

122018

# LUŠKI

Interni časopis Luke Koper

TISKOVINA / Poština  
plačana pri pošti  
6104 Koper - Capodistria

*glasnik*



Foto: Mateja Dominko

50 let  
predstavništva  
na Dunaju

Luški dnevi v  
Evropi

60 let od  
prihoda prve  
ladje

Kupili smo  
električni avto

# 15.300 Luških vozlov

Dogajanje v koprskem pristanišču je neločljivo povezano z lokalnim okoljem. Zato smo že ob lanski 60. obletnici delovanja družbe izdali posebno številko Luškega glasnika in jo poslali na nekaj več kot 15.000 gospodinjstev v številne krajevne skupnosti Mestne občine Koper in Občino Ankaran.

Letos smo se za podoben stik s prebivalstvom odločili v nekoliko drugačni obliki in ob okroglem jubileju prihoda prve ladje pripravili revijo Luški vozli. V publikaciji smo na razumljiv način želeli deliti tisto, kar v zvezi s pristaniščem, z ljudmi in okoljem počnemo ter izpostaviti trajnostno razvojne aktivnosti, v katerih smo dobri. Dobri za ljudi na obeh straneh pristaniške ograje, dobri za občane Kopra in Ankarana, pa tudi dobri za državljane.


Revija je objavljena tudi na naši korporativni strani ([www.luka-kp.si](http://www.luka-kp.si)), si medijski center/Luški glasnik, vabljeni k ogledu in prebiranju.

Veseli bomo vašega komentarja in priporočila, kaj bi si še želeli prebrati.



Luški glasnik je interni časopis Skupine Luka Koper.  
Izdaja Luka Koper, d. d.  
Odgovorni urednik: Sebastjan Šik  
Redaktorica: Mateja Dominko  
Uredniški odbor: Jure Barovič, Špela Bertok, Kristijan Bračun, Tjaž Cedilnik, Mateja Clariči, Tatjana Jazbec, Karin Kleva, Sonja Kranjec, Andreja Ličen Čok, Ingrid Maršič, Jure Mirnik, Sara Morato, Lea Polh Baša, Metka Sušec Praček, Mirko Slosar, Korado Špeh, Katja Štercin Madruša, Klemen Štravs, Miha Uršič, Ivana Vujanovič, Dragan Zlatanović, Mara Žerjal, Suzana Zornada Vrabec  
Ilustracije: Klemen Valenčič  
Karikatura: Elvis Božič  
E-pošta uredništva: [luski.glasnik@luka-kp.si](mailto:luski.glasnik@luka-kp.si)  
Sedež družbe: Luka Koper, d. d., Vojkovo nabrežje 38, 6501 Koper  
Kreativna zasnova in AD: Studio Kernel, D. Brečko Požnenel  
Produkcija: ČZD Primorske novice  
Tisk: Tiskarna Vek Koper  
Naklada: 1800 izvodov  
Časopis je brezplačen.  
Za reprodukcijo vsebine je potrebno pisno soglasje uredništva.

# POVEZANI V RAZVOJU



V novem letu  
vam želimo  
veliko dobrih  
povezav in  
razvojnih  
priložnosti.

## Staremu letu v slovo

Zadnja številka letošnjega Luškega glasnika je seveda bolj praznično obarvana, tudi zavoljo okroglega jubileja, še zadnjega večjega v zadnjih dveh letih. Lani smo obeležili 60-letnico ustanovitve naše družbe ter 50-letnico prihoda prvega vlaka, letos pa smo v družbi naših poslovnih partnerjev, državnih organov in predstavnikov lokalne skupnosti, ter ob pokroviteljstvu ministrice za infrastrukturo praznovali šest desetletij prihoda prve čezoceanske ladje v Koper. Ta je zaznamovala začetek pristaniške dejavnosti v državi, ki do takrat ni imela lastnega tovrnega pristanišča. Danes se zdi ta dosežek skoraj samoumeven, ampak zgodovina, ki smo jo dodobra obdelali v lanskem letu in jo letos dodatno nadgradili v sodelovanju s Pokrajinskim muzejem iz Kopra (od 13. decembra naprej si lahko v njihovi galeriji na Kidričevi ulici v Kopru ogledate razstavo o prihodu prve ladje), kaže, da je bilo za uresničitev vizije naših predhodnikov potrebno veliko poguma, vztrajnosti in odrekovanja. Gre za vrednote, ki danes niso zelo razširjene. Tu pa tam smo jim resda priča, ampak redkokdaj privedejo do množične reakcije, do kolektivnega angažiranja za boljši jutri. To nam Slovencem primanjkuje, še posebej, če se primerjamo s sosednjimi narodi. Po odločitvi o osamosvojitvi (mimogrede, ta mesec praznujemo tudi državni praznik samostojnosti in enotnosti) ter o vstopu v EU in NATO, smo kot država izgubili vizijo. Ne znamo več določiti, kaj so naši cilji, kam želimo priti, katere so naše prioritete, zato tudi ne znamo stopiti skupaj. Prav zaradi tega so take obletnice, kot je prihod ladje Gorica, pomembne, da nas spomnijo, da tudi to znamo, da smo sposobni uresničevati sanje.

Luka Koper je bila v svoji zgodovini velikokrat pred pomembnimi preizkušnjami, tudi prelomnimi dogodki. Neposlušnost do jugoslovanskih oblasti, da je sploh prišlo do gradnje pristanišča, financiranje gradnje železniškega tira, da bi pristanišču omogočili preživetje in razvoj, sanacijski ukrepi, osamosvojitve in izguba jugoslovanskih trgov, kar pa je bilo po drugi strani tudi priložnost za širitev na druge trge. Leto 2018 si bomo zapolnili po še eni prelomnici in sicer po koreniti reformi zagotavljanja pristaniških storitev. V letošnjem letu smo zasadili seme, ki mora še pognati, vendar že danes vemo, da nič več ne bo tako, kot zdaj. Nekateri morda zmotno razmišljajo, da je to problem samo posloводства. Ne, pri tem smo vsi na isti ladji in od vseh nas je odvisno, da po svojih najboljših močeh pomagamo, da bo prehod v nov sistem zaposlovanja čim bolj tekoč in kar se da neopazen za naše stranke. Po drugi strani pa je to spet ena priložnost, da postanemo boljša družba, raznolika, vendar enakopravna, spoštljiva in tolerantna. Povezani v razvoju je moto, ki smo si ga izbrali za prihodnje poslovno letu in mislim, da si boljše popotnice ne bi mogli zamisliti, glede na naloge, ki nas čakajo.

Spoštovani bralci, v imenu redakcije Luškega glasnika, ki se vsak mesec trudi, da bi vam omogočil kar se da poglobljen in celovit vpogled v dogajanje v naši Skupini in širše, vam želim v prvi vrsti veliko pozitivnih novic, poslovnih uspehov, osebnih zadovoljstev, dobrih odnosov v kolektivu in uresničitve vaše najpomembnejše letošnje zaobljube. Lepo praznujte v družbi ljubečih in iskrenih ljudi.

Sebastjan Šik

## Dvakrat na največji madžarski logistični konferenci

19. in 20. novembra je v Budimpešti potekala vsakoletna tradicionalna logistična konferenca, ki jo organizira medijska hiša KozlekedesVilag, izdajateljica strokovnih revij s področja transporta in logistike. Konferenca NavigatorVilag je letos v dveh dneh pokrila tematike: digitalizacija v logistiki, pristanišča in njihove zaledne povezave ter pomen kitajske pobude »ena cesta – en pas« za madžarski logistični trg.

