

Novaproga

Revija Slovenskih železnic

December 2015

Posebna izdaja

 Slovenske železnice



Muzejski vlak SŽ – že 30 let na tirih!





Novo progo izdajajo Slovenske železnice, d. o. o.

- SI-1506 Ljubljana, Kolodvorska 11
- e-pošta: janez.krivec@slo-zeleznice.si
- odgovorni urednik: Janez Krivec
- redaktorica: Darinka Lempl Pahor
- avtorji fotografij: Miško Kranjec, Dave Collier, Mladen Bogić
- tisk: SŽ-Železniška tiskarna Ljubljana, d. d.
- naklada: 9.241 izvodov
- naslovniki jo prejema brezplačno


Janez Krivec

Odgovorni urednik



Spoštovani!

Izjemno vrednost, ki jo ima v slovenski zgodovini železnica, najbolje ohranjajo in predstavljajo žive muzejske lokomotive. Lokomotive vzbujajo spoštovanje in navdušenje vseh, ki se z njimi srečajo; od otrok, ki se jim zdi skoraj pravilčno, kako lahko takšna kovinska zver premika toliko vagonov, do strokovnjakov in tehnikov, ki se čudijo temu, da so lahko v časih, ko še ni bilo računalnikov in drugih elektronskih pomagal, ustvarili tako popolne stroje.

Tistim, ki so imeli pred tremi desetletji dovolj poguma in vneme, da so začeli udeležati tako večplasten in daljnosežen projekt, kot je muzejski vlak na slovenskih železnicah, se lahko iskreno zahvalimo in jim čestitamo. Tokratna posebna izdaja Nove proge je posvečena prav njim in pregledu številnih dogodkov, ki so zaznamovali vožnje muzejskega vlaka pri nas.

Po tridesetih letih voženj muzejski vlak še vedno deluje nadvse živo, in z njim SŽ dejavno ohranjamo bogato železniško dediščino. Navdušuje pa tudi to, da vemo, da je pred njim še svetlejša prihodnost.

Želim vam prijetno branje.


Začetki
2

Vožnje vlaka v 90-ih
11

Prva lokomotiva in vagoni
3

Štajerski muzejski vlak
12

Turizem
4

Vrhunec
14

Gostje
4

V novem stoletju
15

Širitev ponudbe
6

Stoletnice, stoletnice ...
16

Muzejski vlak v samostojni Sloveniji
10

Pod črto
17

Muzejski vlak SŽ

Že 30 let na tirih

Začetki

Akademski slikar Stane Kumar, otrok železničarja in zaljubljen v železnice, je po zaslugi dobrih odnosov, ki jih je imel z direktorjem železnice in nekdanjim sošolcem Cirilom Mravljo, v 60-ih letih začel zbirati vozila in drug historični material za bodoči železniški muzej. Železnica je leta 1972 sprejela sklep, da bo muzej v nekdanji kurilnici v Šiški, potem ko bo tam ugasnila obstoječa dejavnost.



Nestor Železniškega muzeja SŽ, Stane Kumar (1910–1997) skozi okno zapaha okretnice
Foto Mladen Bogić

Kumar je izsledil, zbral in dal za potrebe aktivnega muzejskega vlaka obnoviti sedem historičnih vagonov, večinoma dvoosnikov, med njimi je bil en štiriosnik. Obnova je pod njegovim vodstvom od leta 1969 deloma potekala v železniških delavnicah v Novi Gorici in deloma na Ptuj. Vozovno-tehnično so bili vagoni pomankljivo obnovljeni in niso bili sposobni za redno obratovanje, rekonstruiranje njihovega historičnega videza pa je določal Kumar,

omejen z zelo skopimi podatki, ki so bili takrat na voljo, tako da, tudi zaradi pomanjkanja časa in sredstev, njihov videz le približno ustreza. Vendar pa je Kumarjeva velika zasluga, da je te vagone zbral in rešil propada, saj bi sicer končali v starem železu.

Kljub tehnično zelo pomankljivem stanju je bilo s to kompozicijo izvedenih nekaj posebnih voženj:

1976 – 70 let bohinjske proge

20. junij: vožnja Beljak–Most na Soči

27. junij: Trst–Bled–Trst (z lokomotivo 28-006, na p. Bled prikazana nedeljujoča 133-005)

1977 – 120 let Južne železnice

18. junij: Ljubljana–Trst–Ljubljana (E-lok 342, Sežana–Trst–Sežana lokomotiva 25-026)

1983 – 110 let proge Pivka–Reka–Zagreb

9.–17. aprila je lokomotiva 18-005 vozila muzejski vlak vozil na relaciji Reka–Reka–Brajdica

(Med tem je bil 1. januarja 1981 ustanovljen Železniški muzej, za lokomotivo muzejskega vlaka pa je bila izbrana in obnovljena 18-005)

Čeprav je projekt Muzejski vlak ves čas lebdel v zraku, je zaradi različnih kadrovskih in organizacijskih težav primanjkovalo energije za njegovo uresničitev. Šele ko se je leta 1985 vrnil na železnico generalni direktor Jože Slokar (med 1982 in 85 je bil predsednik SIS za ekonomske odnose s tujino), je projekt dobil nov zagon. Ing. Slokar je poklical vodjo železniškega muzeja, Mladena Bogića in mu naročil, da naj po njegovem pooblastilu aktivira projekt Muzejski vlak. S tem pooblastilom je imel Bogić dostop do strokovnih železniških služb, ki so rade sodelovale.



Muzejski vlak vozi 10. aprila 1983 na Reki po obalnem tiru proti Brajdici. Foto Mladen Bogić



Jože Slokar 1987

Prva lokomotiva in vagoni

Ker so bili vagoni neprimer- ni za obratovanje, jih je vodja Službe za potniške vagone, ing. Matija Možina, postopoma poslal v železniške delavnice na Ptuj, kjer smo skupaj določili obseg in nadzirali potek del. Vagoni so poleg generalne ob- nove dobili nove zavore tipa Oerlikon, obnovljeno staro- dobno električno razsvetljavo, varnostna (lepljena) okenska stekla, zamenjane pa so bile tudi vse osi kolesnih dvojic, saj v skladu s predpisi niso smele biti starejše od 40 let. Vagoni so dobili tudi ozvočenje, na- pajano s centralnega mesta v službenem vagonu.

Paradoksalno so bili vago- ni zdaj varnejši kot ob svojem nastanku. Ing. Možina je izpo- sloval pri Skupnosti Jugoslovanskih železnic tudi posebno dovol- jenje za obratovanje tako obnovljenih vagonov, saj je bila po hudi nesreči v Jajincih nekaj let prej generalno prepovedana uporaba vagonov z leseno konstrukcijo. Železniške delavnice na Ptuj so projekt vzele za svoj, sodelovale so z navdušenjem in bile ponosne na svoje delo. Nova pridobitev je bil historični dvoosni salonski vagon, ki ga je Bogić 1982 rešil s kasacijskega tira, kjer so ga že začeli rezati. Delavnice na Ptuj so ga vzorno obnovile, namenjen pa je bil za prevoz pomembnih gostov ob posebnih prilikah in kot bivalnik za vlakovno osebje na potovanjih parnih lokomotiv.

