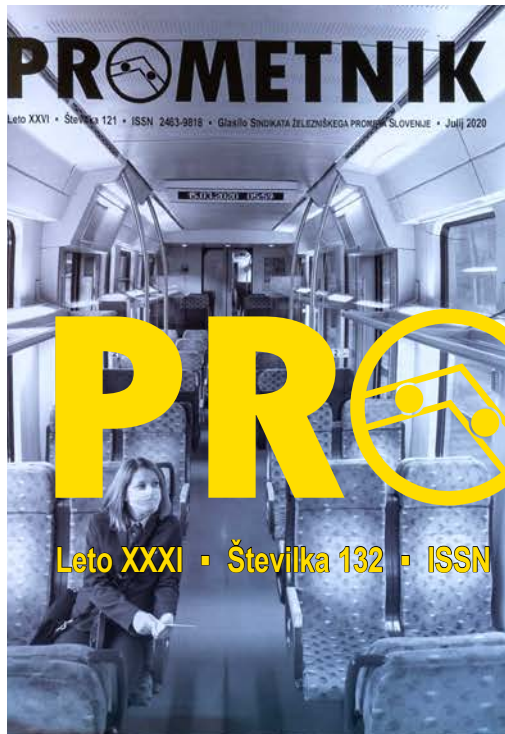
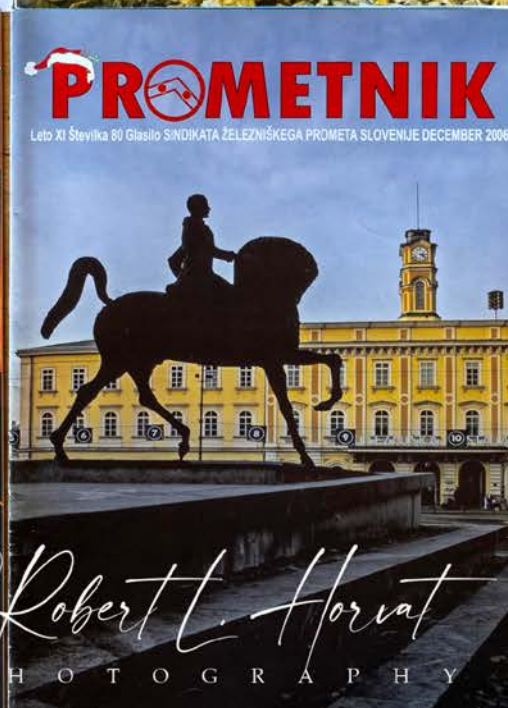
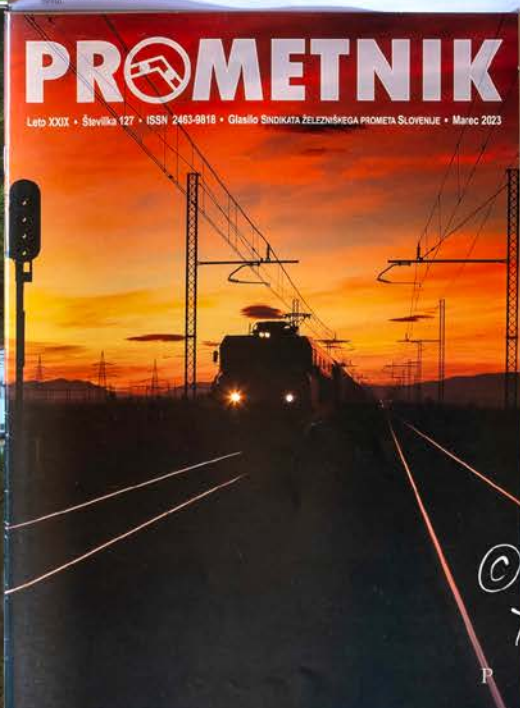
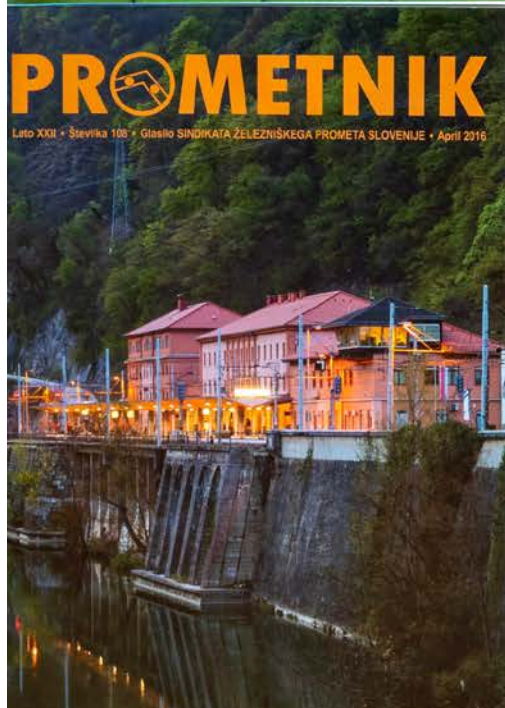
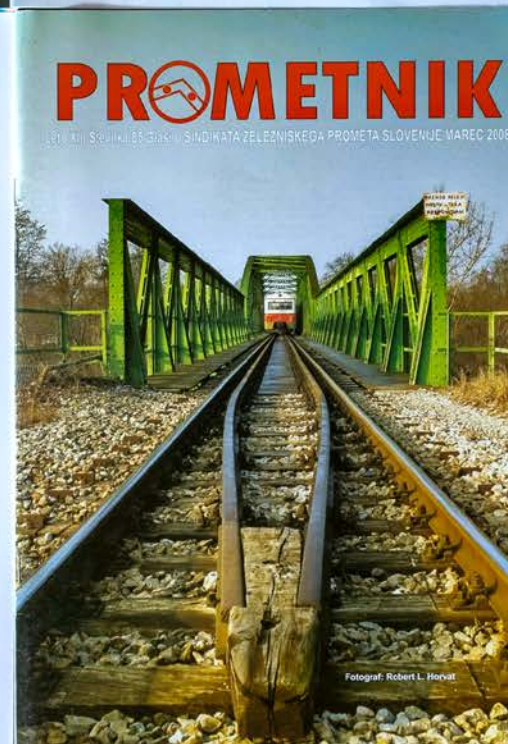
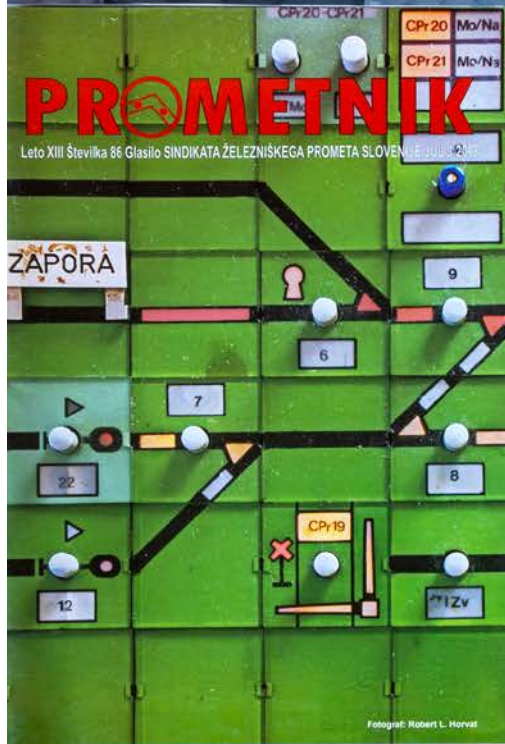
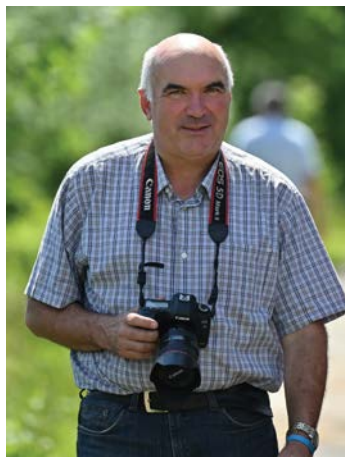




Leto XXXI • Številka 132 • ISSN 2463-9818 • Glasilo SINDIKATA ŽELEZNIŠKEGA PROMETA SLOVENIJE • Julij 2025





UVODNIK

Aprila leta 1995 je zagledala luč sveta prva številka glasila Prometnik. Takratno vodstvo sindikata in nekaj zanesenjakov je ocenilo, da bi takšno glasilo lahko prineslo boljše in drugačno informiranost članstva. In niso se zmotili, saj je 30-letno redno izhajanje glasila dokaz, da je glasilo pomembno in potrebno. Danes je glasilo Prometnik še edino sindikalno glasilo, ki izhaja na železniški sindikalni sceni. Pravijo, da ni prihodnosti vreden, kdor ne ceni svoje preteklosti. Zato smo lahko na tem mestu upravičeno hvaležni in ponosni na prehojeno pot in si zaželimo, da tudi v prihodnje Prometnik ostaja pri življenju in v dobri kondiciji. To pa je po svoje odvisno tako od ustvarjalcev, dopisnikov kot tudi od vas - bralcev. Eden brez drugega ne moremo in če bi en del odpovedal, ne more drugi preživeti.

Temu jubileju namenjamo kar nekaj prostora in razmišljanja, tako s strani začetnikov glasila kot današnjih ustvarjalcev.

Precej prostora v tokratni številki zasede poročanje o osrednjem družabnem srečanju našega sindikata, ki je bilo tudi letos v Zbilju, in na katerem sta se nam pridružila še dva druga železniška sindikata (SDŽDS in SVSŽ). Ker včasih fotografije povedo več kot napisana beseda, je iz Zbilja tudi teh precej.

V juniju je zasedal najvišji organ sindikata - Skupščina. Kako je potekala, lahko preberete na prvih straneh glasila. Pišemo tudi o praznovanju dneva železničarjev in praznovanju jubilarov, to je železničarjev, ki so ostali zvesti sistemu celih neprekinjenih 30 let.

V pretekli številki smo pisali o številnih remontih po naših postajah, tokrat pa smo pogledali v prihodnost, kako naj bi nekatere postaje postale »lepe« po remontih, ki so predvideni v bližnji prihodnosti.

Posebno reportažo namenjamo lepo obnovljeni postaji Nova Gorica. Preberite, kako je potekalo mednarodno srečanje sindikatov na Poljskem in kaj praznujemo 27. aprila.

Od postaj smo se odpravili pogledat na Koroško progo, od delovnih mest predstavljamo progovnega prometnika v Postojni. Na zgodovinskih straneh obuja spomine nekdanji šef postaje in pišemo o žalostni usodi nekdanj pomembne Planiške proge.

Da pa srečanje v Zbiljah ni edina družabnost našega sindikata, pišemo v rubriki »druženja, izleti, potovanja«. V sliki in besedi si oglejte, kako je bilo na praznovanju naših članic ob njihovem prazniku. Posamezne območne organizacije so organizirale smučanje, skupina železničark je tekla na teku DM, lepo je bilo na pohodu na Veliko planino. Objavljamo prvi del potopisa o izletu na Sicilijo.

V rubriki Zanimivosti pa predstavljamo našega člana, ki je gorski tekač, gorski reševalec in gorski smučar.

Celotne vsebine ne boste našli opisane v tem uvodniku, zato kar veselo in pogumno v notranjost glasila! Veliko prijetnega branja in ogledavanja fotografij vam želimo.

V knjigi Kako misliti ta svet drugače sem zasledil misel, da so besede kot čebele. Imajo tako med kot želo. Naj besede tudi v tej številki glasila budiijo življenje, naj ga ne dušijo. Naj prinašajo okus medu in ne bolečino žela.

Če boste ob branju imeli takšne občutke, je namen glasila bogato poplačan.

Vse lepo in dobro vam želim.

Miran Prnaver, glavni urednik

AKTUALNO	3
Skupščina SZPS 2025	3
Praznovanje jubilarov za 30 let zvestobe na Slovenskih železniceh	5
Sestanek uredniškega odbora	6
Predvidene obnove in remonts na SŽ	7
FRMCS - prihodnji sistem radijskih komunikacij za železnice	11
Sistem za varovanje delavcev na progi	12
Postaja Nova Gorica prenovljena	12
Starost je žalost	14
Srečanje železniških sindikatov na Poljskem	16
Prazniki v Republiki Sloveniji	18
Upokojili so se	19
Marjan Mally, prvi urednik glasila prometnik	23
Razmišljanja ob 30-letnici izhajanja glasila	25
INTERVJU	27
Intervju s člani sveta delavcev: Boris Kolman	27
ŠPORTNO-DRUŽABNO SREČANJE	30
Zabava in gibanje nas povezuje: Športno-družabno srečanje SZPS na Zbiljskem jezeru	30
NAŠE POSTAJE	35
Postaje so naše ogledalo: Koroška proga (Ruše, Podvelka, Vuzenica)	35
PREDSTAVITEV	40
Predstavitve delovnega mesta:	40
Opis delovnega mesta progovnega prometnika	
MALO ZGODOVINE	42
Naši upokojeni člani: Niko Oitzl	42
V času Planice 2025: »Jutri bo minilo 59 let, kar je to mimo zadnjič pripeljal vlak v Rateče.«	44
DRUŽENJA, IZLETI, POTOVANJA	46
Izlet in druženje ob dnevu žena	46
Zaključek leta SZPS OO Celje v znamenju prijetnega druženja in dobre volje	48
Smučanje OO Celje v Avstriji - smučarski dan v avstrijskem Kačjeku združil člane sindikata v sproščenem vzdušju	48
Turracher Hohe / »smučarjanje«	49
Pohod na Veliko planino	50
Na DM teku za ženske	52
Sicilija, izlet OO Celje, I. del	53
ZANIMIVOSTI	54
Martin Štendler: gorski tekač, gorski smučar in gorski reševalec	54

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.prn timer@ 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 Šljivić: 031 758 555
Sekretar sindikata: Davor Lučić: 051 810 969
Glavni urednik: Miran Prnaver: 041 864 900
Odgovorni urednik: Milorad Šljivić
Urednik fotografije: Robert L. Horvat

Uredniški odbor: Edvard Kostić, Davor Lučić,
Dorožja Jazbec, Nataša Kojčinović,
Robert L. Horvat in Miran Prnaver
Lektoriranje: Danica Prnaver, prof.
Oblikovanje in tisk: ProPrint Zmas d.o.o.

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!

Na začetku delovanja sindikatov na SŽ je skoraj vsak sindikat izdajal svoje glasilo, vendar je naše glasilo Prometnik edino, ki se je obdržalo in izhaja neprekinjeno že 30 let od ustanovitve. Ob tej priložnosti bi se rad zahvalil vsem, ki so s svojim delom pripomogli k temu uspehu.

Ob pisanju tega besedila dogovor o višini regresa še ni bil podpisan, vendar lahko z gotovostjo trdim, da bodo zaposleni zadovoljni z izpogajano višino. Seveda bomo uskladili višino plač z inflacijo in se pogajali za »božičnico«.

Na odseku Zidani Most–Šentilj se postopoma uvaja daljinsko vodenje prometa, sindikat pa bo tu vložil maksimalen napor, da se bo pri prehodu na daljinsko vodenje zagotovila zasedba na delovnem mestu progovni prometnik, ki bo zagotavljala maksimalno varnost prometa, potnikov in naših zaposlenih.

Za naše člane smo v sodelovanju s SVSŽ in SDŽDS ponovno organizirali družabno–športno srečanje ob Zbiljskem jezeru. Druženje je potekalo v dobrem vzdušju.

Pred nami je poletje – prijetno ga preživite s svojimi družinami.

Srečno!

Milorad Šljivić, predsednik SZPS

Foto: Robert L. Horvat

Skupščina SZPS 2025

Dne 13. 06. 2025 je v Stekleni dvorani na Kolodvorski potekala redna letna skupščina Sindikata železniškega prometa Slovenije. V delovno predsedstvo so bili imenovani Benjamin Jakopič, Roland Čontala in Miran Prnaver, ki je skupščino tudi vodil.

Predsednik sindikata Milorad Šljivić je letno poročilo podal v pisni obliki. Poročilo se začena z eno osrednjih tem – varnostjo zaposlenih na terenu in dejavnostmi sindikata na tem področju. Izpostavljena je obvezna napoved gradbenih del (48 ur vnaprej) ter uvedba počasnih voženj mimo delovišč. Pričakuje se tudi uvedba tehničnih varovalnih sredstev, kar naj bi se zgodilo v bližnji prihodnosti. Na tem mestu je delegat podal še pripombo glede montaže varovalnih ograj.

Po tragičnih dogodkih v Postojni je sindikat izpolnil zavezo do družin pokojnih.

Na zahtevo SZPS je bila na postaji Grosuplje uvedena dvojna zasedba v dnevni izmeni. Prometniki postaje Hodoš so sedaj vključeni v sistem benificirane delovne dobe. Prometniki na Pragerskem in v Celju so prejeli nove pogodbe – delovno mesto progovni prometnik s količnikom 3,39. Na Prometni operativi je bilo uvedeno novo delovno mesto – konstruktor

VR, ki razbremenjuje dispečerje PO in glavnega dispečerja. Izhodiščna bruto plača je bila usklajena z inflacijo in zvišana na 466,04 EUR. Izplačana sta bila regres in božičnica.

Ustanovljena je bila nova območna organizacija – OO Pivka. Srečanje v Zbiljah je bilo zelo uspešno.

V. d. predsednika Nadzornega odbora, Edi Kostić, je povedal, da so na seji pregledali finančno poslovanje za leto 2024. Stanje poslovanja je pozitivno. Opozoril je na občasne napake pri potnih nalogih.

Oba dokumenta – to sta Finančno poročilo 2024 in Finančni plan 2025 – je pod posebnima točkama predstavil predsednik sindikata.

Po odhodu prejšnje predsednice NO, Tamare Ambrožič, iz sistema SŽ, je za to funkcijo kandidirala le ena članica, ki je bila tudi potrjena in imenovana. Nova predsednica NO je Doroteja Jazbec.

Skupščina je obravnavala še spremembe Pravilnika o volitvah in imenovanju, Pravilnika za obračun potnih stroškov SZPS ter Pravilnika o izplačilu denarnih pomoči SZPS. Po-

trebo po spremembah aktov in same spremembe je predstavil sekretar sindikata Davor Lučič.

V točki »razno« so delegati poročali o težavah, sitnostih in obremenitvah, ki nas pestijo pri delu.

Skupščina se je zaključila po slabih treh urah dela.

Besedilo: Aljaž Tofolini

Foto: Doroteja Jazbec



Sekretar, predsednik in predsedujoči



Delegati spremljajo dogajanje.



V. d. predsednika NO SŽPS podaja poročilo.



Nova predsednica NO SŽPS



Glasovanje



Delovno predsedstvo



Delegati Skupščine SŽPS

Praznovanje jubilantov za 30 let zvestobe na Slovenskih železnica



Voditeljica prireditve

V Sloveniji 2. junija praznujemo dan železničarjev, v spomin na dan, ko je v naše kraje pripeljal prvi vlak. Ob tem prazniku se še posebej spomnimo naših jubilantov – to so zaposleni, ki so ostali zvesti našemu podjetju polnih, neprekinjenih trideset let.

Prireditve in praznovanje sta potekala v lepo urejenem in okrašenem Železničarskem muzeju SŽ na Parmovi ulici 35 v Ljubljani. V kulturnem programu so nastopili člani Železničarskega kulturno-umetniškega društva (ŽKUD) Tine Rožanc in Godba SŽ. Po uradnem delu je prisotne zabavala ženska pop vokalna skupina Mjav iz okolice Celja.

Osrednji govornik je bil generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes. V govoru se je najprej zahvalil vsem jubilantom za tako dolgo zvestobo, ki jo lahko številna druga podjetja v državi le zavidajo, saj je danes redkost, da je nekdo tako dolgo zaposlen pri istem delodajalcu. Zvestoba zaposlenih podjetju je pomemben garant za delo in uspehe tudi v prihodnje. Še posebej zato, ker – po mnenju generalnega direktorja – prihajajo časi, ko bo čedalje večja potreba po novih zaposlitvah, saj bo v naslednjih letih velik odstotek zaposlenih dosegel pogoje za upokožitev. Minili so časi, ko smo se ukvarjali s prevelikim številom zaposlenih – pred



Vodstvo podjetja

nami so zdaj drugačni izzivi. V govoru je še poudaril, da smo kot podjetje v dobri kondiciji, saj potekajo številne posodobitve in obnove, ki bodo v prihodnosti naredile SŽ še bolj ugodne in privlačne – tako za zaposlene kot za uporabnike naših storitev.

Prireditve se je udeležilo celotno vodstvo podjetja in vseh odvisnih družb, pa tudi socialni partnerji.

Letošnjih prejemnikov priznanj (jubilejnih ročnih oziroma žepnih ur) je bilo nekaj manj kot sto, največ iz odvisne družbe Infrastruktura – in sicer nekaj več kot tretjina vseh dobitnikov priznanj.

Ob odlični gostinski ponudbi in prijetni glasbi se je druženje nadaljevalo še dolgo po uradnem delu.

Vsem prejemnikom priznanj za 30 let zvestobe železnicam iskreno čestitamo in jim želimo vse dobro – tudi sodelavci glasila *Prometnik*.

Besedilo in foto: Miran Prnaver



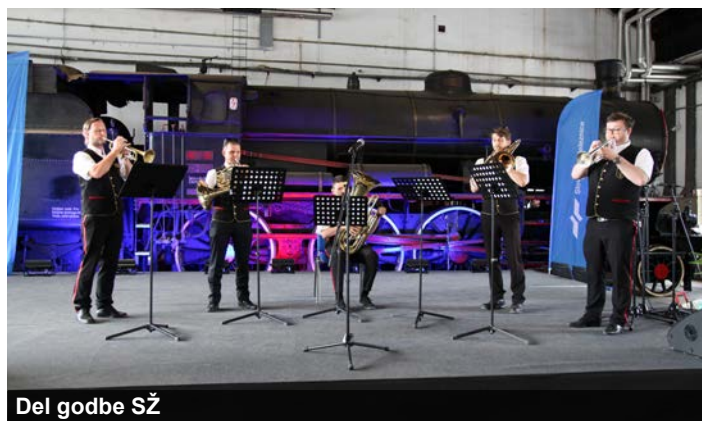
Kulturni program



Nagovor generalnega direktorja



ŽKUD Tine Rožanc



Del godbe SŽ



Skupina MJAV



Podelitev priznanj

Sestanek uredniškega odbora



V sredo, 2. aprila, se je v Ljubljani sestel uredniški odbor našega glasila. Na sestanek so prišli vsi člani uredniškega odbora skupaj z glavnim in odgovornim urednikom.

Najprej smo pregledali prejšnjo številko, članke in fotografije in se pogovorili, kje bi se dalo stvari še izboljšati.