V delu konference, namenjenem najpomembnejšim pristaniščem za madžarski trg – Koper, Trst, Reka in Hamburg - in njihovim zalednim povezavam, je pričetek novega investicijskega ciklusa Luke Koper oznanil in predstavil naš predstavnik na madžarskem trgu **Borut Šemrl**.



Predsednik uprave **Dimitrij Zadel** (na fotografiji desno) je sodeloval v strokovnem omizju z **Zenom D'Agostinom**



iz tržaške pristaniške uprave, **Wojciechom Szymulewiczem** iz reškega terminala Adriatic Gate in **Sebastianom Windom** iz luke Hamburg. Govorili so o vzrokih za hitrejšo rast evropskega prekomorskega kontejnerskega prometa v

primerjavi z rastjo evropskega gospodarstva in vlogi ter posluhu držav pri razvoju pristaniške infrastrukture. Beseda je tekla tudi o ukrepih EU in nacionalnih vlad za povečanje intermodalnega prometa, izkoriščenosti in razvoju železniških povezav

pristanišč. Aktualno pa je tudi spreminjanje zalednih trgov in povezav z njimi, zato so se dotaknili tudi glavnih vzrokov za te spremembe in vlogi posameznih členov logistične verige pri tem.

Foto: arhiv KozlekedesVilag

## Na Poljskem se učijo o Luki Koper

Na 5. Delavnici SOPOT Logistics, ki se je zgodila na Univerzi Gdansk na Poljskem, je naš predstavnik **Darek Mierkiewicz** študentom predstavil luko Koper kot vhodno/izhodno točko za poljski tovor.

Dogodka se je udeležilo več kot 130 mladih iz 10 poljskih univerz in srednjih šol. Skozi dvodnevni dogodek so se svrstili različni moduli predavanj, podelili so nagrade za najboljše prispevke, logistična podjetja so pripravila različne delavnice, študentje pa so si ogledali tudi skladišča.



»Luka Koper je bila edina pristaniška organizacija, ki so jo povabili k sodelovanju, za našo delavnico pa se je odločilo preko 30 študentov,« je zadovoljen povedal Darek Mierkiewicz (levo), ki je zastopal naše pristanišče.

# Luška pisarna na Dunaju že 50 let

Luka Koper je svojo prodajno mrežo že zelo zgodaj širila iz Kopra na tržišča v zaledju. Medtem ko sta predstavništvi v Ljubljani in Beogradu delovali že od začetka obstoja podjetja, je svoje prvo predstavništvo na tranzitnih trgih družba odprla 1. decembra 1968 in sicer v Avstriji - na Dunaju.

Vodenje predstavništva je takrat prevzel **Franjo Šilovič**, ki je prvi luški dan za avstrijske partnerje organiziral že oktobra naslednje leto. V novembrski številki Luškega glasnika iz leta 1970 najdemo zanimiv zapis o njegovem delu, ki mu lahko rišemo vzporednice tudi danes:

»Boriti se moramo z močno konkurenco. Nam zelo konkurirajo luke na severu in jugu sredozemskega bazena, kajti one so si utrle pot že pred leti, ko še ni bilo naše luke. Kljub temu smo uspeli vzbuditi zanimanje pri številnih pomembnih špedicijah, pri uvoznih in izvoznih podjetjih. Ugledni strokovni časopis Verkher je pred kratkim zapisal, da dosegamo lepe uspehe in da se dobro sučemo v družini luk, čeprav smo najmlajši ter dodal, da smo sposobni in že prekašamo nekatere starejše

luke, ki se že leta in leta borijo za avstrijsko blago. Priznanje nam je dala tudi Zvezna avstrijska zbornica, katera nas je uvrstila med prve luke, saj smo v letu 1969 za avstrijski trg pretovorili že 181.427 ton.«

Danes za avstrijski trg pretovorimo že preko 7 milijonov ton blaga, kar nas uvršča na prvo mesto med evropskimi pristanišči. Blago, ki bodisi prihaja iz Avstrije ali pa je na avstrijski trg namenjeno pretovarjamo na vseh terminalih v luki Koper. Največ je lesa, papirja, premoga, železove rude in raznovrstnega blaga, ki potuje v kontejnerjih - teh je bilo v letu 2017 220.000 TEU.

Tatjana Jazbec

S 1. oktobrom je predstavništvo na Dunaju prevzel **Miha Kalčič**, ki je bil pred tem v Službi trženja, kasneje pa se je preselil na mesto komercialista na Kontejnerski terminal. Na kratko smo ga vprašali, kako je prevzel vajeti in se znašel v novi vlogi.

## KAKO SI DOŽIVEL SPREMEMBO PRI PREHODU IZ PRISTANIŠČA NA PREDSTAVNIŠTVO V TUJINI?

Glavna razlika je v tem, da je na terminalih večinoma fokus na eno blagovno skupino. Predstavniki Luke Koper pa zastopa celotno pristanišče, vse terminale in strokovne službe, v določeni meri pa tudi pristaniško skupnost. Zato je treba imeti širšo sliko o vseh terminalih, logistiki in transportu v regiji ter razumeti, kakšen je pomen koprskega pristanišča za Srednjo Evropo.

## KAJ SO GLAVNE PREDNOSTI PREDSTAVNIŠTVA LUKE KOPER NA DUNAJU?

Direkten kontakt s strankami in predvsem odločevalci, »decision makerji«, hitrejši odziv v primeru težav ali zastojev na transportni poti, dostop do kvalitetnih informacij o poslih, trendih, strategijah, investicijah ...

## KAKŠNI SO IZZIVI ZA PREDSTAVNIKA LUKE KOPER NA DUNAJU ZA



## PRIHODNJA LETA?

Predvsem ohranitev in kjer je mogoče dvig tržnega položaja vodilnega na trgu, »market leaderja« v primerjavi z izredno agresivno konkurenco. Ta se najbolj čuti pri kontejnerjih in agresivnem pristopu Trsta oziroma najmočnejših ladjarjev. Pridobitev novih količin iz Avstrije, kjer nimamo vodilnega položaja, tukaj mislim na zgornjo Avstrijo, Linz - Salzburg do Innsbrucka.

## KAKO SO TE SPREJELE STRANKE V AVSTRIJI?

Ker sem na Kontejnerskem terminalu že skrbel za avstrijski trg, večino špediterjev in logistov poznam od prej in sprejem ni bil težak. Pri ostalih strankah pa je vse odvisno od pristopa predstavnika. Gotovo pomaga, da govorim nemško, saj je tako tudi njim lažje vzpostaviti začetni kontakt. Določene stranke sodelujejo z nami že več kot 30 let, tako da nas zelo dobro poznajo. Predvsem pa

je pomembno zaupanje, ki ga imajo v Luko Koper in naše storitve ter ljudi.

## KAKŠEN JE TVOJ OBIČAJNI DELOVNIK?

Delovnik je prilagojen avstrijskemu načinu dela in njihovemu urniku, ki traja nekako od 8. do 17. ure, po potrebi tudi dlje.

## KAJ NAJBOLJ POGREŠAŠ IZ DOMOVINE?

Družino.

## Obiski iz oddaljenih luških trgov

V preteklem mesecu smo poleg sprejema številnih poslovnih partnerjev na luških dogodkih na zalednih evropskih tržiščih v pristanišču gostili številne delegacije in stranke z drugih celin.

### KITAJSKA

22. novembra smo v Luki Koper gostili visoko delegacijo iz pristanišča Ningbo in kitajskega ladjarja COSCO. Gre za nadaljevanje krepitve odnosov po podpisu sporazuma o sodelovanju s tem pomembnim kitajskim pristaniščem junija letos, ki predvideva povečanje blagovne menjave med Kitajsko in državami srednje Evrope. S tem sporazumom je Luka Koper tudi formalno postala del pobude za gospodarski pas oziroma t. i. nove svilne poti 21. stoletja.