Ing. Alojz Škrbinc iz Službe za vleko, ki je prevzel (in do upoko- jitve nosil) skrb za lokomotive muzejskega vlaka, je izbral 17-006,



Salon U 194030

že nekaj let stoječo kot eksponat v kurilnici Nova Gorica. 18-005 se je namreč izkazala za problematično, ker je imela ventilsko krmilje tipa Lentz, to pa zahteva izredno natančnost pri revizijskih popravilih. V takratnih razmerah v delovišču Centralnih delavnic v Šiški, pristojnem za vzdrževanje muzejskih parnih lokomotiv, tega ni bilo več mogoče zagotoviti. Ventili 18-005 niso več dobro te- snili in lokomotiva je pretirano trošila vodo, tako da je bila nepri- merena za daljše vožnje.

Finančna sredstva za obnovo tako vagonov kot lokomotive so se krila iz proračuna Službe za potniške vagone oziroma Službe za vlečna sredstva. Vlak je bil sposoben za vožnjo spomladi leta 1986.



Franc Ogrinc kot spremljevalec muzejskega vlaka. Foto Mladen Bogić



Prvi muzejski vlak leta 1986 na mostu čez Idrijco, ob vrnitvi iz Kanala. Foto Malahovsky

Muzejski vlak SŽ

Že 30 let na tirih

Turizem

Železnica je imela v tem času svojo turistično agencijo TTG Slovenijaturist, zato je bil ta vidik projekta poverjen njej. Direktor Bojan Albreht je v ta namen zaposlil novo, mlado sodelavko Niko Dolinar, diplomirano sociologinjo, ki je pred tem urejala glasilo tovarne Sava v Kranju. Bogič, ki je že imel osem let delovnih izkušenj na železnici, je bil sprva zelo skeptičen, saj se mu je zdelo neodgovorno poveriti zagon tako pomembnega projekta tako železniško neizkušeni osebi. Nika Dolinar pa se je izkazala za zelo bistro, sposobno in prizadevno delavko, tako da je steklo odlično sodelovanje. Bogič in Dolinarjeva sta sodelovala pri razčlenjanju turistične ponudbe vlaka, obveščanju turističnih uradov na Bledu in drugod in celo pri animiranju Pošte Slovenije, da je uvedla na muzejskem vlaku pravo ambulančno pošto, izdelala ustrezne poštne žige in delegirala upokojenega poštarja, oblečenega v historično uniformo, da je posloval v poštne vagonu – ne samo da je prodajal razglednice in znamke, temveč tudi da je sprejemal poštne pošiljke, jih opremil z žigi in odpremil po predpisih. (Poštne žige je poštar vselej prinesel/odnesel s seboj, saj je šlo za pravo poštno poslovanje, po vseh predpisih.) Mladen Bogič je odpotoval h gospodu Laurenzu Stipanitzu, zbiralcu železniških uniform na Dunaju, ki mu je posodil originalno uniformo avstro-ogrskega železniškega uradnika, da je ljubljansko podjetje Kroj po njej izdelalo kostume za vodnike-spremljevalce muzejskega vlaka.



Fotografiranje gostov po prihodu v Kanal

K profiliranju celovite turistične ponudbe in določitvi cilja potovanja je bil pritegnjen Drago Kralj, izkušen in razgledan novinar Dnevnika, ki je redno urejal turistično rubriko. Izoblikoval se je program, ki je določil za glavno področje delovanja muzejskega vlaka Bohinjsko progo, kot start in domovna postaja vlaka so bile določene Jesenice, kot glavna vstopna postaja Bled-Jezero, za cilj pa je bilo izbrano mesto Kanal ob Soči. Tu je bilo dovolj lokalnih zanimivosti (Neptunov vodnjak, galerija Rika Debeljaka, črna kuhinja, cerkev z orglami), ki bi zadovoljile goste vlaka na nekajurnem postanku, pri čemer bi na glavnem trgu dobili tudi preprosto kosilo. Krajanje Kanala so začutili dobro promotivno priložnost in so navdušeno sodelovali. Vsakič so organizirali sprejem vlaka z manjšo glasbeno skupino, izvedli skupinsko fotografiranje gostov ob muzejskem vlaku (gostom so podarili slike ob vrnitvi) in jih povedli v mesto, kjer so aktivirali galerijo in črno kuhinjo, priredili kosilo na trgu, animirali goste z družabnimi igrami, v cerkvi pa je študentka glasbe igrala na orgle. Ob vrnitvi proti postaji so posebej za goste muzejskega vlaka lokalni športniki izvajali znamenite skoke z visokega mostu v Sočo. Ob odhodu vlaka je spet igrala v slovo ista glasbena skupina kot ob prihodu.

Učinek je bil odličen in gostje zadovoljni. Omembe vredno je tudi, da se je vlak na poti v Kanal vselej ustavil v Mostu na Soči, kjer so ga prebivalci sprejeli s kruhom in soljo in šaljivo poskušali nakrmili in ostrgljati železnega konja.



Pogostitev na glavnem trgu

Gostje

Ker so turistični uradi na Bledu le z nejevoljo sprejemali novo turistično ponudbo (namesto da bi jo razumeli kot popestritev – dopolnitev obstoječe ponudbe, so v njej videli konkurenco lokalnim avtobusnim prevoznikom pri prirejanju izletov) in zahtevali 30 odstotkov provizije pri prodaji vozovnic, se je Slovenijaturist zatekel k drugemu izvoru gostov. V Londonu je takrat delovala močna izpostava agencije Yugotours, ki je vsak teden pripeljala na Bled za celo letalo britanskih gostov, večinoma upokojencev.

Slovenijaturistu se je posrečilo vključiti muzejski vlak v njihov enotedenski program. Ker so Britanci prihajali in odhajali ob sobotah, bi bila vožnja muzejskega vlaka ob koncu tedna neprimerna. Zato je bil po premisleku izbran četrtek, ko se gostje že udomačijo na Bledu, si ogledajo najnужnejše znamenitosti, potem pa dobijo veselje do tega, da bi videli/doživeli še kaj. Petek seveda tudi ne bi bil primeren, saj se gostje takrat že po malem pripravljajo na odhod domov. Pokazalo se je, da je bil četrtek posrečeno izbran dan in



Stane Srčič v gala uniformi uradnika kkStB



SJŽ-plaketa, 15-aprilska nagrada ŽG Ljubljana za muzejski vlak



muzejski vlak je tako več let vozil vsak teden od konca pomladi do jeseni. Vlak sta na vseh vožnjah spremljala in nadzirala Nika Dolinar in Mladen Bogič, nadzor nad stanjem vagonov pa so menjaje se spremljali strokovnjaki Tehnično vagonске službe, iz Ljubljane gospoda Albin Sever in Franc Keber, stalno pa ga je spremljal in zanj skrbel (drobna popravila, čiščenje, oprema z vodo in toaletnim papirjem ...) bradati Stane Srčič z Jesenic, dotlej urejevalec zavor, poslej pa največkrat fotografirana »maskota« muzejskega



TV SLO Turistični nagelj Železnici in Kanalu



Knjižica Aktivna muzejska vozila ŽG Ljubljana iz let 1989-91 v štirih jezikovnih variantah

vlaka. Televizija Slovenija je prav v tem času pod vodstvom Draga Bulca izvajala »turistični monitoring« in je za najboljšo popestritev turistične ponudbe Slovenije vsak mesec podeljevala nagrado Turistični nagelj (tistim, ki so si zaslužili grajo, pa Bodečo nežo). Projekt Muzejski vlak je že prvi mesec dobil to priznanje (Železniško gospodarstvo Ljubljana in krajanji Kanala), ob koncu leta pa oboji še celoletni Turistični nagelj, se pravi za najboljšo popestritev turistične ponudbe Slovenije v vsem letu. Posledica je bila, da je tudi Skupnost jugoslovanskih železnic spoznala pomen tega zahtevnega projekta in ŽG Ljubljana naslednjega leta podelila Petnajstoaprilsko nagrado – najvišje železniško priznanje v Jugoslaviji.