Precej časa smo namenili pomembnemu jubileju, saj prav v mesecu aprilu mineva 30 let, odkar je izšla prva številka glasila. Od takrat izhaja redno ves čas. Prisotni so se strinjali, da je v naslednji številki potrebno nameniti poseben prostor temu jubileju. Dogovorili smo se, da opravimo intervju s

prvim urednikom in morda še s kom, ki je sodeloval pri prvi številki. Prav pa je, da misli podeli tudi aktualni uredniški odbor, s poudarkom na tem, kaj nam glasilo pomeni danes. Obletnici bomo posvetili tudi naslovnico.

Nato smo se lotili nove številke in se dogovorili, katere članke in prispevke bo kdo pripravil. Precej rubrik pa je že tako stalnih in je prav, da to tradicijo nadaljujemo. Seznanili smo se tudi, da z novo številko prehajamo k drugemu oblikovalcu in tiskarju, saj je dosednji (Železniška tiskarna) žal prenehal delovati. Nov oblikovalec in tiskar je seveda za vse nas izziv. Upamo, da bo vse dobro in da bomo sodelovali v medsebojno zadovoljstvo.

Sicer pa si želimo, da bi glasilo imelo čim več dopisnikov, saj s tem pridobivamo na širini in tudi kvaliteti. Pomembno je, da so dopisniki naši člani, saj je glasilo prav njihovo. Digitalni časi, v katerih živimo, niso naklonjeni tiskanim medijem, zato se moramo karseda potruditi, da Prometnika ohranimo »pri življenju« tudi v tiskani obliki.

Dogovorili smo se, da letos izideta dve številki, in sicer v juliju in decembru. Po sestanku pa je nastala še zgornja skupinska fotografija.

Besedilo: Miran Prnaver

Foto: Marija Pečjak

Predvidene obnove in remonts na SŽ

V pretekli številki smo obširno pisali o številnih remontih, ki so se že odvijali ali se še vedno odvijajo po naših postajah in progah. Tokrat pa bomo pogledali v »zakulisje« – kaj se še pripravlja oziroma kje bodo nekatere obnove potekale v prihodnosti. Seveda si želimo, da bi čim prej prišlo »od besed k dejanjem«.

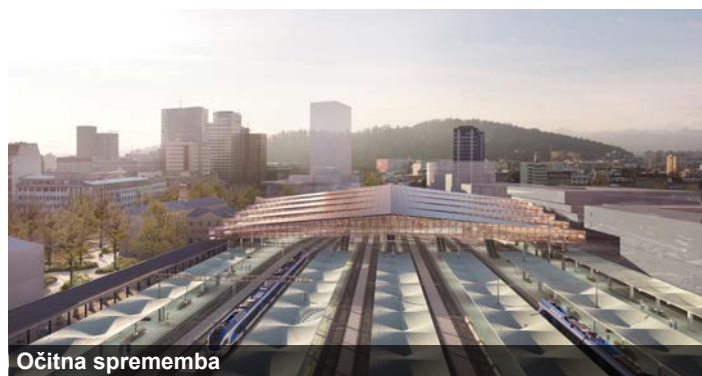
Ljubljana

O celoviti prenovi ljubljanske železniške postaje smo v preteklih številkah že precej pisali, zato tokrat le nekaj fotografij – kaj se trenutno dogaja na gradbišču in kako naj bi bila postaja videti po zaključku del. Kdor pa ima priložnost priti v Ljubljano, se lahko na lastne oči prepriča, da je postaja

eno samo veliko gradbišče in da dela potekajo v polnem teku. Vmes je bila uradna otvoritev del (o tem pišemo v posebnem članku) in predviden rok za dokončanje je slabi dve leti.



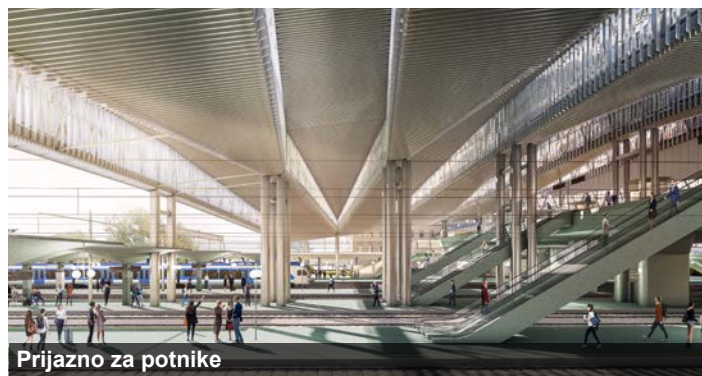
Tako bo.



Očitna sprememba



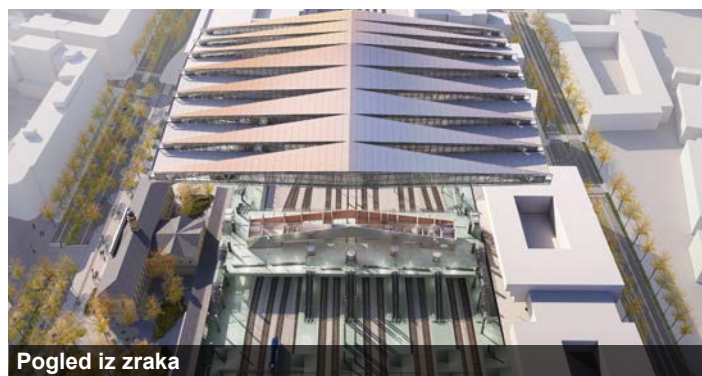
Staro in novo



Prijazno za potnike



Del bodoče postaje



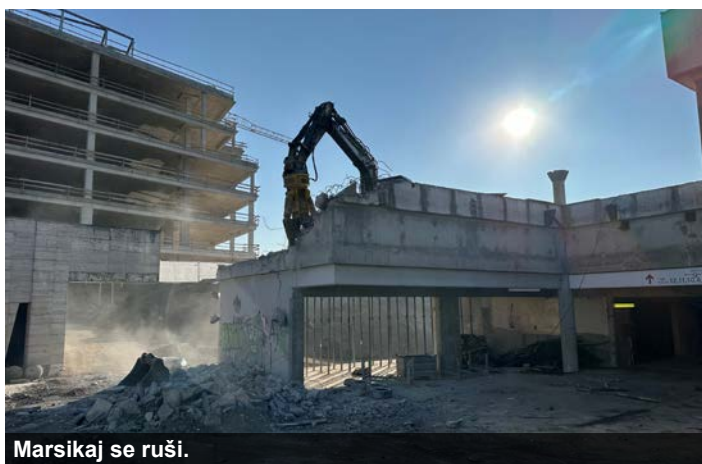
Pogled iz zraka



Gradbišče



Pred prvim peronom



Marsikaj se ruši.



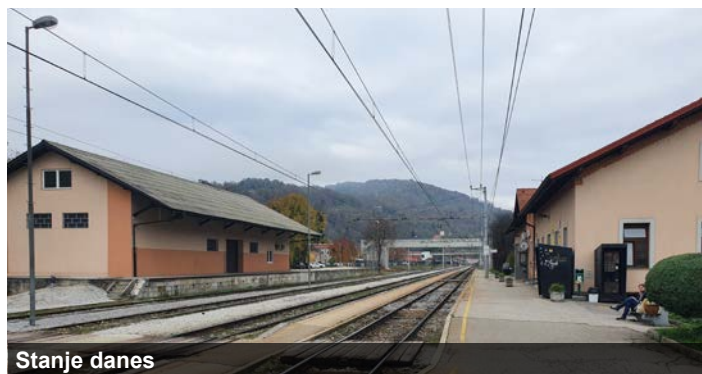
Staro se ruši, prihaja novo.

Krško

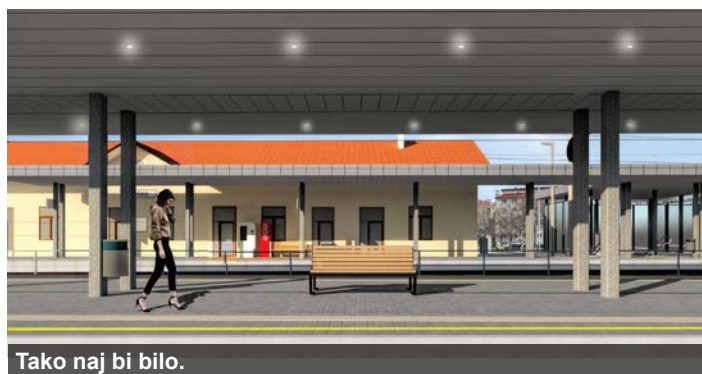
Po podatkih Direkcije za infrastrukturo nadgradnja železniške infrastrukture na območju Krškega predvideva: gradnjo nadkritega bočnega in otočnega perona s pripadajočo opremo ter obnovo tirov in tirnih naprav; gradnjo novega podhoda pod železniško progo z dvigali, ki bodo omogočala varen prehod na peronsko infrastrukturo; prenovi obstoječega objekta postaje z ureditvijo novih sanitarnih prostorov, čakalnice in tehničnih prostorov, zamenjavo stavbnega pohištva ter fasade postajnega objekta.

Ureditev vključuje tudi izgradnjo elektronapajalne postaje Krško, postavitev protihrupnih ograj ter namestitev novih signalno-varnostnih, telekomunikacijskih in elektroenergetskih naprav, vključno z vozno mrežo.

Vzporedno se bo v izvedbo vključila tudi Mestna občina Krško s projektom prenovitve obstoječega železnega nadhoda na območje pod stanovanjsko sosesko Stara vas, od koder naj bi bil urejen dostop do tretjega krškega mostu v Žadovinku.



Stanje danes



Tako naj bi bilo.



Pogled s pročelja



Lep pogled

Sevnica

Ministrstvo za infrastrukturo je januarja letos že pridobilo evropska kohezijska sredstva za izvedbo nadgradnje železniške infrastrukture na območju Sevnice v višini 34,52 milijonov evrov. Obnova predvideva nadgradnjo 4,2 km železniških tirov in 19 železniških kretnic, gradnjo dveh novih, deloma nadkritih otočnih peronov med tiroma št. 1 in 2 ter tiroma št. 4 in 5, oba dolžine 250 metrov, nadalje predvideva gradnjo podhoda z dvigali pod vsemi postajnimi tiri, zunanjo prenovo postajnega poslopja in postajnega območja, gradnjo

46 parkirnih mest za osebna vozila (sistem P+R), nadgradnjo telekomunikacijskih in elektroenergetskih naprav ter vozne mreže, prilagoditve signalno-varnostnih naprav, gradnjo novega mostu preko potoka Sevnica, postavitve protihrupnih ograj ob progi v dolžini 2 kilometrov, gradnjo novega cestnega podvoza, vključno z ureditvijo avtobusnega postajališča ob Kvedrovi cesti in obračališča za tovorna vozila ob Savski cesti.



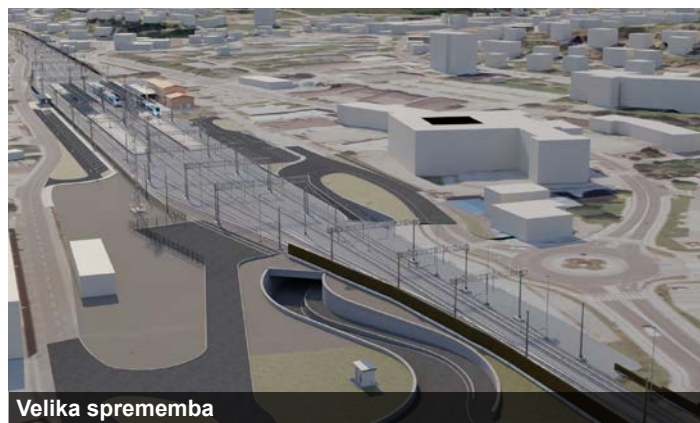
Čaka na prenovo.



Moderni vlaki in postaja



Pogled iz zraka

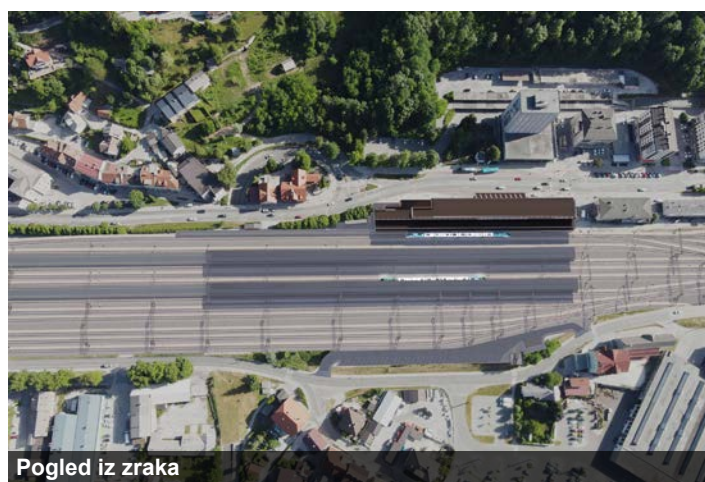


Velika sprememba

Jesenice

Predvidena dela: nadgradnja tirov in vozne mreže, nova peronska infrastruktura z urejenimi nadstreški (en bočni in dva otočna perona) ter izvennivajskimi dostopi; rekonstrukcija in podaljšanje obstoječega podhoda pod vsemi postajnimi tiri na območju postaje, vključno z izvedbo dvigal za dostop do peronov in parkirišča.

Predvidena je tudi novogradnja podhoda pod vsemi postajnimi tiri na območju centralne postavljalnice, ureditev postajnih prostorov, vključno s prenovo in sanacijo fasadnega plašča s stavbnim pohištvom ter prenovo strehe – vse skladno s pogoji, pridobljenimi s strani Zavoda RS za varstvo kulturne dediščine – ter celovita rekonstrukcija objekta centralne postavljalnice.



Pogled iz zraka



Še ena iz zraka

Načrtovana je nadgradnja in prilagoditev signalno-varnostnih, telekomunikacijskih in elektroenergetskih naprav ter postavitve nove elektronapajalne postaje (ENP).

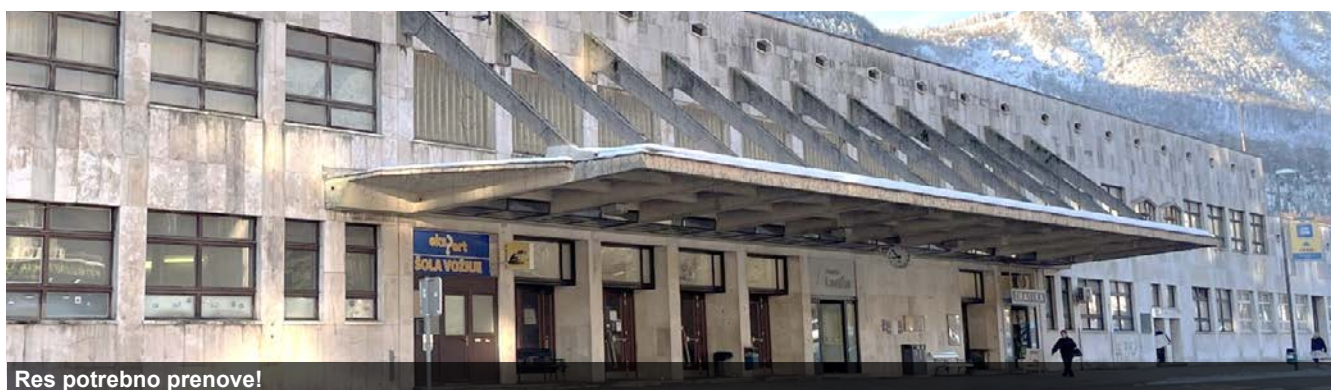
Predvidena je tudi sanacija obstoječega podvoza pod železniško postajo, vključno z izvedbo novih stopnišč za dostop do peronov, gradnja novega parkirišča na območju postaje za uporabnike storitev javne železniške infrastrukture ter postavitve protihrupne zaščite – protihrupnih ograj.

V sklopu projekta je načrtovana tudi nadgradnja železniške povezave Jesenice–Hrušica in gradnja dveh novih železniških postajališč z ureditvijo dostopnih poti, novogradnja prednapetega armiranobetonskega mostu preko potoka Jesenica (levi del) ter sanacija jeklenega mostu preko potoka Jesenica (desni del).

Članek je pripravil Miran Prnaver.
Del podatkov in fotografij je povzeto po spletnih straneh
Ministrstva za infrastrukturo.



Upamo, da bo kmalu res tako.



Res potrebno prenove!

FRMCS – prihodnji sistem radijskih komunikacij za železnice (Future Railway Mobile Communication System)

V bližnji prihodnosti – če lahko obdobje sedmih do desetih let tako poimenujemo – bo tudi v Sloveniji začel delovati sistem FRMCS, ki temelji na peti generaciji mobilnih komunikacij (5G). Trenutno je še v fazi standardizacije, prve delujoče sisteme pa pričakujemo leta 2027. Takrat bodo določene tudi zahteve za interoperabilnost – to je medsebojna skladnost železniških sistemov v Evropi. Prva testiranja bodo potekala v okviru projekta MORANE-2 v Franciji, Nemčiji, Belgiji in drugih državah.

Slovenija naj bi sistem FRMCS uvedla predvidoma do leta 2032, medtem ko naj bi se obstoječi sistem GSM-R izključil do leta 2035. Seveda pa je ta časovni načrt odvisen od številnih dejavnikov, tudi od zagotovitve finančnih sredstev za naložbo. V družbi SŽ-Infrastruktura skrbimo tudi za strokovno usposobljenost vseh, ki sodelujejo pri načrtovanju.

FRMCS bo prinesel številne tehnične izboljšave. Končni uporabniki se lahko nadejajo delovanja z novejšo opremo in še boljše uporabniške izkušnje kot pri obstoječem sistemu GSM-R. V začetni fazi je cilj, da zaradi uvajanja novega sistema ne bo treba spreminjati prometnih pravil, saj bodo vse funkcionalnosti, poznane iz sistema GSM-R, ohranjene.

Sistem GSM-R se približuje koncu svoje življenjske dobe. V Sloveniji je bil uveden leta 2017, njegova predvidena življenjska doba pa znaša vsaj 15 let. Z uvedbo FRMCS bomo preskočili več generacij mobilnih komunikacij in z 2G prešli neposredno na 5G. Tehnologija 5G omogoča hitrejši prenos podatkov, manjšo zakasnitev v omrežju ter nove možnosti, kot so videoklici in prenos večjih količin podatkov.

Novi sistem bo deloval na istih frekvencah kot sedanji (900 MHz) ter na dodatnem frekvenčnem pasu 1900 MHz. Prinesel bo večjo varnost, sodobnejšo zasnovano in dolgoročno podporo. Oprema se bo najprej namestila na vozila, kar bo omogočilo sočasno delovanje sistemov GSM-R in FRMCS v prehodnem obdobju – tako pri nas kot tudi v tujini, kjer vozijo naše lokomotive. Nato je predvidena postopna izgradnja FRMCS v dostopovnem in jedrnem omrežju. Ko bodo vsa vozila opremljena z novo tehnologijo, bo možno popolnoma opustiti sistem GSM-R.

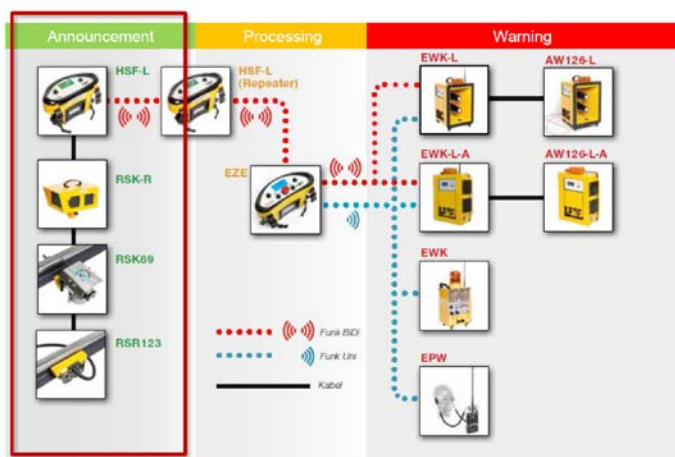
Zanimivo je, da nekatere države, na primer Finska in Švedska, predvidevajo uporabo infrastrukture javnih mobilnih operaterjev kot glavnega ali rezervnega omrežja v primeru nezadostne pokritosti z lastnim radijskim omrežjem. V Sloveniji so vse proge pokrite s signalom GSM-R, enako pa pričakujemo tudi pri FRMCS.

Za potnike bi bila dodatna pokritost s signalom javnih mobilnih operaterjev vsekakor spodbuda za uporabo vlaka. Zato je Agencija za komunikacijska omrežja in storitve (AKOS) v preteklih mesecih preverjala pokritost železniških prog s signalom javnih operaterjev. Preverjali so pokritost s tehnologijama 4G in 5G, ki morata do konca leta 2025 pokrivati vsaj 60 % prog. Za potnike je to pomembno, saj omogoča delo in zabavo med vožnjo preko internetne dostopne točke z brezžičnim omrežjem (Wi-Fi).

Pričakujte še več informacij v prihodnosti – prehod na FRMCS bo prinesel številne novosti in izzive.



Sistem za varovanje delavcev na progi



Naprave v sistemu za opozarjanje in varovanje delavcev na progi (za zaznavanje vlaka, obdelavo in opozarjanje)

V družbi SŽ-Infrastruktura, v Službi za vzdrževanje za gradbeno dejavnost, se je junija operativno pričel uporabljati sistem za varovanje delavcev na deloviščih na progi.

Delovanje sistema omogoča višjo raven varnosti, saj po namestitvi in zagonu pravočasno opozori delavce na progi na prihod vlaka. Na ustrezni razdalji pred in za deloviščem so nameščeni induktivni senzorji, ki preko radijske povezave sprožijo sirene, nameščene ob delovišču. Zvočni in svetlobni signal opozorita delavce, da se pravočasno umaknejo s proge. Jakost zvoka siren se samodejno prilagaja hrupu iz okolice.

Tudi v primeru nedelovanja posameznih naprav ali ob motnjah sistem opozori delavce, kar zagotavlja najvišjo raven



Naprava za opozarjanje z glasnimi zvočnimi signali in s svetlobnimi signali

varnosti (SIL4). Agencija za komunikacijska omrežja in storitve (AKOS) je za delovanje teh naprav izdala dovoljenje za uporabo določenih frekvenc v radijskem spektru, zato motenj zaradi drugih radijskih sistemov ne bo.

Podobne sisteme Minimel Lynx podjetja Schweizer Electronic uporabljajo tudi švicarske železnice ter številne druge železniške uprave po Evropi.

Članek je pripravil Roman Osredkar.

Postaja Nova Gorica prenovljena

V začetku leta 2025 se je v Novi Gorici zaključila prenova železniške postaje. Obnova predstavlja pomembno izboljšanje storitev v potniškem prometu za celotno regijo oziroma Bohinjsko progo. Dela so se pričela februarja 2024. V sklopu prenove je bila izvedena nova tirna infrastruktura, delno pa tudi obnovljena postajna zgradba.