V lanskem letu smo za kitajski trg pretovorili skoraj 190.000 kontejnerskih enot (TEU), 96.000 avtomobilov, skupen promet z ostalimi tipi tovorov pa je znašal 2 milijona ton. Skupina je v lanskem letu dosegla skoraj milijardo ton pretovora, od tega 10 milijonov standardnih kontejnerskih enot (TEU).

Tekst in foto: Rok Štemberger



Ningbo Zhoushan Port Group je največji operater pristanišč v provinci Zhejiang na obali Vzhodnokitajskega morja. Visoko delegacijo je sprejel predsednik uprave Luke Koper Dimitrij Zadel (spredaj desno) s sodelavci iz Področja komerciale.



Vodja Področja komerciale Mitja Dujc (zadaj v sredini) s korejskimi gosti, predstavniki KOTRA in SPIRIT Slovenija.

### KOREJA

Dober mesec po našem obisku korejskih partnerjev v Seulu smo v Luki Koper gostili predstavnike korejskih podjetij, ki šele vstopajo na evropski trg in si želijo vzpostaviti sodelovanja z nami. Organizatorja obiska KOTRA (Korea Business Center Seul iz Zagreba) in SPIRIT Slovenija sta na začetku srečanja predstavila splošno poslovno okolje ter priložnosti za razširitev sodelovanja med gospodarstvi obeh držav. Gostje so si nato z zanimanjem ogledali naše pristanišče in želeli izvedeti predvsem več o logističnih možnostih, ki jih ponuja Luka Koper.

Tekst in foto: Suzana Zornada Vrabc

### INDONEZIJA

V začetku decembra pa so nas obiskali še indonezijski predstavniki, ki so pohvalili dolgoletno sodelovanje z Luko Koper, zlasti pri pretovoru indonezijskega premoga za Slovenijo.

Direktor ITPC Budhapest  
Addy Addy Perdana  
Soemantry in ministrska  
svetovalka z Indonezijskega  
veleposlaništva na Dunaju

Palupi Mustajab ocenjujeta, da je v prihodnje potrebno še naprej krepiti prepoznavnost Luke Koper v Indoneziji ter največ možnosti za večji pretovor vidita na področju kontejnerjev.

Suzana Zornada Vrabc



Indonezijsko delegacijo je sprejela Suzana Zornada Vrabc iz Področja komerciale. Foto Martina Gržančič

## Blizu začetka gradnje drugega tira kot še nikoli

7. decembra, natanko 60 let od dneva, ko je v Koper priplula prva čezoceanska ladja Gorica, smo skupaj z deležniki pristaniške skupnosti, kamor poleg poslovnih partnerjev uvrščamo tudi državne organe in institucije, ki so tesno povezane s pristaniškim delom, predstavnike lokalnih skupnosti in medijev, slavnostno obeležili ta dogodek.

Osrednja govornica na dogodku je bila ministrica za infrastrukturo **Alenka Bratušek**, ki je ocenila, da smo tako blizu začetku gradnje drugega tira kot še nikoli. Pristojni organi naj bi investicijski program dobili v roke še letos, dokument pa naj bi vlada obravnavala v začetku leta 2019.

Predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel** je v svojem govoru izpostavil, da smo letos z mrtve točke premaknili več projektov: razširili smo koncesijsko območje, pridobili gradbena dovoljenja za več pomembnih investicij kot so podaljšanje prvega pomola, gradnja RO-RO priveza v tretjem bazenu in gradnja dodatnih železniških tirov v zaledju tretjega bazena za potrebe avtomobilskega terminala. Omenil je tudi gradnjo nove garažne hiše, ki že ima gradbeno dovoljenje, v teku pa je izbor izvajalca del, ter novi t. i. Srminski vhod, ki bo nared marca prihodnje leto.



Lansko leto smo obeležili 60-letnico začetka gradnje koprskega pristanišča ter ustanovitve podjetja, predhodnika današnje Luke Koper. Letos pa smo se spomnili dogodka, ko se je 7. decembra 1958 ob prvih 135 metrov operative obale privezala prva čezoceanska ladja. »Čezoceanke v Koprju že dolgo niso več atrakcija, kot je bila takrat Gorica, ampak vsakdanjost. Z izgradnjo pristanišča se je Koper zapisal na svetovni zemljevid in Slovenija je postala pomorska država, ki se lahko danes s ponosom kosa s sosednjimi državami, ki imajo veliko daljšo pomorsko tradicijo. Sanje prvih entuziastov so se uresničile. Mi pa uresničujemo sanje za prihodnje generacije,« je še poudaril Zadel.

Ministrica Bratuškova je v svojem govoru ocenila, da uprava in nadzorni svet družbe delata dobro ter zagotavljata, da bo dobro poskrbljeno za delovne pogoje v luki in za zmeren vpliv pristanišča na okolico. Omenila je tudi zadovoljstvo, da je družba pristopila k ureditvi področja izvajalcev pristaniških



storitev in dodala, da morajo biti podjetja v državni lasti drugim za zgled, njihovo edino merilo uspešnosti poslovanja pa ne more biti samo profit.

Sebastjan Šik  
Foto: Tomaž Primožič, FPA



## Luški dnevi na največjih evropskih trgih

Že po tradiciji konec leta na naših največjih trgih pripravimo srečanja s poslovnimi partnerji, kjer je poleg predstavitve dosežkov minulega leta in novih načrtov tudi čas za neformalno mreženje mednarodne pristaniške skupnosti Luke Koper. V razmaku dveh tednov so se tako zgodili sprejemi na Dunaju, v Pragi, Budimpešti in Bratislavi, na povabilo pa se praviloma odzovejo tudi slovenski veleposlaniki v vsaki državi, kar prireditvam zagotovo doda še dodatno gospodarsko težo.

### Avstrija

Prvi, letošnji otvoritveni Luški dan smo pričeli na Dunaju, kjer se je 14. novembra zbralo skoraj 250 gostov iz Avstrije in Slovenije, članov širše pristaniške skupnosti.



Foto: Žiga Fišer

Za dogodek smo tokrat izbrali novo lokacijo s prelepim razgledom na mesto, kjer smo praznovali 50. obletnico predstavništva v Avstriji, predstavil pa se je tudi novi predstavnik Luke Koper v Avstriji (več o tem pišemo na strani 5). Gostom smo tradicionalno ponudili slovenske istrske jedi in vino, kar je definitivno odlično sprejeta posebnost na tovrstnih dogodkih.

Za Luko Koper je Avstrija najmočnejši in s tem najpomembnejši evropski trg, v koprskem pristanišču letno pretovorimo 7 milijonov ton najrazličnejšega blaga.

**Miha Kalčič**, predstavnik Luke Koper za Avstrijo

### Češka

Dan za sprejemom poslovnih partnerjev na Dunaju je večina sodelavcev in predstavnikov luške skupnosti nadaljevala pot do Prage, kjer smo 15. novembra organizirali sprejem za češko logistično srenjo. Dogodka v Grand Majestic Plaza Hotelu v samem centru Prage se je udeležilo cca 140 gostov, največ doslej.



Vroča tema letošnjega dogodka je novo vzpostavljena kontejnerska povezava med Koprom in Melnikom – t.j. Maerskovim terminalom cca 30 km severno od Prage. Slednje je svojevrsten precedens, saj smo s tem prvič dobili kakovosten železniški servis z zahodnim delom Češke. Vlak potuje tri- do štirikrat tedensko in je pripomogel k preko 20%

rasti obsega pretovorov kontejnerjev češkega trga preko luke Koper v tekočem letu. Tako v Sloveniji kot tudi na tirih v Avstriji in na Češkem se izvaja precej nadgrajen in obnov, kar je v letošnji jeseni predstavljajo precejšen izziv za točnost vlakov.