Ta uspeh nas je spodbudil, da smo nastopili pri generalnem direktorju Jožetu Slokarju in predlagali usposobitev še velikega muzejskega vlaka. Dragoceni starodobni štiriosnik, ki ga je bil pridobil še Stane Kumar, se seveda ni vklapljal v kompozicijo dvoosnikov, poleg tega pa je Kumar z medmuzejsko izmenjavo v času pred tem pridobil še dva zanimiva italijanska štiriosnika s številnimi vrati (vzdevek »milleporte« ali »centoportek«) za lokalni promet. Bogič je za muzejsko zbirko odbral lepi kovičeni štiriosnik

Muzejski vlak SŽ

Že 30 let na tirih



Veliki muzejski vlak v bližini postaje Nomenj 1987. Foto Malahovsky

italijanske provenience, ki je bil dotlej uvrščen v lokalni vlak na Kamniški progi, in nenavadni štiriosni službeno-prtljažni vagon madžarske provenience, ki je bil že izločen iz prometa in je blizu CD Moste izven tirov služil kot skladišče. Za lokomotivo je bila izbrana ekspresna parna lokomotiva 03-002, najhitrejša in najlepša avstro-ogrška lokomotiva v zbirki muzeja. Ing. Slokar je po kratkem premisleku z blago hudomušnim nasmeškom dal projektu Veliki muzejski vlak zeleno luč in prek zime 1986/87 je potekala revizija lokomotive v CD Šiška ter vagonov v CD Ptuj. Spomladi 1987 je bil vlak pripravljen. Prva vožnja je bila organizirana 23. maja 1987 z obema vlakoma in lokomotivama od avstrijskega Beljaka do Kanala. Vožnje se je udeležil tudi dotlej nam neznani

gospod Eduard Sassmann, šef kurilnice Dunaj Sever, ki je skrbel za najpomembnejše avstrijske aktivne parne lokomotive. Navdušen nad 03-002 je izposloval vabilo s strani ÖBB, da smo se potem jeseni udeležili velikih proslav ob 150-letnici avstrijskih železnic na Dunaju.

Od vsega začetka projekta je bil pripisan precejšen pomen in vložen trud v oblikovanje celostne podobe tega produkta, tako da so imela vsa informativna in spominska gradiva skupne značilnosti, tako tudi darilni priponki iz leta 1986 oziroma 1987, vozovnice in informacijsko gradivo, ki je bilo pripravljeno v slovenščini, angleščini, nemščini in italijanščini in smo ga delili potnikom glede na to, kateri jezikovni skupini so pripadali.

Širitev ponudbe

Območje svojega delovanja smo torej, opogumljeni z uspehom leta prej, drzno razširili čez državno mejo. Prek turistične sezone smo veliki vlak stacionirali v Pulju, saj smo nameravali izkoristiti impresivni turistični potencial Istre. Za cilj izleta smo izbrali okrog 80 kilometrov oddaljeno mesto Roč na progi proti Divači. Začuda je vlak vozil samo nekajkrat, saj je puljska izpostava Slovenijaturista izlet slabo tržila, in to pri izjemno močnem turističnem zaledju zahodne istrske obale s središči Rovinj, Vrsar, Poreč. Tu smo se naučili še ene lekcije: uspeh takšnih projektov je odvisen od maloštevilnih »pravih«, zainteresiranih ljudi. Če se turističnim delavcem ni treba truditi za posel, pač niso pripravljeni vlagati naporov v novo storitev. Ker so bile z obratovanjem vlaka zaradi oddaljenosti povezane precejšnje logistične težave – strojevodje so bili lokalni železničarji, spremljevalci in moderatorji pa smo se morali voziti iz Ljubljane – smo ob koncu sezone priznali poraz in se iz Istre umaknili. Pač pa smo med letom opravili več posebnih voženj za avstrijske naročnike na Koroškem in Štajerskem. Leta 1987 smo dobili tudi pomembno okrepitev vlakovnega

osebja muzejskega vlaka: vožnje je začel spremljati Uroš Filiplič, zaposlen pri Železniški transportni organizaciji Ljubljana, sicer pa izkušen nekdanji prometnik. Ker se je ukvarjal tudi s parnimi lokomotivami (v Sloveniji začetnik izdelave delujočih parnih lokomotiv za vrtno železnico širine 7.25 palca), je v nasprotju z mladimi, neizkušenimi prometniki razumel oboje: tako izvajanje prometa v luči obratovanja muzejskega vlaka kot posebne potrebe parne lokomotive. Zato je lahko predvideval in pravočasno usmerjal spremljajoče aktivnosti ob vožnjah muzejskega vlaka, še preden bi se lahko razvile težave. Njegovo sodelovanje je bilo tako pomembno, da je bil naslednjega leta povabljen v Železniški muzej, kjer je prevzel mesto referenta za vozila s poudarkom na vodenju/spremljanju projekta muzejskega vlaka. Ta dela je opravljal vse do upokojitve leta 2012, muzejski vlak je torej spremljal četrto stoletje.

V Avstriji smo si očitno pridobili določen ugled in tako smo leta 1988 razširili vožnje na Transalpini tako, da smo šli po potnike na Koroško do Baškega jezera (Faak am See), cilj pa smo premaknili

v Novo Gorico, z namenom, da bi tako privabili na vlak še koga, ki se je že prej udeležil vožnje do Kanala. Tu se je spletlo odlično sodelovanje s Korošcem Herbertom Guttenbrunnerjem, ki je bil nadvse naklonjen Slovencem in je na lastno pobudo izvajal promotivne dejavnosti na avstrijskem Koroškem. V pridobivanje gostov pa je bil vključen tamkajšnji potovalni urad Springer. Množile so se nam tudi vožnje po posebnem naročilu, tako na primer iz Ljubljane v Kamnik na prireditve **Kmečka ohcet**. Leta 1988 smo tudi prvič prepeljali iz Gorice na Bled naše goste iz Italije, ki vožnjo vsako leto ponovijo. Prvič smo tudi v posebno ponudbo vključili tako imenovani »mali železniški krog«, bolje rečeno trikotnik, namreč relacijo Ljubljana–Zidani Most–Sevnica–Trebnje–Ljubljana, ki je posebej simpatična zato, ker se vlak navidezno ne vrača, temveč stalno napreduje, a se le vrne na izhodišče. (Veliki muzejski krog sestavlja relacija Ljubljana–Jesenice–Nova Gorica–Sežana–Postojna–Ljubljana, ki pa je za parno vleko prenaporna in le pogojno izvedljiva.)

Uspeh nam je dal krila, tako da smo ob koncu sezone 1987 generalnemu direktorju predrzno predlagali, da usposobimo še eno lokomotivo. Kazalo je, da bodo vožnje tako pogoste, da smo morali misliti na operativno rezervo, da bi bila naša storitev zanesljiva.