V postajni zgradbi so bili prenovljeni čakalnica, blagajna ter prostori, ki jih uporabljajo druge službe Slovenskih železnic. Zgrajena sta bila nov otočni in bočni peron ter nova nakladalna klančina za vstop in izstop avtomobilov na avtovlak. V okviru projekta so bile izvedene tudi nova signalno-varnostna naprava, nov sistem za obveščanje potnikov ter prenova telekomunikacijskih in elektroinstalacijskih naprav.

Na postaji je zgrajen nov podhod, dolg 60 metrov in širok 10 metrov. Opremljen je z modernimi dvigali in stopnišči ter omogoča varen in enostaven dostop do peronov. Na obeh straneh podhoda sta zgrajeni tako imenovani vrtači. Podhod je namenjen dostopu potnikov do tirov in hkrati povezuje mesti Nova Gorica in Gorica. Skozi podhod poteka tudi kolesarska steza. Na vzhodni strani postaje sta urejeni novo parkirišče in avtobusno postajališče.

Na postaji Nova Gorica v večji meri poteka potniški promet. V tekočem letu se je po več letih ponovno vzpostavil tudi potniški promet s sosednjo Italijo. Tovorni promet je v glavnem namenjen tovoru za cementarno Alpacem, d. d., v Anhovem.

Obnovljena postaja je varnejša in prijaznejša potnikom ter prebivalcem okoliških krajev. Celotna prenova je bila vredna 61,7 milijona evrov.

Obnovljena železniška postaja in Trg Evrope sta zanimiva tudi s turističnega vidika, saj se tukaj ustavi veliko obiskovalcev, kar pomembno prispeva k projektu Evropske prestolnice kulture Nova Gorica – Gorica 2025.

Besedilo: Bojan Drole

Foto: Miran Prnaver



Prometni urad



Vlak, peron, prometnik ...



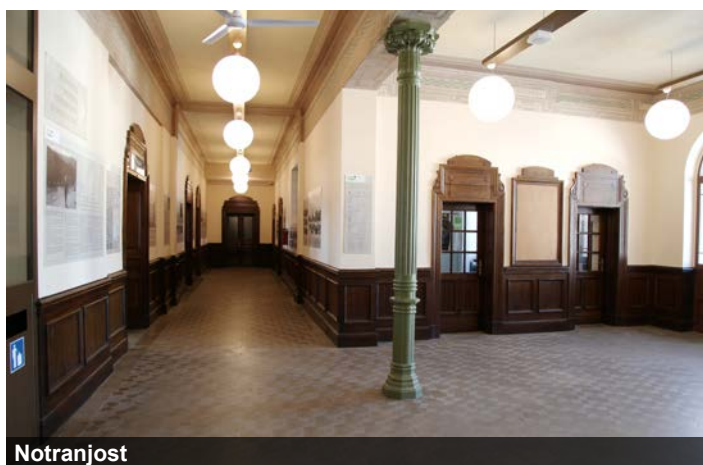
V novi preobleki



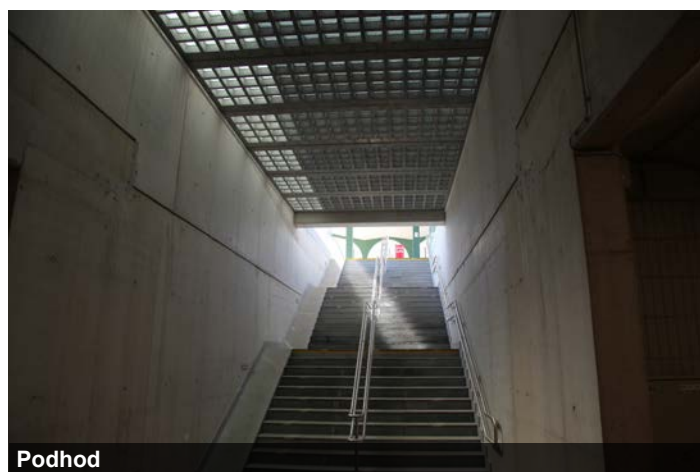
Peronska streha



Pogled s perona



Notranjost



Podhod



Mogočna postaja



Pogled z zadnje strani

Starost je žalost (velja tudi za lokomotive)

Pred kratkim sem se z vlakom peljal mimo postaje Maribor Studenci in ob tem opazoval kar nekaj starih lokomotiv in potniških garnitur v delavnici, ki se nahaja tik ob postaji. Odločil sem se, da se na kraj dogajanja vrnem s fotoaparatom in pripravim kratko reportažo.

Kot že naslov namiguje – pogosto rečemo, da starost pri naša marsikatero tegobo in žalost. In podobno bi lahko veljalo tudi za stare, odslužene lokomotive in vagone, ki svoj zadnji čas preživljajo v delavnici. Mnogi nekoliko starejši železničarji se boste ob pogledu nanje verjetno nostalgичno spomnili časov, ko so te lokomotive še redno vozile – pogosto precej glasno, sploh dizelske – in za seboj vlekli večstonske kompozicije.

Težko si sploh predstavljamo, koliko kilometrov so prevozele in koliko ton tovora prenesle v času svoje delovne dobe. Zagotovo bi se številke merile v milijonih kilometrov in ton. Danes pa na njih žalostno gledamo – zapuščene, zarjavele, odložene na stranski tir. A tako je življenje – tako za žive kot za nežive stvari.

Morda pa se vendarle kakšni izmed teh lokomotiv obeta še kaj več kot zgolj razgradnja. Morda jih čaka drugačna usoda – prenova in umestitev v železniški muzej ali uporaba za muzejske vožnje. Morda bo jesen njihovega »življenja« le nekoliko lepša – in starost ne bo samo žalost.

Besedilo in foto: Miran Prnaver



Skoraj do konca razstavljena



Na koncu življenjske poti



Regan



Serija 642



Španka



Kenedi



Žalosten pogled na zunanost garniture ...



... in notranjost


Močno načeta zunanja podoba

Tri sestre

Verjetno zadnja postaja ...

Đurica brez drobovja

Srečanje železniških sindikatov na Poljskem

Na povabilo poljskih kolegov iz sindikata ZZDR PKP se je štiričlanska delegacija Območnega odbora Celje – v sestavi Matjaž, Edvard, Goran in Ernest – med 27. in 29. majem 2025 udeležila že 20. mednarodnega srečanja železniških sindikatov. Dogodek je potekal v slikovitem kraju Szklarska Poręba na jugozahodu Poljske.

Na pot smo se odpravili v ponedeljek zgodaj zjutraj, saj nas je do cilja čakalo skoraj 800 kilometrov dolgo potovanje. Čeprav je bila vožnja dolga in mestoma naporna, je zaradi dobre družbe in zanimivih krajev ob poti čas hitro minil. Vreme nam ni bilo preveč naklonjeno – sonce in močan dež

sta se pogosto izmenjevala, kar je ponekod povzročilo tudi upočasnjem promet.

Zadnji del poti, približno sto kilometrov, je bil še posebej slikovit. Zapustili smo avtocesto in se podali skozi razgibano pokrajino, kjer smo se na Češkem ustavili na dveh železniških postajah – Kaplice in Tanvald. Prav med Tanvaldom in poljsko postajo Szklarska Poręba Górna poteka čezmejni projekt obnove železniške proge, ki vodi skozi narodni park Krkonoši. Cilj projekta je povečanje zmogljivosti in varnosti prometa ter spodbujanje čezmejne mobilnosti.


Ekipa SŽPS v vlečenju vrvi Foto: Edvard Kostić

Na izletu v Pragi Foto: Matjaž Skutnik



Poljske članice v ekipi SZPS Foto: Edvard Kostić



Remont proge med Češko in Poljsko Foto: Edvard Kostić



Razširjena ekipa SZPS in vodstvo ZZDR PKP Foto: Edvard Kostić



Slavna otvoritev iger Foto: Edvard Kostić



Zahvala predsednika ZZDR PKP SZPS ekipi Foto: Arhiv ZZDR PKP



Železniška postaja na Češkem - Kaplice Foto: Goran Blatnjak

Po skoraj dvanajstih urah vožnje smo pozno popoldne prispele v Szklarsko Porębo. Tam so nas gostitelji iz poljskega sindikata pod vodstvom predsednika Aleksandra Motyke sprejeli z izjemno gostoljubnostjo.

Szklarska Poręba leži v narodnem parku Krkonoši, v gorski verigi Sudeti, ki je del zgodovinske pokrajine Šlezije. Krkonoši so najvišji del Sudetov in se raztezajo od jugozahodne Poljske prek severne Češke vse do vzhodne Nemčije. V tem gorskem območju se nahaja tudi Snežka, najvišji vrh Češke, ki dosega 1603 metrov nadmorske višine.

Delegacija Sindikata železniškega prometa Slovenije (SZPS) se je udeležila vseh aktivnosti v sklopu srečanja, ki je vključevalo pester športni, družabni in strokovni program. V

športnem delu smo se pomerili v vlečenju vrvi, metu cokle, kegljanju (bowlingu) in karaokah. Čeprav nismo posegli po najvišjih mestih, smo v športnem duhu sodelovali enakovredno z drugimi. V ekipnih športih sta se našima ekipama pridružili tudi dve simpatični članici poljskega sindikata, ki sta nas z veseljem podprli.

Poleg športnega programa sta bila organizirana dva izleta, ki sta omogočila boljše spoznavanje lokalnega okolja. Pomemben del dogodka pa so bila formalna in neformalna srečanja med sindikalnimi predstavniki različnih držav. Na teh so posamezni sindikati predstavili svoje dejavnosti in trenutno stanje v železniškem prometu.

Primerjava razmer v železniških podjetjih iz držav nekdanje

Jugoslavije – Črne gore, Srbije, Hrvaške in Slovenije – ter Poljske je pokazala precejšnje razlike, vendar je izmenjava izkušenj vsem ponudila dragocene vpoglede v dobre prakse ter možnosti za nadaljnje sodelovanje.

Za aktivno sodelovanje in prispevek k pozitivnemu vzdušju smo prejeli številne pohvale, tako s strani organizatorjev kot tudi drugih gostujočih delegacij.

Srečanje je potekalo v duhu solidarnosti, povezovanja in skrbi za prihodnost železniškega dela v Evropi. Poljski kolegi so se znova izkazali kot izvrstni gostitelji – za kar se jim

iskreno zahvaljujemo. Srečanje nas je še enkrat opomnilo, zakaj so tovrstni dogodki pomembni – omogočajo izmenjavo znanja, krepijo sodelovanje in gradijo prijateljske vezi med delavci različnih držav.

Ekipa SZPS se je domov vrnila bogatejša za nove izkušnje, prijateljstva in informacije, ki bodo prispevali k še boljšemu sindikalnemu delovanju v prihodnje. Z veseljem že pričakujemo nova srečanja in nadaljnje sodelovanje v mednarodnem prostoru.

Zapisal: Edvard Kostić

Prazniki v Republiki Sloveniji

Dan upora proti okupatorju – 27. april

Dan upora proti okupatorju (včasih samo Dan osvobodilne fronte ali skrajšano Dan OF) je državni praznik in dela prost dan, ki ga praznujemo 27. aprila – v spomin na »rojstni dan« te organizacije, ki pa je pravzaprav zapisan v anale dan poprej, torej 26. aprila leta 1941. Tedaj je bilo v Ljubljani, v hiši književnika Josipa Vidmarja, dogovorjeno, da se ustanovi organizacija odpora, za katero so si bili enotni, da mora predstavljati osvobodilno fronto slovenskega naroda. Možje ustanovitelji so bili predstavniki nekaj političnih strank in tudi kulturni delavci: Boris Kidrič, Boris Zihlerl, Aleš Bebler (za KP), Josip Rus (za levo krilo Sokolov), Tone Fajfar (za Krščanske socialiste), Ferdo Kozak, Franc Šturm in Josip Vidmar (za Slovenske kulturne delavce). Prvotno ime ob ustanovitvi je bilo »Protiimperialistična fronta«. Nastala je deset dni za tem, ko je jugoslovanska vojska v Beogradu podpisala vdajo, in dobrih 14 dni po okupaciji Slovenije.

Zakaj je bil kot dan praznika kljub nasprotovanju zgodovinarjev izbran in ohranjen 27. april namesto 26., ni povsem jasno, a ena od razlag pojasnjuje, da nihče ni želel praznika na dan, ko je Adolf Hitler obiskal Maribor (26. aprila 1941). Dan se praznuje v spomin na to, da smo se leta 1941, med II. svetovno vojno, kot narod enotno uprli okupatorjem (Nemcem, Italijanom in Madžarom).

Poverjeništvo Pokrajinskega narodnoosvobodilnega odbora za Slovensko Primorje je 27. april razglasilo za narodni praznik in dela prost dan 27. aprila 1944, dan pa je uradno postal praznik, ko je prezidij Ljudske skupščine Slovenije 23. februarja 1948 sprejel zakon, s katerim je izpostavil dan ustanovitve OF 'kot najsvetlejšega in najvišjega izmed vseh slovenskih dni'. Le sedem let so ga obeleževali in proslavljali, nato pa je z letom 1951 nastopila ukinitve, katere pa nadaljnjih sedem let niti niso omenjali. Preprosto od leta 1952 ni bil več dela prost dan – datum je v povezavi s slovesnostmi poniknil, kakor da ga nikdar poprej ne bi obeleževali, uradno pa je bila ukinitve tega dne kot praznika objavljena šele leta 1958. Preteklo je celo desetletje, ko so prizadevanja, da nekoč že razglašeni in uzakonjeni praznik ter dela prost dan vnovič obudijo, padla na plodna tla. Za to je bil zaslužen Josip Vidmar, ki je poudarjal razlikovanje med prvimi organiziranimi partizanskimi akcijami in prvo politično organiziranostjo odporniškega gibanja, kar je podkrepil z besedami: »To ni začetek našega boja, začetek našega boja je 27. april, dan ustanovitve OF. Ne lastimo si prvenstva, da smo bili prvi s puško v roki. S puško v roki so bili prvi drugi, a politično organizirani smo takrat že bili.«

Že kar vrsto let se v Sloveniji lokalno in nacionalno praznovanje dneva upora proti okupatorju izvaja skupaj s praznovanjem praznika dela, tudi državnim praznikom (mednarodne razsežnosti), ki je prav tako dela prost dan.



Zlasti v letošnjem letu, ko mineva 80 let od konca II. svetovne vojne, se domoljubje in organiziranost v težnji zaščititi lastno še toliko bolj odraža. Posebej tisti, ki so sami doživeli grozote vojne, bili podvrženi temu, da so morali prisilno zapustiti svoje domove in domovino, in tudi tisti, ki so čustveno, razumsko in zgodovinsko dovzetni za pripovedovanja še živih prič dogajanj tistega časa, so enotnega mnenja »Naj se kaj takega nikoli več ne ponovi!« in enotnega zavedanja, da so svoboda, sloga in pogum vrednote izredno dragocenega pomena.

Zapisala: Doroteja Jazbec

Z razstave partizanskega tiska (Gradivo hrani Zoran Klemen.)

Foto: Doroteja Jazbec



Upokojili so se

AMIR TELJAK



Amir se je rodil leta 1966 v Zagrebu, tam je preživel zgodnje otroštvo, nekaj nadaljnjih let je preživel v Bosni in s trinajstimi leti prišel v Ljubljano, kjer je končal osnovno šolo in nato v Mariboru poklicno železničarsko šolo. Povsem na začetku je kratek čas delal kot skladiščnik, ko pa je postal polnoleten, je začel delati kot sprevodnik, in to skoraj 17 let. Sledil je tečaj za prometnika in leta 2000 je začel kot prometnik na postaji Hrastnik ter nadaljeval v Lazah in Kresnicah. Novembra 2018 je bil v dnevni izmeni priča hudi delovni nesreči s smrtnim izidom. Sam pri tem ni imel nobene krivde. Kljub temu je dogodek



seveda pustil posledice, zato je preostanek delovne dobe do upokojitve v začetku leta 2025 opravljal v ŽIP-u na postaji Celje.

Amir od leta 1993 z družino živi v Trbovljah. Po večjih selitvah v mladosti pa vseeno pravi, da se počuti kot pravi Trboveljčan, saj je največ življenja preživel v tem zasavskem mestu. Ves čas je bil član našega sindikata in je sindikatu zelo hvaležen za podporo in pomoč v časih, ko jo je potreboval. Amir, hvala za tvoje delo, pripadnost in človeški, prijazen, topel, korekten odnos do sodelavcev.

Mirne, lepe, zdrave in zadovoljne upokojenske dni, mesece in leta ti želimo.

Zapisal in foto: Miran Prnaver

RUŽICA ČIŽMIĆ – srce, ki je 18 let skrbelo za čistočo in toplino postaj

Po dolгих in zvestih 18 letih službovanja na železnici se je 30. januarja 2025 poslovila in v zasluženi pokoj odpravila Ružica Čižmić, čistilka, ki je s svojim predanim delom skrbela za red, čistočo in prijetno delovno okolje na železniških postajah Velenje, Šoštanj, nekoč pa tudi Polzela.

Ružica ni bila zgolj del ekipe – bila je tiha, a neprecenljiva opora, vedno pripravljena pomagati, nasmejana, spoštljiva in delavna. Njena marljivost ni bila nikoli v ospredju, a vedno prisotna; s svojo natančnostjo, toplino in človeškim pristopom je vsak dan polepšala delovni prostor vsem, ki so ga delili z njo.

Vsak kotiček, ki ga je počistila, je nosil sled njenega spoštovanja do dela in sodelavcev. Njena skrb ni bila usmerjena le v urejenost prostorov, temveč tudi v dobro počutje vseh okoli nje – včasih z drobno prijazno besedo, drugič z molčečo podporo ali zgolj prisotnostjo, ki je delovala pomirjujoče.

Zavedamo se, da ti zdravje ni vedno stalo ob strani, zato iz srca želimo, da bi bilo novo poglavje življenja – zasluženi upokojski čas – zate predvsem priložnost za počitek, okrevanje in razvajanje. Naj bodo tvoji dnevi prežeti z mirnostjo, naj jih napolnijo ljudje, ki jih imaš rada, in naj te spremlja občutek, da si v svoji delovni dobi pustila lep in trajen pečat.

Draga Ružica, hvala ti za vse.

Zapisal in foto: Edvard Kostić



Ružica z darilom

SANDI ABERŠEK

Dne 6. 1. 2025 je imel Sandi Aberšek zadnji »šiht« kot progovni prometnik začasnega CVP na postaji Pragersko. Kot prometnik postaje Pragersko je služboval celih 22 let in seveda smo ga odpravili, kot se spodobi. Z jedačo, pijačo in družbo.

Preden je bil premeščen na postajo Pragersko, je 5 let delal na postaji Ptuj, svojo pot na železnici pa je začel leta 1983 kot transportni komercialist, do 1996. leta, ko je opravljal tečaj za prometnika.

Spominjali se ga bomo kot človeka s svojevrstnim humorjem, ki je z velikim veseljem svojim sodelavcem rad kakšno ušpičil.

Glede na povprečno starost njegovih zadnjih sodelavcev, pa:

Se vidimo kmalu, Sandi! V društvu upokojencev!

Zapisala: Suzana Slatinšek

Foto: Zdravko Munda



Z darilom



S sodelavci

STANKO JEZOVŠEK

Drugega dne v marcu 2025 je svojo zadnjo izmeno opravil progovni prometnik CVP Celje Stanko Jezovšek.

Svojo poklicno pot je začel z vpisom v Srednjo železniško šolo v Mariboru leta 1981, nadaljeval v letu 1985 kot prometnik postaje Poljčane, nadaljeval na postaji Grobelno in Ponikva ter v letu 1993 na postaji Celje, kjer je služboval vse do odhoda v pokoj.

Stanko je bil član sindikata od njegove ustanovitve. Ne le član, vedno se je aktivno vključeval v delo. Več let je bil član območnega odbora Celje, večkrat delegat skupščine SŽPS, predsednik nadzornega odbora OO Celje in član NO SŽPS. S svojim delom je pustil poseben pečat; ne le kot sodelavec, ampak kot človek, na katerega smo se vedno lahko zanesli.

Stanko, v novem življenjskem obdobju ti sodelavci želijo predvsem zdravja ter da bi imel več časa tudi za popotovanja z motorjem.

Zapisal in foto: Edvard Kostić



Stanko z darilom

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

FRANC KOLARIČ

Francova poklicna pot je bila od vsega začetka železniška. Med letoma 1980 in 1984 je obiskoval srednjo železniško šolo v Mariboru. Po končani šoli se je za kratek čas ustavil na postaji Hrastnik, kjer je opravljal prakso. Leta 1985 pa je odšel na obvezno služenje vojaškega roka. Ko se je leta 1986 vrnil, je vse do leta 1993 delal na Zasavski progi, na postajah Litija, Kresnice, Sava, Laze in Trbovlje. Februarja leta 1993 se je pa končno približal domačemu okolju. Do leta 2001 je opravljal delo na postaji Ljutomer, od leta 2001 do leta 2008 pa na postaji Hodoš. Leta 2008 je dobil nove sodelavce na prometni operativi v Mariboru. Tam je vse do letošnje upokojitve delal kot vlakovni dispečer in progovni prometnik.

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

Zapisal in foto: Primož Novak



Franc ob koncu kariere

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 izbrjane
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

Marjan Mally, prvi urednik glasila Prometnik

Marjan, v mesecu aprilu je minilo trideset let, odkar je začelo izhajati glasilo Prometnik. Se še dobro spominjaš tistih časov?

Zares, čas hitro mineva, če pomislim, da so se takrat, ko smo snovali naše glasilo, mnogi današnji prometniki komaj rodili. Mi pa smo takrat orali ledino, na kar sem še danes ponosen. Res prijeten je spomin na tiste čase, čeprav še ni bilo sodobnih medijev. Računalnik pa šele na pohodu.

Kako je prišlo do ideje, da bi imeli svoje glasilo?

Kmalu po ustanovitvi našega sindikata je postal prvi predsednik Ivan Vajda, moj sodelavec na postaji Poljčane. Pred njim sem bil predsednik sindikata postaj Poljčane in Slovenska Bistrica. To je bilo še v prejšnjem sistemu. Potem sem končal s sindikalno dejavnostjo. Predsednik celjske OO sindikata je postal Franci Čuš, ki me je dobro poznal še iz prejšnjih sindikalnih časov. V Ljubljani je bil novi predsednik sindikata Franci Pavlič. Takratno predsedstvo je bilo mnenja, da bi bilo dobro, da bi se približali našim članom tudi s svojim glasilom.

Kako si prišel do prvega urednika?

Franci Čuš je vedel, da se že nekaj časa ukvarjam z novinarstvom v lokalnem občinskem tedniku Panorama, kjer sem bil urednik planinskega podlistka Planinska panorama, ki ima danes že preko 1600 prispevkov. Franci mi je dejal,



Marjan

da si naš sindikat želi imeti svoj časopis, in me nagovoril, da bi prevzel urednikovanje.

