Vodenje in upravljanje železniškega prometa« ter za člana strokovno projektne skupine za pripravo predloga Zakona o varnosti v železniškem prometu (implementacija evropskih direktiv, 2005).

V povezavi z delovno-pravnim področjem je šest let (1999 – 2005) profesionalno opravljal sindikalno funkcijo kot sekretar Sindikata železniškega prometa Slovenije.

Z odlokom Državnega zbora RS je bil leta 1999 za dobo 5-ih let izvoljen za sodnika porotnika na delovnem in socialnem sodišču v Ljubljani, uvrščen pa je tudi na listo arbitrov za sestavo arbitraže za razreševanje medsebojnih sporov na področju delavskega soupravljanja.

Državni pravniški izpit je opravil leta 2007. Kot odvetniški kandidat je bil zaposlen pri odvetniku Rihardu Branislju iz Postojne in pri odvetniku Mitji Bartenjevu iz Ljubljane. Samostojno odvetniško pot je pričel s 1. 1. 2013. Pogreb pokojnega je bil 4. julija 2025 na pokopališču v Bezuljaku.

To je le nekaj suhoparnih podatkov o pokojnem.

O pravi veličini pokojnega Bernarda pa so nam veliko povedale besede slovesa na samem pogrebu. Del poudarkov o plemenitem življenju in delu pokojnega Bernarda objavljamo.

»Vsi, ki smo se zbrali na pogrebu, smo poznali Bernarda, in vendar vsak drugače, na svoj način, vsakdo s svojimi izkušnjami, dogodki, dogodivščinami in občutki.

Starši s sestrami in brati, sorodniki skozi odraščanje na domačiji v Dobcu, ki je v njem ostala večno zapečatena kot topel dom.

Spet drugi skozi šolske prigode.

Njegova srednješolska pot na železniški srednji šoli je bila polna vseh sort prigod, ki se jih sošolke in sošolci spominjajo kot zelo zanimive, sam Bernard pa je z njemu značilnim veseljem in humorjem velikokrat pripovedoval, kaj vse so skupaj doživeli.

Kot mlad železničar na preserski, borovniški in rakovski železniški postaji, pa potem kot šef postaje v Pivki, je zgodaj kazal, da, kljub njegovi navihanosti, v njem zori odgovoren in zrel možak.

Ustvarjena družina, otroci in služba mu niso vzeli želje po vedeti več, znati več.

Mnogi se ga spominjajo, kako je s knjigo v roki ali pa za nas, navadne Zemljane, suhoparnimi zakoni v rokah, hodil po bližnjih gozdnih stezah in nabiral znanje.

Učenost na področju gobarskih in ribiških večin ga je vodila v lokalna društva.

Oboževal je polhario, tukajšnjo lokalno posebnost.

Njegove tako značilne besede »Fantje, mladi smo še!« bodo večno zveneče v naših srcih.

Veliko znanja je imel, kar je nadgradil tudi s tem, da se je preusmeril v pravniške vode.

Kot pravnik je deloval na Slovenskih železnica, poseben pečat je pustil kot pravnik in sekretar na Sindikatu železniškega prometa Slovenije.

Kasneje je nadaljeval kot samostojni odvetnik.

Vseskozi uglajen in umirjen, a odločen borec za pravico malega človeka. Zagovornik resnice, poštenja.

Ni prenašal krivice. Nikakršne, male ali velike, komurkoli storjene, za vse je čutil enako odgovornost, da se odpravijo, uredijo. Tudi še tako drobne, morda samo besedne.

Njegova poštenost in pripravljenost pomagati vsakemu, kadarkoli, kjerkoli, je bil njegov prepoznavni znak.

Pomoč mimoidočemu brezdomcu, brez oklevanja, sočustvoval je z raznimi prestopniki, kršitelji zakona, ker je vedno poskušal razumeti njih dejanja in razloge za tako, sicer družbeno nesprejemljivo obnašanje.

Znal je prisluhniti sočloveku in v razumevanju razlogov poiskati globlja dejstva, ki so jih pripeljala na stran-poti.

Bil je preprosto dobitnik. Dober do vseh, ne glede na to, kako se je njegova dobrota vračala njemu same-mu. Ni obsojal nikogar, vse je sprejemal z zavedanjem, da se vsakomur vse povrne, prvo dobrota.

Za ostalo bo poskrbel ljubi Bog.

Seveda se je kdaj tudi razjezil, a če je bil še tako jezen, ni nikoli iz njegovih ust priletela žaljivka. Znal je odločno povedati, ne da bi bil do drugače mislečih kakorkoli nesramen.

Kljub vsem obveznostim in razdajanju drugim so mu bili na prvem mestu družina, otroci pa starši, sestre in bratje, tudi za prijatelje si je vzel čas.

Ja, bil je dobitnež. Pravzaprav je bil predober. Vse je imel bolj rad kot sebe. Najprej vsi drugi, nato pa on sam.

Njegovo srce je bilo plemenito. Srce, ki je bilo za vse nas. Srce, v katerem se je skrivalo ogromno ljubezni.

Z dušo, ki je hrepenela po nečem, kar nam ni bilo nikoli popolnoma razodeto.

Kot sopotnik na romarskih pešpotih v Lurd, Rim, Köln, Čenstahowo, tja do Črnega morja in še marsikje drugje, so njegovi koraki puščali neizbrisljivo sled. Romanja, ki so v njem prebujala trenutke samorefleksije in dajala tako željeni prostor samo za njemu lastne misli.

Ne bomo pozabili njegovega smeha, modrosti, ko nam je razlagal svetopisemske zgodbe, predstavljal tudi drugačen zgodovinski pogled na preteklost, delil svoje znanje in izkušnje.

Z visoko dvignjeno slovensko zastavo je ponosno navijal za naše športnice in športnike.

Le kdo bi lahko pozabil prečudovite recitacije Krsta pri Savici in še mnogih drugih.

*Dragi Bernard, prijatelj,
hodil si po svoji poti, tebi ljubi in edinstveni, z vsemi preprekami na njej.
Ta pot te je sedaj pripeljala nazaj v tvoj rodni kraj, kjer si si vedno želel svojo hišico.
Sedaj si tu. Na svoji ljubi domači zemlji.
V objemu gozdov, ob šepetu vetrov in pesmih ptic.
Naj ti bo dano, da se tvoje skrite želje udejanjijo v onostranstvu.
Nam si zapustil dediščino in zavedanje, kaj pomeni biti pošten, kako izkazovati dobroto, si nam vzor za
vekomaj.»*

Po zbranih podatkih je članek pripravil Miran Prnaver.

Postaje so naše ogledalo: Zagorje, Trbovlje in Hrastnik

V tem prispevku vam bom predstavil tri zasavske postaje: Zagorje, Trbovlje in Hrastnik.

Ključna reč, da so Južno Železnico v poznih 40-ih letih 19. stoletja speljali po divji in zahtevni dolini reke Save, so zasavski rudniki. Ti so v Zasavje pripeljali železnico, kmalu pa je okrog rudnikov zrasla še ostala industrija. Ladijski promet po Savi pa je zaradi tega zamrl.

Zagorje



Moderna postaja

Postaja Zagorje je tako postala ena pomembnejših tovornih postaj na Slovenskem. Glavni industrijski tir je bil seveda rudniški – v času industrijskega razcveta je rudniška parna premikalna lokomotiva, doferca so ji rekli, delala noč in dan. Od rudnika do železniške postaje je lahko peljala 3 štiriosne ali 6 dvoosnih vagonov. V poznih 80-ih se je obseg dela zmanjšal na dnevno izmeno, potem je rudnik prenehal delovati.

Dva industrijska tira je imela še Apnenica IGM, en tir za naklad žakljev apna in en tir za cisterne – vlaki z apnom so odhajali za Zagreb, ter Lesna Svea, takrat še Slovenijales s svojim industrijskim tirom. Za potrebe obeh obratov je na delo prišla premikalna skupina iz Trbovelj z dizelsko premikalno lokomotivo. Apnenica še vedno obratuje, a se je žal preusmerila na transport s tovarnjaki.



Obnovljeni tiri in naprave



Pogled iz zraka



Naprava za javljanje plazov

Odkar sem prometnik, ne pomnim, da je v Zagorje pripeljal drugačen tovorni vlak kot tisti s tolčencem. Na stranskih tirih občasno garijajo težke motorne drezine in vagone s tolčencem.

O modernizaciji postaje Zagorje sem kar obširno poročal v našem glasilu, ko so se dela v ta namen izvajala. Na kratko: zgradili so nadhod, izgradili en tir, postavili trapezne tirne zveze ter skupinske izvozne signale



Postavljalna miza Zagorje

zamenjali s tirnimi.

Največja nadloga prometnikov v Zagorju so skale, ki padajo na progo. Skala nima predpisanega protokola. Pade, ko je razmočeno, pade, ko je suho, pade zaradi vibracij ali pa pade kar tako. Zato so med Zidanim Mostom in Savo postavili mrežo javljalnikov plazov. Največkrat se sprožijo ravno med Zagorjem in Savo. Ravno v času pisanja tega članka je Citadella oplazila skalo, ki je padla mimo javljalne

mreže. V devetdesetih pa je v bližini mosta v Renkah vlak iztiral zaradi naleta na skalo, ki je preskočila žice javljalnikov plazov. Na nekaterih mestih so sicer montirali velike lovilne mreže za kamenje, ponekod so tudi starejše palisade, a nevarnost padajočih kamnov in skal ostaja in terja neko temeljitejšo rešitev.

Prometnik postaje Zagorje se bori na tretjem rangu.

Trbovlje



Postajna zgradba



Pogled iz CP-ja

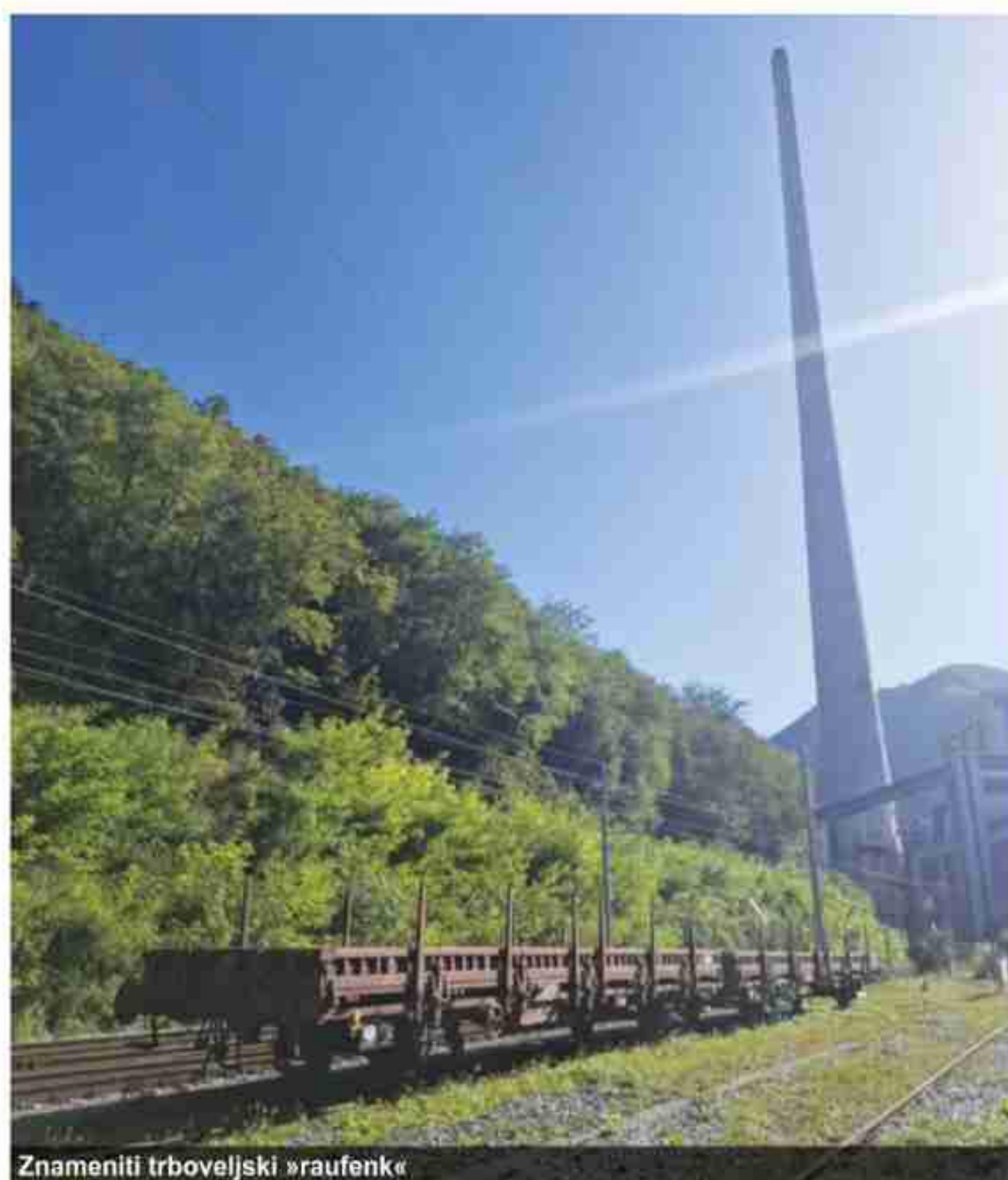
Največja zasavska postaja so Trbovlje. Je postaja iz dveh delov – potniškega in tovornega, ki ju ločijo kritni signali in zato tu služujeta dva prometnika – na drugem rangu. Eden je na potniškem delu, kjer skrbi za varnost potnikov, opazuje vlake in izdaja naloge in prepustnice. Delovno mesto drugega prometnika je CP stolp, kjer upravlja s postavljalno mizo in opravlja ostala prometnikova dela. Na obe strani, tako proti Zagorju kot proti Hrastniku, sta odseka zelo kratka, zato mora prometnik v CP-ju precej vnaprej predvidevati vlakovne in premikalne vožnje, ki ne smejo ovirati dostopa potnikov na peron. V načrtu nadgradnje postaje je tudi nadhod.