Med Koprom in Češko sicer potuje največ kontejnerjev, avtomobilov (glavnina je Škod in Hyundajjev), nekaj uvoza pločevine in še več izvoza surovega železa.

**Borut Čok**, odhajajoči predstavnik Luke Koper za Češko

### Madžarska

28. novembra smo v prelepi neobaročni in neorenesančni palači Wenckheim v središču Budimpešte, kjer domuje mestna knjižnica Szabó Ervin, za naše madžarske partnerje in prijatelje priredili prednovoletni sprejem in druženje.

Ti so se v velikem številu odzvali našemu povabilu: dogodka se je udeležilo 190 predstavnikov madžarskih partnerjev, prišlo je tudi 42 predstavnikov pristaniške skupnosti iz Kopa. Goste smo po uradnem delu razveselili s kulinarčnim "Istrskim koticom", kjer so pokušali istrske specialitete in vino.

Madžarski prekomorski promet preko Luke Koper se kljub občasnim oviram na železniški transportni infrastrukturi in konkurenci drugih pristanišč povečuje. Med tovari prednjačijo v uvozu soja, v obeh smereh pa še kontejnerji, avtomobili, generalni in tekoči tovari.

**Borut Šemrl**, predstavnik Luke Koper za Madžarsko



### Slovaška

Slovaškim partnerjem smo se za dobro sodelovanje zahvalili z večernim sprejemom 29. novembra, tokrat organiziranim v Crown Plaza Hotelu nasproti predsedniške palače sredi Bratislave. Dogodka se je udeležilo dobrih 130 gostov – največ doslej na Slovaškem. Prisotne so nagovorili Metod Podkrižnik, član uprave, Borut Čok, odhajajoči predstavnik za Slovaški trg in Ksenija Makovac, ki bo to vlogo nastopila z januarjem 2019.

Najbolj »vroča« tema med dogodkom je bilo dejstvo, da so v letošnji konici kontejnerske sezone kontejnerji – od prihoda ladje v Koper do dostave do vrat končnih strank – potovali tudi po 10 dni. Kapacitete železniškega odvoza so zaostajale za povpraševanjem, z zunanjimi kamioni so težave, ker primanjkuje voznikov. Slovaški partnerji so spraševali ali bo Koper v prihodnje sposoben servisirati dodatne količine in so z velikim zanimanjem prisluhnili razvojnim načrtom Luke, kakor tudi pričakovanemu razvoju železniške infrastrukture.

Glavnino tovorov med Koprom in Slovaško predstavljajo kontejnerji, avtomobili (predvsem KIA in Citroën), zvitki pločevine (US Steel, POSCO) in glinica za Slovalco.

**Borut Čok**, odhajajoči predstavnik Luke Koper za Slovaško



## Kdaj začetek pripravljalnih del za drugi tir?

20. novembra je družba 2TDK objavila razpis za izdelavo projekta za izvedbo (PZI) drugega tira Divača-Koper. Zanimirani morajo ponudbe oddati v roku 35 dni od dneva razpisa, rok za pripravo celotne PZI dokumentacije pa je pol leta.

Predmet projektne naloge je izdelava tehničnih specifikacij za gradnjo vseh osmih predorov, izdelava PZI od železniške postaje Divača do energetske napajalne postaje Dekani, kjer se trasa priključi na izvečni tir ter izdelava enotnega načrta zaščite in reševanja. PZI bo osnova za pripravo zanesljivega popisa del za pridobitev primerljivih ponudb izvajalcev.

Slovenija se je z ratifikacijo Malteške konvencije zavezala, da bo pri vseh večjih posegih v prostor na mestih, kjer obstajajo sledovi iz človeške preteklosti, izvedla arheološke raziskave.

Na trasi drugega tira je lokacij, kjer so našli rimskodobne ostaline, sedem in sicer pet na



območju najdišča Purgerce – Buševca pri Dekanih ter dve na območju Ospa. Zavod za varstvo kulturne dediščine Slovenije je z arheološkimi raziskavami pričel 10. decembra in jih bo predvidoma zaključil spomladi naslednje leto. Arheološke raziskave na

trasi drugega tira sofinancira Evropska komisija.

Podpredsednica Vlade RS in ministrica za infrastrukturo **Alenka Bratušek**, ki se je udeležila dogodka ob 60-letnici Luke Koper, je o drugem tiru povedala, da je za začetek pripravljalnih del ključen investicijski program,

ki naj bi ga vlada potrdila predvidoma že prihodnji mesec. Naj spomnimo, da je bila pogodba za izvedbo pripravljalnih del podpisana že pred letom dni.

Tatjana Jazbec  
Foto: Mateja Dominko

## Člani projektne sveta: tir do 2025

6. decembra se je predsednik uprave Luke Koper **Dimitrij Zadel** srečal s člani Projektne sveta za civilni nadzor nad izvajanjem projekta drugega tira železniške proge Divača-Koper. Predsednik sveta **Jadran Bajec** je po končanem srečanju medijem povedal: »Luko smo obiskali zato, ker nas je zanimal pogled uprave na gradnjo drugega tira in vso povezano infrastrukturo. Dobili smo konkretne podatke, ki jih bomo poskušali uporabiti pri našem delu. Prvo izhodišče je, da bi morala država določiti skrajni rok,

Vlada RS je Projektni svet za civilni nadzor nad izvajanjem projekta drugega tira železniške proge Divača-Koper ustanovila 10. maja 2018. Svet ima devet članov: Jadran Bajec, Gregor Ficko, Anton Hojnik, Damir Josipovič, Damijan Kreslin, Emil Milan Pintar, Alenka Triplat, Samo Župančič in predstavnica Ministrstva za infrastrukturo, državna sekretarka Nina Mauhler.



Gregor Ficko, Samo Župančič, Emil Milan Pintar in Jadran Bajec (predsednik projektne sveta).

do katerega bi se morali vsi odgovorni deležniki zavezati, da ga bomo uresničili. Drugi tir moramo zgraditi najpozneje do leta 2025. Če tega ne bo, se Luki nakazuje scenarij, ki nam nikakor ni všeč in gotovo tudi prebivalcem Slovenije ne bi bil, saj bi po njegovi uresnitvi lahko

izgubili položaj uspešnega pristanišča in druge logistike na mednarodnem trgu. Vemo, da je progo tehnično mogoče zgraditi do leta 2025, zdaj je samo nujno, da vsi v projekt vključeni dosežejo ta cilj.«

Tekst in foto: Tatjana Jazbec

## Sredozemska pristanišča rastejo in se krepijo

Civitavecchia pri Rimu je bila prizorišče prve skupščine organizacije MEDPorts, ustanovljene sredi letošnjega poletja, med ustanovnimi člani pa je tudi naša družba. Organizacija združuje, kot že samo ime nakazuje, pristanišča v Sredozemlju, v evropskih državah kot tudi afriških in azijskih državah.

Organizacija želi biti manjša protiutež severnoevropskim pristaniščem, nenazadnje se je v pristaniščih, članicah organizacije MEDPorts pretovor kontejnerjev v prvi polovici 2018 glede na enako obdobje lani povečal za 8 %, medtem ko se je v istem obdobju število potnikov povečalo za 6 %.