Ponudba je bila vabljiva, toda odločitev je bila težka. Že kar nekaj časa nisem sodeloval na področju sindikata in nisem bil na tekočem z dejavnostjo, kar je bila določena vrzel za tako odgovorno delo. Pa tudi urejevanje novega glasila je bilo nekaj povsem novega in odgovornega, kajti na tem področju nisem imel izkušenj. Lahko je bilo urejati planinstvo, kar je bilo moje področje, sindikat pa je bilo po nekaj letih ponovno oranje ledine. Bil pa je to izziv, da se preizkusim še na tem področju. Tako je Čušu uspelo, da me je prepričal, in šel sem z njim na pogovor v Ljubljano, kjer me je predstavil na seji sindikata.

Kako ste začeli z delom?

Franc Pavlič, takratni predsednik sindikata, je bil navdušen nad mojo predstavitvijo, da prevzamem to obveznost, hkrati pa mi je obljubil vso pomoč pri delu. Tudi tajnik sindikata in potem oblikovalec časopisa, Irfan, je obljubil sodelovanje. Oba sta mi potem zares pomagala. Ob podpori sem bil poln energije in predlagal sem ime glasila PROMETNIK, kar so takoj sprejeli. Predsedstvo je bilo optimistično in je predlagalo, naj bi to bil mesečnik.

Kakšen je bil odziv na prvo številko s terena?

Z velikim navdušenjem sem pripravil prvo številko, ki je izšla aprila 1995. Obiskal sem postaji Pragersko in Grobelno ter predstavil prometnico Stanko Vrhovnik, ki je bila na naslovnici. Naj k temu dodam, da je bil to skromen, črno-bel časopis na štirih straneh. Toda naši sodelavci so ga z veseljem sprejeli in se celo odzvali s svojimi prispevki. Pravih sodelavcev sploh ni bilo. Bil sem sam z oblikovalcem, ki je bil za tiste čase pravi samozavesten strokovnjak na računalniku.

Kako si potem nadaljeval z delom?

Odziv s terena je bil navdušujoč, manj pa sem bil zadovoljen s tem, da sem vse moral pripravljati sam. S Pavličem sva hodila po postajah in iskala probleme, ki so težili naše sodelavce. Teh je bilo v tistem času na vsakem koraku dovolj. Teže pa je bilo pripraviti vsebino, ki bi, poleg aktualnih problemov s postaj, pritegnila bralce še z drugih sindikalnih področij. Dopisnikov je bilo malo. Kar nekaj števil sem večji del napisal sam, objavil pa sem tudi takšne prispevke dopisnikov, ki sploh niso sodili v naš časopis. Pa vendar, bralci so tudi takšno obliko sprejeli brez pripomb. Sčasoma je bilo več zanimanja za prispevke iz OO sindikata o njihovem delu.



Hribi so velika ljubezen.

Bili ste tudi precej kritični. Ste imeli težave z delodajalcem ali je kritiko razumel kot dobronamerno?

Se razume, da sem kot nekdanji aktivni sindikalist poznal probleme. To so bili drugi časi, ko so se vodilni obnašali samozavestno, hkrati pa trepetali pred vodstvom. Na terenu so delavci vso krivdo usmerjali na šefe postaj. Ti so dobro poznali pomanjkljivosti, pa niso znali ali mogli teh odpraviti. Vedno so se bali vodstva. Pri tem sem bil zelo kritičen, da me je celo predsednik Franci, ki je bil z mano na terenu, pogosto opozarjal na slabo voljo šefov, ki so trepetali, kako bomo očrnili njihovo postajo. Z vodstvom, pri tem imam v mislih tedanjega direktorja, Marjana Rekarja, nikoli nisem imel težav. Še več. Imel sem občutek, da mu celo godi, če smo opozarjali na kakšne nepravilnosti. Celo takrat, ko sem omenil njegovo krivdo za odstranitev zgodovinske ure v Pivki, mi je obljubil, da bo vrnjena. Nekdo od vodilnih si jo je zaželel imeti v svoji pisarni, pa jo je moral potem vrniti v Pivko, kjer je še danes.

Si imel v vodstvu sindikata popolno podporo in zaupanje?

To pa. S predsednikom Pavličem, pa tudi z Irfanom, ki je bil tajnik in oblikovalec časopisa, smo zelo dobro sodelovali. Tudi s terena je prihajalo vse več pobud, le rednega dopisnika ni bilo na vidiku. Še vedno sem bil navdušen planinec in vodnik, kar sem ponudil tudi sindikatu, kjer so sprejeli mojo pobudo in začeli smo s planinskimi izleti. Osvajali smo domače in tuje dvatisočake, za kar gre zahvala našim predsednikom. To so bili nepozabni pohodi, o katerih bi lahko napisal knjigo.

Kako si osebno doživljal urednikovanje in delo pri glasilu? Kot izziv ali bolj kot obveznost?

Resnici na ljubo, sem potem 'kar noter padu', kot bi temu nekdo rekel. Obiskal sem postaje širom po Sloveniji in spoznal marsikaj zanimivega. Še posebej takrat, ko sem postal urednik za skupen sindikalni časopis Budnik. Pri tem moram pohvaliti predsednike posameznih osnovnih organizacij, ki

so nam vselej dobro pripravili teren. Sindikat pa mi je pri skrbel nadomestne ure.

Kdaj si predal uredniško mesto nasledniku in zakaj?

Enkrat se pač izpoješ. Moji nasledniki, predsedniki sindikata, so v urednikovanju videli svoj izziv. Z novim elanom so izboljšali naš časopis. Nekateri so se potem kmalu utrudili. Zmanjkalo jim je kontinuitete. Pogoste menjave urednikov pa so prispevale k izboljšavi časopisa. Vseskozi pa sem sodeloval pri dopisništvu. Pojavili so se tudi stalni dopisniki, ki pa so tudi žal usihali.

Kako si ocenjeval glasilo v naslednjih letih in desetletjih?

Kljub temu da je minilo že več kot dvajset let, odkar sem odložil rdečo kapo, sem še vedno navdušen nad vsako novo številko Prometnika. Čeprav danes izhaja že bolj v obliki biltena, je njegova vsebina še vedno zanimiva, oblika pa vedno boljša. Še vedno sem aktiven dopisnik v občinskem glasilu. Veliko berem, pišem in planinarim.

Kaj bi zaželel glasilu in ustvarjalcem ob tridesetem rojstnem dnevu?

Ni dolgo tega, kar sem s planinsko skupino stopil na vlak v Savinjski dolini, pa me pozdravi prometnik rekoč: 'Pozdravljeni, g. Mally!' Vsi moji planinci se ozrejo, pa tudi sam sem začuden. 'Moj oče je bil vaš sodelavec, pa tudi v hribe je hodil z vami ...,' je nadaljeval prijeten mladenič. Si lahko mislite, kako mi je polepšal dan!

Tudi jaz bi rad z najlepšimi željami polepšal še vrsto let našemu glasilu, ustvarjalcem, posebej še uredniku pa gre zahvala, da že toliko časa vztraja pri vse prej kot lahkem delu ter naj mu zdravje služi pri nadaljnjem ustvarjanju.

Marjan, najlepša hvala za pogovor in za tvoje neprecenljivo pionirsko delo pri Prometniku.

Vse dobro in obilo zdravja ti želim.

Pogovarjal se je Miran Prnaver.

Foto: Arhiv Marjana Mallyja

Razmišljanja ob 30-letnici izhajanja glasila

ANDREJ SORŠAK - intervju z njim v prvi številki glasila

Občutki ob izidu glasila Prometnik so bili pozitivni. V njem so se izpostavljali problemi, ki smo jih imeli vsi prometniki. Ob intervjuju v prvi številki so bili občutki, hmmm pred 30 leti, je predaleč, da bi se spomnil, kako je bilo takrat. Kot začetnik na postaji Pragersko pa je bilo verjetno kar vznemirljivo. V vseh teh letih se pri vodenju prometa ni kaj dosti spremenilo, administracije je še zmeraj veliko in verjetno bo še ostala. Vsako številko prometnika z veseljem prelistam in upam, da se bo to nadaljevalo vsaj še 30 let.



Foto: Osebni arhiv

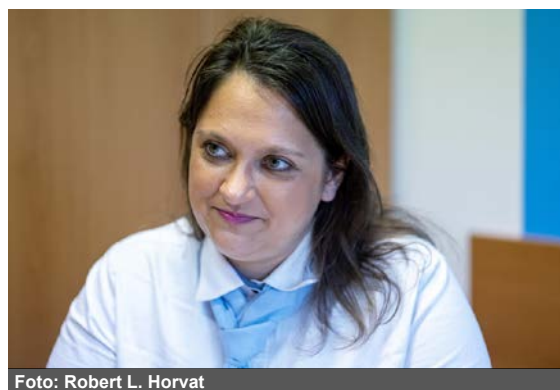


Foto: Robert L. Horvat

DOROTEJA JAZBEC - članica uredniškega odbora

Ob tem, ko smo se ljudje, naj si to priznamo ali ne in naj si tega želimo ali morda ne, prepustili digitalizaciji sodobnega časa, ko so vse informacije na dosegu rok in skorajda v vsakem trenutku, prepoznavam dragoceno vrednost tiskanih publikacij, saj ostane vsebina »črna na belem«, tudi, ko se ob raznih posodabljanjih in prenovah spletnih platform marsikaj »izgubi«. Kar je natisnjeno, ima v mojih očeh globlji pomen in zato kot takega prepoznavam tudi naše sindikalno glasilo - je tisto, ki ostaja, tisto, ki »si ga vzameš« od tam, kjer si pri prejšnjem branju končal. Privoščim, da bi v sedanjosti sestavi uredniškega odbora in tudi v prihodnjih kljubovali izzivom, ki jih prinaša digitalni svet, in obdržali »pri življenju« glasilo, kateremu daje poseben čar vonj po tiskarskih barvah in šelestenje listov med prsti.

MILORAD ŠLJIVIĆ - predsednik SŽPS in odgovorni urednik glasila

Glasilo Prometnik je opravilo in opravlja pomembno poslanstvo v našem sindikatu. Verjamem, da bo tako ostalo tudi v prihodnje. V besedi in sliki obvešča o najvažnejših dogodkih, ki se odvijajo v našem SŽPS. Prepričan sem, da je tudi kvaliteta glasila (tisk, papir) na zavidljivem nivoju. Želim si čim več sodelavcev in dopisnikov s strani članstva, saj je Prometnik glasilo vseh nas, članic in članov sindikata.

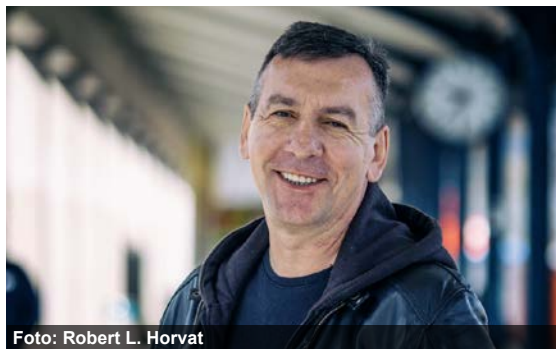


Foto: Robert L. Horvat

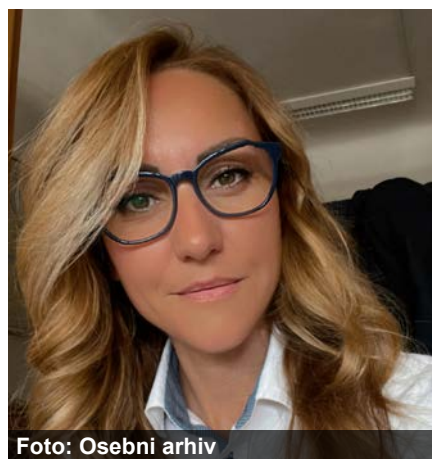


Foto: Osebni arhiv

NATAŠA KOJČINOVIĆ - članica uredniškega odbora

Glasilo Prometnik vedno prinaša zanimive novice s celotnega območja Slovenskih železnic, vključuje zaposlene iz različnih kolektivov, zato menim, da je to kakovostno interno komuniciranje in povezovanje. Različni članki in informacije o novostih nam služijo tudi pri delu in razumevanju dela drugih ter motivaciji zaposlenih.

EDVARD KOSTIČ - član uredniškega odbora

Pred tridesetimi leti je Prometnik začel izhajati zaradi entuziazma peš-čice članov, ki so se zavedali pomena kakovostne informacije. Zelo pomembno je, da se je s tiskano obliko vztrajalo in se vztraja. Sam si bi želel še kakšno številko v letu več, saj je sindikalno glasilo ključen most med sindikatom in njegovimi člani, omogoča pregledno in redno obveščanje o pomembnih temah, od pravic delavcev do aktualnih pogajanj. Kvalitetno in hitro obveščanje članom omogoča, da so pravočasno seznanjeni z vsebinami, ki vplivajo na njihove delovne pogoje in pravice. V času hitrih sprememb je zanesljiv vir informacij še posebej pomemben za krepitev zaupanja in enotnosti znotraj sindikata. Glasilo mora biti jasno, ažurno in dostopno vsem članom. Le dobro informiran član je lahko tudi aktiven in zavzet del sindikata.

V preteklosti smo brez olepševanja opisali dogodke ali razmere, upam, da bomo tako ravnali tudi v bodoče.



Foto: Robert L. Horvat

ROBERT L. HORVAT - član uredniškega odbora

Kot urednik fotografije glasila Prometnik imam od leta 2000 čast soustvarjati vizualno podobo revije, torej že četrto stoletje. Vsaka naslovnica nosi svojo zgodbo in odsev časa. Ob 30-letnici glasila se z veseljem ozrem na prehojeno pot in z navdušenjem zrem v prihodnost.



Foto: Robert L. Horvat

MIRAN PRNAVER - glavni urednik

Glasilo Prometnik je na naši sceni vse od leta 1995. V preteklosti je bilo različnih sindikalnih glasil na SŽ kar nekaj. Danes je Prometnik edini. Zahvala vsem, ki so pred tridesetimi leti naredili začetne korake in imeli pogum ter voljo, da se je vse začelo. Zahvala vsem, ki so v preteklosti sodelovali pri delu in oblikovanju glasila. Velika zahvala tudi vsem današnjim sodelavcem in dopisnikom, ki soustvarjate glasilo. Zelo pomembno se mi zdi, da je glasilo tudi kritično, a nikoli žaljivo. S takim načinom se je v preteklosti na osnovi napisanega in opozorjenega marsikatero težava na terenu začela reševati. In to je tudi eden izmed smislov in poslanstev našega Prometnika.



Foto: Robert L. Horvat

Intervju s člani sveta delavcev: Boris Kolman



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

Na SŽ sem zaposlen kot progovni prometnik. Aktivno sodelujem na sindikalnem področju, sem predsednik območne SŽPS, organizacije Pragersko, ter član sveta delavcev SŽ-Infrastruktura ter sveta delavcev kapitalsko povezanih družb.

Kako je potekala tvoja železničarska pot?

Moja poklicna pot na železnici se je začela po končanju Srednje železniške in prometne šole Maribor leta 1987 in opravljenem izpitu na postaji Vižmarje. Službo prometnika sem opravljal na več postajah Gorenjske proge. Od leta 1991 pa bližje domu na postajah Središče, Ljutomer, Murska Sobota in Hodoš. Sedaj pa delam na delovnem mestu progovnega prometnika v CVP Maribor.

Kdaj si se začel ukvarjati s sindikalizmom?

S sindikatom sem povezan že od samega začetka delovanja sindikata, aktivneje pa od leta 2002.

Katere funkcije si in še opravljaš v SŽPS?

V samem začetku sem deloval kot zaupnik postaj, sedaj pa kot predsednik območne organizacije Pragersko in član glavnega odbora SŽPS.

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

Sama kandidatura v SD-I se mi je zdela kot nadgradnja sindikalnega udejstvovanja, čeprav so pristojnosti SD seveda drugačne kot pa sindikata.

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

Konstruktivno sodelovanje s poslovodstvom ob zastopanju delavskih interesov in iskanju rešitev.

Kako si zadovoljen z delom v tem delu mandata?

V tem delu mandata sem z dosedanjim delom v SD-I zadovoljen.

Kako poteka sodelovanje z ostalimi člani sveta delavcev?

Sodelovanje z ostalimi člani sveta delavcev je ključnega pomena za učinkovito delovanje na podlagi skupnih odločitev.

Kakšni so odnosi med svetom delavcem in sindikatom?

Odnosi med SD in sindikatom so dobri, ne glede na različne vloge. Pomemben je skupni cilj, izboljšanje položaja delavcev.

Imaš ob koncu intervjuja še kakšno spodbudno misel za naše bralce?

Seveda, predvsem mladim: S svojo energijo, svežino, drugačnimi pogledi se angažirajte za gradnjo boljših in prijaznejših delovnih mest in okolij zase in za generacije, ki prihajajo.

Pogovor pripravil: Edi Kostić

Foto: Miran Prnaver

Zbilj jezo 20



jsko ero 25



Zabava in gibanje nas povezujeta: Športno-družabno srečanje SŽPS na Zbiljskem jezeru

17. maja je bilo organizirano in uspešno izvedeno športno-družabno srečanje članov Sindikata železniškega prometa Slovenije, članov Sindikata vzdrževalcev Slovenskih železnic in letos prvič tudi članov Sindikata delavcev železniške dejavnosti Slovenije. Četudi vreme ob prihodu v Medvode ni bilo nič kaj spodbudno, malce je namreč pršilo in nebo je s temnimi oblaki nakazovalo pričakovano mokroto, pa je veter oblake kmalu razpihal in razveselili smo se prijetno toplega in sončnega vremena, ki nas je nato spremljalo skozi celoten dan.

Skupaj z gosti iz tujine (stanovski sindikalni kolegi) in gosti iz različnih družb znotraj Slovenskih železnic se je blizu 450 udeležencev zabavalo na vsakoletnem dogodku, na katerem se pripisuje osrednji pomen druženju, povezovanju in sprostitvi. Na prireditvevem prizorišču Sidro ob Zbiljskem jezeru, nedaleč od Medvod, je na tej lokaciji druženje potekalo tretje leto zapored. Večina udeležencev se je odločila, da za prevozno sredstvo za prihod na srečanje in tudi za odhod z le-tega izbere avtobus - ti so bili organizirani iz skorajda vseh smeri Slovenije in tako je pot v obe smeri minila brez skrbi.

Ob prihodu so nam najprej prijazno postregli z aperitivi in s predjedmi - prigrizki. Da je vse (rezervacija, zbiranje prijav s strani območnih organizacij, skrb za dobro počutje delegacij iz tujih držav, izbira gostinske ponudbe, športni del, glasbeni del, pojavnost promocijskega materiala in ostala koordinacija dogajanja) teklo karseda gladko, je že pred samim dogodkom in tudi nato na samem prizorišču poskrbel sekretar Sindikata železniškega prometa Slovenije Davor Lučić.

Po uvodnem pozdravu moderatorke Doroteje Jazbec so se tisti, ki so se odločili, da bodo kot tekmovalci sodelovali pri kateri izmed štirih napovedanih športnih panog, porazdelili po igriščih in druženje začeli najprej v gibalnem duhu: na voljo je sta bila ekipna športa nogomet in odbojka ter individualna - streljanje z zračno puško in namizni tenis.

Tudi tisti, ki se za tekmovanje v športnih panogah niso odločili, pa niso kar obmirovali, saj je že kmalu pod velikim šotorom in daleč naokrog odmevala glasba, ki so jo iz instrumentov in iz svojih grl izvajali člani ansambla zabavne glasbe Sopranos Band-a.

Celotno dogajanje so z zanimanjem spremljali tudi gostje športno-družabnega srečanja, med drugim direktorji odvisnih družb, delavski direktorji, vodje služb, predsedniki ostalih sindikatov.

Tisti konec tedna (16.-18. maj 2025) so bili v Sloveniji navzoči tudi pripadniki delegacij tujih držav, s katerimi Sindikat železniškega prometa Slovenije že več let uspešno sodeluje. Tako so bili med nami Sindikat prometnikov Hrvaške, Sindikat izvršnih služb srbskih železnic, Sindikat izvršnega osebja za področje infrastrukture Bosne in Hercegovine ter Sindikat profesionalnih prometnih dispečerjev

poljskih železnic.

Med plesom, športom in klepeti je bilo na voljo še samopostrežno kosilo s sladicami vred. Proti koncu srečanja so bili najboljšim ekipam podeljeni pokali. Da se je športni del odvijal po zastavljenem načrtu, je, podobno kot že prejšnja leta, skrbel Dragan Malinović (pripomočki, izbor sodnikov, beleženje rezultatov ipd.). Ko je nastopil čas razglasitve najboljših, je predsednik Sindikata železniškega prometa Slovenije Milorad Šljivić izročil pokale prvim trem v vseh štirih športnih panogah.

Rezultati:

ODBOJKA

1. mesto: Jesenice
2. mesto: Maribor
3. mesto: Posavje

NAMIZNI TENIS

1. mesto: Aleš Knez
2. mesto: Ivan Kovačič
3. mesto: Dušan Kosec

NOGOMET

1. mesto: SVSŽ
2. mesto: PO Postojna
3. mesto: Štajerska

NAJ STRELEC: Hidajet Đulović

NAJ VRATAR: Amadej Tiselj

STRELJANJE Z ZRAČNO PUŠKO

1. mesto: Rok Vičič
2. mesto: Tomaž Vičič
3. mesto: Aleksander Šljivić

Takoj po razglasitvi rezultatov športnih tekmovanj je sledilo presenečenje - z glasom in stasom je zbrane razveselila Ines Erbus, nekdanja Foxy-ca, ki je še bolj prepoznavna postala z nastopi v 3. sezoni oddaj Znan obraz ima svoj glas. Požela je val navdušenja in se med petjem z odra podala tudi na plesišče, med železničarje. Sledilo je še nekaj ur druženja v sklepnem delu bogato pripravljenega dne, ob sedmi uri pa smo se izpred parkirnega prostora z avtobusi odpravili vsak proti svojemu koncu.

Besedilo: Doroteja Jazbec

Foto: Robert L. Horvat

Igor Erić
(predsednik Sindikata
železničarjev Slovenije)



Najprej bi se vsem trem sindikatom zahvalil za povabilo. Srečanje je pomembno, dokazuje, da znamo stopiti skupaj. Naslednji teden imamo na isti lokaciji srečanje še dva železniška sindikata. Kot predsednika sindikata me žalosti, ker bi udeležba nekako lahko bila večja, predvsem med mladimi ni pravega zanimanja. In to se mi zdi velika škoda.

Matjaž Kranjc
(direktor SŽ-Infrastruktura,
d. o. o.)