Kot sem že omenil, je postaja Trbovlje nekoč imela svojo premikalno skupino, ki je premikala in sestavljala vlake od in za: Cementarno, Rudnik, Termoelektrarno, Blagovne rezerve in gotovo še za kakšen industrijski obrat v takrat industrijsko uspešnem kraju, ki pa ga je kriza v 90-ih hudo prizadela.



CP

Na postaji Trbovlje je še eno občasno službeno mesto: čuvaj nivojskega prehoda, ki se ga zasede le tu in tam – običajno je to prometnik. Prostor čuvaja nivojskega prehoda so v zelo slabem stanju.



Znameniti trboveljski »raufenk«



CP od zunaj

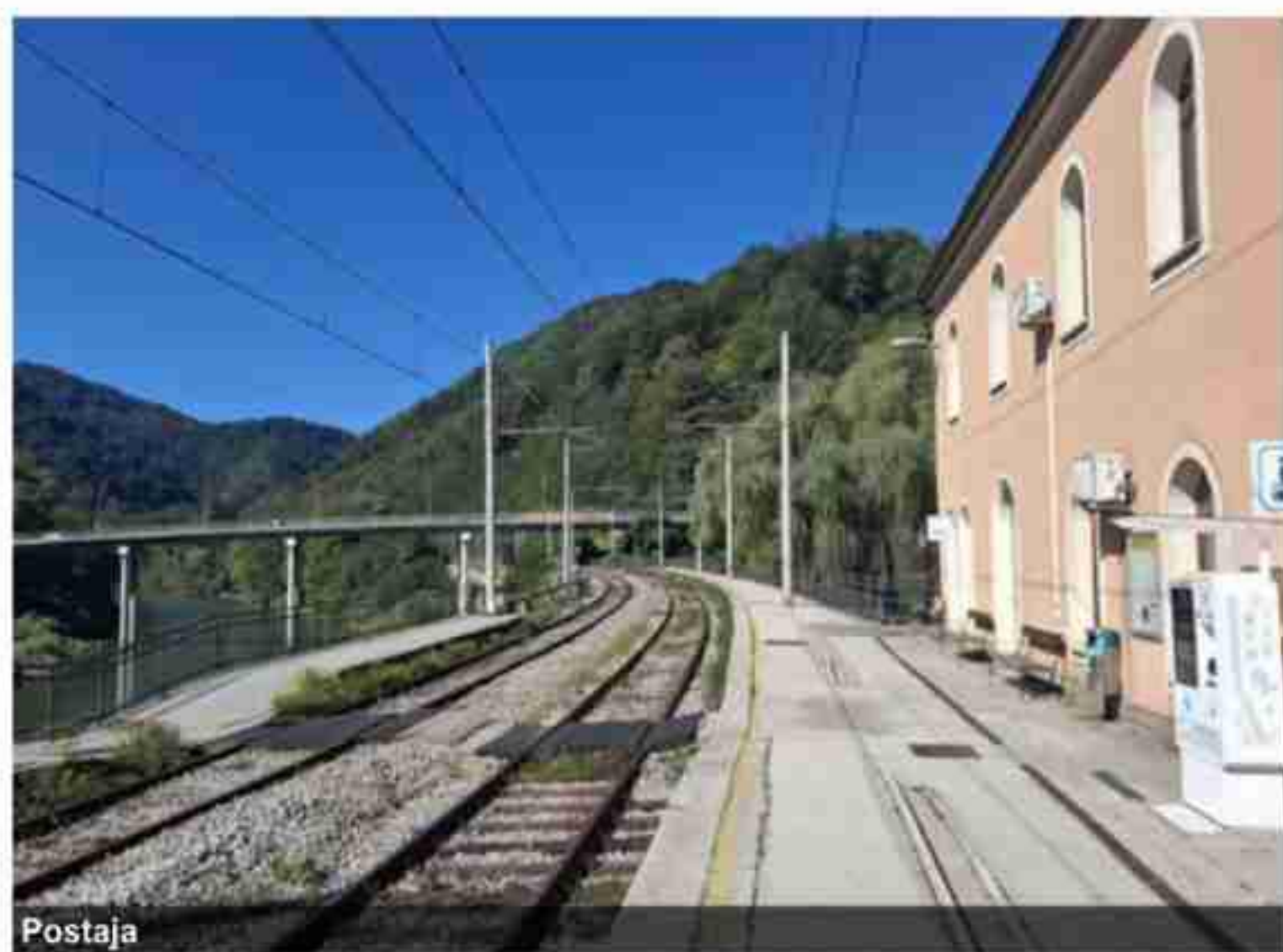
Danes se na tovrnem delu postaje Trbovlje prehitava in umika vlake iz takšnih ali drugačnih prometnih razlogov, opravljajo pa se tudi menjave strojevodij, zlasti zasebnih prevoznikov.



Irma, zunanja prometnica

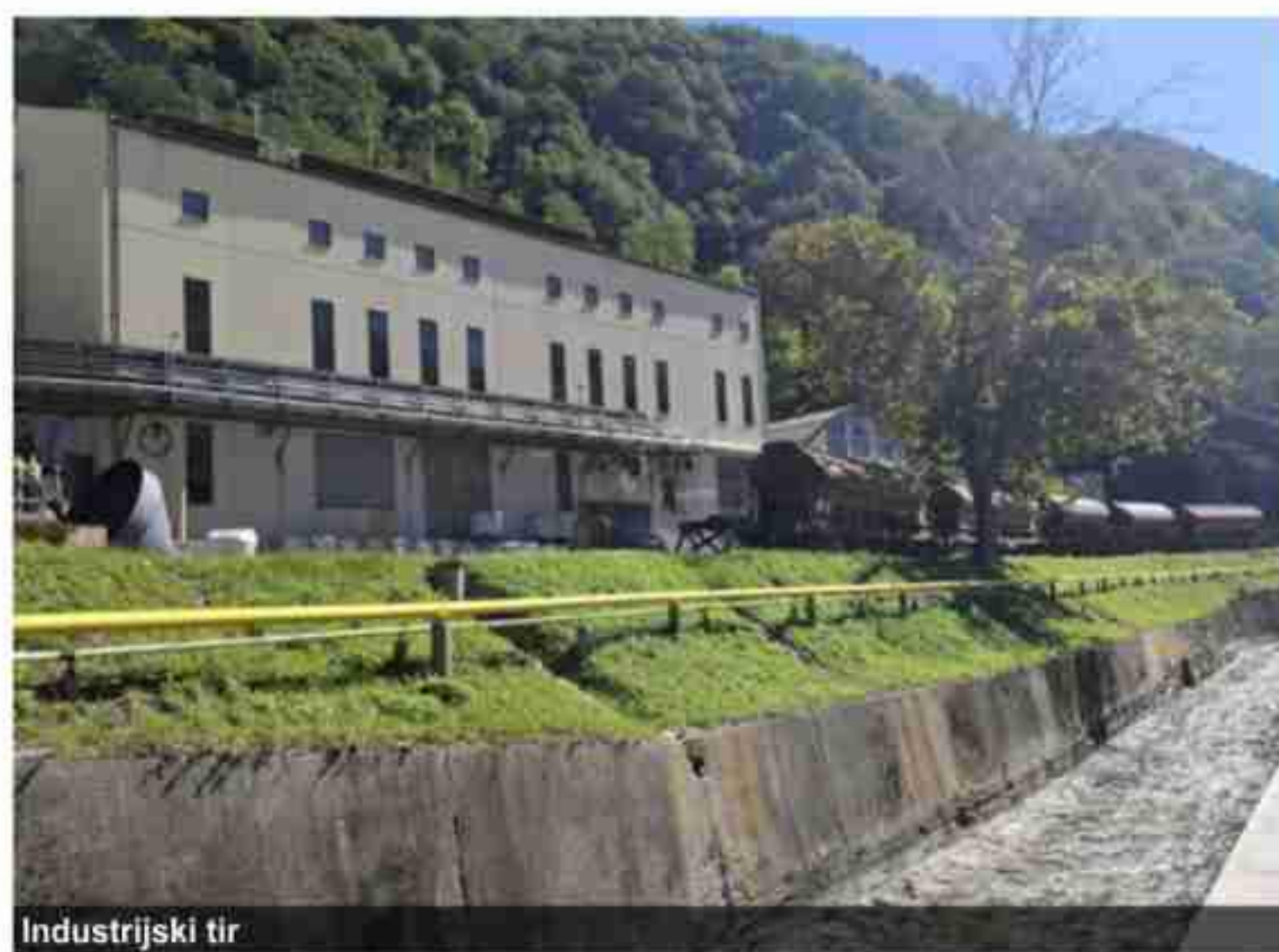
Vizualna podoba postaje Trbovlje je po svoje fascinantna: propadli obrati okrog zaprte termoelektrarne pričarajo zlasti tujemu opazovalcu tisti košček propadajočega vzhoda, ki ga v resnici pri nas ni. Razen tu.

Hrastnik



Postaja

V Hrastniku industrija še vedno obratuje. Prometnik v Hrastniku ima veliko dela z dostavo vagonov z žveplom in ilmenitom za kemično tovarno TKI ter kremenčevim peskom za Steklarno. Premikalna skupina pride iz Krškega, nekoč pa je to delo opravila trboveljska skupina. Skrbi za varovanje dostopa potnikov na peron, ima nivojske prehode in Zidani Most za soseda. Hrastnik ima eno napravo, ki ni



Industrijski tir



Stara postavljalna miza



Prometnik na delovnem mestu

povsem običajna na naših postajah – tirno tehtnico.

Tudi v Hrastniku občasno pade kakšen kamen ali skala na progo. Delo prometnika v Hrastniku je ovrednoteno s tretjim rangom.



Javljalniki plazov

Velika večina prometnikov na našem, zasavskem koncu, je članov našega prometniškega sindikata. Imamo največjo frekvenco vlakov, naravne nevšečnosti in večinoma staro tehniko. Upamo in verjamemo, da bo naše predano in zahtevno delo kmalu nagrajeno z dvigom količnika!

Besedilo in foto: Aljaž Tofolini

Predstavitev delovnega mesta: vzdrževalec - tehnik SV naprav – Jaka Golež



Delavci SV Celje (ne vsi)

Jaka, kako bi na hitro in enostavno predstavil svoje delovno mesto nekomu, ki železnico pozne le bežno?

Svoje delovno mesto bi opisal kot dinamično terensko delo z visoko stopnjo odgovornosti, saj vzdržujemo in odpravljamo napake na signalno-varnostnih napravah. To so naprave, ki zagotavljajo varnost v železniškem prometu pa tudi posredno varnost v cestnem prometu tam, kjer se srečata železniška proga in cesta.

Kje je tvoje delo? V pisarni, delavnici ali na terenu? Oziroma, kje ga je več?

Največ dela opravimo na terenu, kjer so naprave, za katere skrbimo na progi in v postajnih objektih. V delavnici/pisarni se na koncu delovnega dneva uredi le še papirologija.

S kom največ sodeluješ, s katerimi službami?

Vsakodnevno sodelujemo s prometniki, saj delamo na območjih, kjer se odvija promet, zato smo s prometniki stalno na zvezi. Dostikrat pa sodelujemo tudi s službo SGD, kadar za potrebe njihovega dela potrebujejo podporo naše službe.

Kakšen imaš odnos do prometnikov oziroma kakšno je sodelovanje?

Osebnostno se trudim s prometniki graditi čim boljši odnos. Dober odnos s prometniki posledično pomeni tudi dobro sodelovanje, le-to pa je pomembno za dobro in varno opravljanje našega dela.

Ko greste na teren odpravljat napako, ali gre lahko samo eden ali vas mora biti več?

Ne, na napako, pa tudi na vzdrževanje ne smemo nikoli sami, vedno morava biti najmanj dva.

Ali delate vsi v turnusu ali tudi samo po osem ur dopoldan?

Načeloma vsi v delavnici delamo v turnusu (ruski turnus), večinoma je turnus, je pa včasih tudi nekaj izmen po osem ur dopoldne, včasih več, včasih manj, odvisno od potreb dela.

Je ponoči tudi dosti dela in intervencij?

Seveda je določen delež vzdrževanja potrebno narediti tudi v nočni izmeni, pa tudi napake se dogajajo tako podnevi kot ponoči. Morda jih je za spoznanje manj ponoči, ker je tudi prometa ponoči manj.

Gleda na napredek tehnike in opreme na SŽ, je vzdrževanja bistveno manj ali ne?