V okviru organizacije MEDPorts je ustanovljenih 5 odborov, znotraj katerih bodo obravnavane različne tematike, s katerimi se pristanišča vsakodnevno ukvarjajo. Odbor za statistiko in tržne analize se bo posvečal skupnim kazalnikom uspešnosti, ekonomskim vplivom članic ter najboljšim praksam logistike. »Smart Port« odbor bo pregledal možnosti implementacije enotnega okna za članice organizacije ter skupne platforme za podatke, nenazadnje pa bo služil tudi izmenjavi dobrih praks na področju tehnologije in porabe energije. Odbor za trajnost bo pripravil študijo priklopa ladij na električno omrežje ter opredelil najboljše primere prakse ključnih okoljevarstvenih izzivov. Odbor za



odnose z mednarodnimi institucijami bo pregledal možnosti sodelovanja med organizacijami ter predstavljal MEDPorts v različnih evropskih ekspertnih skupinah ter srečanjih koridorjev. Odbor za varovanje in varnost bo pripravil nabor skupnih standardov, ki veljajo v pristaniščih, članicah organizacije ter vzpostavil digitalno platformo za izmenjavo podatkov na področju varnosti. Odbor za zaposlovanje in izobraževanje pa se bo ukvarjal z

različnimi oblikami dela ter pripravil specifične izobraževalne programe za članice organizacije.

Naša družba se bo udeleževala vseh odborov, ki so pomembni za delovanje našega pristanišča in Luke Koper. Na srečanju v Civitavecchii smo se dogovorili, da bo naslednje srečanje Odbora za statistiko in tržne analize v Kopru konec marca 2019.

Tekst in foto: Žiga Fišer

## V Bruslju o poenotenju evropskih pristaniških sistemov

Foportova konferenca deležnikov je 28. novembra v Bruslju tudi letos ponudila vrsto dobrih govorcev in zanimivih vsebin. Med predstavljenimi podatki velja izpostaviti 1,5 milijarde stroškov zaradi zastojev v prometu na ravni Evropske unije. Prav zato se EU še toliko bolj zavzema za multimodalnost tako v transportu blaga kot tudi oseb. Po mnenju Evropske komisije namreč multimodalnost pomeni tudi razogljichenje transporta ter sistem in ne zgolj kombinacijo različnih tipov transporta ter na tej podlagi razmisliti kako in kam investirati.



Z notnim evropskim oknom želi EU vzpostaviti popolno logistično enotno okno, ki bi povezovalo poslovni svet z administracijo in naredilo logistiko brezpapirno. Prav na tem področju se veliko omenja tehnologijo veriženja podatkovnih blokov (blockchain), ki lahko v tovrstnih postopkih zagotavlja kredibilnost in varnost.

Pristanišča že danes uporabljajo nekatere tehnologije za zgodnje napovedovanje transportnih gibanj ter na primer s pomočjo radarjev

zaznavajo prihajajoče ladje in jim glede na razpoložljivost privezov v pristanišču dajejo navodila o počasnejšem plutju, da bi se izognili sidranju pred pristanišči. Omenjene tehnologije uporablja tudi več pristanišč skupaj, s čimer znižujejo tudi ogljične izpuste.

Na konferenci je bilo govora tudi o razširitvi TEN-T koridorjev, pri čemer so izpostavili enotne standarde, ki veljajo za infrastrukturo ter o načinih gradnje in pojavom različnih izvajalcev, predvsem izvenevropskih.

Žiga Fišer



## Tovori nestandardnih dimenzij

V zadnjem obdobju se pojavlja vse večje povpraševanje po pretovoru specialnih, izvengabaritnih tovorov. Temu se vse bolj prilagajajo tudi ladjarji v vseh segmentih plovbe, tako v klasičnem segmentu generalnih tovorov kot tudi v segmentu kontejnerskih in RO-RO prevozov. Trendu sledimo tudi v Luki Koper, kjer smo v zadnjem letu pretovorili vrsto tovorov izrednih dimenzij na različne vrste ladij.

Stranke namreč vse bolj izkoriščajo direktne kontejnerske povezave z Bližnjim in Daljnim vzhodom, ki jih nudijo ladjarji preko Luke Koper in na te ladje nakladajo izvengabaritne tovore na posebni opremi (t. i. flat-rack in open-top kontejnerji) pa tudi kot generalno blago.

Prav tako je vedno več zanimanja za direktno RO-RO povezavo z Daljnim vzhodom tudi za prevoz specialnih in izvengabaritnih tovorov. Na ladje iz teh servisov stranke



Tovor izrednih dimenzij na t. i. »open-top« kontejnerjih. Foto: COMARK



Projektni tovor pogosto potuje tudi na specializiranih ladjah za prevoz vozil, naložen na posebne prikolice. Foto: Primož Benčič

krcajo tovor tako na »mafi« prikolice ladjarja kot tudi kot generalni tovor. Posebnost te linije je, da povezuje Koper ne samo s kitajskimi ampak tudi z japonskimi lukami kot sta Hitachi in Toyohashi.

Seveda ob vsem opisanem ne zanemarjamo klasičnih vrst nakladanja na ladje za generalne tovore ali specializirane ladje za prevoz težkih tovorov (t. i. heavy-lift) ladij. Pri nakladanju kosovnega tovara, ki odstopajo od standardnih, klasičnih dimenzij si pomagamo z lastno mehanizacijo, včasih pa tudi z ladijskimi dvigali.

Prav raznolikost možnosti, ki jih Luka Koper nudi pri pretovoru teh posebnih tovorov, privablja vse več strank in z njimi vse več zanimivih ter razvojno gledano pomembnih tovorov preko Luke Koper.

Primož Benčič

## Delovni stroji

Med zanimive tovore, za nas v resnici nič posebnega, pa vendar nekoliko drugačne od vsakodnevnih, smo uvrstili tudi velik delovni stroj proizvajalca Caterpillar (model 385C).

Stroj je v svoji celi »postrojivki« težek kar 85 ton, zaradi zahtevnega transporta pa ga je bilo treba razstaviti na nekaj delov. Odmontirali smo prednjo roko in zadnjo utež,

tako da se je med prevozom na ladjo premikalo v enem kosu »le« 64 ton.

Velikan se ponaša z gosenicami, ki v širino merijo kar 3,5 metra, se pa podvozje lahko še dodatno razširi.

Tomaž Viler



Pripravljen za pot.



Razstavljen goseničar na zahtevnem prevozu do nakladalnega mesta



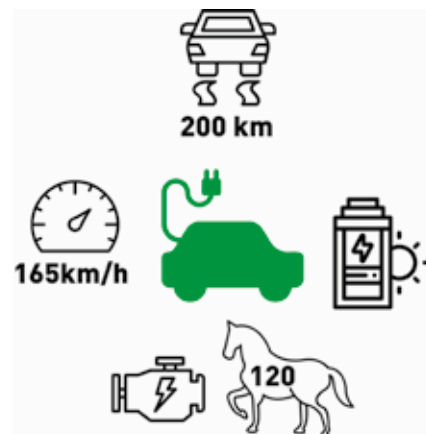
Pričvrščevanje (po luško »ricanje«) v ladijskem trupu, kjer je odpotoval v svojo novo domovino.

## V našem voznem parku prvi e-avto

Električna mobilnost postaja vedno bolj konkurenčna prevozom s konvencionalnimi vozili, za kar je zaslužen hiter tehnološki razvoj v zadnjih letih. Vsi večji proizvajalci avtomobilov že ponujajo ali pa napovedujejo prodajo svojega električnega vozila. Pri elektro mobilnosti gre za najučinkovitejšo rabo energije, ki nudi 100% možnost uporabe

obnovljivih virov energije iz sončnih elektrarn. Prav takih, kot jih bomo po načrtih gradili tudi v pristanišču.

Okoljska strategija Luke Koper med drugim predvideva tudi postopno zamenjavo vozil z motorjem na notranje izgorevanje z električnimi vozili. Za službeni prevoz zaposlenih smo tako



pred kratkim kupili prvo električno vozilo Hyundai Ioniq. Gre za sodoben električni avto, ki ima zaradi CCS priključka omogočeno hitro polnjenje. Opremljen je z enostopenjskim menjalnikom, do 100 km na uro pa pospeši v 9,9 sekunde.