Razmere v službi se spreminjajo, danes ni več tako, kot je bilo včasih, pred desetimi, dvajsetimi leti. Vsak dan smo bolj pod obremenitvijo, stresom, zato vsi zaposleni potrebujemo prosti čas, sprostitve. In takšen dogodek je ena izmed teh poti sprostitve, da se ne pogovarjamo samo o službi, ampak še kaj drugega, in nabere moči za nadaljnje delo. V naši firmi so se razmere v zadnjih desetih letih bistveno spremenile, glede pomembnosti infrastrukture, glede pomembnosti zaposlenih, glede odločitev, in to se odraža v medsebojnih odnosih. Mislim, da smo na dobri poti, je pa še veliko izzivov pred nami.

Sanja Ajanović Hovnik
(vodja Sektorja za pravne zadeve
in kadre na SŽ)



Sem vesela, da sem se letos zopet udeležila tega srečanja. Vidim čedalje več znanih obrazov, s katerimi lahko spregovorim tudi mimo delovnih obveznosti. Takšnim srečanjem dajem velik pomen, ker se zaposleni srečajo izven delovnega okolja. Pomembno je, da se srečujemo tudi na takšen način, saj je potem tudi delo lažje.

Nina Avbelj Lekić
(delavska direktorica SŽ, d. o. o.)



V veliko veselje mi je, da se je danes zbrala tako velika množica članov iz treh sindikatov. Vidim tudi prisotnost zelo različnih generacij in zdi se mi zelo pomembno, da se različne generacije povezujejo. Tako kot danes v bolj sproščenem vzdušju, kot na delovnih mestih, saj vemo, da bo v prihodnje medgeneracijsko sodelovanje čedalje bolj pomembno.

Zlatko Ratej
(predsednik Sindikata strojevodij
Slovenije)



Poleg dela, ki ga opravljamo, so taka srečanja bistvenega pomena. Tako pokažemo, da nismo samo sodelavci, ampak tudi dobri prijatelji. Da lahko naprej dobro delamo in tvorno sodelujemo, je tudi takšno srečanje pomemben dejavnik.

Marko Igličar
(predsednik Sindikata delavcev
železniške dejavnosti Slovenije)



Zdi se mi, da je zelo pomembno, da smo se danes srečali naši trije sindikati. Smo sicer člani različnih sindikatov, a sodelavci z istimi cilji. Vsi se tako med seboj še bolj spoznamo. Vzdušje je danes res v redu. Naša udeležba je zelo dobra, celo več kot pretekla leta. Upam, da bo takšno sodelovanje postalo tradicija.

Leon Didič
(Sekretar Slovenske zveze
sindikatske Alternativa)



Po mojem mnenju je takšno druženje en velik povezovalni člen med sodelavci, med vsemi zaposlenimi. Povezovanje s še drugimi sindikati daje takemu srečanju še posebno širino. To je zelo pohvalno in verjamem, da dobro sprejeto pri članstvu.

Bojan Gajšek
(predsednik Sindikata
vzdrževalcev Slovenskih
železnic)



Naša dva sindikata imata že več let skupna srečanja, letos se nam je pridružil še eden. To doživljam zelo pozitivno. Pomembno je druženje, spoznavanje ljudi, pa tudi sodelovanje sindikatov. Če sodelujemo na takem nivoju, potem je lažje tudi sodelovanje v »uradnih« zadevah. Upam, da je današnje srečanje treh sindikatov začetek enega še boljšega in trdnjšega sodelovanja.

Vesna Ritlop

(delavska direktorica v SŽ- ŽIP, d. o. o.)

Kar zadeva druženje in sodelovanje, se mi zdi, da prihajajo časi, v katerih je dobrodošlo in pomembno sodelovanje in povezovanje. Izkušnje iz preteklosti nas lahko veliko naučijo. Zato vidim današnje srečanje kot dober korak za delo v prihodnje. Prizorišče, program in druženje danes tu je zelo v redu.



Miodrag Jovanović

(Sindikat izvršnih službi srbskih železnica)

Najprej bi se rad zahvalil za povabilo na vaše srečanje. Lepo je pri vas, lepo je videti, kako vaše članstvo uživa na srečanju, kako so se sprostiti. Vsi v naši ekipi smo zelo zadovoljni, tako na sprejemu kot dogajanju na vašem srečanju. Kolikor sem opazil, tudi ostale tuje delegacije uživajo pri vas v Sloveniji. Še enkrat hvala za povabilo, prisrčen pozdrav vsem vašim članom in vsem zaposlenim na železnicah. Upam, da boste tudi vi tako zadovoljni, ko nas obiščete v Srbiji.



Mario Grbešić

(predsednik Sindikata prometnika vlakova Hrvatske)

Naša dva sindikata res že zelo dolgo sodelujeta in misim, da se sodelovanje z leti samo še krepi. Kot vedno, se na vaših srečanjih počutimo dobro, lepo smo sprejeti. Zjutraj je bilo malo slabše vreme, ko pa ste se začeli zbirati, se je nebo razvedrilo. Torej vas tudi od »zgoraj« nekdo gleda in misli na vas.



Almina Alatović

(prometnica, ŽP Sežana)

V veliko veselje mi je, da se je danes zbrala tako velika množica članov iz treh sindikatov. Vidim tudi prisotnost zelo različnih generacij in zdi se mi zelo pomembno, da se različne generacije povezujejo. Tako kot danes v bolj sproščenem vzdušju, kot na delovnih mestih, saj vemo, da bo v prihodnje medgeneracijsko sodelovanje čedalje bolj pomembno.



Hidajet Đulović

(Samostalni sindikat izvsnog osoblja područje infrastrukture ŽF BiH)

Najprej prisrčno pozdravljam vse slovenske železničarje, vse člane vašega sindikata. Vedno je lepo priti med vas, smo zelo lepo sprejeti. Sam sem se udeležil tudi vašega nogometnega turnirja. Odlična organizacija srečanja. Prizorišče je res primerno za takšna srečanja. Želim čim več takšnih srečanj in druženj, tako pri vas kot pri nas v BiH.



Aleksander Motyka

(predsednik poljskega sindikata Zwiazek Zawodowy Dyzurnych Ruchu PKP)

Najprej se zahvaljujem za povabilo. Z veseljem prihajam vsako leto znova. Moje delegacije se menjajo in vsi so vsako leto zelo zadovoljni. Pri nas na Poljskem sedaj preživljamo kar težke čase, veliko je zahtevnih pogajanj, naših upravičenih zahtev in zato je še toliko lepše biti na takšnem prijetnem srečanju. Delavci na Poljskem so trenutno razdeljeni, vodstvo podjetja ne poskrbi dovolj za varnost prometa. Na delovnih mestih ni dobro vzdušje. Zato bodo zelo dobrodošle izkušnje, ki jih sedaj doživljamo in slišimo v Sloveniji.



Spomenko Vukajlović

(prometnik, ŽP Sežana)

Odlično vzdušje in družba, vreme je super, idealen čas za takšne prireditve. Že tretje leto sem tukaj in upam, da bom tudi naslednja leta. S fanti vsako leto igramo nogomet in sedaj nas čaka še odločilna tekma. Upamo na ponovno zmago!



Žiga Šadl (na fotografiji levo)

(Sekcija za mehanizacijo)

Letos sem prvič na takšnem dogodku in je zelo zanimivo. Zanimalo me je, s katerih koncev Slovenije vse se udeležujemo in kako obiskan je dogodek. Organizatorji so poskrbeli za vse, posebej pa moram pohvaliti hrano. Športniki so pravi in vredni navijanja.



Mario Matijević

(prometnik, ŽP Most na Soči)

Srečanja se udeležujem vsako leto in vsakič je lepo. Prostor je velik in destinacija je v redu. Družimo se, predvsem so mi všeč igre in za vsakogar se nekaj najde, sam rad igram nogomet. Za vse je poskrbljeno, predvsem moram pohvaliti odlično hrano.



Aleksandra Kitanović

(sprevodnica, Sežana)

Na kratko ... super je! Prvo leto sem v Zbiljah, se pa rada udeležujem sindikalnih dogodkov. Organizator je poskrbel za vse, hrana je odlična in glasba prav tako. Lepo je biti v takšni pozitivni družbi.



Nikola Cvijanović

(sprevodnik, MND Nova Gorica)

Super je, sem sicer prvič na takem srečanju in doživljam vse skupaj kot eno lepo izkušnjo, družba je dobra, prav tako tudi hrana in pijača. Za prvo pomladno zabavo je odlično.



Borislav Krčo

(progovni prometnik, PO Maribor)

Letos sem na dogodku drugič, všeč mi je, da se zberemo širši sodelavci iz različnih branž, da se združimo ob igrah in v sproščenem vzdušju pozabimo na kakšna nesoglasja, ki se kdaj pri vsakodnevnem delu morda pojavijo. Pogrešam le večjo udeležbo s strani žensk, da bi bile ekipe s tem bolj heterogene in bi moški imeli na voljo dovolj soplesalk!



Jure Buzar

(prometnik, ŽP Novo mesto)

Srečanja se udeležujem vsako leto neprekinjeno že od približno leta 1991, od samega začetka. Hvaležen sem vsem prijateljem, članom domače območne organizacije našega sindikata in tudi drugim, da se odzovejo povabilu na ta tradicionalni dogodek. Upam, da se bo ta trend nadaljeval tudi v bodoče, ko bom že v pokoju; letos se družabnega srečanja namreč zadnjič udeležujem kot zaposlen. A ostal bom zvest član matičnega sindikata še naprej in verjamem, da se bomo še srečevali na prijetnih dogodkih, vse dokler bom fizično aktiven.



Ermin Mehmedović

(prometnik, ŽP Anhovo)

Odkar sem zaposlen na Slovenskih železnih, so to moje druge igre. Nimam kaj posebnega pripomniti, kot to, da je vse super, všeč mi je tudi, da se navežejo stiki s sodelavci tudi izven delovnega kroga in da se vzpostavijo nova poznanstva.



Aljaž Tofolini

(prometnik, ŽP Zagorje ob Savi)

Na srečanju sem prvič. Pričakoval sem nekaj takega, kot se je nato izkazalo, le da moram reči, da je bilo vse skupaj nad pričakovanji. Hrana in pijača sta odlični, všeč mi je širok spekter glasbenega repertoarja in da je uravnoteženo poskrbljeno za različne glasbene okuse. Dal sem sicer pobudo, da bi sestavili kakšno športno ekipo, a žal brez uspeha, upam, da bo naslednje leto boljši odziv. Rad pa bi dejal še to: prav v času našega srečanja so na Poljskem prometniki na ulicah (stavka) in njim v podporo nosim majico njihovega sindikata, to je moja simbolna javna podpora stanovskim kolegom.



Ivan Trop

(upokojeni prometnik, ŽP Ljubljana)

Od julija 2024 sem upokojen, po tem, ko sem 34 let opravljal delo prometnika. Vesel sem, da smo tudi upokojenci dobrodošli in povabljeni na to srečanje, zdi pa se mi, da je vsako leto manj udeležencev.



Magdalena Pinoza (prometnica, ŽP Šoštanj)

Prijeten občutek je, da se tisti, ki smo bili na železničarskih šolanjih sošolci, na srečanju, kot je ta, srečamo, si izmenjamo izkušnje in obudimo kakšen spomin. Zanimivo je spremljati športne igre, bi si pa morda želela (ker imamo že drugič zaporedoma iste glasbenike na odru), da se za spremembo odloči za kakšen drug ansambel. Lokacija je fantastična. Ne bi se branila, da bi se druženje podaljšalo v večer oziroma noč.



Gorazd Cvelbar (na fotografiji levo) (prometnik, ŽP Litija)

Na športno-družabnem srečanju sem drugič, vseč mi je hrana, tako z vidika kakovosti, kot tudi to, da je samopostrežni sistem. Najboljši del dogodka se mi zdijo srečanja z ljudmi, s katerimi mogoče že nekaj časa nisi sodeloval, pa tistimi, s katerimi si se kdaj šolal skupaj in podobno. Vzdušje je super, pohvaliti moram, da je med športnimi panogami na voljo odbojka, čeprav je bilo ob žogah izven igrišča treba tudi v koprive.



Pia Kepic (transportna komercialistka, Jesenice)

Imam se odlično, tako mnenje delijo z menoj tudi ostali, s katerimi smo skupaj na srečanju. Družba je krasna, hrana je dobra in še posebej kvalitetna je pijača (konkretno, vino). Super je, da se rekreiramo, da smo aktivni. Nimam niti ene negativne pripombe, takšna druženja so res dobrodošla in nas še bolj povežejo, da potem na delovnih mestih boljše sodelujemo.



Marjanca Ališič (transportna operativa Ljubljana)

Prej, še pred korono, sem bila članica drugega sindikata in sem na srečanju prometniškega sindikata prvič. Rada sodelujem pri organiziranih športnih panogah, tokrat sem streljala, bi pa predlagala, da se razmisli, da bi vključili še pikado. Všeč mi je glasba, ki jo igrajo, kar precej je je iz mojih srednješolskih dni in tudi lokacija mi je pri srcu, saj sem sem prišla, sicer z drugo družbo in malce starejša, po približno 40-ih letih. Tudi hrana je zelo dobra, bistveno boljša kot tista, ki smo jo imeli na prednovoletnem zaključku na Gospodarskem razstavišču. Pohvale organizatorjem.

Miran Končina (prometnik, ŽP Ljubljana)

Na srečanju sem drugič, zadovoljen sem bil že, ko sem se udeležil prvič - v nasprotnem niti ne bi ponovno prišel. Všeč mi je druženje, všeč mi je možnost sodelovanja pri igrah, dobro se mi zdi tudi, da sem se srečal s kolegi in znanci v malce drugačni obliki kot sicer, da je prisotnega malo odklopa od stresa, ki ga kdaj doživljamo na delovnih mestih.



Vtise so zbrali in za portrete poskrbeli
Doroteja Jazbec, Nataša Kojčinović in Miran Prnaver.



Slovenske železnice

Postaje so naše ogledalo: Koroška proga (Ruše, Podvelka, Vuzenica)

V dosedanjih izdajah Prometnika smo predstavili že številne postaje, pred leti smo že pisali o nekaterih postajah Koroške proge, ki poteka od postaje Maribor do avstrijske meje oziroma mejne postaje Prevalje. Proga je enotirna in neelektrificirana. Koroška proga je bila zgrajena med letoma 1857 in 1863. Tokrat pa smo obiskali postaje Ruše, Podvelka in Vuzenica.

Ruše



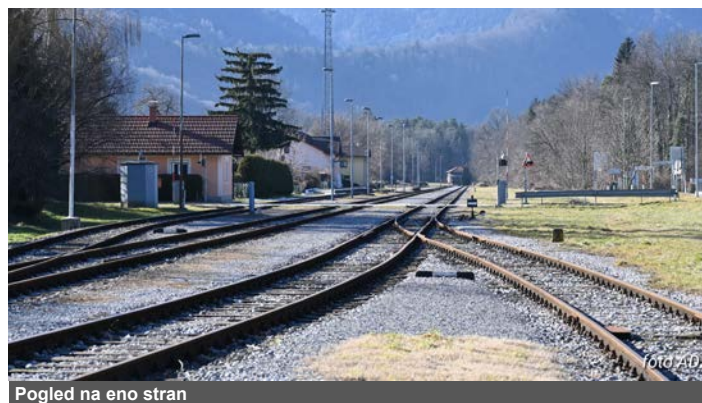
Postaja Ruše

Na postaji Ruše me je prijazno sprejel prometnik Davorin Arnuga, ki je v preteklosti s svojimi fotografijami že obožatil naše glasilo. Ruše so vmesna postaja na Koroški progi. Sosednji postaji sta Maribor Studenci in Ruta. V smeri Studencev so postajališča Maribor Sokolska, Marles Limbuš, Bistrica ob Dravi in Ruše tovarna. Proti Ruti pa je postajališče Fala. Postaja ima trojne zapornice, ki so v odvisnosti s signali. Na postaji so trije tiri in dva slepa tira. Na progi vozijo pretežno potniški vlaki. Nekaj potniških vlakov vozi iz Maribora le do Ruš in obratno. Ruše so v nekem smislu predmestje Maribora, saj so oddaljene približno 15 km. Vlakov, ki vozijo le do Ruš, je med tednom 8 parov. Ostali vlaki vozijo iz štajerske prestolnice do avstrijskega Pliberka.

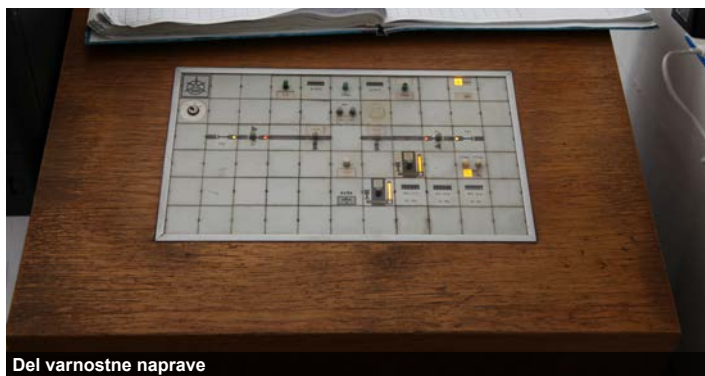
Tovorni vlaki vozijo po napovedi predvidoma v ponedeljek, sredo in petek. Po potrebi delajo tudi na postaji Ruše, in sicer v glavnem dostavljajo boksit ali pa se naklada les. Na postaji sta dva industrijska tira, ki sta povezana s tovarno dušika Ruše.

Že nekaj let prometniki službe ponoči nimajo prekinjene.

Služba je prekinjena od sobote od tretje ure zjutraj do nedelje do dvanajste ure. Nočno v petek zvečer delajo do treh zjutraj in se vrnejo v nedeljo ob dvanajstih. Od ponedeljka do petka je na postaji tudi kretnik, in sicer od 5. do 17. ure. Kretnik ima delovno mesto na postaji, nima svoje kretniške postojanke. Dela vsak drugi dan po dvanajst ur. V času, ko ni kretnika, niso predvidena križanja. V izrednih primerih pa bi moral prometnik sam urediti križanje vlakov.



Pogled na eno stran



Del varnostne naprave

Postaja ima dva perona, tako da sta lahko dva potniška vlaka naenkrat na postaji. Delovni pogoji so solidni in Davorin nima kakšnih resnih pripomb.

Ko zapuščam postajo, opazim še lepo ohranjeno parno lokomotivo, ki stoji za postajo.

Lokomotiva 153-004 je sprva stala na ogled v bližini železniškega vhoda v Tovarno dušika Ruše na križišču Tovarniške ceste in Kopališke ulice. Nahajala se je v zavetju mogočnih dreves, nekoliko pozabljena od javnosti. Nekje v drugi polovici 2014 ali na začetku 2015 so jo prestavili k železniški postaji Ruše in jo obnovili.



Prometni urad s prometnikom Davorinom



Urejanje okolice postaje



Prometnik in kretnik



Drugi peron



Vzdrževanje postaje



Muzejska lokomotiva

Podvelka

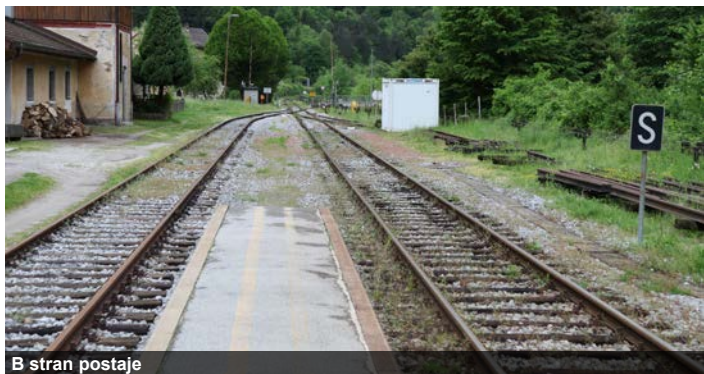


Boštjan Beričič

V dnevni zmeni je bila v času mojega obiska prometnica Bernardka Verčko. Sosednji postaji sta Ruta in Vuhred. Do postaje Ruta je vmesno postajališče Ožbalt in v smeri Vuhreda postajališče Vuhred Elektrarna. Postaja ima dvojne postajne zapornice, ki se zapirajo ročno. So v odvisnosti z glavnimi signali, tako da

signal ne pride na prosto, če zapornice niso zaprte. Postaja ima štiri tire, drugi je glavni prevozni, tretji je zaprt, prvi tir je namenjen križanju vlakov, tir 4 pa je za nakladanje (in razkladanje) tovora. Tega nakladanja ni veliko, v glavnem gre za les, hlodovino. Na postaji je prometnica sama brez kretnika, v osnovi križanja niso predvidena. Če bi morali narediti izredno križanje potniških vlakov, bi zaradi tega nastalo kar nekaj zamude. Če pa je križanje vnaprej predvideno, potem v takem primeru pride na pomoč kretnik iz Rute. Varnostna naprava je mehanska, decembra 2023 je bila dopolnjena. Sedaj imajo signale na elektriko, prej so bili mehanski. Turnus je tako imenovani kratki z nočnimi prekinitvami in prekinitvami med vikendi. Med počitnicami poleti so sobote zasedene s prometnikom zaradi vožnje tako imenovanega kolesarskega vlaka.

Pred leti je bila postaja Podvelka za nekatere vlake začetna oziroma končna postaja. Vlaki so se na postaji takrat tudi delili. Ena garnitura je nadaljevala vožnjo, druga se je vračala proti začetni postaji. Sedaj pa zjutraj pride kot prazna garnitura in nato nadaljuje vožnjo kot vlak proti Prevaljam. Sta dve garnituri in v Prevaljah se razdelita, ena nadaljuje vožnjo v Avstrijo, druga se vrača proti Mariboru, in to je edina trasa, ki ne gre v oziroma iz Avstrije. Med potniki prevladujejo dijaki, okoliš, ki obremenjuje postajo Podvelka, je kar velik, vse do Ribnice na Pohorju, ki je oddaljena približno deset kilometrov. Dijakov se več vozi v Maribor, nekaj pa tudi v Ravne. Podvelka je na približno polovici Koroške proge. Nekoliko bližje je do Maribora kot do Prevalj. Pogoji za delo so dobri, prostor - soba za čas prekinitve službe - je urejen. Zaradi dela z zapornicami pa mora prometnik imeti



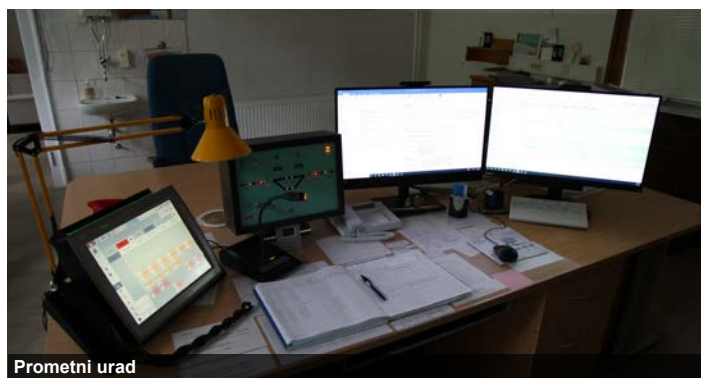
B stran postaje



Postaja je lepo urejena.