06-018 z velikim muzejskim vlakom po Bohinjski progi. Foto Niko Dolžan

In smo uspeli! Spomladi leta 1989 je tako oživila 06-018, tretja muzejska parna lokomotiva, po muzejskem pomenu enakovredna 03-002. Dotlej je že deset let stala kot spomenik na prostem na postaji Borovnica in je bila videti zelo prizadeta. Na srečo imajo parne lokomotive veliko substance in videz vara, položaj je videti težji, kot je v resnici.

Nekoliko nas je zaskrbelo, ker smo spomladi izgubili mogočnega zaščitnika in pospeševalca: generalni direktor Jože Slokar je zelo zaslužen postal (zadnji) jugoslovanski minister za promet.



Službeno-prtljažni vagon ex DRG pred obnovo. Foto Mladen Bogić



Interjer vagona, preurejenega v bife

Vedeli smo, da ne moremo od vsakogar pričakovati tolikšne širine. Z veseljem pa je mogoče ugotoviti, da so brez izjeme vsi nasledniki na tej funkciji gledali na naše napore s simpatijami, da so po svojih močeh pomagali, da pa se je splošna situacija žal začela spreminjati v neugodni smeri, ki se je z leti še slabšala.

Naše napore so opazili v tujini. Poleg rednih vsakotredenskih poletnih voženj (zdaj smo vozili Jesenice–Nova Gorica ob sredah in Faak–Nova Gorica ob četrtnih) je raslo povpraševanje po sodelovanju v filmih, po posebnih vožnjah po vsej Sloveniji, prišle pa so tudi specializirane turistične agencije, namenjene ljubiteljem železnic. Prva je bila **Mochel Reisen** iz Nemčije, ki je organizirala tridnevno popotovanje z našimi vlaki od Ljubljane do Pulja, od tam nazaj do Postojne in nato preko Sežane in Nove Gorice na Jesenice. V izvidnico so prišli tradicionalno previdni Angleži, predstavniki LCGB (Locomotive Club of Great Britain), da se na lastne oči prepričajo, ali je tisto, kar počnemo, res kaj vredno.

Dotlej smo že prišli do spoznanja, da je smotrno redne vožnje organizirati predvsem med poletnimi šolskimi počitnicami, vožnje po naročilu pa smo izvajali kadarkoli. Tega leta smo se tudi spustili po Transalpini v Trst Campo Marzio, od koder smo naše goste potem še večkrat popeljali na Bled.

Obratovanje muzejskega vlaka, »posebna storitev Slovenskih železnic s potniškim prometom«, je postalo rutinsko. Tu pa tam je še vedno šepala prodaja, tako da smo obžalovali premajhno zasedenost vlaka. Storitev pa je bila priznana kvalitetna, tako da je leta 1990 vlak že drugič najela nemška agencija **Mochel Reisen**, tokrat za osem dni ob prvem maju. Uporabili smo vse tri lokomotive in vse vagone, s strojema 03 in 06 smo z garnituro štiriosnikov napravili drzno ekspedicijo vse do Splita v Dalmaciji. Vse se je srečno izteklo! In lokalno prebivalstvo nas je sprejemalo odprtih rok in z nostalgичnimi solzami v očeh!

Še pred sezono rednih voženj, ki se je kot vedno začejala junija, so prišli še Angleži. Locomotive Club of Great Britain se je v drugi polovici maja šest dni vozil po vsej Sloveniji in še v Pulj. Ponosni smo bili, da smo zadovoljili tudi tako zahtevne naročnike!

V tem letu kaže omeniti, da smo garnituro malega muzejskega vlaka izpopolnili z vagonom z bifejem, za kar smo uporabili star dvoosni službeno-prtljažni vagon nemške provenience, ki smo si ga izposlili iz rednega prometa.

Muzejski vlak SŽ

Že 30 let na tirih





Muzejski vlak SŽ

Že 30 let na tirih

Muzejski vlak v samostojni Sloveniji

Napočilo je usodno leto 1991. V soparnem ozračju pred grozečo nevihto se je sezona muzejskega vlaka začela kot običajno. Ko pa je 26. junija udarila strela in je jugoslovanska armada s tanki želela pacifizirati osamosvajajočo se Slovenijo, se je začela vojna. Če je, kot pravijo, prva žrtev vojne resnica, je druga vsekakor turizem. Tudi muzejski vlak je obstal. Vendar pa mu je pripadla nadvse pomembna vloga. Ker je bil stacioniran na Jesenicah, drugi vlaki pa zaradi blokad niso vozili, je kot ena redkih možnosti za umik 2. julija na relaciji Lesce-Bled-Področja (Rosenbach) prevažal tuje turiste, ki so v strahu zapuščali Slovenijo.

Tega leta pa se nam je – proti vsem pričakovanjem – pridružila še četrta aktivna lokomotiva. Tik pred vojno je namreč iz Srbije prišlo na Jesenice v železarno umret devet parnih lokomotiv vrste 33 iz tako imenovane vojaške rezerve. Bile so konzervirane in malone v voznom stanju! Nemudoma smo sprožili reševalno akcijo. Rezultat je bil, da je šest lokomotiv odšlo v Avstrijo v zameno za 2,5-kratno količino starega železa, mi pa smo v zameno za ekvivalent starega železa iztržili tri najboljše, od katerih smo 33-037 še iste jeseni usposobili za vožnjo. Generalnemu direktorju ing. Juriju Piršu gre vse priznanje za »open mind«, saj je s projektom soglašal z ugotovitvijo, da pač z menjavo starega železa za »staro železo« dolgoročno ne moremo ničesar izgubiti. (Tudi v Avstriji dve od prevzetih lokomotiv že obratujeta.)

Po koncu na srečo zelo kratke vojne, ki se je potem iz Slovenije preselila na Hrvaško in v Bosno ter nazadnje zajela malone vso razpadajočo Jugoslavijo, na turizem ni bilo misliti. Ta čas smo izkoristili za uresničitev projekta, ki je bil dogovorjen že pred usodnimi dogodki: avstrijska firma S.R. Film & Video, specializirana za snemanje filmov o železnici, je želela posneti Sago o Transalpini, kjer bi kot priče iz preteklosti nastopile naše parne lokomotive. Predlagala nam je sodelovanje, pri čemer bi bil vložek Slovenskih železnic brezplačno obratovanje muzejskih vlakov. Na podlagi izvrstnih referenc je generalni direktor slovenskih železnic ing. Jurij Pirš sklenil, da se prošnji ustreže. Po koncu sovražnosti je bilo v Sloveniji seveda popolno turistično zatišje in naša odlično pripravljena historična vozila brez dela. Mlade in nadvse prizadevne ekipe S.R. Film & Video pa strašljivo povojno vzdušje ni motilo. Prišli so in od 29. julija do 2. avgusta na Transalpini posneli odličen 70-minutni film, ki je bil potem poleg v nemščini in angleščini na voljo tudi v slovenščini. Železniški muzej je dobil 20-minutni izveček v slovenščini z najlepšimi prizori, kjer nastopajo parne lokomotive. Še vedno ga predvaja svojim obiskovalcem.