Prednosti takega električnega vozila so predvsem nižji stroški prevoza in manj servisiranja, avto pa med delovanjem ne povzroča hrupa in je okolju bolj prijazen.

Tekst in foto: Goran Matešič



## Letošnje olje pod streho

Žlahtne oljčne plodove smo tokrat pobirali pozno, zato so škorci in burja že vzeli svoj davek. Končni izkupiček je bil 137 litrov oljčnega olja, ki ga v ličnih steklenicah že podarjamo kot tradicionalno in vedno dobro sprejeto darilo poslovnim strankam.



V pristanišču imamo zasajenih preko 200 oljčnih dreves.  
Foto: Tomaž Primožič FPA



Letošnje luško tekoče zlato.  
Foto: Mateja Clarici

## Največ zastojev srca v službi in doma

Vprašanje, ki bi si ga moral VSAK postaviti je: Ali imam ustrezno znanje o oživljanju? Večina verjetno takoj pomisli, da tega ne potrebujemo. Saj vendar imamo vsem dosegljivo številko 112 in sodelavce, ki so usposobljeni za reševanje ogroženih ljudi. A realna slika je povsem drugačna.

Raziskave v Sloveniji kažejo, da ob takojšnjem nudenju pomoči očividcev in zdravniške oskrbe, preživi

manj kot 10 odstotkov prizadetih oseb. Odstotek preživelih na splošno strmo raste, če prizadeti osebi takoj nudimo prvo pomoč in pričnemo z oživljanjem. Postopek je preprost, a kot za vsako pridobljeno teoretično znanje, potrebujemo primerno praktično usposobljenost.

Zaradi dobrega sodelovanja s Svetom delavcev RTV Slovenija je Svet delavcev Luke Koper dobil povabilo

na odlični enourni tečaj praktičnega izobraževanja v nudenju prve pomoči. Nekatere sodelavke smo se zato novembra odzvale in se udeležile predstavitve temeljnih postopkov oživljanja.

S strokovnjakoma Urošem in Davorinom iz SIM centra ZD Ljubljana smo se veliko naučile, saj sta nam teoretično predstavitev in praktičen prikaz oživljanja prikazala kot trenutek, ki se

lahko zgodi v vsakdanjem življenju. Simulacija oživljanja je potekala v primerno opremljeni mobilni prikolici, s sodobnim video sistemom, ki je posnel naše odzivanje in zelo realnimi lutkami za vadbo.

Reševalca sta nas seznanila s pravim pristopom do prizadete osebe, kako prepoznati njegovo življenjsko stanje, kdaj in kako masirati srce ter uporabo defibrilatorja.

V Luki Koper imamo 8 avtomatskih elektronskih defibrilatorjev (AED). Pri naključno vprašanih zaposlenih, ni bilo pozitivnega odgovora o znanju uporabe tega aparata, še slabše so se vprašani odrezali pri naštevanju lokacij, kje so aparati nameščeni. Žal je usposobljenost za oživljanje pri marsikom tudi že »zastarela«, saj se postopki oživljanja spreminjajo. Obvezno znanje oživljanja bi zato morali vpeljati v redno izobraževanje, saj se nesreča lahko zgodi kjerkoli in žrtev ne izbira.

Ali imamo sedaj odgovor na uvodno vprašanje? Da.



Tamara, Tea, Tanja (z leve) in Mateja: »Enourni tečaj oživljanja v mobilni enoti SIM centra toplo priporočamo vsem, saj z dragocenim znanjem lahko pomagate tistim, ki so vam najbližje.« Foto: Mateja Dominko

Naučili smo se, da je vsaka minuta dragocena. Ne smemo se bati, ko pristopimo k prizadeti osebi. Veliko

vlogo pri reševanju življenja odigrajo zbranost, pogum in odločnost. Predvsem smo zaradi svoje dobre vesti

dolžni pomagati vsakemu, ki je v nevarnosti. In le upamo lahko, da bi nekdo za nas storil enako.

Hvala Svetu delavcev RTV in Luke Koper in posebna pohvala SIM centru ZD Ljubljana za kakovosten in praktičen tečaj.

Tanja Jerman

### 8 LOKACIJ DEFIBRILATORJEV V LUKI KOPER

Upravna stavba, upravna stavba KT, pisarna KT DEPO, upravna stavba EET, upravna stavba Terminala tekočih tovorov na 1. pomolu, pisarna Terminala tekočih tovorov na 2. pomolu (zraven polnilnice), garderoba notranjega železniškega transporta (bivši Troples).

Enega imajo varnostniki v svojem vozilu in je vedno na razpolago za prevoz po terenu.



Na tečaj nas je prijazno povabila novinarka RTV Slovenije Jana Vidic (stoji peta z leve), na sliki skupaj z dvema skupinama tečajnikov. Foto: Mateja Dominko

## Ko udarijo nizke temperature

Ob prihodu nizkih temperatur je treba upoštevati kar nekaj varnostnih vidikov s področja varnosti in zdravja pri delu, da se ustrezno zavarujemo pred morebitnimi poškodbami in neprijetnimi dogodki.

### Sezonske bolezni

V tem letnem času se poveča število t. i. »sezonskih bolezni« kot so gripa, prehlad, pljučnica in podobnih. Da se bolezni ne bi prenašale, lahko enostavno in uspešno ukrepamo. Prvi ukrep za preprečevanje širjenja bolezni je zagotovo ustrezna higiena in umivanje rok ter izogib dotikanja točk, preko katerih lahko virusi in bakterije vstopajo v naš organizem - oči, nos, usta. Pri kihanju in kašljanju uporabljamo robčke in roke za preprečevanje širjenja virusov.

Drugi ukrep je zadosten vnos snovi, ki krepijo imunski sistem in s tem povečujejo

odpornost organizma. Predvsem gre za vitamine in minerale, ki so ključnega pomena v boju proti boleznim.

Tretji ukrep je primerna, čista in suha obleka in obutev, med počitki pa pijemo tople napitke.

### Varnost pri delu

Poleg sezonskih bolezni, ki so povezane z nizkimi temperaturami in vlago, se zaradi nizkih temperatur pojavijo še druga tveganja.

- **OBČUTEK** Pri rokovanju z raznim orodjem pazite na občutek v rokah; mraz lahko namreč hitro povzroči izgubo občutka v rokah in nogah, pri čemer se poveča tveganje za nastanek poškodbe pri delu.
- **PREGLEDNOST, ZAZNAVANJE** Pri delu v pristanišču bodite še bolj pozorni na dogajanje



Januarja nas je presenetil sneg, morda bo zima tokrat milejša, kljub vsemu pa sprememb na deloviščih zaradi nizkih temperatur ne gre podcenjevati. Foto: Mehruđin Vuković

okoli vas. Velikokrat se zaradi dodatnih oblačil (kape, kapuce) namreč pojavi slabše zaznavanje okolice, zvočnih opozorilnih signalov in zmanjšanje vidnega polja.

- **HLADNE POVRŠINE** Pri temperaturah pod lediščem vožnjo prilagodite stanju na deloviščih in cestah. Poledenela cesta

povzroči slabši prijem gum na cestah, zato se zavorna pot podaljša. Pozornost velja tudi pri hoji po deloviščih.

V preteklosti smo že zabeležili poškodbe pri delu, povezane z mrazom, zato ustrezno poskrbite za svojo varnost in varnost vaših sodelavcev s preventivnimi ukrepi.