Ne bi mogel reči, da ga je manj, saj pri posodobitvah naprav z novejšimi dobimo samo novejšo napravo, ki ima enako število elementov na progi, kvečjemu se ob posodobitvi še kaj dogradi ali pa se katere mehanske kretnice zamenjajo s hidravličnimi, tako da se nam število elementov kvečjemu povečuje. Poleg tega smo pred kratkim dobili dodatne nove naprave za zaznavo vročih in ploščatih osi ter



Postavljalnica S3E proizvajalca CAF Signalling

tehtnico.

Kako pa je z rezervnimi deli pri starejših napravah, ki jih je še kar nekaj na naših, predvsem regionalnih progah in postajah?

Najstarejši sistem elektro-relejne SV-naprave, ki se še uporablja, je TELA in zanjo skoraj ni več rezervnih delov, tako da okvarjenih delov ne menjujemo, ampak popravljamo. Preostale elektro-relejne SV-naprave, ki so še v uporabi, so sistema LORENZ. Za te naprave je bilo vedno dovolj rezervnih delov, saj so bile postaje na progi št. 30 večinoma opremljene s to napravo pred posodobitvijo SV-naprav z elektronskimi napravami.

Katero območje pokrivaš?

Pokrivamo območje na progi št. 30 od Zidanega Mosta do Ponikve in stransko progo št. 31 Celje–Velenje, progo št. 32 Rogatec–Grobello in progo št. 33 Imeno–Stranje.

So napake zelo odvisne tudi od vremena? V slabšem jih je verjetno več, ali ne? Sicer pa tudi vročina ni najbolj dobrodošla?

Ja, vreme kar vpliva na pogostost napak, visoka temperatura prav tako kot zelo nizke temperature neugodno vplivajo predvsem na krenice in njihovo kontrolo, katero je treba občasno nastavljanje ob temperaturnih ekstremih. Ob poletnih nevihtah pa je nevarnost predvsem udar strele.

Ko te prometnik pokliče za napako, ali že vnaprej veš, kje je rešitev in koliko časa bo trajala odprava napake? Ali pa moraš prej priti na teren, da vidiš, kaj se dogaja?

Določene napake se pojavljajo bolj pogosto in pri teh lahko približno predvidevaš, kaj bo potrebno narediti, čeprav nikoli ne moreš vedeti, kaj je narobe, dokler ne prideš na teren. Vsekakor je pregled naprave na terenu edini možen način za diagnostiko napake.

Ali na splošno primanjkuje vašega profila na SŽ?



NPr. sistema Lorenz

Na splošno našega profila na SŽ primanjkuje. Sicer smo v zadnjih letih dobili kar nekaj novih sodelavcev, vendar pa po drugi strani v naslednjih petih letih v pokoj odhaja skoraj polovica delavnice, tako da bi bilo do takrat ekipo potrebno okrepiti.

Kaj bi svetoval, priporočal nekomu, ki se odloča za vaš poklic in vaše delo?

Potencialnemu kandidatu za naš poklic bi svetoval, naj se odloči za naš poklic v primeru, da mu ustreza dinamično delo na terenu in ga ne moti, da delo poteka tudi v vseh vremenskih pogojih. V kolikor pa se odloči za naš poklic, bi mu priporočal, naj izobraževanje vzame resno, ker je količina znanja, ki ga je potrebno osvojiti, res ogromna, in to znanje je nujno potrebno za uspešno opravljanje našega dela.

Lahko na koncu najinega pogovora kaj več poveš o sebi, svojem življenju, hobijih in podobno?

Sem Jaka Golež, star sem 39 let, na delovnem mestu vzdrževalec – tehnik SV naprav sem zaposlen že 16 let. Trenutno si večino prostega časa krajšam z gradnjo hiše, sicer pa sem rad v družbi prijateljev, rad grem v naravo, predvsem v hribe. Hobiji so predvsem povezani s tehničnimi veščinami, rad delam z lesom in kovino, najraje pa popravljam razne naprave.

Želiš morda še kaj dodati, kar bi bralce zanimalo glede tvojega poklica?

Naš poklic je lep, delo je v naravi, dostikrat je tudi zahteven, omogoča pa osebnostno rast, ker moramo venomer usvajati nova znanja in zaradi tega je lahko tudi zelo izpolnjujoč.

Pogovor je pripravil Miran Prnaver.
Fotografije je prispeval Jaka Golež.

Predstavitev OO SŽPS Novo mesto

Marko Kastelic, katero območje zajema OO Novo mesto?

Območje OO Novo mesto zajema območje Dolenjske in Bele krajine. Če govorimo o železniškem območju, večina naših članov dela na progi Metlika–Ljubljana in Grosuplje–Kočevje, no, nekaj članov pa prihaja tudi od drugje.

Kdo so člani sindikata?

Članstvo v sindikatu zajema več poklicev, predvsem pa so to delavci infrastrukture. Seveda imamo tudi člane, ki prihajajo iz drugih služb, vendar v manjšem številu.

Če pogled usmerimo nekoliko v zgodovino, kaj je mogoče reči o začetkih?

Mogoče bi bilo to bolj vprašanje za mojega predhodnika, saj sem jaz pred kratkim prevzel vodenje območnega odbora. Začetki pa so bili in so vedno težki.

Na katerih področjih so se dogajale največje sindikalne aktivnosti?

Največje aktivnosti so še vedno namenjene zagotavljanju osnovnih pravic delavcev, ki se jih zelo pogosto krši.

Kako je OO Novo mesto organiziran?

OO Novo mesto je organiziran podobno, kot je bil že pred mojim prihodom, in sicer tako, da ima vsak član našega odbora svoj del, ki ga pokriva. S tem veliko hitreje rešujemo vse težave, obveščanje je hitrejše ...

Se je način dela z leti spremenil?

Način dela ostaja približno enak, vendar se, v skladu s časom in razvojem, poslužujemo novih možnosti in tehnologij.

Na katerih aktivnostih je trenutno poudarek in na čem bo v bližnji prihodnosti?

Trenutno se približuje novo leto, tako da je poudarek na obdarovanju članov in pripravi srečanja oz. večerje ob zaključku leta.

Kako ocenjuješ delovanje OO Novo mesto v tvojem mandatu?

Ocene o delovanju našega območnega odbora prepuščam članom OO Novo mesto. Naša naloga pa je, da bi delali dobro, da bodo vsi člani zadovoljni.



Druženje



Na izletu

Je poskrbljeno tudi za družabnost?

Seveda je tudi za to poskrbljeno. Tradicionalna Barkolana je že za nami, smo pa pred novoletnim srečanjem, ki bo, kot večino let do sedaj, potekalo v Trebnjem.

So člani OO Novo mesto aktivni, se radi udeležujejo srečanj, družabnih dogodkov?

Mislim, da so aktivni in se radi udeležijo srečanj kljub vsem obveznostim, ki jih imajo. Ravno zato vsa srečanja organiziramo tako, da se jih lahko udeleži čim več članov.

Kako pa je potekala tvoja železničarska pot?

Moja železničarska pot se je začela na postaji Ivančna Gorica davnega leta 2007, ko sem se začel uvajati na delovno mesto prometnika. Nato sem bil prerazporejen na postajo Grosuplje, kjer sem delal od leta 2008 in delam oziroma nadomeščam še danes. V času obnove Kočevske proge sem nadomeščal na vseh postajah na progi Grosuplje–Kočevje, nato pa sem po vpeljavi daljinskega vodenja opravil izpit za progovnega prometnika v CVP Dobropolje.

Pogovor je pripravil Miran Prnaver.
Foto: Arhiv Marka Kastelica

Predstavitev novih predsednikov OO

Jesenice: Zdravko Basara

Zdravko, kako je prišlo do odločitve, da si kandidiral za predsednika OO Jesenice?

Zadnja štiri leta sem bil podpredsednik OO Jesenice pod vodstvom Antonia Barukčiča. Ob pogovoru sva dejala, da bi lahko prevzel in se počasi prilagajal na delo predsednika OO Jesenice.

Kdaj se je to zgodilo?

Z Antoniom sva o tem začela razpravljati malo pred koncem leta 2024, pred prevzemom njegovega novega delovnega mesta v Ljubljani.

V kakšni »kondiciji« si prevzel OO?

Stanje na Jesenicah je dobro kljub kadrovskemu pomanjkanju, s katerim se soočamo že vrsto let. Oba prejšnja predsednika g. Galič in g. Barukčič sta delo dobro opravljala. Prihajajo pa tudi mlajše generacije, ki prinašajo novo razmišljanje in energijo.

Katere naloge si si zadal v začetku?

Prva je zagotovo kadrovsko pomanjkanje na vseh službenih mestih, kjer bi poudaril zaposlovanje okoliških delavcev. Ohranitev dobre delovne klime med delavci, kljub natrpanemu urniku dela, ki ga bo otežila še prenova postaje in aktivno iskanje rešitev za boljše delovne pogoje.

Koliko si uspešen pri svojem delu?

Sodelujem v GO SŽPS pri razpravah, predlogih in rešitvah pri tekoči problematiki. Trenutno rešujemo nekaj manjših problemov, organizirali smo jesenski izlet in izvedli prednovoletno obdarovanje.

Kakšne odnose imaš s svojim članstvom?

Z moje strani zelo dobre, upam, da tudi člani tako mislijo. Na to vprašanje lahko oni najboljše odgovorijo.

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

Poslušamo medsebojne težave in rešitve drugih OO in poskušamo nekako pomagati z drugačnim pogledom ali primeri, ki bi jim mogoče pomagali pri reševanju njihovih primerov. Kot mejna postaja imamo tudi nekaj vpogledov v delovanje sosednje infrastrukture.



Zdravko Basara

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

Mislim, da je sindikat do sedaj zelo dobro opravljal delo in se še izboljšuje v boju za naše člane, čeprav nismo najštevilčnejši sindikat.

Bi morda še sam želel dodati kakšno misel?

Moje mišljenje se nagiba k boljšemu kadrovanju, saj se največ nezadovoljstva dogaja zaradi preobremenjenosti delavcev, ki moramo delati v nočnih izmenah. Vsi vemo, koliko pomeni zadosten spanec, posebno ob skrajšanem turnusu.

Pogovor pripravil in foto: Miran Prnaver

Naši upokojeni člani: Miladin Goranović



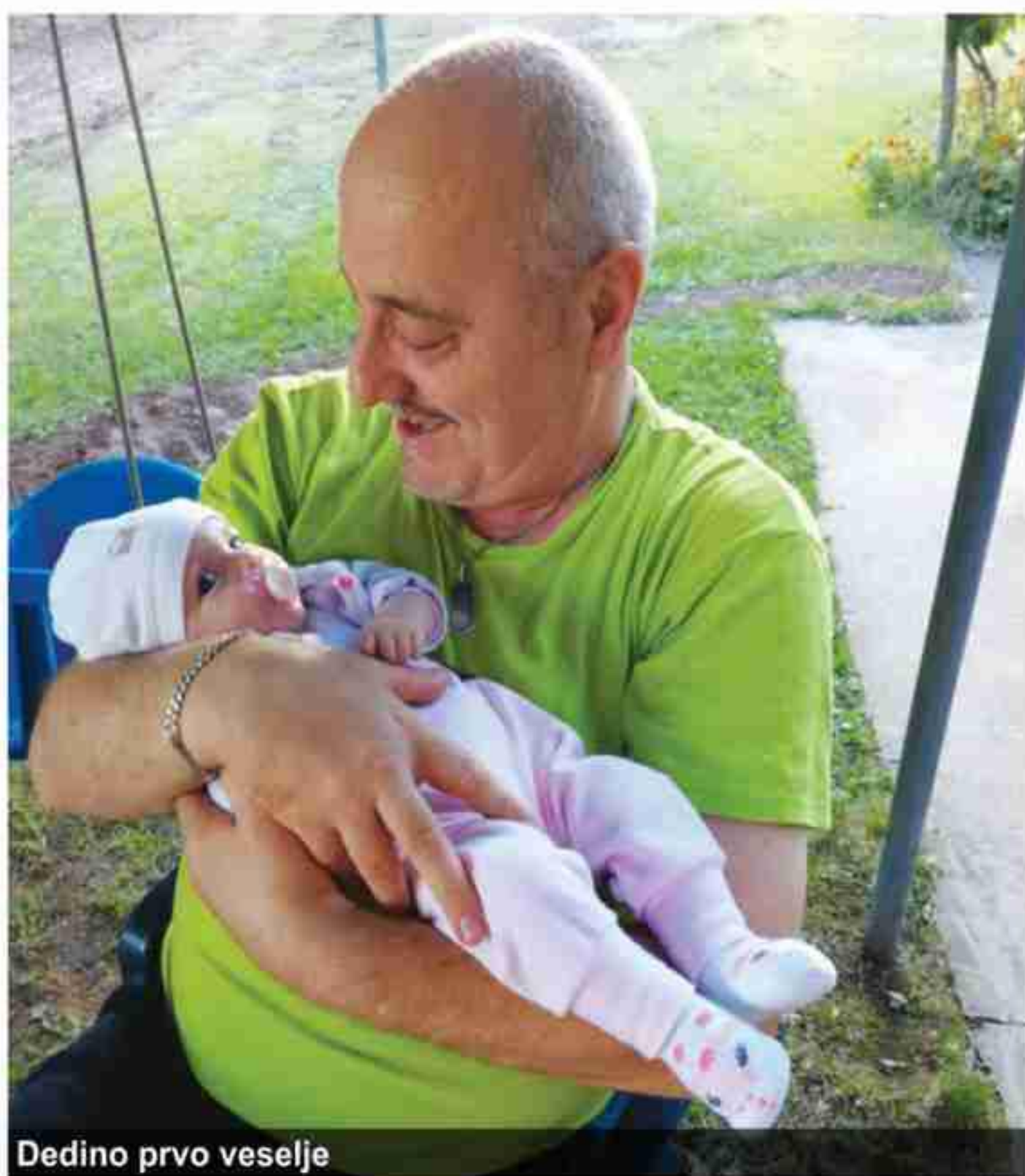
Na aktivnem oddihu na Korčuli leta 2007

Miladin, lahko, prosim, na začetku najinega pogovora poveš nekaj o sebi, kako te je pot pripeljala na železnico?