33-037 na poizkusni vožnji. Foto Tona Galun

Vožnje vlaka v 90-ih

Že leta 1992 se je položaj muzejskega vlaka razveseljivo popravil; število voženj se je v primerjavi z letom prej za dvakrat povečalo. So pa to bile večinoma vožnje po naročilu, saj turistov v Slovenijo še ni bilo. Večkrat smo vlak posodili na Koroško, kjer so prirejali vožnje za goste izjemnega turističnega območja v okolici Baškega jezera (Faak am See). Tega leta je treba omeniti dogodek, ki kaže, kaj vse je mogoče storiti, če je so delu volja, strokovnost in iznajdljivost. Ing. Paul Zajic z Dunaja, naš stari znanec, prijatelj, strokovnjak za parne lokomotive, je prav takrat začasno služboval kot šef vleke (Zugförderung) v Gradcu. Zgodilo se je, da so k avstrijskim kolegom prišli na obisk švicarski železničarji, in to z dvema najnovejšima razglednima vagonoma, še preden sta prišla v redni promet. Ljubeznivi ing. Zajic jim je želel ponuditi nekaj

posebnega in je pri tem mislil tudi na nas. Vedel je, da zelo potrebujemo naročila za muzejski vlak. Predlagal je, da bi Švicarje ob vrnitvi prepeljali s parno lokomotivo preko Slovenije, na relaciji Spielfeld-Strass-Maribor-Dravograd-Pliberk. In res, Švicarji so predlog sprejeli, sicer nekoliko s strahom – saj je vendar vojna v Jugoslaviji! Ing. Zajic je naročil našo malo 17-006 in navdušeno smo se odpravili na potovanje. Ker je trajalo več dni, smo kot bivalnik za osebe vzeli s seboj še mali historični salonski vagon. Na koroški progi se je potem ponujal nadvse nenavaden pogled: samozavestno puhajoča parna lokomotiva, pa mali dvoosni vagonček, stisnjen med njo in dva velikanska moderna vagona, ki sta grozila, da ga bosta vsak hip zdrobila. Potniki so doživljali potovanje z mešanimi občutki: po eni strani so uživali v prekrasnem sončnem dnevu in čudovitih pogledih, ki so se ponujali v dolini Drave, po drugi strani pa so nekako zadržanega diha čakali, da ponovno dosežejo varno Avstrijo. Mi, ki smo vedeli, da nevarnosti že zdavnaj ni več, smo se skrivaj muzali ob njihovih strahovih. V Pliberku bi se morala naša naloga končati. Z lokomotivo bi se morali vrniti na Jesenice, ki so se nam nasmihale skoraj na dosegu roke, mi pa bi morali nazaj po neznansko dolgem ovinku preko Maribora in Ljubljane. In tu je kompetentni ing. Zajic napravil čarovnijo, nekaj nemogočega. V voznem redu na relaciji Pliberk-Celovec ni bilo dovolj velike »luknje«, da bi lahko skozenjo spravili našo lokomotivo, zato je uredil, da se je lokalni potniški vlak, najnovejši dvojni motornik tipa Jenbach, pripel na konec našega vlaka, na zadnji švicarski vagon. Na lokomotivo smo dobili avstrijskega pilota in nato vozili v trasi potniškega vlaka, seveda z vsemi postanki. Čakajoči potniki niso mogli verjeti očem in niso prav vedeli, kaj jim je storiti. Nato so z navdušenjem izkoristili izjemno doživetje, ki jim ga je



Posebni vlak 17-006 + U 194 030 + 2x SBB-CFF + ÖBB mot. Jenbach v bližini Pliberka. Foto Sepp Tezak

ponudilo življenje. Celovec smo srečno dosegli z osemminutno zamudo. Ing. Zajic nam je veliko zaupal! Če bi šlo kaj narobe ... Vožnja po karavanški progi v Podrožco in Jesenice je bila nato zgolj rutina.

Sezona 1993 je potekala zelo podobno kot prejšnja. Maja je nastopil delo novi generalni direktor ing. Marjan Rekar z nalogo sanirati Slovenske železnice. Nekoliko smo bili zaskrbljeni, vendar je tudi on pravilno presodil pomen naše dejavnosti in nas odločno podprl. Omeniti kaže ekspedicijo v Budimpešto, kjer smo se od 7. do 12. julija z lokomotivama 03-002 in 06-018 udeležili 125-letnice Madžarskih državnih železnic. Obisk so nam madžarski prijatelji vrnili 25. septembra, ko so z lokomotivo 109.109 in svojim muzejskim vlakom prišli čestitat Slovenskim železnicam ob 100-letnici proge Ljubljana-Kočevje. Čestitkam so se pridružili tudi hrvaški kolegi s prav tedaj obnovljenim muzejskim vlakom.

Tega leta smo z grenkobo spoznali, da nam vsi železničarji niso naklonjeni. Na eni od voženj v Novo Gorico je imela lokomotiva 06-018 težave z glavnim ležajem gonilnega droga. Strojevodja se je v Novi Gorici odpovedal počitku in kosilu, da je pred vrnitvijo lokomotivo z velikimi napori usposobil za vožnjo – ti sestavni deli so izredno težki. Šef tamkajšnje kurilnice pa je dogodek ogorčeno prijavil, češ, nezaslišano je, da si kdo drzne »razmetati dele lokomotive po vsem njegovem dvorišču«.

Ob koncu leta smo uvedli novost: projekt Veseli december, v okviru katerega smo izvedli sedem voženj po vsej Sloveniji. Bile so namenjene otrokom v spremstvu staršev. Nekaj postaj so se peljali z muzejskim vlakom, kjer jih je obiskal Miklavž oziroma božiček oziroma dedek Mraz in jih obdaril. Na izhodišče so se vračali z rednimi vlaki. Odziv publike je bil nadvse spodbuden.