Miha Uršič

## Odprte prijave na 6. Luka Koper Istrski maraton

Priprave na največjo tekaško prireditev na Obali, ki bo potekala 13. in 14. aprila naslednje leto, so se že začele. Osrednje dogajanje bo tokrat v Portorožu, saj bo gostiteljica 6. izdaje maratona Občina Piran. 1. decembra so organizatorji odprli prijave za vse tri teke: na rekreativni tek (Portorož – Seča – Portorož), polmaraton (Koper - Izola - Portorož) ter maraton od Portoroža do Kopra in nazaj. Za rekreativni tek v dolžini 10 km je na voljo 2.250, za 21-kilometrsko progo 2.250 in za maraton 500 mest. Skupaj bo torej na Obali teklo 5.000 tekačev.

Organizatorji tekačem zaradi omejenega števila tekmovalcev priporočajo čimprejšnjo prijavo na [www.istrski-maraton.si](http://www.istrski-maraton.si). Tam so že objavili najpomembnejše informacije tako glede tras, tekaških srečanj, vadbenega programa kot tudi spremljevalnega programa, sodelovanja prostovoljcev in aktivnosti za najmlajše.

Luka Koper je od letošnje izvedbe (in za naslednja štiri leta) prevzela generalno pokroviteljstvo Istrskega maratona. **Marijana Sikošek**, predsednica društva Istrski maraton: »Zelo smo ponosni, da Luka Koper podpira naš dogodek, saj nam s tem pomaga uresničevati željo po trajnostnem povezovanju: to je povezovanju lokalne skupnosti, prostovoljcev in športnikov. Poslanstvo Istrskega maratona je združiti prijetno s koristnim

in predvsem spodbujati rekreativni tek, zdrav način preživljanja prostega časa ter destinacijo Istra predstaviti ne le kot športno,



Na 5. Luka Koper Istrskem maratonu je del trase najdaljše razdalje (42 km) bil speljan po pristanišču, kar je bilo za tekače prav posebno doživetje. Foto: Aleksander Bančič

temveč tudi kot turistično destinacijo.«

Mateja Clarici

Mateja Clarici

## Obiskala nas je Alenka Artnik



Foto: Branko Furlanič

23. novembra smo v Luki Koper prvič gostili našo sponzoriranko, slovensko šampionko v potapljanju na vdih **Alenko Artnik**, ki je letos poleti na Bahamih postavila nov svetovni rekord. Spustila se je na neverjetnih 105 metrov

globine in hkrati postala četrta ženska v zgodovini, ki se je z monoplavutjo potopila več kot 100 m globoko. Povedala nam je veliko zanimivosti o svojih potopih in predvsem o tem, kako se na njih pripravlja. Treningi in mentalna priprava (dihalne vaje, koncentracija, meditacija) so ključni za uspešno izvedbo vsakega potopa.

Peljali smo jo tudi na ogled pristanišča, saj je z Markovca, kjer je doma, nanj gledala že iz otroštva: »Že od malega sem rada gledala ladje, ki so prihajale in odhajale. Nisem si pa predstavljala, da je naše pristanišče tako veliko. Na vsakem koraku je polno zanimivih stvari, ki te ne pustijo ravnodušnega.« Peljali smo jo do tretjega bazena, ki ima največjo globino. »Ta globina, 18 metrov, je res premalo za moje treninge, zato bom prosila, če mi lahko skopljejo globlji jarek, da bom lahko končno trenirala tudi doma,« si je v smehu zaželela simpatična Koprčanka.

V prihodnjem letu jo čaka še veliko izzivov, že januarja se odpravlja na Filippine, kjer bo začela s pripravami na svetovno prvenstvo v Nici.

**Alenki želimo še veliko športnih uspehov in osvajanja morskih globin.**

Mateja Clarici

## Dobrodelna licitacija žlahtnih vin

Luka Koper je tudi letos pomagala otrokom, ki se zdravijo v izolski bolnišnici. S sodelovanjem na jubilejni dobrodelni dražbi Vinakoper je dražila barike in prispevala v dobrodelni sklad za pediatrični oddelek Splošne bolnišnice Izola. V 20. letih

so organizator Vinakoper in donatorji preko te akcije zbrali že več kot 300.000 €, od tega letos rekordnih 76.275 €.



Foto: Jaka Ivančič

## Pomorska slovenščina

Zavod Neptun je v 21. novembra organiziral srečanje na temo pomorske slovenščine. Prvo izmed vrste rednih srečanj je potekalo v Info centru znotraj razstavišča Pomorskega muzeja Piran v nekdanjem skladišču soli Monfort v Portorožu.

Uvodne besede, namen in cilje projekta je podal int. kap. **Valter Suban**, predstavnik. V nadaljevanju je svoje poglede ter ugotovitve glede te problematike predstavil kapitan dolge plovbe **Rok Sorta**, avtor knjige »Slovenska pomorska terminologija«. V njej je v slovenščini in angleščini zbrano zanimivo besedišče, ki ga je avtor srečal pri svojem delu. Sledila je izredna profesorica na Fakulteti za pomorstvo in promet, dr. **Violeta Jurković**, ki je v zadnjih dveh letih

vodila projekta »Slovenska terminologija v pomorstvu 1 in 2«. Pri tem se je v enotnem specializiranem digitaliziranem korpusu zbralo veliko doslej izdanih del s področja pomorske slovenščine, ki lahko služijo kot temelj za nadaljnje raziskave. Na srečanju je predstavljala doslej zbrano besedišče iz korpusa pomorske slovenščine, ki je na voljo na povezavi <https://evroterm.vlada.si/evrokorpus/> (zavihek pomorstvo). Tudi doc. dr. **Dušan Fabe**, se veliko ukvarja s slovenskim pomorskim izrazoslovjem, zato je povzel svoje ugotovitve predvsem s stališča izvora besedišča ter primerjave z drugimi jeziki. Kot zadnji je svoj prispevek dodal kustos **Uroš Hribar**, ki vodi tudi projekt izgradnje starinskega plovila »topo«. Predstavil je svoje videnje



Foto: Rok Štemberger

te problematike predvsem z vidika izrazoslovja pri manjših plovilih.

Na prvem srečanju smo začeli pri gradnji plovila. Tema tega srečanja je tako bila »Gredelj, kobilica, hrbtenica ali ?«. V naslednjih srečanjih bomo plovilo »gradili« dalje. Pri tem poudarjamo besedo plovilo, kar pomeni, da se bomo posvetili tako največjim ladjam kot tudi manjšim čolnom, od starinskih kot je topo, ki ga gradijo v Monfortu, ali pa sodobne jahte, jadrnice, gumenjaki in drugi.

Po predstavitvah strokovnjakov je sledila splošna razprava. »Upam, da se bomo po uvodnem srečanju še večkrat sestali, tako pomorščaki kot jezikoslovci ter tudi vsi ostali, ki jih zanima področje pomorske slovenščine, izmenjali svoja mnenja ter skozi razprave prispevali k nadaljnjemu razvoju pomorske slovenščine,« je ob zaključku prve delavnice povedal Valter Suban.

Jure Barovič

## Od prvega vlaka do danes: izboljšujemo železniške storitve

2. decembra 1967 je v koprsko luko pripeljal prvi vlak, do danes pa je železniški transport doživel velik razmah tako na slovenskem železniškem omrežju kot tudi na internih luških tirih.