V ožji družini ni bil nihče zaposlen na železnici. Tast je bil zaposlen v Sekciji za vzdrževanje prog Zidani Most in z gotovostjo lahko trdim, da je bil on glavni »krivec« za moj prihod v železničarske vrste in večno mu bom hvaležen za to!

Na katerih postajah si delal kot prometnik?

Po uspešnem šolanju za vlakovnega odpravnika sem na postaji Krško opravil praktični izpit za samostojno opravljanje tega poklica. V Krškem sem služboval do leta 1986, vmes pa še nadomeščal na postajah Brestanica in Breg. Od leta 1986 pa do upokojitve leta 2010 sem delal na postaji Zidani Most, kjer sem bil dejaven v Sindikalni konferenci v Prometni sekciji (pozneje TOZD) kot namestnik predsednika



Dedino prvo veselje

Sindikalne konference do leta 1989.

Leta 1990 se je ustanovil naš sindikat. Se spominjaš tistih časov? Kaj lahko poveš o tem prelomnem dogajanju?

Prišlo je turbulentno leto 1990, leto globalnih sprememb v Evropi, kakor tudi v bivši skupni državi. V duhu demokratičnih sprememb so tudi delavci začutili potrebo po novi, bolj primerni in učinkoviti sindikalni organiziranosti. Slovenski železničarji smo med prvimi začeli ustanavljati samostojne panožne sindikate. Odziv zaposlenih je bil veliko boljši od pričakovanj, sam pa sem k temu prispeval, kolikor sem lahko, bilo je tudi strahu in nasprotovanj spremembam, vendar v skoraj zanemarljivem številu. Ustanovljen je bil Sindikat vlakovnih odpravnikov Slovenije in Istre, v Zidanem Mostu pa območni odbor istega.



Priprava družabnega srečanja SŽPS v Sevnici



Oba nekoliko mlajša

Si bil sam aktiven že takoj na začetku oziroma kdaj si postal »sindikalist«?

Pri ustanavljanju sem bil zelo dejaven in zavzet, poln pozitivnih pričakovanj v duhu sprememb tistega časa, sindikalizem me je popolnoma prevzel.

Katere funkcije si opravljal?

Prva resna funkcija, poleg sindikalnega zaupnika, je bila, ko sem bil izvoljen za blagajnika OO Zidani Most, to funkcijo sem opravljal skoraj deset let. V dveh mandatih sem bil predsednik Nadzornega odbora OO. Delo postajnega zastopnika sem opravljal do upokojitve. Nekajkrat sem bil član Glavnega sindikalnega odbora. Bil sem deležen velikega zaupanja članstva, ki sem ga predstavljal. Hvala jim za zaupanje, upam, da sem ga upravičil.

Se morda spominjaš kakšnega posebnega dogodka, ki ti je ostal v spominu glede aktivnosti v sindikatu?

Spominov iz časa sindikalnega delovanja je veliko, večinoma pozitivnih, bilo je tudi nekaj manj pozitivnih (ni vredno omembe). Zaposleni na postaji Zidani Most so pripadali različnim političnim opcijam, katere nikoli niso vplivale na medčloveške odnose ter na enotnost v zastopanju pravic članstva vseh profilov zaposlenih.

Se je moč sindikata takoj po ustanovitvi čutila? So bili pogoji dela na terenu, pravice zaposlenih kaj drugačni?

Moč sindikata se je zelo hitro pokazala kot zelo učinkovita. Pogoji dela so bili z vsakim dnevom boljši, zaposleni so bolj konkretno uživali stare, kakor tudi obilo novih delavskih ter osnovnih človekovih pravic.

Ali se je čutila razlika med starim socialističnim sindikatom in našim novim prometniškim? Kje so bile te razlike?

Članstvo v socialističnem sindikatu je bilo skoraj obvezno, redke izjeme so odklonile članstvo in neredko so imeli neprijetne posledice. Novi sindikat prometnikov je bil na popolnoma prostovoljni osnovi bolj konkretno usmerjen na članstvo, vendar smo bili zastopniki tudi tistih zaposlenih na SŽ, ki niso bili člani nobenega sindikata.

So se vsi prometniki včlanili v novi sindikat ali je bilo veliko izjem? In zakaj, kaj misliš?

Velika večina prometnikov, kakor tudi drugi profili, so bili člani, večina iz prepričanja »Skupaj smo močnejši.«, nekaj izjem je bilo zaradi lastnih ozkih interesov.

Kakšno je bilo sodelovanje z vodstvom postaje, podjetja?



S prijateljem Janijem

Sodelovanje z vodstvom postaje ocenim kot skoraj odlično, z vodstvom podjetja pa dokaj zgledno.

Spominjam se, da smo v Zidanem Mostu vašo turo imenovali sindikalna. Zakaj ste dobili to ime?

Našo turo (Izi, Jani in moja malenkost) so imenovali poleg ostalega tudi Sindikalna tura, verjetno zaradi velike vpetosti in posvečenosti delovanju sindikata.

Ali je z leti moč sindikata rasla oziroma, kako si doživljal čase, ko so številni zapustili naše vrste? Lahko kaj več poveš o tistih časih?

Želel bi, da bi se motil, a se mi zdi, da moč sindikata rahlo slabi, kar me žalosti. Pozitivno pa je dejstvo, da je vse manj izstopov zaradi lastnih ozkih interesov, vsaj meni se tako zdi. Zdravo jedro ostaja, in to je dobro, posebej sedaj, v eri pospešene digitalizacije in umetne inteligence. Od nekdanj sem pristaš novih tehnologij, vendar ne na škodo delavcev, kvečjemu v korist zaposlenim.

Kdaj si se upokojil in kakšne občutke si imel ob odhodu iz sistema?

Železnica je bila moj drugi dom, to sem posebej začutil po odhodu v pokoj leta 2010. Leta 2014 sem prvič postal dedek vnukinji Mili in moja pozornost je bila fokusirana le na družino. Druženje z bivšimi kolegi sodelavci ni povsem opuščeno. Večkrat na leto se dobimo: Jani (Glavač), Miran (Pirš), Rudi (Glavač), Jože in Franci (Hočevvar) na kosilu, kakšno rečemo, obudimo stare spomine, kar je že del tradicije, pogosto pa poklepetamo ob »kavici«.

Želiš podeliti še kakšno misel oziroma sporočilo?

Vsem železničarjem želim predvsem zdravo okolje in varno delo ter obilo sreče in zadovoljstva v družinskem življenju. Skupaj smo močnejši!

Pogovor je pripravil Miran Prnaver.
Foto: Arhiv Miladina Goranovića

Sicilija, izlet OO Celje

Tretji dan – Palermo in zgodbe mafije

Naslednjega dne smo prečkali notranjost Sicilije mimo mesta Enna in se pripeljali do Palerma, glavnega mesta avtonomne pokrajine Sicilija. Palermo je mesto kontrastov, je kulturna, gospodarska in turistična prestolnica Sicilije. Mesto je bogato z zgodovino, kulturo, umetnostjo, glasbo in hrano. Številne turiste mesto privablja zaradi privlačnega mediteranskega podnebja ob Tirenskem morju. Krasijo ga predvsem veličastne cerkve in palače pa tudi živahne tržnice. Ogledali smo si kapucinske katakombe, kjer so shranjene mumificirane osebe iz preteklih stoletij, katedralo in normansko palačo. Nekateri smo zavili tudi na železniško postajo Palermo Centrale. Mesto ima bogato zgodovino, ki je žal prepletena tudi z zgodbo sicilijanske mafije, znane kot Cosa Nostra. Gre za kompleksno in dolgoletno kriminalno mrežo, ki je imela velik vpliv na politično in družbeno življenje Sicilije vse do sodobnega časa. Danes se Palermo bori za boljšo prihodnost s kulturo, turizmom in ozaveščanjem.



Cannoli, sicilijanska sladica Foto: Edvard Kostić

Po nekaj prostega časa za kosilo smo se povzpeli še na hrib Monreale, kjer smo si ogledali čudovito normansko katedralo z osupljivimi mozaiki, ki prikazujejo prizore iz Stare in Nove zaveze Svetega pisma, najbolj spektakularen je gotovo prizor Kristusa Pantokratorja v polkupoli prezbiterja ... Katedrala v Monrealu je postala svetovno znana po svojih osupljivih mozaikih, ki pokrivajo okoli 6500 kvadratnih metrov notranjih sten. To je ena največjih površin bizantinskih mozaikov na svetu. Mozaiki iz Monreala so



Tržnica v Palermu Foto: Tomaž Melavc

II. del

vpisani v Guinnessovo knjigo rekordov. Gre za rekord po površini, kakovosti izdelave in zgodovinski pomembnosti. Monrealski mozaiki, po površini in celovitosti ikonografske pripovedi, presegajo celo slavne mozaike v baziliki sv. Marka v Benetkah.

V poznem popoldnevu smo se namestili v hotelu med Palermom in Cefalujem. Namestitev in gostinska ponudba sta bili dobri. Čeprav je bil hotel blizu morja, nam zvečer kljub trudu nekaterih udeležencev ni uspelo priti do obale.

Četrty dan – mesto Cefalu

Zadnjega dne našega potovanja po Siciliji nas je pot vodila v slikovito obalno mesto Cefalu, pravo turistično postlastico, ki združuje bogato zgodovino, arhitekturne dragulje in sproščeno sredozemsko vzdušje. Mesto nas je očaralo s svojo pristnostjo in nepozabnim pogledom na morje, ki se zrcali v ozadju mogočnih kamnitih stavb.

Sprehod po mestu smo začeli ob znameniti normanski katedrali, ki dominira nad mestnim trgom. Ta mogočna stavba iz 12. stoletja, ki jo je dal zgraditi normanski kralj Roger II., je s svojo romansko arhitekturo in osupljivimi mozaiki prava umetnina. Po obisku katedrale smo se izgubili v ozkih, tlakovanih uličicah starega mestnega jedra. Te ulice so obdane



Monreal, mozaik v katedrali Foto: Edvard Kostić



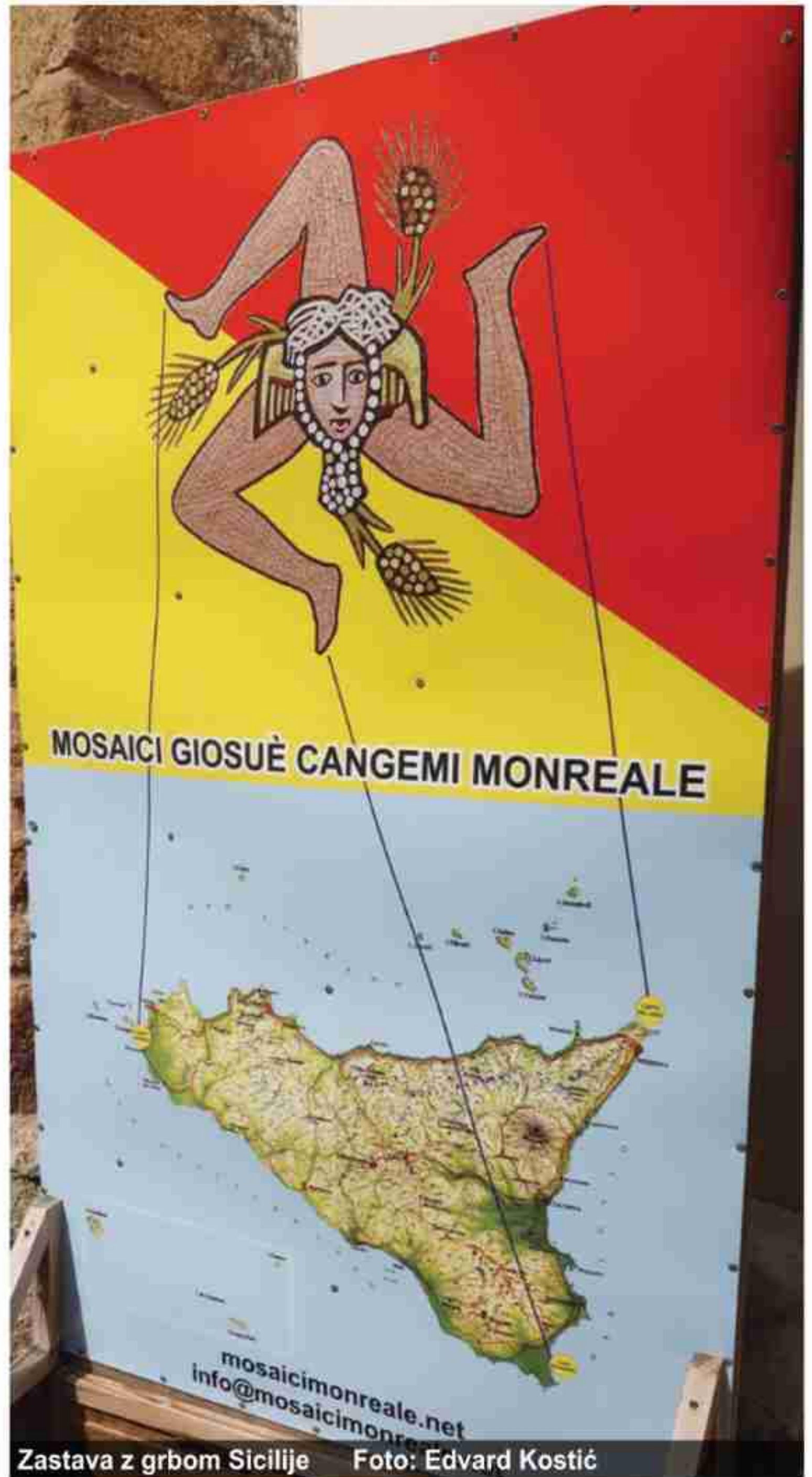
Rože v Cefaluju Foto: Marija Pečjak

s starimi kamnitimi hišami, ki so dopadljivo okrašene z rožami. Ulice so polne majhnih trgovinic, lokalnih restavracij in kavarn, kjer se življenje odvija počasi, v skladu z ritmom morja. Mesto je ohranilo svoj srednjeveški značaj, ki mu daje prav poseben čar.