Muzejski vlak SŽ

Že 30 let na tirih

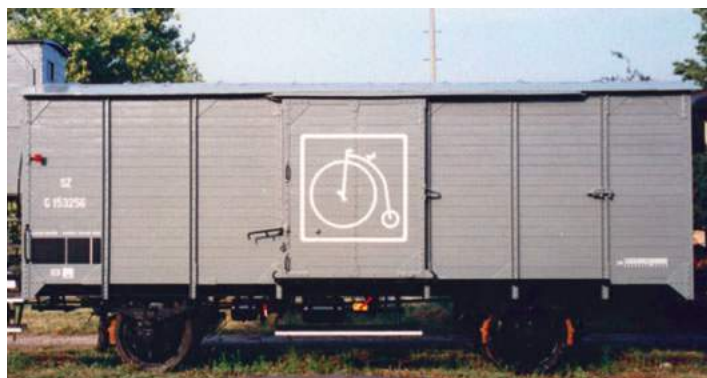
Štajerski muzejski vlak

Leto 1994 označuje presenetljivo povečanje števila aktivnih historičnih vozil, in sicer zaradi blagega lokalpatriotizma, tokrat izjemoma koristnega. Maribor, drugo največje mesto Slovenije, je ugotovil, da ni prav, da ima »Ljubljana« kar štiri parne lokomotive in dva historična vlaka. Da bi Maribor ne imel svojega? Na pripravljalne sestanke za projekt »štajerski muzejski vlak« so kajpak povabili tudi ravnatelja železniškega muzeja. Poskušal sem jim obzirno razložiti, da še obstoječa vlaka nimata dovolj dela in da bi enega prav lahko stacionirali v Mariboru. Ko je vodja sestanka dr. Čuš prepoznal moj namen, mi je segel v besedo in mi ni pustil dokončati misli. Sam pri sebi sem nato ugotovil, da bi bilo nespametno zavirati projekt, saj to vendar pomeni še eno »živo« parno lokomotivo in še več obnovljenih historičnih vagonov. Prečesali smo vso Slovenijo in zbrali skupaj vse stare potniške vagone, ki jih je bilo še mogoče najti. Večinoma so služili kot skladišča v Železniškem gradbenem podjetju. Bili so najrazličnejših tipov in v izredno slabem stanju. Nazadnje smo jih odbrali pet in jih napotili na obnovo, tri v delavnico v Mariboru in dva na Ptuj. Praktično so jih zgradili od podvozja navzgor na novo, ob tem so vgradili namesto starega lesenega novo jekleno ogrodje. Kajpak je bila rekonstruirana tudi celotna notranja oprema. Pri definiranju tipov vagonov in z nasveti glede njihove obnove nam je priskočil na pomoč ljubeznivi znanec z Dunaja, gospod Hermann Heless, amaterski železniški zgodovinar, specialist za potniške vagone. Nemudoma se je odzval našemu vabilu. Po njegovi zaslugi so vagoni štajerskega muzejskega vlaka historično veliko korektnjeji kot naš prvi, mali muzejski vlak. Z lokomotivo 25-005, ki smo jo izbrali za ta projekt, teh težav ni bilo. Obnovili so jo v Mariboru. Pač pa so imele delavnice težave s časom. Mariborčani so trdo zahtevali vlak že za veliko noč in res je bila inavguracijska vožnja že 3. aprila, na velikonočno nedeljo. Kako se je financirala obnova tega vlaka, pisec teh vrstic ne ve in ne želi vedeti ... Sčasoma se je potrdila moja skepsa glede zadovoljive zaposlitve štajerskega muzejskega vlaka v Maribo-

ru, tako da smo ga čez leto ali dve premaknili na druge lokacije. Čez leta, ko so se postrožili predpisi in bi bilo treba metalizirati ogrodje vagonov prvega vlaka, za kar ni bilo denarja, so štajerski vagoni prevzeli vlogo malega muzejskega vlaka. Štirje vagoni od šestih, s katerimi smo leta 1986 začeli, pa so bili izločeni iz prometa.

Konec maja smo ponovno obiskali prijatelje v železniškem muzeju v Strasshofu pri Dunaju: z lokomotivo 33-037 smo se udeležili prireditve »52 let vrste 52«.

Povpraševanje po muzejskem vlaku je ostalo na ravni prejšnjega leta, pač pa je Veseli december narasel kar na 32 voženj(!). Jeseni smo aktivirali še en vagon iz muzejske zbirke, tokrat simpatični staroavstrijski lesen tovorni vagon z dvignjeno hišico za zavirača. Služil naj bi prevozu biciklov. Ideja je bila, da bi se izletniki – kolesarji peljali z muzejskim vlakom do Podbrda, tam izstopili in se pod vodstvom izkušenega vodiča v prijetni vožnji z bicikli spustili navzdol po dolini Bače do Mosta na Soči. Ob vrnitvi bi se skupaj z bicikli spet vkrcali v muzejski vlak. Vagon je bil zato opremljen z zavoro za potniške vlake in z vodom za parno ogrevanje. Projekt



»Bicikel vagon« G 153256 po reviziji, pripravljen za obratovanje. Foto Mladen Bogić



Štajerski muzejski vlak na prvi vožnji (dodana sta službeno-poštni vagon in bife vagon iz prve garniture). Foto Sepp Tezak

se je obnesel, vagon pa je služil tudi pri Veselem decembru kot skladišče za darila. Zaradi praktičnosti ga nameravamo opremiti s prehodnim mostičkom, tako da bo dostopen tudi med vožnjo. Že nekaj let zaradi pomanjkanja sredstev stoji in čaka na redno revizijo.

Lahko rečemo, da smo se tega leta bližali vrhuncu dejavnosti. Konec avgusta in v začetku septembra smo z lokomotivo 03-002 ponovno gostovali na Dunaju oziroma v bližnjem Strasshofu, konec septembra pa praznovali 100-letnico proge Ljubljana–Novo mesto. Spet so prišli k nam madžarski prijatelji, tokrat s svojim res starinskim, 100-letnim vlakom, posebno pa smo se razveselili prihoda dveh historičnih vagonov iz zbirke tržaškega železniškega muzeja Campo Marzio.

Leto 1995 je minilo brez posebnosti, število potniških kilometrov je bilo večje kot leto prej, vendar še vedno manjše kot v rekordni predvojni sezoni 1990. Ob desetletnici projekta Muzejski vlak je generalni direktor 23. septembra povabil na vožnjo vlado Republike Slovenije in diplomatski zbor. Vožnja je uspela, zato je povabilo diplomatskemu zboru v naslednjih letih (s presledki) postalo tradicionalno.



Muzejski vlak SŽ

Že 30 let na tirih

Vrhunec

Leto 1996 pomeni vrhunec projekta muzejski vlak, čeprav je sicer število voženj in potniških kilometrov nazadovalo. Zaradi prevelikih stroškov na progah ÖBB smo namreč prenehali z rednimi vožnjami v Bače (Faak am See). Imeli pa smo 5 aktivnih parnih lokomotiv in 20 historičnih vagonov v treh vlakih, tako da smo lahko odgovorili na sleherni izziv. Pripravljali smo se na veliko proslavo 150-letnice železnic na Slovenskem, ki je bila 1. junija v Celju. Tam smo nastopili z vsem, kar smo imeli. Vrhunec prireditve je bila vsekakor parada 19 parnih lokomotiv, ki so prišle sodelovat iz vseh sosednjih in celo nekaterih oddaljenih držav. Iz Trsta sta pripeljali goste s tržaškim muzejskim vlakom dve historični elektrolokomotivi skupine 626, kakršne so na Slovenskem kot serija 361 postavile temelje električne vleke. Posebno ganljivo je bilo srečanje treh sester, lokomotiv nekdanje Južne železnice serije 109, ki so bile v tem času vse v voznem stanju. To so bile madžarska 109.109,

Kot zanimivost kaže omeniti, da smo leta 1997 dobili še eno aktivno parno lokomotivo, tokrat ozkotirno. Iz železarne Jesenice smo namreč za staro železo primenjali lokomotivo 71-012, ki je bila ravno v revizijskem popravilu, ko so sklenili, da svojo ozkotirno železnico ukinejo. Manjkala je le še fina obdelava nekaterih delov in zaključna montaža. To smo dokončali v Ljubljani. Hkrati smo usposobili še star bosanski ozkotirni vagon IV. razreda. Na območju muzeja smo v normalni tir od kretnice do kretnice vgradili ozki tir, kakšnih 150 metrov, tako da 71-012 kdaj pa kdaj zakurimo in jo predstavimo otrokom. Potem vsi skupaj sanjarimo, kako bomo ozki tir položili v krogu okoli rotunde nekdanje kurilnice in »na dvorišču« muzeja vzpostavili ozkotirni promet...