Naša enota Notranji železniški transport pa je pri svojem delu tudi ekološko osveščena, zato smo pred kratkim nabavili dve novi električni vozili za premike na terminalih za tekoče in generalne tovore. Eklektični vozili se vodita daljinsko in lahko premikata kompozicijo vagonov do teže cca 600 ton. **Milanko Drlić** iz Področja operative je še dodal: »V letu 2018 smo pridobili še varnostno spričevalo del A in del B z veljavnostjo do leta 2023, na podlagi katerega lahko Luka Koper še naprej izvaja vožnje in premike na območju javne železniške infrastrukture postaje Koper - tovorna.«



## Večja pretočnost za drugi pomol

Stari železniški most tik ob cestnem viaduktu za Srminski vhod, preko katerega železniški tir 41c povezuje tovorno postajo Koper z drugim luškim pomolom, je zaradi naraščajočega železniškega prometa potreben sanacije. Pred leti smo tik ob njem zaradi načrtovane prenove mostu in planirane izgradnje šeste skupine tirov za celoten severno-vzhodni del pristanišča, zgradili nov most. »Letos smo nanj postavili 450 m dolg železniški tir št. 61 (na sliki modro obarvan), ki se preko tira 63 navezuje na javno železniško infrastrukturo,« je še dodal **Aleksander Glavina** iz Področja investicij.



# Slovenska ladja v slovenski luki ... pred 60. leti

Pisalo se je leto 1958. 7. decembra je v novi koprski luki pristala prva slovenska čezoceanika Gorica. Ni bila kdove kako sodobna, vendar je imela na dimniku upodobljena Triglav in morje – simbola slovenskega naroda in tudi pomorstva.

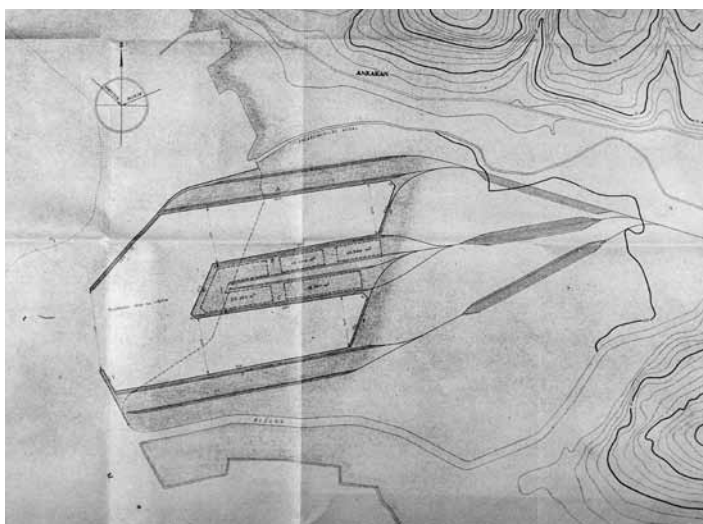
Zamisel o izgradnji mednarodnega tovarnega pristanišča na slovenski obali se je porodila po koncu druge svetovne vojne in priključitvi Primorske matični domovini, dozorela pa z določitvijo meje med Italijo in Jugoslavijo leta 1954. Zaradi najboljših topografskih, maritimnih in prostorskih pogojev je bil izbran Koper, kjer so morali zaradi zastarelih starih pomolov rešitev iskati v izgradnji popolnoma nove luke. Kam locirati novo pristanišče in s kakšno kapaciteto, je bilo vprašanje, s katerim so se ukvarjali mnogi inženirji. Za lokacijo pristanišča so se potegovali Debeli rtič, Ankaranska in Semedelska bonifika, Škocjanski zaliv ter severni del mesta do izliva reke Rižane. Najbolj drzna verzija je bila zarisana na Debelem Rtiču, ki je bila kot prva tudi umaknjena.

Med variantami je bil izbran idejni projekt, ki je predvideval rekonstrukcijo severnega mestnega obrežja, zaporo Škocjanskega zaliva in izgradnjo do izliva reke Rižane. Odločujoče v prid izbrani lokaciji so bile neizkoriščene površine, ki so omogočale fazno izgradnjo pristanišča ter stari objekti na lokaciji, ki bi se lahko uporabili za skladiščenje tovora in s tem takojšnjo dejavnost v pristanišču. Pomemben je bil tudi odprt dostop v dolino Rižane, kjer je bila možna navezava na železniško progo Divača – Pula.

Investicijski program za ureditev severne obale je Vodna skupnost pripravila oktobra 1956. Predvideval je izgradnjo 400 metrov operativne obale z globino morja 10 metrov. Zaradi pomanjkanja finančnih sredstev so kasneje program razdelili v tri etape. Z izgradnjo prvih 135 m obale so pričeli leta 1957, zaključili pa le nekaj dni pred uradno otvoritvijo, 7. decembra 1958. Na slovesnosti je ob novo obalo pristala ladja Gorica, last slovenskega ladjarja Splošna plovba. Radio Koper je na ta dan v neposrednem prenosu poročal: » ... ves zaliv se prav dejansko koplje v soncu. Tu je danes prava druga pomlad ... zbralo se je več tisoč ljudi, ki so prihitali iz vseh koncev, tudi iz Slovenije, predvsem pa iz bližnjih krajev slovenske Istre, da bi s svojo prisotnostjo počastili ta veliki dan, ko smo prvič v naši zgodovini dobili lastno pristanišče.«

**Zlatan Čok**, najstarejši pomorski agent v Kopru in izjemen strokovnjak s področja pomorskih prevozov se v svoji najnovejši knjigi Izzivi »tajnega« agenta dogodka takole spominja: »Otvoritev se je udeležila večina Koprčanov, med njimi seveda tudi jaz. Bili smo ponosni na novo pridobitev, saj smo se zavedali, kako pomembno je novo okno v svet. Ladja Gorica je ob pristanku zaradi majhne okvare stroja s premcem zadela v obalo, kar je množica razumela kot krstitev obale in zaploskala, jaz pa sem vedel, da je moralo biti nekaj narobe s strojem. Na srečo udarec ni bil močan in ni ogrožal varnosti ladje.«

Tatjana Jazbec

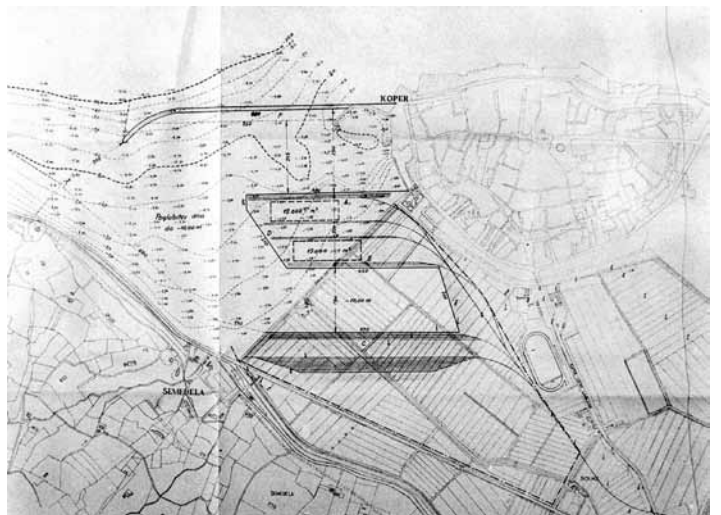


Skica variante na Ankaranski bonifiki med izlivom reke Rižane in Sv. Katarino



Izbrana lokacija pristanišča vrisana na panorami

Foto: Arhiv Luke Koper



V luškem arhivu smo našli stare dokumente, ki jih tudi prvič objavljamo: ena od možnih lokacij pristanišča - med Koprom in Semedelo Foto: Arhiv Luke Koper

## VABILO NA RAZSTAVO

Pokrajinski muzej je ob 60. obletnici prihoda prve ladje v koprsko pristanišče pripravil priložnostno razstavo, ki bo širši javnosti na ogled **od 13. decembra dalje v muzejski galeriji »Lepa Vida«** na Kidričevi ulici 23a v Kopru. Razstavo je sponzorirala Luka Koper.

Vljudno vabljeni.



Prihod Gorice, ladje slovenskega ladjarja Splošna plovba v luko, 7. 12. 1958.