Ena izmed bolj zanimivih postaj na naši poti je bila tudi srednjeveška pralnica, skrita ob rečici, ki se izliva v morje. Tam smo si lahko predstavljali, kako so prebivalci nekoč ročno prali perilo v kamnitih koritih, ki jih napaja sveža voda iz hribov nad mestom. Ta edinstveni ostanek vsakdanjega življenja iz preteklosti je ganljiv opomnik na čase, ko je bilo življenje preprostejše, a nič manj bogato.



Vlak na postaji Palermo centrale Foto: Edvard Kostić



Zastava z grbom Sicilije Foto: Edvard Kostić

Cefalù nas je na svoj tih in dostojanstven način očaral. Mesto, ki združuje zgodovinsko dediščino, naravne lepote in toplino lokalnega življenja, je bilo popoln zaključek našega potovanja.

Popoldne smo se odpravili nazaj proti Catanii, od koder smo ob 14:40 poleteli proti Benetkam. V Slovenijo smo se vrnili v večernih urah, malce utrujeni, a polni vtisov in lepih spominov.

Sicilija nam je ponudila pestro mešanico zgodovine, naravnih lepot, kulinarike in pristnega italijanskega temperamenta.

Niso se še plegli vtisi iz Sicilije, pa že snujemo misli na naslednjo destinacijo!

Zapisal Edvard Kostić.

Spomladi v megli na Veliko planino, jeseni v megli na Vrtačo – a poslovili smo se ob mavrici!

Ko se je poletje začelo počasi prevešati v jesen, je pohodniško naravnano članstvo že težko pričakovalo vabilo z datumom in destinacijo vzpona, katerega smo si zadali že spomladi, ob slovesu po zaključeni turi na Veliko planino. 12. september 2025, Vrtača – in tako smo si na koledarjih rezervirali drugi petek v septembru.

Skoraj vsi, razen udeleženca iz Postojne, smo tega dne sedli na vlak 2001 s končno postajo: Ljubljana.

Tam smo imeli ob 7. uri zbor. Medtem ko je potekalo nalaaganje malice in vode v mini-bus, se nas je nekaj pocrknilo z jutranjo kavico, nato pa smo krenili do bližine mejnega prehoda Ljubelj in se že po poti zazirali v osrednje Karavanke.

Po tem, ko smo zapustili glavno cesto in se preko mostička zapeljali do dokaj velikega parkirišča, smo se preobuli in pogledi navzgor so nas že motivirali, da se lotimo vzpona.

Kdo nas bo vodil, ni bilo dvoma: Dolfi Teržan, planinski vodnik in markacist, tudi predsednik lokalnega planinskega društva (PD Liboje), sicer pa prometnik na železniški postaji Trbovlje.

Markirani poti smo sledili po nekdanjem smučišču vse do Planinskega doma na Zelenici (obenem je to tudi Gorniški učni center), postavljenem v zeleni kotanji poleg nekdanje zgornje postaje sedežnice na višini 1536 m.

Zelenica je sicer edino turno smučišče pri nas, ki nima delujočih žičniških naprav in vsled tega je raj za turne smučarje in sankarje, ki se pred divjim spustom radi najprej še nekoliko namučijo, da dosežejo željeno višino.

Po enourni hoji se nam je že prilegel čaj ali kava ter sendvič/rogljiček. Malce smo se naklepetali, preoblekli preznojena oblačila in se po kratkem oddihu, ko smo tudi napovedali



Zahteven vzpon



Pridobivamo na višini.

povratek čez približno štiri ure in željo, da se tedaj konkretno okrepčamo, odpravili dalje.

Nadaljevali smo proti zahodu, sledeč markacijam proti Stolu in Vrtači. Po slabi uri hoje smo zapustili stezo proti Stolu. Desno se je za Suho ruševje odcepila bolj strma in zahtevnejša (sicer nemarkirana) pot navzgor proti vrhu Vrtače, kamor nas je šla ena skupina pohodnikov, ena skupina pa je nadaljevala po lažji markirani poti v smeri Stola in Vrtače – slednji so imeli za približno 30 minut daljšo pot, na njihovi levi so imeli tekom hoje priložnost opazovati Srednji vrh.

Za razdelitev v dve skupini smo se odločili zaradi presoje dela pohodnikov, da je morda načrtani vzpon proti sami Zelenici prezahteven zanje, zato smo del poti prilagodili. Da pa niso šli brez strokovnega vodenja, je bil z njimi ravno tako planinski vodnik znotraj naše družine Roman Žveglar (PD Dramlje). Vsem skupaj je bil namreč cilj, da vsi, pa četudi nekateri prej in drugi nekoliko kasneje, dosežemo vrh – Vrtačo!

Tisti, ki smo se podali po bolj strmi poti, smo nekaj časa še hodili skozi gozd, ki pa se je z vsakim metrom vzpona vse bolj spreminjal v ruševje. Proti vrhu Vrtače smo se počasi in zanesljivo vzpenjali po grapi (brezpotju) čez Malo glavo, kakšen del tudi tako, da smo se z vsemi štirimi naslonili v skalovje.



Na štartu



Tudi navzdol ni enostavno.

Od Male glave dalje pa smo se le še dvignili po s preprogo travja podloženem terenu do samega vrha. Spremljale so nas meglice, pravzaprav dežja, niti oblakov, ki bi dež pogojevali, sploh ni bilo, vso rosenje z vrha proti tlom, ki smo ga občutili, so povzročile meglice. Pred morebitnim padajočim kamenjem so naše glave ščitile čelade.

Ko smo prispeli na vrh Vrtače, (še) nismo bili nagrajeni z lepimi razgledi, zanimivo pa je, da se je, po tem, ko je z druge strani na vrh prispela še ena, od nas predhodno odcepljena skupina, v hipu zjasnilo in imeli smo se priložnost jasno razgledati v vse smeri neba. Vendar le za približno minuto.

Neverjetno je, kako zelo hitro se je v osrčju Karavank vreme tekom celotnega dne spreminjalo. Jasnina, megla, rosenje izpod meglic, za nekaj trenutkov sončni žarki – vse to se je izmenjevalo na nekaj minut in zares je bilo čutiti, kot da nas za vsakim ovinkom in za vsako skalo čaka novo presenečenje – vremensko.

Na vrhu se nas je nekaj spominsko fotografiralo ob velikem klinu; ko sta obe skupini znova prišli skupaj, pa smo, kakopak, naredili skupinsko.

Sledil je sestop po poti, ki jo je skupina z željo po malce lažji turi že poznala, saj so jo ubirali navkreber. Po melišču navzdol je bilo potrebno polagati nogo pred nogo posebej previdno, saj je drselo in pod nogami so se valili kamni, nam znane oblike in velikosti - celo tako znane, da smo se hecali: "Le kdo je imel voljo toliko tolčenca znositi v te



Na vrhu



Spremljal nas je dež.



Pod nami Blejsko jezero

hribe? "

Po glavnini hoje skupinskega spusta, ob katerem smo se sladkali z malinami ob poti, je znova prišla priložnost za odločitev: Ali direktno proti Planinskemu domu na Zelenici ali podaljšati pot za okrog 40 minut in bomo šli do Planinskega doma na Zelenici mimo Doma na Završnici. Prvi so bili kaj kmalu za mizo in ob osvežilni pijači, drugi pa smo še malo dodatno hodili. Bilo je vredno.

Kajti prispeli smo do Doma na Završnici, od koder se nam je odprl lep razgled na Blejsko jezero v daljavi, nedaleč naprej pa so nas čakali curki v razbrazdanih nekoč verjetno mnogo bolj pretočnih delih struge z izvirske studenčnice – potokom Završnico, ki se pozneje razvije v manjšo reko. Hodili smo mimo ene od planin in mimo nekdanjega zapuščenega majhnega smučišča. Po še ne uri hoda, odkar smo se razdelili na dve manjši skupini, smo se vrnili na Planinski dom na Zelenici, in si čestitali za dosežek, prvič pa že seveda nad 2000 metri. V zavetju koč smo pojedli kosilo pa tudi sladico, vsa hrana je bila domača in okusna.

Ker je med našim obedovanjem začelo pošteno deževati, pa se nato malce umirilo, a med našim zapuščanjem toplega in suhega zavetja Planinskega doma na Zelenici znova začelo rosi, nas je Dolfi popeljal mimo začetnega dela proti ferati na Vrtačo do t. i. Lovske poti v dolino.

Lovska pot z Vrtače se je ves čas zlagoma spuščala, dokler

nismo prispeli do parkirišča, kjer nas je že čakal mini-bus. V dolino smo "prikapljali" po malodane dvojicah in trojicah, kajti tu in tam so se pari sodelavcev ali majhna skupinica 'odcepili' od velike, dolge 'kače ljudi', in individualno, s klepetom zaznamovana pot navzdol je minila kar mimogrede.

Ko smo se preobuli in preoblekli ter se podali nazaj z Ljubelja proti Ljubljani, pa je vremensko barvitemu dnevu dodaten sijaj dodala še velika mavrica, ki nas je spremljala velik del poti, ko so se v čudovito paleto barv ujele dežne kapljice in sončni žarki, ki so dajali pravi poklon Materi Naravi.

Ob koncu velja iskrena zahvala Dolfiju, ki nas z dobro voljo, strokovnostjo in skozi hudomušne pripombe zdaj že nekaj časa tradicionalno profesionalno vedno spodbuja in dviguje razpoloženje, ter Miranu Prnaverju, ki vselej skrbi za organizacijski vidik.

V Ljubljani smo imeli čas za še zadnjo kavo v dnevu in nato so se Celjani in Mariborčani ob 19.45 podali z avtobusom - nadomestnim prevozom št. 52606 do njihovega doma, ostali pa smo šli na vlak malo kasneje.

Dan je bil poln, lep, kaj lep – krasen, saj so naše gibanje spremljali klepet, pesem in dobra volja. Za 14 udeleženk in udeležencev planinske ture v visokogorje, med katerimi nas je bilo 12 iz SŽPS in 2 iz SVSŽ, je bilo športno zaznamovano druženje, kot vedno, nepozabno in polno detajlov, ki se jih bomo radi spominjali.

Kogar ni bilo poleg, je zamudil krasen dan, poln kolegičnosti, tovarištva in občudovanja lepot visokogorja. Zato spomladi 2026 le toplo vabljeni, da se opogumite in se pridružite.

Besedilo: Doroteja Jazbec

Foto: Doroteja Jazbec in Dolfi Teržan

Iz Opatije do Krka



Na plaži

Sončno sobotno jutro 14. junija je obetalo dan, poln sprostitve, smeha in dobrega razpoloženja, saj smo se člani sindikata podali na nepozabno morsko dogodivščino z barko, ki nas je iz Opatije popeljala proti otoku Krku. Že ob vkrcanju je bilo čutiti dobro voljo, sonce nas je prijetno grelo, morje pa je bilo idealno za plovbo in sprostitev. Organizatorji so poskrbeli za pestro ponudbo hrane in pijače ter dobro glasbo.

Prvi postanek smo naredili na Glavotoku, kjer smo si privoščili osvežujoče kopanje v kristalno čistem morju in uživali v miru zaliva. Po vrnitvi na barko nas je čakalo odlično kosilo – sveže morske dobrote, ki so bile prava uvertura v kulinarično razvajanje.

Nadaljevali smo pot do Njivic, kjer smo si vzeli čas za

sproščeno raziskovanje obale in še en skok v morje. Dan smo zaključili s slastno večerjo na barki, ki je bilo pravo razkošje okusov – specialitete z žara. Vzdušje na krovu je bilo veselo, prežeto z glasbo, smehom in prijetnim druženjem.