Tri sestre, madžarska 109.109, avstrijska 109.13 in naša 03-002, nekoč 109.38 v Celju 1. 6. 1996. Foto Mladen Bogić

avstrijska 109.13 in naša 03-002, ki je v času Avstro-Ogrske nosila oznako 109.38.

Kmalu nato smo z lokomotivo 25-005, zadnjo med obnovljenimi, obiskali Dunaj oziroma Strasshof, sredi julija pa ponovno odšli v Budimpešto, tokrat z malo 17-006, na praznovanje 150-letnice železnic na Madžarskem.

Potem se je naša življenjska krivulja začela spuščati: lokomotiva 03-002, ki bi se ji revizijski rok iztekkel konec leta, je z vožnje na festival Pike Nogavičke v Velenju 28. septembra prišepala. Pregled je pokazal, da je poškodovan glavni osni ležaj. Niso je več popravili. Revizija bi morala biti zelo obsežna, zamenjati bi bilo treba kolesne obroče, govorilo se je, da je potrebna nova peč ... Ni bilo denarja. Najdragocenejša parna lokomotiva Slovenije se je pogreznila v mrtvaški molk. Vendar na svojem mestu v muzeju stoji še vedno naoljena in lahno umazana od premogovega prahu – kot, da je še vedno aktivna. Nismo premogli moči, da bi jo očistili, kakor se poslednjič umije mrtveca.

Veseli december je tokrat zahteval rekordno število 49 voženj.

Za naslednja leta je značilno, da se je število potniških kilometrov počasi približevalo najboljši številki izpred vojne. Vse bolj pomemben je postal delež voženj v nasprotni smeri: iz Nove Gorice (oziroma Gorice) na Bled za naše italijanske goste, v organizaciji agencije Club iz Mosta na Soči. Po prelomu tisočletja je ta delež postal celo enakopraven deležu prvotne smeri s startom na Jesenicah.

Število voženj za Veseli december se je nekoliko zmanjšalo in je v letih 1997–2000 nihalo okoli številke 20.

Leto 1998 je potekalo brez posebnosti; zaznamuje ga še ena ekspedicija: z lokomotivo 06-018 smo bili v drugi polovici avgusta gostje na Slovaškem; dostojno smo reprezentirali Slovenske železnice na 150-letnici tamkajšnjih železnic. Pokazale pa so se težave s kotlom lokomotive 25-005, ki je bila v reviziji. Ugotovljeno je bilo, da bi bilo treba zamenjati temeljni obroč pokončnega kotla, kar je tako zahteven poseg, da smo se mu odrekli. Namesto nje smo usposobili lokomotivo istega tipa, 25-026, ki je bila kot eksponat garažirana v Novi Gorici. Pokazalo se je, da ima le-ta mlajši in pomembno boljši kotel italijanske izdelave, tako da je v sezoni 1999 že oživila, 25-005 pa je postala dajalka rezervnih delov.

Avgusta 1999 so Slovenske železnice spet dobile novega direktorja. Čeprav je bil tudi ta, mag. Igor Zajec, razveseljivo naklonjen muzejskemu vlaku, je treba ugotoviti, da vsaka menjava »oblasti« pomeni v naši dejavnosti določeno motnjo – ponovno smo na začetku, ko je treba startati z informiranjem in lobiranjem. Tudi osebje muzejskega vlaka je dobilo okrepitev: kot kostumirani vođač se je pridružil Matjaž Marušič iz Nove Gorice, študent Višje šole za gostinstvo in turizem na Bledu, ki je pozneje prav s temo izleti z muzejskim vlakom tudi diplomiral. V tej sezoni smo prvokrat dosegli in presegli predvojni rekord: prepeljali smo več kot 10.000 potnikov in opravili 1.864.000 potniških kilometrov. Sezona 2000 je potem prinesla absolutni rekord: 11.881 prepeljanih potnikov in 2.096.521 potniških kilometrov. Pri tem je treba poudariti, da vožnje v okviru Veselega decembra v tem pregledu niso upoštevane ne v številu potnikov ne v številu potniških kilometrov, saj potnikov



Foto Miško Kranjec

zaradi pogostega menjavanja ni bilo mogoče prešteti. Leto 2001 je pomenilo začetek nazadovanja, čeprav so bili rezultati še vedno dobri: 9700 potnikov in 1.700.000 potniških kilometrov. Slovenijaturist je bil končal v stečaju in trženje muzejskega vlaka je za to in naslednje leto prevzela agencija Intours, dejavnost sta vodila Drago Jordan in Cvetka Urbančič, na vlaku pa je bila največkrat Mojca Škoberne, ki je prej delala pri Slovenijaturistu. V naslednji

sezoni, 2002, je organizacijo voženj vodil Matjaž Marušič. Intours sta sicer vodila (in menda bila tudi njegova glavna lastnika) Tomaž Krušič in Miro Hribar. Muzejski vlak je bil za to firmo bolj kot ne nezaželena dediščina in postranska stvar (večinoma so se ukvarjali z aranžmaji letovanj v Grčiji) in ob koncu sezone jim je Matjaž Marušič iskreno svetoval, naj se vlaku raje odrečejo. (Matjaž še vedno občasno spremlja muzejski vlak kot kostumirani vodič.)

V novem stoletju

Decembra še leta 2001 je iz nepojasnjenih razlogov odpadel projekt Veseli december, čeprav smo imeli vse tehnične možnosti in čeprav je imel prejšnja leta velik odmev v javnosti. Tako je bilo tudi leta 2002 in krivulja potnikov in potniških kilometrov se je začela nevarno spuščati. Precej je tega kriva očitna sprememba

klime, kar so nam naravovarstveniki že dolga leta napovedovali: zaradi učinka tople grede so poletja postala tako vroča in suha, da je bila na Krasu in nato po vsej Sloveniji na vrhuncu sezone muzejskega vlaka razglašena požarna nevarnost. Takrat je našim parnim lokomotivam prepovedano obratovati ... Septembra je krmilo

Muzejski vlak SŽ

Že 30 let na tirih

Slovenskih železnic prevzel nov generalni direktor, mladi inženir Blaž Miklavčič. Zamenjana je bila tudi celotna vodstvena ekipa. Slovenske železnice so se začele pripravljati na transformacijo v holding z odvisnimi družbami. Ta projekt je železničarje na moč zaposlil. Kljub temu je ing. Miklavčič zelo kmalu pokazal, da ceni našo dejavnost, saj je obiskal muzej že kmalu po svojem nastopu. Podprl je tudi obratovanje muzejskega vlaka in se nekaterih voženj tudi sam udeležil. Vendar pa je v skladu z novimi usmeritvami zavel na železnici nov veter: delitev na tovarni in potniški promet ter na infrastrukturo, medsebojno obračunavanje storitev, želja po čim boljši »transparentnosti« stroškov, njihovo zmanjševanje, včasih za vsako ceno. O muzejskem vlaku so odločali novi ljudje, odlagali vstop vozil v redna popravila, relativizirali potrebno število operativnih vozil, zmanjševali število »nerentabilnih« voženj. V sezoni 2003 je organizacijo rednih izletov po Bohinjski progi prevzela agencija ABC Rent a car in jo izvaja še danes, ves ta čas pa je nosilec dejavnosti Drago Jordan.