Stare varnostne naprave



Prometni urad

tudi nekaj fizične moči. Na postaji je prometnica sama, le SGD ima v sosednji stavbi pisarno.

Obiskal sem tudi pisarno SGD in zanimalo me je, kaj se dejansko dogaja oziroma govori o obnovi te proge. Od Boštjana Beričiča sem izvedel, da naj bi se obnova začela letos jeseni, in sicer na odseku, dolgem dobrih 30 km - od postajališča Sv. Danijel pred Dravogradom do državne meje. Predvidena je obnova spodnjega in zgornjega ustroja, obnova propustov, signalno-varnostnih naprav ... Ta del proge naj bi se z obnovo zaključil v sredini naslednjega leta. Še pred tem delom je predviden remont na



Prometnica Bernardka

postaji Ruše. Ostali del proge bi ostal za obnovo v naslednjem ciklusu. Študije in projekti se delajo. Upajo, da se ne bo vse skupaj preveč zamaknilo v prihodnost. Dolžina celotne proge je 82 km. V končni fazi je predvideno daljinsko vodenje prometa.

O obnovi bomo seveda poročali in res si želimo, da v doglednem času.



Postajna zgradba Podvelka

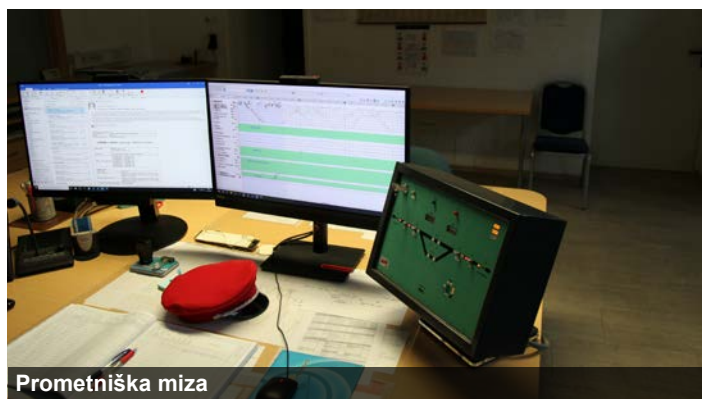
Vuzenica



Prometnica Nika

Vuzenica je naselje v občini Vuzenica in ima 1548 prebivalcev, je na nadmorski višini 364 m. Na železniški postaji me je sprejela mlada prometnica Nika Gerold. Sosednji postaji sta Dravograd (z vmesnimi postajališči Trbonjsko jezero, Trbonje in Sv. Danijel) ter na drugi strani Vuhred (z vmesnim postajališčem Sveti Vid).

Zapornice na postaji so na mehanski način, na poteg, in jih fizično posluhuje prometnik. In s strani Dravograd so v odvisnosti z glavnim signalom, s strani Vuhreda pa ne, kar pomeni, da mora biti tu še toliko večja pozornost. Proti Vuhredu so zapornice še na progi, te so opremljene s kontrolnimi signali. Turnus, delovni čas in prekinitve službe so podobni kot na postaji Prevalje. Postaja ima štiri tire, tir tri je trenutno zaprt. Postaja nima kretnikov, križanje vlakov pa je vseeno mogoče. Predvidena so tako imenovana preložena križanja. Za tako križanje pa prometnik potrebuje 40 minut časa in dela. Varnostna naprava je mehanska signalno-varnostna



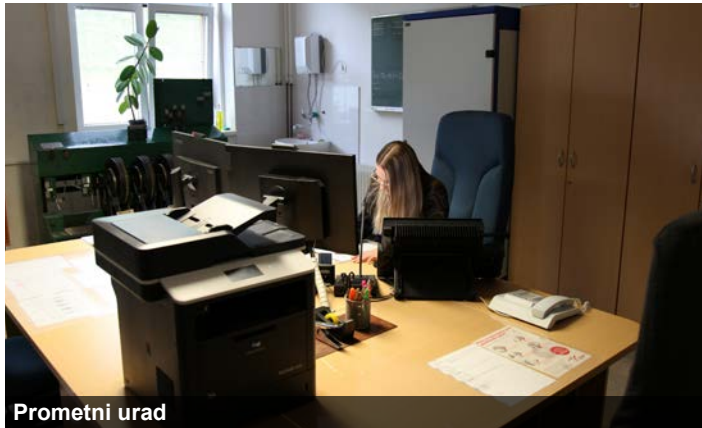
Prometniška miza



Tudi ta varnostna naprava ima dolgo zgodovino.

naprava, ki je v odvisnosti s tako imenovanim ROSP dva. Sistem je enak kot v Podvelki in tudi tu je sistem nadgrajen pred kratkim. Odvija se potniški promet, tovorni vlak vozi

po napovedi in v glavnem na postaji ne dela. Tudi v Vuzenici so potniki pretežno dijaki in upokoјenci. Delovni pogoji so po besedah sogovornice dobri.



Prometni urad



Zapornice se zapirajo na »roke«.



Pogled na eno stran postaje ...



... in na drugo



Postajna zgradba Vuzenica

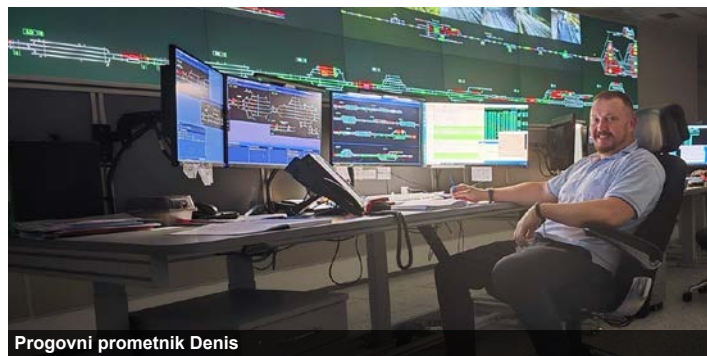
Besedilo: Miran Prnaver

Foto: Davorin Arnuga (del fotografij s postaje Ruše) in Miran Prnaver

Predstavitev delovnega mesta: Opis delovnega mesta progovnega prometnika

Obiskala sem Železniško postajo v Postojni, natančneje Center vodenja prometa (CVP) in poklepetala s progovnim prometnikom.

Denis Krličević je opisal svoje delo progovnega prometnika ter povedal nekaj spodbudnih besed za vse, ki o tem delu razmišljajo.



Progovni prometnik Denis

Denis, se lahko na kratko predstaviš?

Sem Denis Krličević in opravljam delo progovnega prometnika v CVP v Postojni. Na SŽ sem zaposlen že od leta 2004, delo progovnega prometnika pa opravljam zadnja štiri leta.

Kako je potekala tvoja kariera na SŽ? Koliko časa opravljaš delo progovnega prometnika?

Kot rečeno, sem kariero na SŽ začel leta 2004 kot premikač na tovorni postaji Koper, nato sem imel leta 2010 poškodbo na delu, ta je zaznamovala mojo karierno pot in nisem več mogel opravljati dela premikača, tako sem začel šolanje za prometnika.

Leta 2012 sem opravil izpit za prometnika na postaji Prvačina, nato sem pred žledolomom nadaljeval delo na odjavnici Zaplana; tam sem bil približno eno leto, nato kot prometnik na postaji Verd. Po žledolomu pa sem bil prometnik na postaji Borovnica, kjer sem ostal ves čas remonta po žledolomu. Prav tako sem bil prometnik še v Logatcu, na Rakeku, v Pivki, nato sem bil ponovno premeščen na Goriško progo, na postaji Prvačina in Štanjel.

Leta 2020 sem bil prometnik na postaji Sežana, kjer sem delo opravljal približno pol leta. Potem pa sem bil premeščen v Postojno, tu že četrto leto opravljam delo progovnega prometnika.

Kaj je delo progovnega prometnika (PP)? S katerimi službami sodelujete? Kdaj imate največ dela?

Progovni prometnik v Postojni neposredno vodi promet več postaj na progi ali odseku proge od Kopra do Ljubljane. Zavarujemo vozne in premikalne poti, ravnamo z glavnimi signali, predsignali, kretnicami, raztirniki in napravami za zavarovanje prometa na nivojskem prehodu. Poznati

moramo vse pravilnike, delovna navodila, priročnike za varno vodenje prometa.

Sodelujemo s službami, kot so SGD, SV, TK, SNEV, dispečerjem, poleg naštetih pa še s policijo, rešilci, lovci itd.

Kakšna je razlika med PP1 in PP2?

Razlika je v tem, da PP1 vodi promet, PP2 pa je bolj administrativne narave, kar pomeni, da obvešča strojevodjo, signaliste, če kaj ne deluje, piše poročila, dogodke ipd. ter spremlja delo PP1.

Katere proge vodite na različnih delovnih mestih?

V CVP je 6 PP, kar pomeni, da dva PP (PP1 in PP2) vodita promet Ljubljana–Rakek, naslednja dva vodita promet Postojna–Divača, naslednja dva pa vodita promet Divača–Koper.

Kaj ti je pri tvojem delu všeč in kaj te moti?

Delo je zelo odgovorno in se tega zavedam, zato mi je všeč to, da se po vsaki uspešno opravljeni izmeni, glede na obseg dela in vse ovire, ki bi lahko nastale ali nastanejo in jih uspešno rešim, počutim koristen. Poleg tega je nam progovnim prometnikom lažje to, da nismo na terenu, kar pomeni, da nismo na dežju, snegu, vetru ipd. Poleg tega pa imam zagotovljeno delo, redno plačo, odličen kolektiv.

Moti me oziroma kot problem bi navedel le premalo kadra v CVP in spreminjanje urnika ob izrednih situacijah (bolnišnica).

Kaj ti je v teh štirih letih dela kot PP ostalo najbolj v spominu?

12 let sem prometnik oziroma progovni prometnik in k sreči še nisem imel izrednega dogodka, zato mi je pomembno, da na koncu izmene lahko rečem, da je vse v redu, dokler so vsi živi in vlaki na progi oziroma na tirih. Kot sem že povedal, je naše delo odgovorno. To imam nekako v mislih, da je najbolj pomembno - varno vodenje prometa.

Mišliš, da imajo, na splošno, PP dobre pogoje dela?

Kar zadeva pogoje dela, pomagal pri delu, urejenosti prostora, nimam pripomb. Imamo prijetno okolje, sodobne računalnike ter ostalo pisarniško opremo.

Kar pa zadeva samo delo, naprave, pa bi lahko bilo nekaj izboljšav. Velika večina je v redu, je pa nekaj pomanjkljivosti, za katere upamo, da se bodo kmalu uredile.

Kaj bi ti izboljšal pri delu PP? Predlogi.

Kot sem že prej omenil, povečanje kadra, da nas razbremenijo. Ker nas je premalo, se potem pokrivajo izmene manjkajočih, ko pride do izrednih situacij (bolniška), in to zna biti težava.

Kaj lahko rečeš o našem sindikatu - SŽPS?

Jaz sem že od prvega dneva dela na SŽ v sindikatu. Menim, da je prav, da smo člani kateregakoli sindikata, saj imaš v izrednih dogodkih nekoga, na kogar se lahko obrneš.

S samim sindikatom sem zadovoljen, sam pomoči zaenkrat nisem potreboval in upam, da je niti ne bom, sem pa slišal kar nekaj zgodb, v katerih so svojim članom pomagali.

Kar zadeva aktivnosti, ki jih sindikat organizira, pa bi jih lahko bilo več, saj se radi družimo in tega ni nikoli preveč.

Za konec povej še kakšno spodbudno besedo za vse, ki razmišljajo, da bi se vam pridružili v CVP-ju? In postali PP?

Delo je odgovorno, vendar je v odličnem kolektivu vse lažje. Med seboj si pomagamo in se spodbujamo, kar je zelo pomembno. Kar pogumno vsi tisti, ki si to delo želite opravljati. Priporočam tudi, da nas obiščete v CVP Postojna in se sami v to prepričate.

Članek je pripravila Nataša Kojčinović.

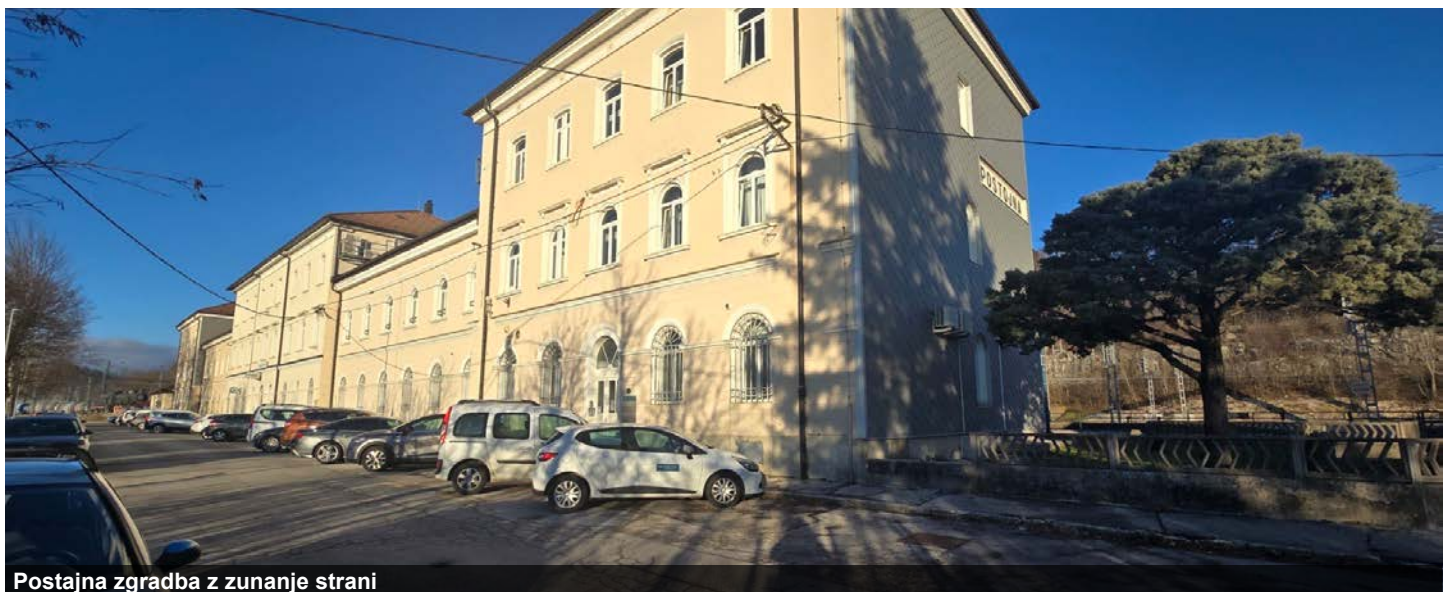
Foto: Denis Krličević in Nataša Kojčinović



Postojna

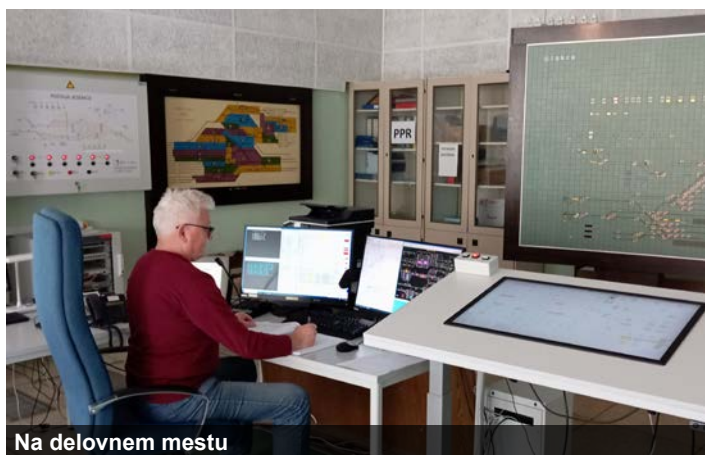


Delovno mesto progovnega prometnika



Postajna zgradba z zunanje strani

Naši upokojeni člani: Niko Oitzl



Na delovnem mestu

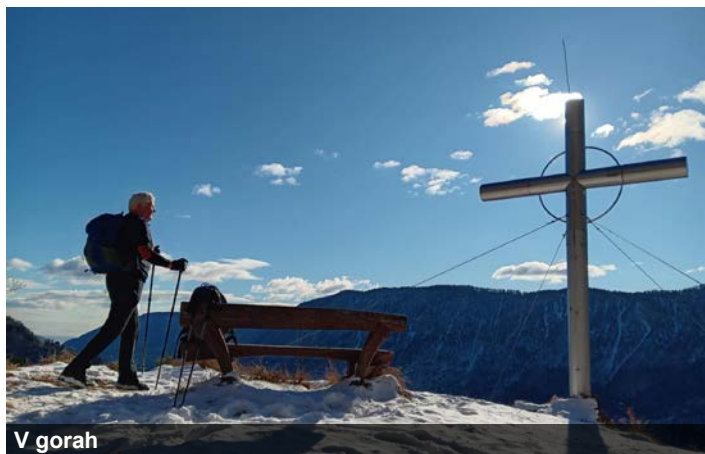
Tokrat smo se odpravili na Gorenjsko, kjer smo se pogovarjali z našim nekdanjim aktivnim članom in tudi sindikalnim funkcionarjem.

Niko, se lahko na začetku najinega pogovora bralcem malo predstaviš?

Zdravo, na svet sem pokukal na večer svetega Miklavža v Gozdu Martuljku, kjer sem odrasčal. Šolal sem se v Kranjski Gori, Ljubljani, Zagrebu. Iz zakona imava z bivšo soprogo dva sinova. Sem upokojen in živim v Ratečah. Da bom skoraj vso delovno dobo oddelal na železnici, si nisem predstavljal, saj od mojih prednikov z železnico ni bil povezan nihče.

Kako pa si prišel na železnico in kaj si vse tam počel?

Konec leta 1983 sem opazil razpis, da na postaji Jesenice zaposlijo delavce raznih tehničnih poklicev. Na razpis sem se prijavil in bil sprejet v TOZD TVD. Tam sem bil dodeljen v izmensko delo in moje zadolžitve so bile, da sem na mednarodnih vlakih, ki so imeli postanek na postaji Jesenice, spremljal obmejnega miličnika in carinika, ki sta preiskovala skrita mesta na vagonih. Jaz sem odpiral in po pregledu državnih organov potem zapiral ta skrita mesta na vagonih. To so bili časi, ko so v takratni bivši državi bili nekateri



V gorah

izdelki izredno dragi ali pa jih ni bilo mogoče kupiti. Ti izdelki so bili v glavnem tehnična roba in pa seveda kava. So se pa tudi v podstrehi vagona včasih skrili potniki, ki niso imeli urejenih dokumentov za prehod državne meje.

Ko je bil v internem časopisu razpis za šolanje vlakovnih odpravnikov, strojevodij in vagonskih preglednikov, sem se prijavil na šolanje za vlakovnega odpravnika. Bil sem sprejet in premeščen v TOZD za promet Jesenice. Tako sem aprila 1984 začel z uvajanjem dela v promet. Slučajno se je takrat pojavila potreba po prostem delovnem mestu v žurnalu in sem »zgrabil« za to delo. Pri tem delu sem lahko opazoval delo prometnika in začel spoznavati, kako sistem na železnici deluje. Po enoletnem šolanju in opravljenem strokovnem izpitu sem konec leta 1985 delal kot vlakovni odpravnik na postaji Ljubljana Vižmarje, potem na postaji Kranj in jeseni leta 1986 sem prišel na postajo Jesenice ter spomladi leta 1987 začel samostojno delati kot notranji vlakovni odpravnik. Leta 1996 mi je bilo ponujeno delo namestnika šefa postaje, leta 2008 pa sem prevzel dela vodje nadzorne postaje, kasneje samostojnega strokovnega sodelavca.

Kdaj si se vključil v sindikat in začel v njem aktivno sodelovati?

V sindikat sem se včlanil na ustanovnem zboru Sindikata vlakovnih odpravnikov Slovenije in Istre leta 1990. Aktivno pa sem se začel ukvarjati leta 2011, ko sem prevzel delo predsednika OO vodstva postaj.

Katere funkcije si opravljal?

Od funkcij v sindikatu sem bil samo predsednik OO vodstva postaj.

Istočasno si bil v službi dejansko nadrejen nekaterim članom našega sindikata. Je bila to težava ali si vozil ta »slalom«?

Ja, res je, da si hkrati član istega sindikata kot nekateri podrejeni. Saj to je enako kot zaposlen v istem podjetju. Ampak takrat je deloval še en konkurenčni prometniški sindikat. Glede mojega dela kot vodja, sem z obema sindikatom negoval enak odnos in pri mojih pristojnostih nisem nikomur popuščal, za vse člane obeh sindikatov je bilo vse enako.

Kakšne spomine imaš na delo šefa postaje Jesenice?

Po reorganizaciji, ko smo se razdelili na upravljalca in prevoznike ter servise, je bil naziv šef postaje za moj pogled ponesrečen izraz. Hočem povedati, da si imel naziv šefa postaje, pristojnosti, kot jih je imel pred reorganizacijo šef, pa ne. Jaz sem bil v tistem času namestnik šefa postaje. V tistem trenutku se je čas za redno vzdrževanje postaje Jesenice

ustavil. Kljub opozorilom z dopisi so se takrat opravljala le najnujnejša vzdrževalna dela na postajnem objektu in zunanji okolici. Vzdrževalnih ekip na postaji ni bilo, vse se je centraliziralo v Ljubljano. Leta 2008 sem prevzel dela šefa postaje in hkrati je bilo delovno mesto preimenovano v vodjo nadzorne postaje, ki je imela v smislu vodenja prometa podrejene postaje na Gorenjski progi. Po nekaj letih smo vodje nadzornih postaj dobili primernejši naziv za naše primarno delo, in sicer samostojni strokovni sodelavec.

Kakšni pa so spomini na vodenje OO SŽPS?

V glavnem so ostali spomini na prijetna druženja s prednovoletnih srečanj in izletov, ki smo jih organizirali.

Morda se spomniš katere anekdote, zanimivosti iz svojega poklicnega dela?

Marsikaj se je zgodilo v tem mojem obdobju, kot zanimivost mi pride na misel dogodek, ko sem začel šolanje za vlakovnega odpravnika in sem kmalu na začetku nameraval šolanje opustiti. Takratni šef postaje pa me je po vojaško napotil nazaj v šolo, za kar se mu na tem mestu zahvaljujem.

Kako pa ocenjuješ delo sindikata skozi zgodovino?

Sindikata, katerega član sem bil, bi ocenil, se je držal začrtanih temeljnih načel in ni popuščal raznim pritiskom drugih povezovalnih členov. Šel je svojo smer »proti vetru«, kar se je poznalo tudi glede napredovanja članov sindikata.