Med vračanjem proti Opatiji ob prelepem sončnem zahodu se je posadka ustavila, da smo lahko občudovali delfine – bilo je nepozabno. Lepo vreme, izvrstna hrana in dobra družba so poskrbeli, da je dan minil zelo hitro in da bo to druženje ostalo v spominu še dolgo. Izlet so organizirali OO SŽPS PO Postojna, OO SŽPS Pivka, OO SŽPS PO Ljubljana in OO SŽPS Nova Gorica.

Članek: Nataša Kojčinović

Foto: Nataša Kojčinović, Davor Lučić



Barka



Moška družba



Med vožnjo



Za v album



Morska idila

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

Piknik OO Zidani Most na Lisci



Pohodniki z Razborja

V objemu posavskih vrhov Velikega Kozja, Lovrenca, Kamrce in lepote Lisce se na grebenu nad slokim ovinkom reke Save sonči Razbor. Hribovska vasica, ki leži na 485-ih metrih nadmorske višine ob boku 948 metrov gorate Lisce, je zaradi mogočne cerkve sv. Janeza Krstnika, okoli nje stiskajoče se gruča hiš in lege konec dolgega grebena razgledna daleč naokoli. Tam se nas je zbralo več kot polovica prijavljenih za jesensko druženje v okviru SŽPS OO Zidani Most in izpred razborske cerkve smo jo mahnili proti Lisci.

Lisca je bila namreč prizorišče piknika, v katerega je SŽPS, OO Zidani Most, »zapakiral« gibanje, kulinarčni del in športno udejstvovanje.



Potrebno je iti v hrib.

Prijavljene na piknik, ki smo pot začeli na Razborju, je predsednik SŽPS OO Zidani Most Miran Prnaver najprej opremil z nekaj osvežilne pijače ter po želji z rogljički in z žitnimi ploščicami - saj je ob 11.30, ko smo se zbrali, zajtrk bil že zdavnaj za nami, kosilo pa tudi še ni bilo ravno na vidiku, in tako smo se lahko ali na samem začetku ali pa med potjo malce okrepčali.

Zahvaljujoč pridnim markacistom, pa tudi, ker je bil z nami Dolfi Teržan, ki nas vselej, kadar so v načrtu pohodniške poti, spremlja in vodi s svojim planinsko-vodniškim znanjem, smo že na samem izhodišču vedeli, da nas čaka jasna in zmogljivostim udeležencev prijazna pot.

Od cerkve smo jo skozi vas mahnili čez travnik do obronkov gozda in se šele pod krošnjami dreves začeli konkretnije

vzpenjati. Ko smo se dvignili do kamnoloma v Cirju, smo prvi malce daljši postanek naredili pri klopci na levi strani poti, gledano z vidika vzpenjanja proti Lisci.

Prav dolgo se nismo mudili, le nekaj minut počitka in priložnost za odžeganje, pa smo krenili dalje. Po lepo urejeni, markirani poti smo prispeli do cerkvice sv. Jošta, ki slovi po licitaciji krač in drugih suhomesnatih izdelkov na pustno nedeljo.



Zaslužno kosilo

Čakalo nas je le še 15 minut vzpona in odprl se nam je pogled na čistino, planjave travnate podlage ter pogled na znamenito meteorološko radarsko postajo, ki je vidna od daleč naokrog, predvsem iz doline, in pogled na Tončkov dom na Lisci.

Zaslužno smo se najprej odžejali, se preoblekli v suha in sveža oblačila in izmenjali prvih nekaj besed z udeleženci, ki so se na prizorišče piknika pripeljali z avtomobili.

Že kmalu nam je Jernej Rantah (brat in pomočnik najemnika Tončkovega doma na Lisci Tomaža Rantaha) na mize prinesel juho - govejo in gobovo -, ki je zlasti pohodnikom še posebej prijala.

Preden smo vsi skupaj imeli neklasično nedeljsko kosilo v družbi sodelavcev in kolegov iz železničarskih vrst, je predsednik SŽPS OO Zidani Most Miran Prnaver izrazil zadovoljstvo nad udeležbo in obenem že povabil tudi na oktobrski izlet, ker pa so bili med nami kar štirje, ki prav sedaj opravljajo sklepni teoretični izpitni del v procesu izobraževanja in usposabljanje za pridobitev strokovnega naziva »prometnik«, je dotičnim seveda zaželel uspešno pri preverjanjih in poguma ter zadovoljstva pri delu v prometnih uradih, na katere bodo v prihodnosti dodeljeni.

Ko se je hrana nekoliko poglobila, smo prijetno septembrsko vreme izkoristili še za nekaj športnih aktivnosti. Na igrišču smo se postopoma znašli skoraj vsi udeleženci zidanmoškega piknika. Eni s košarkarsko žogo v rokah in drugi z nogometno pod nogami, vsak je našel nekaj trenutkov za gibanje in za sodelovanje pri enem ali drugem ekipnem športu.

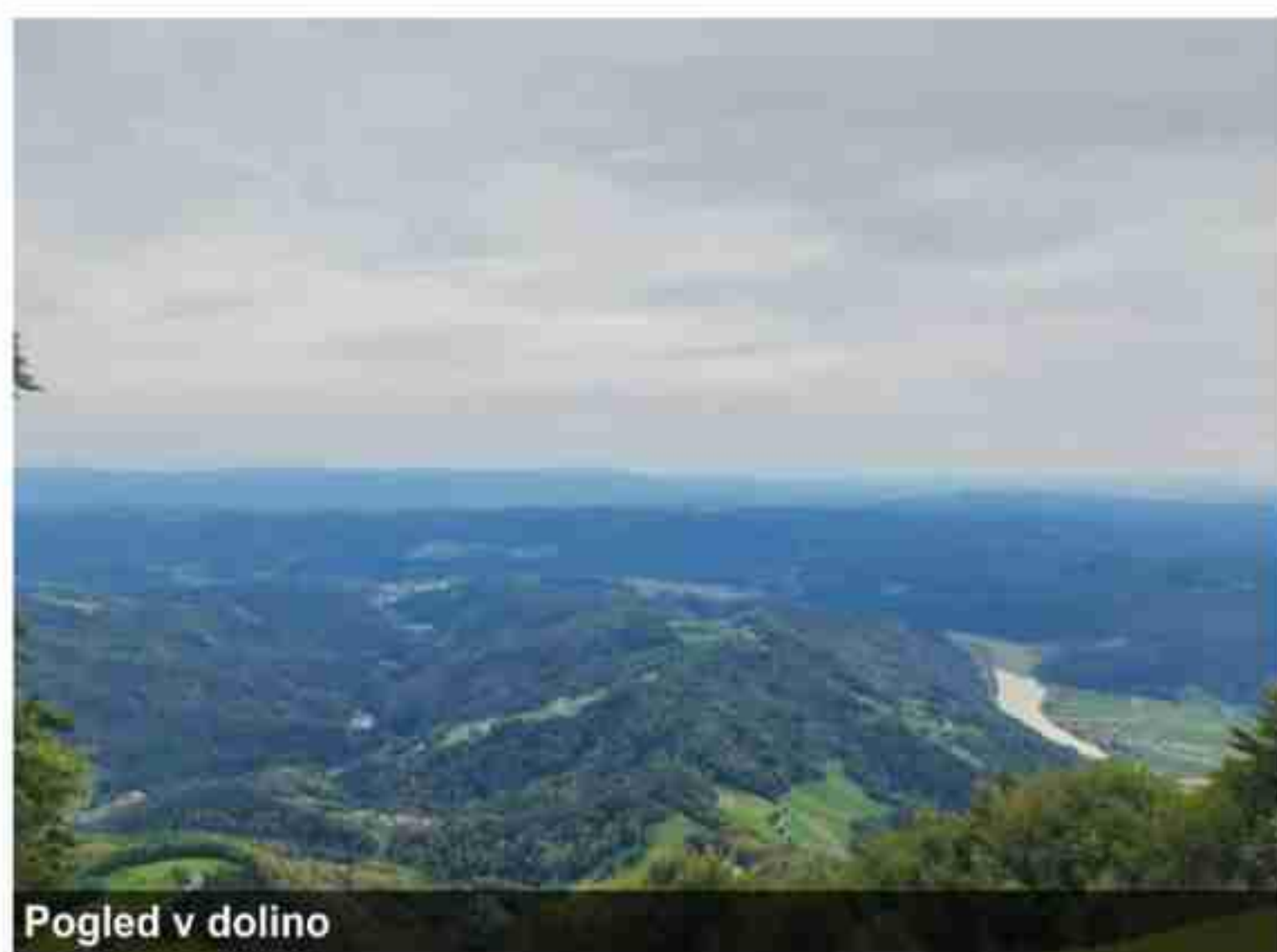
Druženje se je sklenilo s slastnimi čokoladnimi palačinka-



Skupinska pod Tončkovim domom



Tudi na igrišču je bilo polno.



Pogled v dolino



Na poti nazaj

mi in kavico, nato pa smo jo okrog 17. ure mahnili nazaj v dolino.

Bil je lep dan v znamenju dobre volje, rekreacije, druženja, smeha in okusne hrane - nekoliko drugačno nedeljsko opoldne in popoldne, ki pa nam bo vsem 20-im udeležencem ostalo v prijetnem spominu.

Besedilo: Doroteja Jazbec
Foto: Doroteja Jazbec in Dolfi Teržan

Kolesarjenje, sobota, 30. avgusta 2025

Četrtek! Razmišljam o prestavitvi kolesarjenja na naslednjo soboto! Petek! Vremenska napoved za soboto je ugodna. Gremo!

Na parkirišču pred Velenjskim jezerom je deset kolesarjev pripravljeno na »ŠTREKNO«. Za ogrevanje je dobrih pet kilometrov kolesarjenja po Velenju. Sledi rahlo vzpenjanje po slikoviti soteski z več predori do Mislinje. Prvi postanek za okrepčilo. Sedaj se počasi spuščamo proti Slovenj Gradcu. Drugi postanek pri spremljevalnem avtomobilu. V Dravogradu nas čaka sendvič, zato kar hitro nadaljujemo do tja. Po daljšem postanku za okrepčilo in kavo jo mahnemo po isti poti nazaj proti Velenju. Prvi postanek na lepo urejenem kolesarskem počivališču v Slovenj Gradcu. Ob poti do Mislinje je tudi manjši motoring prostor in MTB center. Še zadnji postanek v Mislinji pred spustom v Velenje. Po dobrih šestih urah prispemo do Velenjskega jezera in začne deževati. Bog je bil naklonjen kolesarjem! Nekateri se še skopajo v jezeru pred zasluženim kosilom v restavraciji kampa Velenjsko jezero. Odlična hrana in postrežba. Priporočam! Družba si je edina: Naslednjega leta se spet vidimo! Verjetno bo kolesarjenje ob Dravi od Maribora do Ptuja in nazaj.

Kolesarski pozdrav!

Besedilo: Ivan POHAR - Johan

Foto: Ivan Pohar, Silvester Gašper Stropnik in
Miran Prnaver



V dresih SŽPS



Na fasadi hiše spomin na vlak, ki je nekoč tu vozil



Na štartu v Velenju pri jezeru



V tunelu



Na koncu tunela



Lepo urejena kolesarska proga



Po 43-ih km na cilju



Zelo rahel vzpon

Izlet članov sindikata OO Celje na Primorsko



Pred predorom 2. tira Foto: Matjaž Skutnik

V soboto, 4. oktobra 2025, smo se člani sindikata OO Celje odpravili na nepozaben izlet na Primorsko. Izlet smo začeli

zgodaj zjutraj pred železniško postajo v Celju, od koder nas je na pot popeljal avtobus s prvim postankom na Trojanah, kjer smo si privoščili jutranjo kavo in, seveda, slavne trojanske krofe. Po tem prijetnem okrepčilu smo se odpravili proti Primorski, polni pričakovanj.