Leto 2003 smo končali s komaj dobro polovico prepeljanih potnikov in potniških kilometrov v primerjavi z rekordom. Konec septembra smo po osebni intervenciji generalnega direktorja, potem ko smo »zaradi varčevanja« že zamudili rok za prijavo, z lokomotivo le obiskali prijatelje v Budimpešti: 17-006 se je v tamkajšnjem veličastnem železniškem muzeju udeležila srečanja izvajalcev muzejskih voženj iz srednje Evrope in šaljivega tekmovanja lokomotiv. Konec leta je bil tudi oživiljen projekt Veseli december, v okviru katerega pa smo izvedli klavrne štiri vožnje.

V smeri Nova Gorica–Bled Jezero sem ter tja kakšno vožnjo še organizira agencija Club. Natančnejših evidenc za čas po 2003 ni na voljo, tudi ne za standardno potovanje Jesenice–Bled Jezero–Kanal–Nova Gorica, ki ga še vedno organizira ABC Europcar. Storitev poteka rutinsko, žal pa se je v letu 2014 število voženj zelo zmanjšalo, saj so zaradi previsoke cene in premajhnega števila prijav številne odpadle. Projekt muzejski vlak je bil resno ogrožen.

Stoletnice, stoletnice ...

Kljub očitnemu usihanju nekoč tako ambiciozno zastavljene projekta pa se tu in tam zgodi kaj spodbudnega. Leta 2006 so nas povabili k sodelovanju Čehi. V mestecu Jindřichuv Hradec



Lokomotiva 71-012 s potniškim vlakom ČSD na omrežju JHMD ob njihovi 100-letnici septembra 2006.

takoj nad avstrijsko-češko mejo severno od Linza je namreč sedež in izhodišče razmeroma razsežnega sistema ozkotirne železnice JHMD. Tega leta so praznovali 100-letnico obstoja in so k praznovanju povabili tudi našo aktivno 71-012. Potem ko smo skupaj premagali nekaj birokratskih zapletov, so Čehi septembra lokomotivo s tovarnjakom odpeljali tja. Seveda je sledilo naše osebje (Dolžan/Ljubej), ki je na prijateljskem tekmovanju navzočih lokomotiv celo zmagalo. 71-012 je šele tu dobila priliko, da po reviziji prvič resno pretegne svoje ude. Izvrstno se je izkazala.

Tega leta je praznovala 100 let tudi Bohinjska proga, ki so se je slovesno spomnili na vseh pomembnejših postajah – le te so SŽ pred tem tudi uredile in deloma obnovile. Postaje so po nekaj dni imele na obisku muzejski sanitetni vagon Get 821 iz prve svetovne vojne, v katerem so tekla predavanja in videopredstavitve, povezane z zgodovino proge in krajev ob njej. Še posebej slovesna pa je bila ob stoletnici posebna vožnja muzejskega vlaka, vozil je 25. julija, ki sta ga vlekli kar dve parni lokomotivi; 06-018 je za to celo dobila posebno dovoljenje, saj je njen revizijski rok že potekel.



Lokomotivi 06-018 in 25-026 z muzejskim vlakom, Jesenice, 15. 7. 2006 Foto Milan Hribar

Pod črto

Naj sklenem z mislimi, s katerimi smo že na začetku utemeljevali smisel muzejskega vlaka: najprej ima od tega korist železniški muzej, saj je za historična vozila najbolje, da obratujejo, ob pogoj, da se z njimi prizanesljivo ravna. S tem jim je tudi zagotovljeno redno vzdrževanje. Tako tudi najbolje opravljajo svojo edukativno vlogo, saj parne lokomotive ni dovolj le videti in slišati, treba se je je tudi dotakniti, začutiti njeno toploto in vonj vročega olja, potu tega zvestega železnega konja. Ob tem se tudi ohranjajo dragocena specifična znanja, potrebna za vzdrževanje historičnih vozil. Slovenske železnice se verficirajo kot kulturno osveščeno podjetje saj so pripravljene tudi kaj žrtvovati za ohranjanje svoje zgodovine. To nam dviga ugled. Na najvišji ravni ima od muzejskega vlaka vsekakor korist država oziroma njena nadvse pomembna gospodarska panoga turizem. Naš cilj ni masovni turizem, saj ga mala Slovenija ne bi prenesla, temveč turizem osveščenih, omikanih gostov, ki si pridejo oddahniti od vsakodnevne tlake v službi in se želijo kulturno izpopolnjevati, doživeti kaj novega, se izobraževati. Toda, zanje se je treba potruditi, treba jim je ponuditi pisano paleto kakovostnih storitev. In ena takih storitev je naš muzejski vlak. Nepristranska specializirana angleška ustanova, ki izdaja mesečni bilten *World Steam*, namenjen ljubiteljem parne vleke po vsem svetu, je leta 1987 naš muzejski vlak na bohinjski progi označila kot »najbrž najbolje organizirani turistični vlak v Evropi« ...

Ko za nazaj pregledujemo funkcioniranje tega projekta, kljub nespornim uspehom ne moremo mimo ugotovitve, da so ostale nekatere možnosti neizkoriščene. Če bi se na primer posrečilo v celoti prenesti vednosti in znanje starih ključavničarjev na mlado ekipo sicer nadvse prizadevnih mehanikov VIT, bi vzdrževanje in popraviljanje parnih lokomotiv prav lahko tržili. V vsej Evropi je

namreč čutiti naraščajoči val nostalgije po parnih lokomotivah in hkrati pomanjkanje usposobljenih delavnic. Tako pa naši mehaniki sproti ob delu zorijo in trenutno zagotavljajo operabilnost treh parnih lokomotiv.

Zato je tem bolj razveseljivo, da se je – vsemu navkljub – letos, 2015, uveljavil nov projekt. Muzejski vlak je začel voziti na relaciji Celje–Podčetrtek in to redno, vsako soboto, od 25. aprila do 26. septembra, celo dvakrat dnevno. Pobudo je sprožilo lokalno turistično gospodarstvo celjske regije oziroma Turistične destinacije Dežela Celjska. Ministrstvo za gospodarstvo in turizem je projekt pravilno razumelo in podprlo. Tako sta SŽ-Potniški promet in Zavod Celeia sklenila ustrezen sporazum – v koordinaciji z vsemi občinami ob tej progi. Novinarske konference in prve vožnje so se poleg vodstva Slovenskih železnic udeležili skoraj vsi župani ali podžupani zadevne regije, posebno težo pa je dogodku dal minister za gospodarstvo in turizem.

Projekt je bil zasnovan tako, da je jutranja vožnja omogočila potnikom iz Celja in širše Slovenije celodnevni obisk toplic v Podčetrtku, gostom tega območja, pa tudi iz Rogaške Slatine, pa obisk in ogled Celja ter popoldanski povratek v svoj hotel. V tej prvi sezoni je bilo muzejski vlak opravil 46 povratnih voženj in prepeljal več kot tri tisoč potnikov, kar je nadvse spodbudno.

Za prihodnjo sezono se že kujejo ambiciozni načrti za dopolnjevanje ponudbe z aranžmaji turističnih agencij, tako da lahko upamo na 30-odstotni prirastek potnikov.

Z zadovoljstvom lahko torej sklenemo, da je po 30 letih projekt Muzejski vlak vendarle doživel svojo potrditev.

Mladen Bogić, Železniški muzej SŽ



Muzejski vlak ob Sotli v bližini Podčetrčka 23. maja 2015 Foto Dave Collier



Foto Dave Collier