Še vedno, kljub upokojitvi, delno opravljaš službo. Iz katerih namenov vztrajaš?

Ravno ob pojavu covida 19 v letu 2020 sem izpolnil pogoje za redno upokojitev. Tako sem 31. 03. 2020, na 54. obletnico zadnje vožnje vlaka v Planico, tudi jaz simbolično peš odpeketal v penzijo. Ker sem vseskozi na železnici ohranjal licenco prometnika, sem sredi leta 2021 prejel klic bivših nadrejenih, ali sem zaradi kadrovskih potreb pripravljen vskočiti k pogodbenemu delu prometnika postaje Jesenice. Delo prometnika mi je bilo vedno v veselje, tako mi je še danes, in dokler se bom počutil sposobnega, da to delo opravljam, bom z veseljem in odgovornostjo priskočil na pomoč.

Kaj pa počneš v prostem času?

V prostem času pa sem rad aktiven v mejah normalnega. S pohodništvom in kolesarjenjem raziskujem našo in sosednje dežele. Posedujem pa tudi nekaj hektarov gozda, za katerega se trudim, da ga vzdržujem kot skrben gospodar po navodilih in nasvetih Zavoda za gozdove Slovenije.

Hvala za pogovor in vse dobro še naprej.

Pogovor je pripravil Miran Prnaver.

Foto: Osebni arhiv Nika Oitzla



Na kolesu



Uživanje v lepotah narave



V hribih

V času Planice 2025: »Jutri bo minilo 59 let, kar je tod mimo zadnjič pripeljal vlak v Rateče.«



Nekoč postaja Rateče-Planica, danes stanovanjski objekt
Foto: Mojca Avguštin, Rateče

Ko smo se z uredniškim odborom Prometnika sestali, da pripravimo vsebinski načrt za prvo številko našega sindikalnega glasila v letu 2025, se je ravno dobro zaključil planiški praznik. Še močno pod vtisi druženja z domačini iz Rateč, s katerimi smo v zadnjih petnajstih letih stkali posebne vezi, nisem prav dolgo pomišljala in se ob razdeljevanju zadolžitve, kdo bo o čem pisal, ponudila, da pripravim zapis, ki bo obudil nekaj spominov na progo, ki je vodila ravno tja - proti Planici, to je bila 28 kilometrov dolga proga Jesenice-Rateče (vozni čas vlaka je bil okrog 50 minut).

Frekventna po voznorednih določbah in živahna po strukturi potnikov! Najbolj zvesti uporabniki, potniki, so bili poleg dijakov, ki so se šolali na kateri izmed jeseniških srednjih šol, delavci, ki so se dnevno skozi vse leto vozili na delo v jeseniško železarno. Zlasti v poletnem času pa so se tja radi pripeljali turisti, ki so se pred mestno vročino prihajali osvežit pod visoke gore, prihajali so z vseh koncev Slovenije, zaradi bližine Italije in Avstrije pa je bilo veliko tudi tujcev, ki so z občudovanjem spoznavali Zgornjesavsko dolino njim sosednje Slovenije. Da o na tisočih navijačih, ki so se trumoma zgrinjali v dolino pod Ponce v času tekmovanj v smučarskih skokih in smučarskih poletih, niti ne govorimo.

Ko smo v nedeljo - na zadnji dan planiškega druženja, nastavljali lica rahlo toplemu soncu, ki smo ga bili v letošnjem planiškem koncu tedna tedaj (30. marca 2025) edinkrat deležni, za seboj slišim besede, da bo »na jutrišnji dan minilo 59 let, kar sem zadnjič peljal vlak tamle,« in s kotičkom očesa ujamem kretnjo roke, ki je pokazala smer. Obrnila sem se in zagledala gospoda Vinka, starejšega možakarja vedre narave, s katerim smo se sicer bežno, a redno, vsako leto videvali pred odhodom v Planico ali ob vračanju s Planice - vselej pa so ta naša kratka snidenja potekala na terasi Gostilne Pr' Uh, od koder se nazorno odpira pogled na sive očake in na območje nekdanje železniške trase, ki je po ukinitvi voženj z vlaki postala kolesarska trasa. Besede so seveda pritegnile mojo pozornost, četudi me z železnico

povezuje le nekaj let, ki jih lahko preštejem na prste ene roke, in približala sem se upokojenemu strojevodji.

Kot pričajo zgodovinski viri, je zadnji vlak z Jesenic proti Ratečam odpeljal 31. marca 1966 ob 14.22, Vinko Šumi pa ponosno pove, da je bil prav on tisti, ki je odpeljal z Jesenic (6.21) zadnji dopoldanski vlak, to je bil vlak s parno lokomotivo št. 17-072, in ga tudi pripeljal v Rateče oz., kot so tedaj pogovorno rekli, v Planico (7.10). In če drži naše znanje osnovnošolske matematike, bo torej prihodnje leto 60 let od ukinitve ene od stranskih prog na glavni Gorenjski progi, katero je, kot zanimivost, tudi do 12000 ljudi gradilo skoraj dve leti, preden je bila 1870 predana svojemu namenu in v uporabo.

Vinko Šumi, ki bo decembra letos napolnil spoštovanja vrednih 84 let, je delo strojevodje opravljal 24 let. Povedal je, da je na progi Jesenice-Rateče vozilo šest ali pa sedem parov vlakov. *»Najbolj poln je bil tisti, ki je krenil zjutraj ob 4.30 iz Rateč, na njem so bili sami delavci, ki so se odpravljali v železarno, in potem nazaj grede vlak, ki je z Jesenic odpeljal ob 14.20 in proti domu prevažal gradbince in železarje. Za ta dva vlaka je bilo vedno ojačanje - skupno je bilo osem vagonov, medtem ko je bilo ponavadi za lokomotivo 4-5 vagonov.«* Kot še razkrije, je v času tekmovanj v Planici vozilo 6-7 posebnih vlakov.

Ko ga povprašam, ali se je v vseh letih njegove delovne dobe na tedaj Jugoslovanskih železnicah kdaj pripetilo kaj posebej zanimivega, smešnega, nenavadnega, ali se mu je v spomin zapisal kak izredni dogodek, navede železniško nesrečo kmalu v 50-ih letih prejšnjega stoletja, ko je zaradi močnega deževja hudournik Belca izpodjedel most. Lokomotiva ga je še uspela prečkati, nakar se je zaradi razmočenosti terena udril del proge in iztiril je vagon, v katerem je bil uslužbenec (vlakovodja), ki se je ob dogodku smrtno ponesrečil.

Istega leta, ko je bila ukinjena proga Jesenice-Rateče, je bila ukinjena še ena stranska proga - sogovornik je povedal, da je upravljal tudi z zadnjimi tremi vlaki, ki so vozili na relaciji Kranj-Tržič, le da so se na tem delu zadnje vožnje zgodile nekoliko prej - 16. januarja 1966. Čemu pripisati takšne odločitve? Leta 1965 se je v Jugoslaviji začela gospodarska reforma in s tem tudi zahteva po zniževanju stroškov. Tudi na železnicah so začeli varčevati in ukinjati nerentabilne, zlasti stranske proge, in na seznamu za ukinitve sta bili tudi progi Kranj-Tržič in Jesenice-Rateče.

Na Jesenicah je bil ustanovljen celo poseben odbor, ki se je trudil, da bi planiško progo ohranili, a so bili vsi naporji zaman. Z ukinitvijo so počakali še do marčevske tekme v

Gornjesavski muzej Jesenice navaja: *Edina zabeležena večja železniška nesreča na progi Jesenice–Rateče se je zgodila v zgodnjih jutranjih urah 12. novembra 1951. Nesreča je žal terjala tudi smrtno žrtev, povzročilo jo je izredno močno neurje z dežjem. V časopisu Slovenski poročevalec z dne 13. 11. 1951 je bil objavljen obsežen članek o nesreči, ki ga deloma povzemamo.*

V noči z nedelje na ponedeljek je na širšem območju Mojstrane divjalo neurje, saj se je v okolici Kepe v Karavan-kah utrgal oblak. Posledično je v nočnih urah potok Belca močno narastel, zalilo je kleti nekaterim hišam, veter pa je odnesel tudi nekaj streh. V časopisu lahko preberemo, da je voda odnesla celo celoten hlev z živalmi vred. Zaradi nevarnosti so progovni čuvaji opozorili osebje na železniški postaji o možni nevarnosti na progi med Mojstrano in Belco. Strojevodjo so zato opozorili, naj prilagodi hitrost vlaka na samo 12 km/h. Kljub temu se je pod jutranjim vlakom ob 5.15 udril del železniške proge tik za mostom pri naselju Belca. Za lokomotivo je bil pripet službeni vagon, v katerem se je peljal vlakovodja Anton Klinar, ki je pri tem izgubil življenje. Iztil je tudi prvi potniški vagon, ki se je prevrnil, v njem pa so bili trije potniki lažje poškodovani. Ostali potniški vagoni so na srečo ostali na tirih. Na železniški postaji na Jesenicah so takoj po prejetju obvestila o nesreči na kraj nesreče poslali poseben vlak z delavci, ki so pomagali poškodovancem in odstranjevali posledice nesreče. Sreča v nesreči je bila, da je bil strojevodja vlaka pravočasno opozorjen na možno nevarnost, zato je vlak vozil z zelo majhno hitrostjo. V primeru, da bi vlak peljal z normalno hitrostjo, bi bile posledice katastrofalne. Ob neurju je bil močno poškodovan tudi cestni most čez hudourniški potok Belca, zaradi česar je bil promet z Jesenic proti Kranjski Gori popolnoma prekinjen.



Strojevodja Vinko Šumi na vožnji zadnjega dopoldanskega vlaka št. 17-072, 31. 3. 1966
Foto: F. Makovec; hrani GMJ



Vlak na ŽP Planica, pripravljen na odhod
(Hrani GMJ, izrezek Dovoljenje za objavo pridobila DJ.)



Tabla z oznako smeri
(Originalna tabla se hrani v muzeju.) Vir: GMJ

Planici, ko je obiskovalce pod Ponce vsak dan odpeljalo kar petnajst posebnih vlakov. »V času trajanja tekem sem vse tri dni vozil navijače v Planico in iz Planice,« pove gospod Vinko. Po zaključku poletov je vlak po planiški progi vozil še tri dni, 31. marca 1966 pa se je podal na pot zadnjič - in

zgodba se je po 96-ih letih zaključila.

Leta 2001 je bil za kolesarski promet odprt 15-kilometrski odsek od mejnega prehoda Rateče do Gozda Martuljka. Povezava z Jesenicami, ki od Mojstrane proti Martuljku večinoma poteka po trasi nekdanje železnice, pa je bila dokončno urejena nekoliko kasneje. Slikovita kolesarska pot se na odseku med Mojstrano in Ratečami od leta 2011 imenuje »Kolesarska pot Jureta Robiča« z uradno oznako D-2. Od Jesenic do mejnega prehoda v Ratečah meri približno 28 km, na svoji poti pa kolesarji premagajo 255 višinskih metrov.

Danes pozornemu obiskovalcu slikovite Zgornjesavske doline pogledi zagotovo zastanejo, ko uzrejo ostanke mostov, traso železnice, nekdanje železniške postaje in čuvajnice ter druge materialne ostanke, ki so ostali za »železno cesto«. Kljub temu da zgodbe, ki povezujejo nekdanje in sedanje življenje ob njej, počasi tonejo v pozabo, jih je še vedno mogoče iztrgati preteklosti in jih deliti ter ohraniti za zanamce. Tudi preko kramljanja ob pijači, v času, ko pojenja navijaška vročica Planice, zakaj pa ne? Hvaležna sem Vinku Šumiju, ki je svoj zadnji delovni dan opravil 26. novembra 1992 z vožnjo v Novo Gorico, od koder pa se je nato na Jesenice vrnil le še kot potnik, da je še vedno tako zanesljivega spomina in da ima v sebi pripravljenost deliti svoje železničarske zgodbe, saj tako vsaj del dogajanja iz nekega daljnjega obdobja ostane zapisan - s podrobnostmi iz prve roke.

Viri:

- osebna pričevanja
- informator Vinko Šumi (1941), Rateče
- Gornjesavski muzej Jesenice; razstava Zgodovina ob tirih – Zgodbe z železnice Jesenice–Trbiž
- Peternel, Urša: Z vlakom zadnjič v Planico. Gorenjski glas. 1. 4. 2016

Članek je pripravila Doroteja Jazbec.

Izlet in druženje ob dnevu žena

Ob 9.00 smo se z avtobusom z železniške postaje v Divači odpravili proti Ljubljani, z nekaj postanki, da smo pobrali še nekaj članic. Kot pričakovano, dobre volje in smehe že na avtobusu ni manjkalo, zato je čas hitro minil in že smo bili na železniški postaji v Ljubljani.

Sprehodili smo se do Steklene dvorane, kjer smo se zbrali iz vseh koncev Slovenije. Dočakala sta nas Goran Prodanovič in Davor Lučič, ki sta nam najprej predstavila Projekt EMO-NIKA, ki je največja investicija OTP v Sloveniji. Izvedeli smo, kaj vse bo projekt zajemal, pogledali nekaj posnetkov in slik, kako naj bi bil projekt videti na koncu. Po zanimivi predstavitvi je sledila še pogostitev ter nekaj časa za klepet.

Nato smo se odpravili v muzej čokolade Chocolarium, kjer smo si ogledali, kaj vse je potrebno za izdelavo čokolade. Seveda smo po vseh teh informacijah lahko poskusili različne okuse čokolad, kar nam je bil najljubši del, in težko se je bilo odločiti, katera je najboljša. Za konec pa smo lahko izdelali kar svojo čokolado.

Zadovoljni smo se odpravili proti Ljubljanskemu gradu, z vzpenjačo smo se povzpeli do gradu.

Tukaj smo prav tako imeli vodeni ogled in izvedeli kar nekaj zanimivosti o gradu ter se povzpeli na stolp, s katerega je čudovit razgled na Ljubljano. Nekaj prostega časa za fotografiranje, klepet in že smo hiteli na avtobus.

Odpeljali smo se v Gostilno »Pri Peclju«, kjer so nam postregli z okusno večerjo ob živi glasbi, seveda smo tudi zaplesali. Dobrega vzdušja in klepeta o čudovitem dnevu ni manjkalo.

Žal čas hitro mine in okrog polnoči smo se utrujeni in zadovoljni z avtobusom odpeljali proti domu.

Besedilo in foto je pripravila Nataša Kojčinović.



Muzej čokolade



Na gradu



Predstavitve Emonike



Sekretar Davor v stekleni dvorani



Poslušale o zgodovini gradu



Teško se je upreti vsem dobrotam.



Sprehod po Ljubljani



Bilo je veselo.

Zaključek leta SŽPS OO Celje v znamenju prijetnega druženja in dobre volje

Kot vedno, je tudi za leto 2024 območna organizacija Celje v mesecu decembru organizirala zaključek leta. V lanskem letu smo bili zadovoljni z novo lokacijo dogodka v Šmarjah pri Jelšah, tako da ni bilo potrebe po menjavi.

Dogodek je potekal v prijetnem ambientu, zaključka se je udeležila večina članov OO Celje, kar je tudi vplivalo na izredno pozitivno energijo in sproščeno vzdušje, ki je preplavilo prostor.

Za živo glasbo je poskrbela izvrstna glasbenaasedba, ki je s svojim repertoarjem dvignila razpoloženje in marsikoga zvabila na plesišče. Ob dobri glasbi pa ni manjkalo niti

izvrstne jedače in pijače. Bogato obložene mize so za vsak okus ponujale nekaj.

Ves večer je bil prežet z družabnostjo, smehom in prijateljskim klepetom. Člani so si vzeli čas za sproščen pogovor, izmenjavo mnenj in obujanje skupnih spominov.

Zaključek leta je znova dokazal, da je moč sindikata tudi v skupnosti, ki jo tvorijo ljudje, predani, povezani in srčni člani, ki znajo ceniti skupne trenutke.

Zapisal: Edvard Kostić

Foto: Goran Blatnjak



Zaključek leta 2024 OO Celje

Smučanje OO Celje v Avstriji - smučarski dan v avstrijskem Kačjeku združil člane sindikata v sproščenem vzdušju

V torek, 1. aprila 2025, smo se člani treh sindikatov - SŽPS OO Celje, SVSŽ in SSSLO - v zgodnjih jutranjih urah zbrali v Celju in se skupaj odpravili na tradicionalno sindikalno smučanje v avstrijski Kačjek (Katschberg). Zaradi odlične izkušnje v lanskem letu, ko je bilo toplo vreme, nekoliko manj primerno za smučanje, smo se odločili, da dogodek letos ponovimo na isti lokaciji.

Kačjek nas je tudi letos pričakal z odličnimi snežnimi pogoji, nekoliko je bila moteča le megla na samem vrhu

smučišča, ki pa ni bistveno vplivala na dobro smuko, smo se prilagodili. Ljubitelji zimskih športov smo izkoristili vsak trenutek na progah, ki so bile res dobro pripravljene. Hkrati pa je bil velik poudarek tudi na družabnem delu. Vseskozi smo se trudili, da ne bi preveč dehidrirali ali bili morebiti lačni. Sproščeno druženje, smeh in izmenjava izkušenj so dodatno utrdili vezi med sodelavci.

Veseli smo, da je smučarski dan minil brez poškodb, kar je zagotovo tudi rezultat dobre organizacije, medsebojnega


Odmor med smučanjem

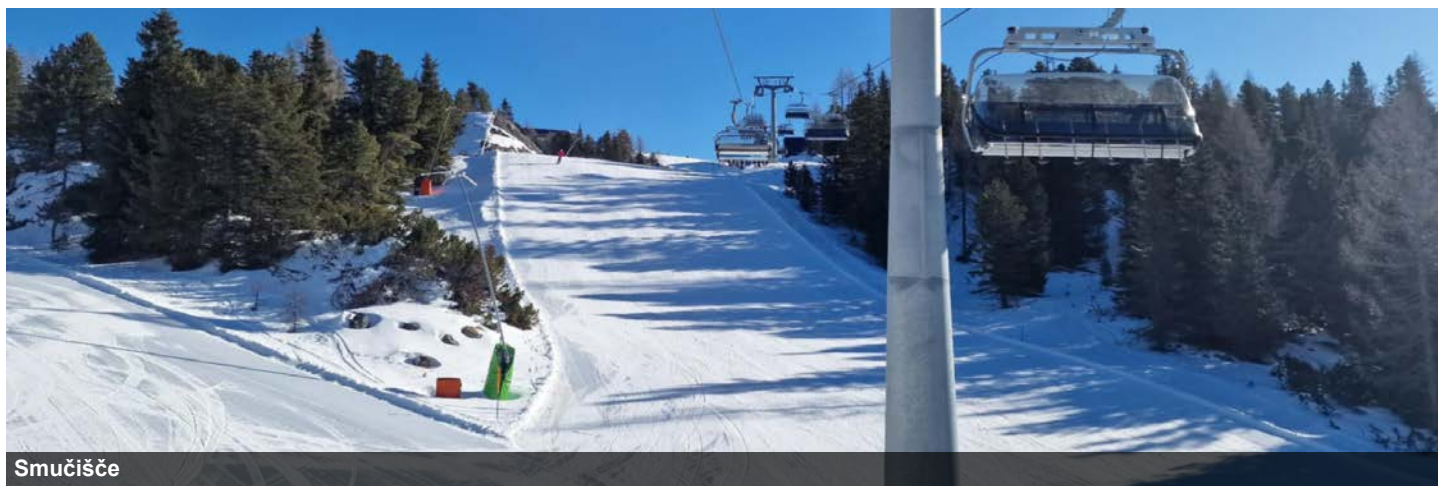
spoštovanja in previdnosti na smučišču. Pot nazaj proti Celju je minila v prav tako prijetnem in zabavnem vzdušju, saj ni manjkalo dobre volje, glasbe in pozitivne energije.


Zabava po smučanju

Takšni dogodki še dodatno krepijo kolegialnost, pripadnost in pomen sodelovanja med zaposlenimi. Vsi se že veselimo naslednjega skupnega sindikalnega dogodka!

Zapisal in foto: Edvard Kostić

Turracher Hohe / »smučarajanje«


Smučišče

Smučanja so se udeležili člani iz območnih odborov Zalog, Ljubljana, PO Ljubljana, Novo mesto in Zidani Most.

Turracher Höhe je alpski prelaz in majhno mesto v avstrijskih Alpah, od osrednje Slovenije oddaljeno slabih 150 kilometrov. Smučišče je pravzaprav manjše, proge se razprostirajo na 43 kilometrih. A verjemite, med smučanjem tega občutka ne boste imeli. Proge se razporejene na dveh pobočjih in so zelo razgibane.

Ob našem obisku nas je pozdravilo lepo, sončno vreme in pričakale odlično urejene proge. Smučišče omogoča dobro smuko brez stresnih situacij, saj se razteza z več vrhov, tako da se smučarji porazgubijo in ni gneče. Večina prog je srednje zahtevnih in lahkih. Smučišče je opremljeno s 14-imi sodobnimi žičniškimi napravami. Najbolj nas je navdušila proga Turrachbahn, ki je dolga, primerna za zelo zahtevne smučarje in tudi za tiste, ki še nimajo popolnega znanja.

Če vsemu temu dodamo še prečudovite razglede, smučišče

se namreč razteza na nadmorski višini do 2200 metrov, smo prepričani, da bo ta zimski raj postal vaša priljubljena smučarska destinacija.

Zapisal in foto: Zoran Serec


Udeleženci

Pohod na Veliko planino

**Dobre volje**

Sindikata železniškega prometa Slovenije je za ljubitelje pohodnih korakov, rekreacije in/ali planinstva organiziral spomladansko pohodniško turo, ki je 9. maja potekala proti Veliki planini.

Večina prijavljenih se nas je pripeljala v prestolnico, kjer smo imeli dogovorjeno zborna mesto, z vlakom ICS 11. Po jutranji kavici smo se podali na avtobus, kjer so nam bili za dobrodošlico in za popotnico izročeni sendviči, rogljički in žitne ploščice, za katere je poskrbel Miran Prnaver. Sledila je vožnja mimo Kamnika in Stahovice. V bližini Kranjskega Raka smo izstopili ter se podali pohodniškemu petku naproti.

Pot nas je kratek čas vodila po ravninskem delu makadamske ceste proti planini Kisovec, kjer pa se je ob pogledu na versko znamenje sredi pašnikov obrnila navkreber in začeli smo ubirati prve korake, ki so ob vse višji strmini in vse večjem vloženem naporu pripeljali posledično do vse večje redkobesednosti.

Obšli smo Malo planino in se podali proti Gradišču ter Veliki planini. Vreme, ki nas je spremljalo, je bilo tekom celotnega dne megleno in oblačno, nad čemer bi se verjetno marsikdo namrgodil, mi pa smo v dobri družbi in veselega razpoloženja bili prav zadovoljni, da so nam šle razmere toliko na roko, da vsaj deževalo ni. Tisti, ki smo bili lani jeseni deležni obilnega deževja med sindikalnim pohodom na Smrekovec, smo se tu in tam namuznili, češ, ko se spomnimo na naliv takrat, ugotavljamo, da so megla in oblaki na nebu prav zadovoljivi.