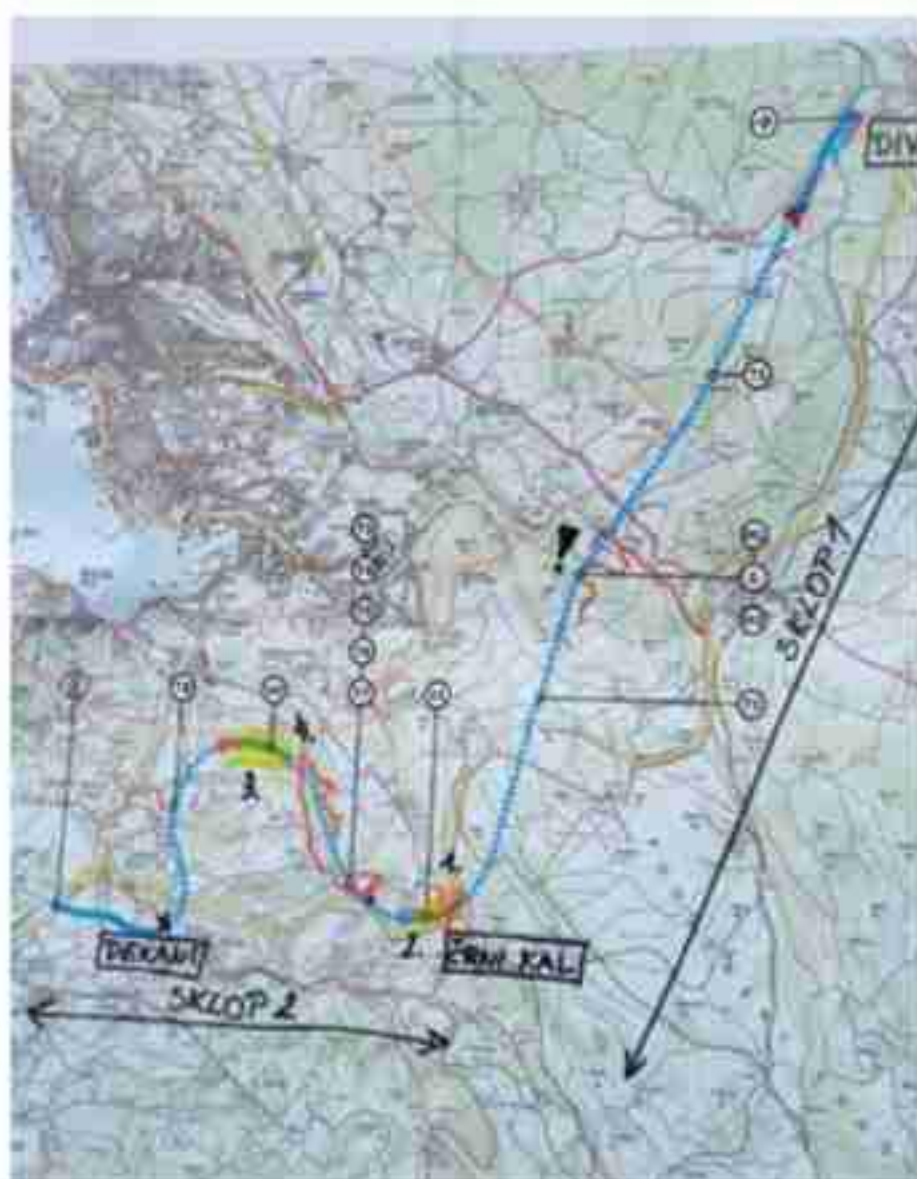
Prvi ogled dneva je bilo gradbišče drugega tira, točneje lokacija Črni Kal, kjer smo si z zanimanjem ogledali napredek gradnje. Člani sindikata smo imeli priložnost pod strokovnim vodstvom inženirja DRI spoznati podrobnosti o gradnji in tehnologijah, ki so jih pri tem uporabljali, ter si ogledati nekaj ključnih objektov, vključno z znamenitim viaduktom Črni Kal. Ta veličastna gradnja je eden izmed največjih in najzahtevnejših projektov na tem območju, ki vznemirja številne obiskovalce in strokovnjake. Predstavlja tudi novo veduto Črnega Kala, saj železniški viadukt poteka pod avtocestnim.



Pod viaduktoma Črni Kal Foto: Edvard Kostić

Obiskali smo tudi dva najdaljša tunela na trasi, tunela, ki sta ključna za izvedbo drugega tira, ter s tem vsaj malce dobili vpogled v kompleksnost in težavnost izgradnje proge med Koprom in Divačo.

Po ogledu gradbišča smo se odpravili proti Luki Koper, kjer nas je že čakal vodič, ki nam je ob vožnji z avtobusom



Načrt 2. trase po sklopih Foto: Matjaž Skutnik

predstavil različne dele tega pomembnega logističnega središča. Luka Koper je ključna za slovensko gospodarstvo, saj je glavna pristaniška točka, preko katere se prepelje večina pomorskega prometa v in iz Slovenije. Vodič nam je predstavil različne terminale, dejavnosti in napredek Luke Koper, ki se vsako leto širi in nadgrajuje.

Po dveh zanimivih ogledih se je domača malica že kar dobro prilegla, zanjo so poskrbeli v lokalu Maribel v Dekanih.

Popoldanske ure so minile v znamenju obiska edinstvenega vojaškega muzeja Tabor Lokev. Ta muzej, ki je v lasti Srečka Rožeta, nosi izjemno bogato zbirko vojaških uniform, opreme in oborožitve iz različnih obdobj. Srečko Rože, ki je vpisan v Guinnessovo knjigo rekordov, je obiskovalcem z zanimanjem predstavil vsak eksponat in delil zgodbe, povezane z njimi. Razstava v obrambnem stolpu Tabor zajema zgolj 1 % njegove zbirke, ki obsega kar 8887 eksponatov, kar je zares impresivno. Rože, ki je v svoji dolgoletni karieri



Razlaga inženirja DRI Foto: Matjaž Skutnik

prejel 144 priznanj in nagrad, je obiskovalce popeljal skozi bogato vojaško zgodovino in jim pokazal eksponate, katerih vrednost je neprecenljiva. Predstavitev je bila resnično obsežna in podrobna.

Po ogledu muzeja smo pot nadaljevali do domačije Vrbin pri Divači, kjer smo uživali v okusni in obilni domači večerji. Tega trenutka smo se veselili vsi. Po napornem dnevu, polnem novih spoznanj in vtisov, je bila večerja odlična priložnost za sproščeno druženje in izmenjavo izkušenj. Središčna točka večera je bil prijeten pogovor ter seveda odlična hrana in pijača, kar je zaokrožilo celoten dan.

Po večerji in druženju je sledil povratek domov. Zadovoljni člani OO Celje, polni novih vtisov in lepih spominov, smo zaključili še en izjemno uspešen in poučen izlet, saj smo si ogledali eno največjih infrastrukturnih investicij v Sloveniji, gradnjo 2. tira železniške proge med Koprom in Divačo. Nič manj ni bil zanimiv ogled Luke Koper, ki je prav tako tesno povezana z železnico. Na koncu pa še pogled v zgodovino.

Zapisal: Edvard Kostić



Premikalna lokomotiva v Luki Koper Foto: Edvard Kostić



Na večerji Foto: Goran Blatnjak

Izlet SŽPS OO Pragersko

Obiskali smo Repnice Najger, ki se nahajajo na vrhu vasice Brezovica na Bizeljskem. Repnice so začeli kopati že v 19. stoletju, ko so potrebovali prostor za ozimnico. Ime so dobile po repi, ki so jo poleg drugih pridelkov shranjevali v njih. Iz majhne luknje je nastala ena izmed najlepših in največjih repnic. Posebnost repnice Najger je prostor, v katerem so naravne freske in z malo domišljije je moč videti različne podobe. V osrednjem degustacijskem prostoru smo poskusili izvrstna domača vina ter uživali v domačem siru, narezku in slanem pecivu.



Vinska klet



Skupinska

Pot nas je nato vodila do Lovskega muzeja Polovič z edinstveno zasebno zbirko 50-ih različnih živali afriške divjine, slovenskih gozdov in severnoameriške stepe. Živali so predstavljene na svojevrsten način in so geografsko razdeljene.

V Krškem smo si ogledali mestni muzej, ki je pomembno povezan z Janezom Vajkardom Valvasorjem, avtorjem Slave vojvodine Kranjske. V muzeju razstavljajo delovanje Konjeniškega kluba Posavje Krško ob njegovi 100-letnici. Bogata zgodovina kluba je pomembno zaznamovala razvoj konjereje in kasaštva v regiji.

Ob koncu našega druženja smo dodali piko na i in se ustavili



Tudi plesalo se je.

foto AD



Lovski muzej Polovič

foto AD

še pri Vinarstvu Kerin in njihovi Hiši frankinje, ki ni le klet za pridelavo, ampak tudi prostor, namenjen degustacijam in druženju. Pričakal nas je mladi gospodar Lojze, ki ima agronomsko izobrazbo in je s svojim študijem ter strastjo frankinjo dvignil na posebno raven. Posebnost in zaščitni znak Vinarstva Kerin je sorta Modra frankinja. Lojze in naš član Dejan sta nam tudi na koncu našega druženja zaigrala na harmoniko.

Besedilo: Boris Kolman
Foto: Davorin Arnuga



Pred repnico ...



... in v njej

Barkolana 2025



Skupinska

Na lepo in precej toplo nedeljo smo se v Izoli 7. septembra 2025 zbrali člani OO Koper, OO Postojna, OO Zalog, OO Ljubljana, OO Novo mesto in SVSŽ Primorske ter se z dvema ladjama odpravili na vožnjo in uživanje po našem morju.

Ob prijetni dobrodošlici naših gostiteljev smo se kar hitro sprostili in spustili v precej vnete pogovore - pa ne o železnici!

Ko nas spremljajo dobra družba, hrana in glasba, ure kar prehitro minejo. Po vmesnih postankih za kopanje, sprehod po Piranu in res dobri hrani se je za naša občutja prehitro prikradla ura 17.00 in našega prijetnega druženja je bilo konec.

Ampak samo za letos! Prihodnje leto se dobimo spet, smo bili enoglasni. Mogoče bomo samo lokacijo spremenili ...

Besedilo in foto je pripravila Vera Opatić.

Izlet OO SŽPS Zidani Most v Postojno, Koper in Marezige

S tem, ko je nastopilo jesensko obdobje, je prišel čas tudi za izlet, ki ga tradicionalno organizira SŽPS, OO Zidani Most. Po lanskoletnem pohajkovanju po vzhodu Slovenije (Ponikva - Rogatec - Zreče), smo se tokrat podali na nasprotno stran – na zahod, natančneje na jugozahod.

Po zboru na železniški postaji v Zidanem Mostu smo se vkrkali na avtobus in preko Rimskih Toplic krenili proti Zasavju, kjer smo v Trbovljah in v Zagorju sprejeli medse še dva naša člana, in s tem je bila prijavljena izletniška ekipa tega dne popolnena. Privoščili smo si vmesni postanek za kavo in sendvič ali pecivo, saj nas je zatem čakala kar dolga pot. Opisal nam jo je Miran Prnaver, organizator izleta, sicer pa predsednik OO Zidani Most (do sredine novembra 2025), ob tem, ko je predstavil sosledje postankov in ogledov ter vsem navzočim že na samem začetku celodnevne druženja zaželel prijetne trenutke.



V CVP Postojna

Prvi ogled nas je čakal v Postojni, ki, mimogrede, s 582 metri nadmorske višine velja za najvišje ležečo delujočo železniško postajo v Sloveniji. Tam smo se povzpeli v Center


CP Koper Tovorna

Pogled iz CP-ja

vodenja prometa Postojna, ki je eden izmed treh centrov vodenja prometa Slovenskih železnic in pokriva železnico v jugozahodnem delu Slovenije. Za ostali področji skrbita CVP Maribor in CVP Ljubljana. V CVP Postojna dispečerji in podporna ekipa 24 ur dnevno upravljajo promet vlakov za dve področji: za progo, ki poteka od Ljubljane do Sežane, in za progo, ki poteka od Divače do Kopra. Naše zanimanje je pritegnila sama kompleksnost centra pa video stena, na kateri se preko 14-ih zaslonov spremlja dogajanje in s katero se je negativen učinek na zdravje progovnih prometnikov zmanjšal, saj so na račun te modernizacije prešli s spremljanja - nadzora prometa z osmih monitorjev na "le" štiri. Zanimiv je bil tudi kratek ogled delovnega mesta SNEV-dispečerja, kjer smo ravno tako prejeli osnovni uvid v večstransko, celovito delovanje in spremljanje tega področja. Čeprav je bilo vprašanje veliko (a jih, da ne bi preveč motili delovnega procesa, spet nismo pretirano zastavljali) in zanimanje na višku, smo se kar kmalu morali posloviti, saj nas je priganjal čas - vezani smo bili na uro ogleda Luke Koper.

A še preden smo se podali v naše pristanišče, smo se namenili v koprsko železniško območje -v Tovorno železniško postajo Koper (tudi Koper Tovorna), kjer se prav tako odvija vodenje prometa.

Mesto Koper ima pravzaprav dve železniški postaji - prva je Železniška postaja Koper, ki je namenjena potnikom, druga pa je Tovorna železniška postaja Koper v Serminu, ki služi tovrstnemu prometu za Luko Koper in tudi v potniške name-

ne (četudi za šest parov skrbijo nadomestni prevozi zaradi prezasedenosti infrastrukture). Železniška postaja Koper Tovorna je organizacijsko nadrejena daljinsko vodenim postajam Rižana, Hrastovlje in Črnotiče, kar predstavlja Nadzorno postajo Koper, s sedežem na Železniški postaji Koper Tovorna. Na tem delu Slovenije je pomembno še cepišče Prešnica, kjer se proga loči za Pulo in p. Podgorje, kjer APR nadzira tudi progovni prometnik. V Kopru so nam prijazni zaposleni, delovnim nalogam navkljub, pojasnili osnovne značilnosti njihovega delovnega procesa, posebej zanimiv pa je bil pogled skozi okno na številne tire, na eni strani proti notranjosti države in na drugi strani proti Luki Koper.

Ob 12. uri se nam je na avtobusu pridružil luški vodič, ki nam je s svojim dolgoletnim delovnim

stažem v Luki Koper znal slikovito in zanimivo predstaviti delovanje našega največjega slovenskega pristanišča. Večkrat je bilo slišati: "Ni luke brez železnice in ni železnice brez luke," s čimer je vodič poudarjal medsebojno odvisnost obeh velikih gospodarsko-logističnih sistemov.

Med vožnjo skozi različne dele večnamenskega pristanišča, v katerem se dejavnosti opravljajo 24 ur na dan, smo imeli priložnost videti specializirane terminale: za kontejnerje, avtomobile in druga vozila, generalne tovore, hlajene tovore, les, minerale in rudnine, žita in krmila, glinico, premog in železovo rudo, živino. V okviru pristanišča od letošnjega leta deluje tudi potniški terminal. Izvedeli smo kup zanimi-


Avtomobili v Luki Koper čakajo na nadaljnjo odpravo.

Kontejnerji v Luki

vosti, ki jih je vodič podkrepil tudi s številkami in zanimivimi podrobnostmi.

Ogledu Luke Koper je sledil ogled mesta Koper, ki je drugo največje mesto na istrskem polotoku (za hrvaško Pulo) in s 26.400 prebivalci (2025) peto največje mesto v Sloveniji. V času, ko je ravno potekal Istrski kolesarski maraton in je bilo mesto še bolj polno kot sicer, nam ga je razkazal vodič Norman Petrovič, ki nas je popeljal do osrednjih znamenitosti. V Pizzeriji Atrij smo imeli okusno kosilo - vse od juhe in glavne jedi pa do sladice, nato pa smo se peš odpravili nazaj do mesta (pri koprski tržnici), kjer nas je voznik avtobusa odložil.

Po kratki vožnji smo dan sklenili v Marežigah, kjer je tudi bilo priložnostno veselo - praznovali so namreč 20. obletnico tamkajšnjega mladinskega društva in ob tem priredili Festival Mladi Marežgani. Ker časa prav veliko nismo imeli (sledenje predpisom, ki veljajo za voznike), smo le še spili kavico ter se nekateri pocrkljali s tortico, kar je predstavljalo piko na i dnevu na Obali, preden smo se vrnili proti domačim koncem.

Dan smo si in si ga zagotovo tudi bomo dolgo v prihodnost zapomnili - poleg zanimivega programa, vesele družbe in sproščenega vzdušja - predvsem še po tem, da je tega dne na skoraj istem mestu, kjer se je prevrnitev izrednega tovara pripetila januarja 2022, prišlo do izrednega dogodka. Na Železniški postaji Zidani Most je pri tovornem vlaku, ki je vozil na relaciji Sežana-Hodoš, pri vožnji preko kretnice prišlo do dogodka, ko sta lokomotiva in en vagon delno za-

peljala s tirnic. Vagon, namenjen prevozu žita, je bil prazen in se ob dogodku ni prevrnil. Ob vrnitvi na izhodiščno mesto v Zidani Most smo si seveda na kratko ogledali posledice izrednega dogodka.

V družbi sodelavcev smo preživeli lep dan, tudi vreme nam je bilo naklonjeno, saj je bilo ves čas prijetno toplo. Hvala domači območni organizaciji z Miranom na čelu za izvrstno in poučno ter zanimivo sestavljen program izleta ter uspešno izvedbo le-tega.

Besedilo in foto: Doroteja Jazbec




Ogromna potniška ladja

Marezige

Peter Pušnik - kolesar


Na cilju

Med vožnjo v koloni

Peter, kdaj si dobil prvo kolo in ali veš, koliko si jih imel do sedaj?

Moje prvo kolo so mi kupili starši, ko sem bil še v vrtcu, svoje pravo cestno kolo sem si kupil pri 21-ih letih. Do sedaj sem imel tri cestna kolesa.

Kaj čutiš, kaj te napolnjuje pri kolesarjenju?

Pri samem kolesarjenju se počutim svobodnega, kot da se je ustavil čas. Nobenih skrbi, nobenega stresa, samo jaz, moje kolo ter prazna glava.

Koliko približno na leto prevoziš s kolesom?

S kolesom sem letno prevozil okoli 8000 km.

Kaj je tisto, na kar si še posebej ponosen?

Vse življenje sem se boril z debelostjo, pri 20-ih letih sem imel kar 148 kg, previsok pritisk ter holesterol. Na zdravniškem pregledu mi je zdravnica povedala, da pri takem načinu življenja ne bom dočakal starosti. Seveda sem jo vprašal, kaj naj naredim. Vprašala me je, ali se kaj ukvarjam s športom in


Počitek s prijatelji

kakšne imam prehranske navade. Slaba prehrana in sedenje za računalnikom je privedlo do tega, da sem imel toliko kilogramov. Začel sem paziti na prehrano ter začel hoditi peš na Lisco. Ko si v naravi in odklopiš vse, imaš veliko časa za razmislek. Zaradi hoje po hribu navzdol so se mi začele pojavljati težave v kolenu. Iz tega razloga mi je potem zdravnica predlagala drug šport, ki ni tako zahteven za kolena, in tako je prišlo do nakupa prvega cestnega kolesa. Čas je tekel in po 8-ih letih aktivnega kolesarjenja sem izgubil 55 kg.

Imaš še kakšne cilje, želje ...?

Večina mojih kolesarskih ciljev je že osvojenih, ampak vedno se rodi kakšna želja. Ko sem začel kolesariti, mi je bila prva želja s kolesom prikolesariti na Lisco. Nato prvih 100 km s kolesom. Vedno sem imel tudi željo priti na morje (Koper). Tako kot vozi vlak iz Hodoša v Koper, se je rodila ideja, zakaj pa ne bi tudi jaz s kolesom prevozil Slovenije po diagonali - iz Hodoša v Koper, 335 km. V mladosti smo s starši vedno hodili na morje v Zadar in seveda nova ideja - pa pojdemo s kolesom (350 km). Vsako leto se seveda rodi kakšna nova ideja in s tem nov izziv.


Vzpon na Vršič

Ob posebnih naporih, te kdaj prime, da bi sredi vožnje odnehal?

Seveda, pride tudi kakšen dan, ko se noge enostavno ne vrtiljo, s tem ti tudi telo pove, da tisti dan pač ni pravi dan za kakšno naporno vožnjo, raje izberi kaj lažjega, telo tudi potrebuje počitek in regeneracijo.

Si tudi predsednik kolesarskega društva. Katerega?

Tako je! Sem predsednik Kolesarskega društva Sevnica.

Kdaj si postal predsednik in kako je do tega prišlo?

Ko sem se začel ukvarjati s kolesarstvom, sem imel prijatelja, ki je bil član kolesarskega društva Sevnica in me je povabil v svoje vrste. V društvu sem spoznal veliko novih ljudi in seveda prijateljev. V društvu sem vedno pomagal pri vseh projektih. Po nekaj letih sem spoznal vse projekte in kakšen je način vodenja društva. Bivšemu predsedniku je potekel mandat in takoj sem začutil, da bi mi to delo odgovarjalo, saj imam rad nove izzive. Na letnem zboru članov leta 2022 so me izvolili za novega predsednika.

Imaš kot predsednik veliko obveznosti?

Obveznosti je kar nekaj, organizacija in vodenje kluba, prijava na projekte, prijava na razne razpise.

Katere dejavnosti in aktivnosti vse počnete v klubu?

V Kolesarskem društvu Sevnica smo razdeljeni v tri skupine:

- Mlajša tekmovalna ekipa
- Rekreativni kolesarji (cestno kolesarstvo in gorsko kolesarstvo)
- Kolesarji veterani.

Poleg rednih torkovih in četrтковih kolesarjenj organiziramo sobotne izlete, kjer se kolesari ves dan. Na primer „Kraljevski krog“, kot v žargonu kolesarji poimenujemo


Gorski vzpon

krog Kranjska Gora-Vršič-Bovec-Mangart-Trbiž-Kranjska Gora. 100 km in 3000 višinskih metrov.

Seveda ne smem pozabiti na kolesarski dogodek Skok na Lisco, kjer se vsako leto kolesarji potegujejo, kdo bo najhitreje s kolesom prikolesaril na Lisco z Brega. (9,3 km in 700 višinskih metrov.) Letos se ga je udeležilo kar 80 kolesarjev, od tega osem predstavnic ženskega spola.

Tako kot železnice, smo tudi v Kolesarskem društvu Sevnica v sklopu tedna mobilnosti organizirali „Kolesarjenje ob reki Savi iz Radeč do Brežic“. Kar 120 kolesarjev se je udeležilo tega popotovanja.

Imaš poleg teh še katere druge hobije? Oziroma, ali sploh imaš čas zanje?

Poleg kolesarjenja in seveda službe mi največ pomeni moja družina. Prelepa žena in dve hčeri. Večja deklica hodi v prvi razred, mlajša še v vrtec. Oba imava službi, kjer delava v turnusu in zato je potrebno prilagajanje, prav lušno je, ko imava skupaj vikend prost in tako preživiva prosti čas s hčerama.

Peter, na koncu najinega pogovora povej še kaj o sebi - železničarju.

Trenutno opravljam delo prometnika na postaji Hrastnik. Seveda proga 10 ali, po domače, Zasavska proga. Vedno z veseljem in vestno opravljam svoje delo prometnika na postaji, saj mi je delo pisano na kožo. Pride tudi kak dan, ko je kar pestro. Razni izredni dogodki, zapore, če slučajno pride do kakšne situacije, jo skupaj s sosednjima postajama rešimo. Trenutno imam tudi praktikanta oziroma „vežbanca“. Svoje znanje z veseljem podajam naprej novim sodelavcem. Vsak dan v službi je nekaj novega, noben delovni dan na postaji ni isti.

Za konec naj še povem, da rad spoznavam nove ljudi in imam rad nove izzive.

Pogovor je pripravil Miran Prnaver.
Foto: Osebni arhiv Petra Pušnika

OBVESTILO O PROSTIH TERMINIH ZA LETOVANJE V POČITNIŠKEM APARTMAJU
V TERMAH 3000 DO 03. 01. 2027

Zap. št. termina	Termin		Zap. št. termina	Termin	
	od	do		od	do
1	21. 12. 2025	28. 12. 2025	33	02. 08. 2026	09. 08. 2026
3	04. 01. 2026	11. 01. 2026	36	23. 08. 2026	30. 08. 2026
4	11. 01. 2026	18. 01. 2026	37	30. 08. 2026	06. 09. 2026
6	25. 01. 2026	01. 02. 2026	38	06. 09. 2026	13. 09. 2026
7	01. 02. 2026	08. 02. 2026	39	13. 09. 2026	20. 09. 2026
8	08. 02. 2026	15. 02. 2026	40	20. 09. 2026	27. 09. 2026
11	01. 03. 2026	08. 03. 2026	41	27. 09. 2026	04. 10. 2026
12	08. 03. 2026	15. 03. 2026	42	04. 10. 2026	11. 10. 2026
13	15. 03. 2026	22. 03. 2026	43	11. 10. 2026	18. 10. 2026
14	22. 03. 2026	29. 03. 2026	44	18. 10. 2026	25. 10. 2026
15	29. 03. 2026	05. 04. 2026	45	25. 10. 2026	01. 11. 2026
16	05. 04. 2026	12. 04. 2026	46	01. 11. 2026	08. 11. 2026
17	12. 04. 2026	19. 04. 2026	47	08. 11. 2026	15. 11. 2026
18	19. 04. 2026	26. 04. 2026	48	15. 11. 2026	22. 11. 2026
20	03. 05. 2026	10. 05. 2026	49	22. 11. 2026	29. 11. 2026
21	10. 05. 2026	17. 05. 2026	50	29. 11. 2026	06. 12. 2026
24	31. 05. 2026	07. 06. 2026	51	06. 12. 2026	13. 12. 2026
25	07. 06. 2026	14. 06. 2026	52	13. 12. 2026	20. 12. 2026
26	14. 06. 2026	21. 06. 2026	53	20. 12. 2026	27. 12. 2026
32	26. 07. 2026	02. 08. 2026			

OBVESTILO O PROSTIH TERMINIH ZA LETOVANJE V POČITNIŠKEM APARTMAJU
V TERMAH OLIMIA DO 03. 01. 2027

Zap. št. termina	Termin		Zap. št. termina	Termin	
	od	do		od	do
11	01. 03. 2026	08. 03. 2026	39	13. 09. 2026	20. 09. 2026
14	22. 03. 2026	29. 03. 2026	40	20. 09. 2026	27. 09. 2026
15	29. 03. 2026	05. 04. 2026	41	27. 09. 2026	04. 10. 2026
17	12. 04. 2026	19. 04. 2026	42	04. 10. 2026	11. 10. 2026
18	19. 04. 2026	26. 04. 2026	43	11. 10. 2026	18. 10. 2026
24	31. 05. 2026	07. 06. 2026	44	18. 10. 2026	25. 10. 2026
25	07. 06. 2026	14. 06. 2026	46	01. 11. 2026	08. 11. 2026
26	14. 06. 2026	21. 06. 2026	48	15. 11. 2026	22. 11. 2026
31	19. 07. 2026	26. 07. 2026	49	22. 11. 2026	29. 11. 2026
32	26. 07. 2026	02. 08. 2026	50	29. 11. 2026	06. 12. 2026
34	09. 08. 2026	16. 08. 2026	51	06. 12. 2026	13. 12. 2026
36	23. 08. 2026	30. 08. 2026	52	13. 12. 2026	20. 12. 2026
37	30. 08. 2026	06. 09. 2026			

Cena koriščenja počitniške kapacitete v Termah Olimia in Termah 3000 je za člane SZPS in SVSŽ na dan 55,00 €. Za vse ostale je cena koriščenja počitniške hišice na dan 60,00 €.

Vsi zainteresirani za proste termine lahko pokličete na telefonsko številko 01/29-13-382 od ponedeljka do petka med 08.00 in 13.30 ali na e-pošto marija.pecjak@slo-zeleznice.si



Bilo je u letu 2025!