Medtem ko nas je vodil planinsko navdahnjen član našega

**Kapela Marije Snežne**

sindikata Dolfi Teržan (licenciran planinski vodnik), smo ob vzpenjanju opazovali eno izmed vrst encijana, priložnost smo imeli videti živahno rumen avrikelj sredi nič kaj za rast prijaznega skalovja, pa odcvetelo reso in tudi že odcvetele žafrane, po katerih je planina v spomladanskem času posebej znana.

Prvi krajši postanek smo naredili pri Domžalskem domu, kjer smo se odžejali in po potrebi okrepčali, vmes pa spremljali dostavo in razkladanje novih kompletov klopi in miz, ki so še dišali po značilnem vonju, ki ga oddaja les. Napovedali smo postanek z malico ob povratku z Velike planine in nadaljevali s hojo.

Povzpeli smo se do Gradišča, ki je s 1667 metri najvišji vrh planine, ki se razprostira nad kamniško-bistriško ravnijo, in se ustavili pri "razgledni roži", ob pogledu na katero smo z zanimanjem pogledovali v vse smeri naokrog.

Po spominski fotografiji smo se podali naprej, vse do ene od treh postaj lani novozgrajene šestsedežnice Šimnovec. Tam je prišla na plan otroška navihanost nekaterih udeležencev, ki so se ob tem, ko so zagledali še zadnje zaplate snega, urno sklonili, sneg oblikovali v kepo in naciljali – proti najbližjemu. Smeha seveda ni manjkalo.

Rahlo smo se spustili navzdol in prispeli do Gostilne Zeleni rob, kjer pa smo se umaknili v toplo zavetje in si privoščili čaj, kavo ali kaj drugega, kar je v tistem trenutku zaprijalo. Preden bi se nam od hoje dobro ogreta telesa uspela ohladiti, smo se že namenili naprej. Približno polovica pohodnikov se je odcepila proti najbolj znani znamenitosti Velike planine – Jami Veternici, polovica pa je nadaljevala po dobro uhojenih stezah proti Veliki planini. Po še ne 15-ih minutah smo iz razpolovljene znova postali ena skupina in skupaj nadaljevali.

Že kmalu se nam je odprl pogled na pastirsko naselje največjega gorskega pašnika v Sloveniji – Veliko planino v središču Kamniško-Savinjskih Alp in občudovali smo edinstveno arhitekturo koč ter neokrnjeno gorsko okolje.

Deležni smo bili tudi zanimivosti, ki nam jih je pripovedoval naš vodnik, od tega, da je s strani domačinov in rednih obiskovalcev poimenovan "župan" tega naselja ob vsakokratnem prihodu na drog pred kočjo izobesil rdečo zastavo, pa kako so v zimi 1944/1945 nemški okupatorji in domobranci požgali vse pastirske koče (bajte) na planini, in kako so si v poletnem času med pašniki popestrili dneve ali večere z raznimi spontano pripravljenimi kulturno obarvanimi srečanji, ki so jih izvajali na delu, ki so ga poimenovali "parlament", in še in še ...

Med bolj ali manj vzdrževanimi kočami je posebno


Na poti

Malo pavze

Velika planina

pozornost pritegnila ena, ki pa se je že začela sesedati sama vase, ker se je že približno dve desetletji niti dotaknila ni nobena skrbna roka.

Malce smo se povzpeli in prišli do Kapele Marije Snežne, postavljene leta 1938 po načrtih arhitekta Plečnika, ki pa je bila prav tako kot koče požgana v vojni vihri, a je bila s prostovoljnimi prispevki in delom stranskih faranov, planšarjev, bajtarjev in gasilcev ponovno postavljena leta 1988.

Še zadnjič v dnevu smo se spustili preko širnih planjav, ki so jih še mesec dni nazaj krasile vijolične preproge žafranov, in ponovno prispeli do Domžalskega doma. Sledila je okusna in zaslužena malica, na izbiro smo imeli pasulj


Na Veliki planini

ali ričet s kranjsko klobaso, pa zelje s klobaso in ocvirki, gobovo juho – vsak je pohvalil, kar je dobil predse, za piko na i pa smo bili postreženi še s sladico: jabolčnim zavitkom ali skutnimi štruklji. Ko smo si odpočili in se okrepčali, smo že začeli počasi pogledovati na uro, z mislijo, da se bo potrebno odpraviti, če želimo “uloviti” t. i. Pohorca (vlak 502).

Kot se rado reče, smo “klobaso zašpilili” oziroma opravili spust tako, da smo, gledano celotno traso, prehodili krožno pot. Tako smo se vračali preko Male planine, ki smo jo na začetku dneva obšli – tokrat smo jo prečkali, pred tem pa šli preko terasnega dela Jarškega doma.

V dolino, kjer nas je na makadamskem parkirišču že čakal voznik avtobusa, smo se vrnili z nekaj zamude (čisto po železniško, kakopak), glede na zastavljeno časovnico, a še vedno optimistični, da vlaka št. 502 ne bomo zamudili. In kot se je izkazalo pozneje, ga res nismo (še celo za poslovilno kavico na železniški postaji v Ljubljani smo imeli čas).

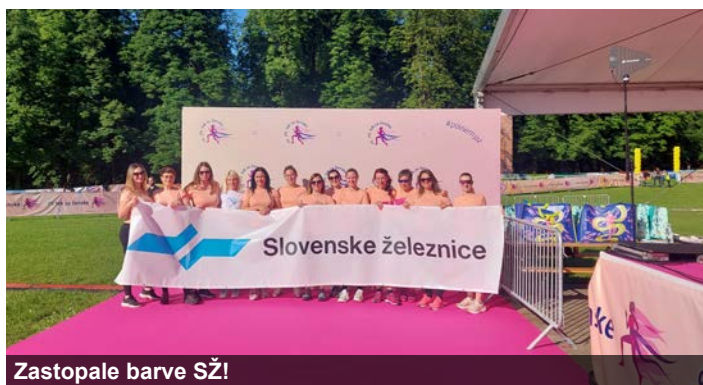
Ko smo se peljali proti Ljubljani, pa se je, čeravno čisto proti koncu svetlega dela dneva – malo pred peto uro popoldan prvič pokazalo sonce in našemu razpoloženju dodalo še prijetnejša občutja.

Zavedanje, da smo preživeli čudovit dan v dobri družbi v objemu neokrnjene narave in v znamenju gibanja, nas je navdajalo z zadovoljstvom in srečo in preden smo se razšli, smo že naredili načrt, kam se podati prihodnjič – jeseni jo bomo mahnili v visokogorje, kam, pa naj za zdaj ostane še skrivnost ... A vseeno že sedaj vabljeni, da se pridružite naslednjemu pohodniškemu doživetju!

Besedilo: Doroteja Jazbec

Foto: Dolfi Teržan in Doroteja Jazbec

Na DM teku za ženske

**Zastopale barve SŽ!**

V ljubljanskem Tivoliju se je v soboto, 31. maja, zbralo rekordno število udeleženk na 19. DM teku za ženske – skupaj skoraj 11000, kar pomeni najvišjo udeležbo doslej. Pod okriljem nove komunikacijske platforme #povsemjaz je dan minil v duhu gibanja, povezovanja in praznovanja edinstvenosti.

Več kot 8500 tekačic se je pomerilo na razdaljah pet in deset kilometrov, tri tisoč najmlajših (2 do 12 let) pa je sodelovalo v otroškem Oskarjevem teku. Spremljevalni program je navdušil z zabavnimi aktivnostmi, izobraževalnimi vsebinami in energičnimi nastopi – vrhunec dneva je bil koncert skupine Kingston.

Športno-rekreativne prireditve smo se udeležile tudi zaposlene v družbi Slovenske železnice, ki smo pripadnost pokazale tudi navzven - s skupinsko fotografijo s transparentom. Verjamem, da nastop na dogodku, kjer se izkaže, da je poleg nujne službene povezanosti vzporedno prisotna tudi dobra medsebojna energija v zasebni sferi, krepi ne le odnose med zaposlenimi, pač pa tudi vrednote podjetja.

Edinstveno je bilo tudi prizorišče dogodka, Tivoli, ki velja za enega najlepših krajinskih parkov v Ljubljani. Ob tem, ko smo železničarke tekle na prostem, seveda ni potrebno posebej poudarjati, da je naravno okolje (tekle smo na Rožnik) že samo po sebi spodbudilo gibanje, sprostitve in povezanost z naravo.

Dogodek je poleg povezovalne nosil tudi družbeno odgovorno noto, kajti za vsako prijavljeno udeleženko je DM Slovenija paket higienskih vložkov doniral organizaciji Anina zvezdica, ki jih bo razdelila ženskam v finančni stiski. Športne prireditve se je preko Železničarskega športnega društva udeležilo 75 tekačic železničark, ki smo poleg vrečke z bogatimi darili s strani organizatorja prejele športne kratke hlače s strani podjetja, koliko je bilo ostalih udeleženk, ki so prav tako zaposlene pri Slovenskih železnica, a niso bile prijavljene preko omenjenega društva, pa lahko le ugibamo. A verjetno nič kaj ne pretiravamo ob grobi oceni, da je na zadnjo majsko soboto teklo okrog sto železničark. Ni bil pomemben čas, znotraj katerega smo premagale zadano razdaljo, tisto, kar šteje, je, da smo se uspele zbrati tudi izven naših delovnih okolij, se v športnem duhu povezati in preživeti dan v znamenju gibanja, veselja in brezskrbnosti.

Besedilo in foto: Doroteja Jazbec

**Skupinska**

Sicilija, izlet OO Celje

I. del

Sicilija – sončna pustolovščina sredi aprila

Sindikalni izlet SŽPS OO Celje na Sicilijo, ki smo ga dolgo načrtovali in pripravljali, je v začetku aprila 2025 končno postal resničnost. 10. aprila smo zgodaj zjutraj krenili iz Celja proti letališču Marco Polo v Benetkah, od koder nas je letalo poneslo do Catanie, mesta na vzhodni obali Sicilije.

Prvi dan – Siracusa in Arhimedova dediščina



Arhimed v Siracusi
Foto: Tomaž Melavc

Ob prihodu v Catanio nas je že čakal italijanski avtobus, s katerim smo se odpeljali proti jugu v zgodovinsko bogato Siracuso. Mesto je prepoznavno po svoji bogati grški zgodovini, kulturi, amfiteatrih in arhitekturi. Prva postaja je bil otok Ortigia, starodavno središče mesta, kjer smo si ogledali čudovito srednjeveško jedro z znamenitostmi, kot so grad Maniace, Piazza del Duomo in Aretuška fontana, ki po legendi skriva zgodbo o nimfi Aretusi.

Siracusa pa ni znana le po svoji arhitekturi, temveč tudi po svojem najslavnejšem prebivalcu Arhimedu. Ta izjemni matematik, fizik, izumitelj in astronom je v 3. stoletju pr. n. št. tukaj razvil mnoge izume, med drugim tudi naprave za obrambo mesta pred Rimljani. Pripisujejo mu legendarni vzklik "Eureka!" in razumevanje zakonov vzgona, ki jih je odkril med kopanjem v kadi.

Po krajšem kosilu smo obiskali arheološki park Neapolis, kjer smo občudovali ostanke grškega gledališča, rimskega amfiteatra in skrivnostno Dionizijevo uho, umetno jamo z izjemno akustiko, poimenovano po tiranu Dioniziju I. Občudovali smo tudi grško gledališče iz 5. stoletja, ki ga za potrebe predstav v sedanosti preurejajo in bo imelo lesene klopi, na prireditvi je lahko do 14000 gledalcev.

Po polnem dnevu doživetij smo se vrnili severno ob obali in se nastanili v hotelu s pogledom na mogočno Etno, ki je ob sončnem zahodu ustvarjala res nepozabno kuliso. Po večerji smo komaj čakali na zasluženi počitek.

Drugi dan – Etna in Taormina

Naslednjega dne nas je po zajtrku čakal vzpon na Etno, najvišji in najbolj aktiven vulkan v Evropi. Etna, mogočni ognjenik na vzhodni obali Sicilije, že stoletja buri domišljijo in buri nebo s svojimi izbruhi. Kot eden najbolj dejavnih vulkanov v Evropi redno opominja na svojo prisotnost in ko



Izbruh Etne
Foto: Tomaž Melavc

pride do izbruha, je to spektakel narave. Z avtobusom smo se povzpeli do višine okoli 1900 m, nato pa nas je večina nadaljevala pot z gondolo in terenskimi vozili na 2500 m. Zadnji del smo prehodili peš in se povzpeli

skoraj do višine 3000 m nad morjem, kjer so nas pričakali nič kaj pomladanske temperature in močan veter. Kljub mrazu smo uživali v razgledih na vulkansko pokrajino. Na glavnem kraterju sta se iz posameznih jezikov še valila para in dim kot posledica hlajenja lave, ki je bruhala še dva dni nazaj. Nehote te preveva misel, da si na drugem planetu. Kamor seže oko, črn vulkanski pesek, naokrog kraterji in tu in tam zaplate snega, umazane od črnega vulkanskega peska, ki se nalaga ob vsakem izbruhu. Le stežka si je predstavljati, da je tu tudi smučišče. Veter in hladno vreme sta nas spodbudila, da smo se hitro odpravili proti vzpenjači. Še prej smo si privoščili degustacijo lokalnih žganih pijač in nakupili spominke.

Popoldne nas je pot vodila do slikovite Taormine, ki slovi kot ena najlepših destinacij na Siciliji. Leži visoko nad morjem in ponuja razgled, ki jemlje dih. Sprehodili smo se skozi staro mestno jedro, občudovali antično grško gledališče, elegantne ulice s številnimi starimi cerkvami in butikami ter manjšimi trgovinami. Vzdušje na ulicah so popestrili manjši komorni koncerti. Prosti čas med ogledi kulturnih znamenitosti pa smo namenili lokalnim kulinarčnim dobrotam. Najpogosteje smo posegli po arancinih. Arancini so ocvrte rižve kroglice, napolnjene z različnimi sestavinami. V toplem vremenu se je posebej prilegla granita, to je sladoledna sladica iz zdrobljenega ledu, sladkorja in različnih sadnih sokov. Nekateri pa so si raje privoščili cannoli, ki so brezčasna sicilijanska sladica, sestavljena iz hrustljavega testa v obliki cevi, napolnjena s kremasto ricottino ali le sladoledom, ki je v Italiji dokaj priljubljen, na Siciliji pa imajo svojo različico, ki je posebej kremasta in bogata.

Tik pred sončnim zahodom smo iz hotela lahko opazovali enega od vulkanskih izbruhov Etne, ki je obarvalo nebo nad



Na pobočju Etne Foto: Darko Kranjc

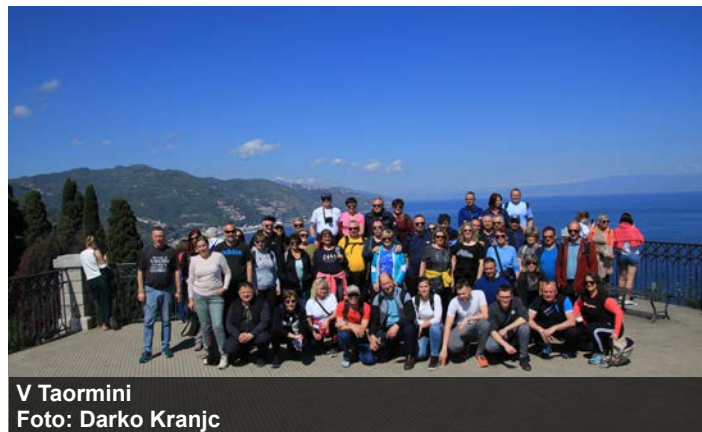


Najožja ulica v Taormini
Foto: Bojan Vaš



Ponudba arancinov
Foto: Tomaž Melavc

Etno oranžno rdeče. Vidni so bili potoki lave, segreti na več kot 1000 °C, ki so se počasi, vendar vztrajno vili po pobočju navzdol kot potok tekočega zlata. Nam obiskovalcem je deloval imponantno, za domačine, ki so navajeni skoraj vsakodnevnih manjših izbruhov, pa nič posebnega.



V Taormini
Foto: Darko Kranjc

Večerja v hotelu je bila italijansko obarvana, s testeninami v glavni vlogi, večer pa se je zaključil z druženjem na balkonu ene od hotelskih sob.

Zapisal: Edvard Kostić

Martin Štendler: gorski tekač, gorski smučar in gorski reševalec

V rubriki, kjer predstavljamo naše članice in člane, ki v prostem času počnejo kakšne prav posebne, tudi nevsakdanje reči, smo se tokrat pogovarjali z Martinom Štendlerjem. Vse športne aktivnosti so povezane z gorami. Dobila sva se na postaji Podbrdo.

Uvodoma mi pove, da živi in dela v Podbrdu. Rojen je bil leta 1974, na železnici zaposlen vse od začetka poklicne poti, od leta 1989. Najprej je delal na SGD, od leta 2004 je krenil na postaji Podbrdo. V prostem času se ukvarja z gorskim tekom in je tudi gorski reševalec v Tolminu. Tudi smuča v gorah. Tako veliko prostega časa preživi v hribih. S tekom se je začel ukvarjati leta 1995.

Največ časa se posveča gorskemu teku, že ime pove, da tečeš, se premikaš v gorah hitreje, kot če bi hodil, bil pohodnik. Gorski teki se, glede na specifiko, delijo in razlikujejo.



Svetovno prvenstvo v gorskem maratonu Podbrdo 2011

Pove mi, da je na primer vertikal gorski tek, tek v dolžini 2000 metrov in višinske razlike kar 1000 metrov. Potem je tako imenovani navadni tek dolžine 10 km ali več, v zadnjem času so zelo popularni trail teki. In kakšna je razlika? Zelo na kratko mi odgovori takole: razlike so predvsem v stopnji samozadostnosti udeleženca. Pri trailih je tekač manj odvisen od organizatorja prireditve, tako glede prehrane in pijače med tekmo kot glede ostale opreme. Načeloma vse, kar potrebuje za tekmo, nosi s seboj, izjema je voda na progi, pa še ta je običajno na voljo bolj poredko. Poleg tega si na vzponih običajno pomaga s palicami. Traili se delijo na kratke, srednje in daljše. Tisti najdaljši so lahko tudi do 200 in več kilometrov. Proge so tudi slabše označene, tako da tekači nemalokrat uporabljajo za pomoč pri orientaciji GPS sledi. Posebej pri daljših tekih je to velikokrat obvezna praksa. Pri teh dolgih trailih si lahko vnaprej na tako imenovane »štante« sam pripravi svojo hrano. Zanimanje za traile v zadnjem času narašča, in to predvsem pri srednjem starostnem razredu tekačev (nekje med 30-im in 50-im letom starosti).

Kot mlad je najprej igral dvoranski nogomet. Pri nekako tridesetih letih je začel s prijateljem teči po hribih. Bilo mu je všeč. Pozimi je začel tudi turno smučati.

Martin pravi, da teče pretežno sam, včasih pa tudi s prijatelji. Nastopal je že za državno reprezentanco in v domačem Podbrdu osvojil skupinsko drugo mesto.

Bil je tudi že na teku v Ameriki. Ko tečeš za reprezentanco, pravi, da je to še prav poseben občutek. Kar zadeva


Svetovno prvenstvo v gorskem maratonu Podbrdo 2011

rezultate, pa pove, da je bil drugi na teku v Bovcu in na Istrskem maratonu. Ti maratoni niso bili gorski, ampak »navadni«.

Z veseljem pove, da je leta 2011 na trailu v Podbrdu postavil rekord. 106 km je pretekel v 13-ih urah, ta rekord še vedno drži.

Na vprašanje, kaj se maratoncu dogaja, prepleta po glavi, mi pove, da gre velikokrat skozi glavo vse življenje. Razmišlja druge stvari kot v vsakdanjem življenju. Poleg fizičnega napora se med tekom dogaja tudi duhovna plat. Se pa večkrat zgodi, da nekako na cilju ostaneš prazen in takrat je v glavi že načrt za novo pot. Med potjo se pa dogaja marsikaj ...

V GRS (Gorska reševalna služba) je v Tolminu spoznal štiri dobre prijatelje, s katerimi preživijo veliko časa skupaj. Bili so v Italiji kot ekipa GRS-ja in dosegli res dobre rezultate na tekmovanju, in to v svetovnem merilu. V GRS je aktiven že dlje časa, ima opravljene vse potrebne šole in izobraževanja. Pokrivajo območje tolminskega in kobarškega območja. Največ intervencij je zaradi slabe opreme planincev in neizkušenosti pa tudi pretiravanja glede svojih sposobnosti. Večkrat morajo reševati tudi padalce, ki se zapletejo, na primer, v drevje. Martin med tekom opazi številne planince, ki so neprimerno opremljeni in nepripravljeni za pot v hribe. Pravi, da v tem prevladujejo tujci.

Ko spregovori o turnem smučanju, pravi, da je to v njihovih krajih priljubljen šport. Martinu je ljuba Črna prst in


Svetovno prvenstvo v Podbrdu 2011

Rodica. Na hrib gre peš. Opremljen s smučni se peš povzpne na vrh, nato si natakne smuči in se spusti v dolino. Seveda gre za brezpotja in je pomembno, da teren res dobro poznaš, sicer je lahko to zelo nevaren šport. Vzpon peš na vrh traja nekaj ur, spust pa se potem zgodi zelo hitro, na primer v pol ure ... V zadnjem času primanjkuje snega za ta šport. V tujini je za to več možnosti. Smuči so drugačne kot pri navadnem smučanju, čeprav se trendi spreminjajo. Trenutno so smuči za gorsko smučanje širše kot navadne, da so bolj plovne. Ima pa dvojne vrste smuči za gorsko smučanje, odvisno od terena.

Ko ga vprašam po željah in ambicijah v prihodnosti, mi skromno pove, da si želi le zdravja in da bi lahko vse te njemu ljube aktivnosti počel čim dlje v prihodnje.

Oprema za vse te njegove hobije je precej draga (obleka, obutev, smuči ...). V glavnem si opremo nabavlja in pokrije sam. S prijatelji iz GRS so letos dobili sponzorje. Tako je dobil še več veselja in želje po udeleževanju.

Marin, iskrena hvala za ta zanimiv pogovor. Veliko zdravja, volje in uspehov ti želim za te tvoje res posebne in zahtevne hobije.

Pogovarjal se je Miran Pnaver.

Foto: Osebni arhiv in Miran Pnaver


Smučanje z Rodice

Na postaji Podbrdo v času najinega intervjuja

Tek na Črno prst

Gorsko tekmovanje v Dolomiti



Zbilje 2025

