

Novaproga

Revija Slovenskih železnic



100. obletnica upravljanja naših železnic 1924–2024

Uvodnik

Spoštovani železničarji in železničarke, bralke in bralci Nove proge,

posebna izdaja Nove proge je namenjena 100. obletnici upravljanja naših železnic, saj prvi januar 1924 lahko štejemo kot dejanski datum prevzema upravljanja železnic v Sloveniji. Takrat je bila namreč ustanovljena Direkcija državnih železnic, ki je prevzela obratovanje vseh prog Družbe Južne železnice.

Železnica je vse od svojih začetkov igrala pomembno vlogo pri družbenem, tehničnem in gospodarskem razvoju. Zgodovina slovenskih železnic sega v drugo polovico 19. stoletja, ko je železnica postala ključna za industrijski razvoj. Eden od pomembnih mejnikov je leto 1846 in prihod prvega vlaka v Celje, ko je bila odprta proga Južne železnice Gradec–Celje, ki je potekala čez današnje ozemlje Slovenije. V spomin na ta dogodek iz drugega junija 1846 tudi obeležujemo dan železničarjev. Železnica takrat s sabo ni prinesla zgolj industrijskega razvoja, temveč tudi družbeni razvoj. Od prvih položenih tirnic do sodobnih omrežij so železnice odigrale pomembno vlogo. Njihov pomen se čez leta ni zmanjšal, ampak povečal. Železnice so namreč postale nepogrešljiv del našega vsakdana in so še vedno ena od najbolj učinkovitih prometnih rešitev.

V zadnjem stoletju smo bili priča mnogim spremembam in dogodkom, od vojn do tehnoloških inovacij. Vsem tem izzivom so se železnice dobro prilagodile in napredovale. Danes se železnice soočajo s sodobnimi izzivi, kot so varnost, učinkovitost in trajnost. Sploh trajnost kot uravnoteženje okoljskega, družbenega in gospodarskega vidika za doseganje boljše prihodnosti naših zanamcev je eden od pomembnih temeljev našega delovanja. Seveda pa je treba vedno ohranjati spomin na našo železničarsko zgodovino in dediščino, saj je to ključno za prenos znanja in izkušenj na prihodne generacije, da bodo bolje razumele pomembnost železnice.

Ob tej priložnosti se zahvaljujem vsem, ki so prispevali k razvoju slovenskih železnic v preteklem stoletju, in tudi tistim, ki si še vedno prizadevajo, da bodo železnice še naprej služile kot pomemben steber našega družbenega in gospodarskega razvoja. Zahvaljujem se tudi dr. Josipu Orbaniču, ki se je sprehodil po časovni premici naših železnic in pripravil čudovito ter strokovno zgodovinsko vsebino. Naj bodo železnice vir ponosa in navdiha še naslednjih sto let in več.

Vsem železničarkam in železničarjem ob dnevu železničarjev iskrene čestitke ter vse dobro!



Tea Šavor

Kolofon

Izdajatelj: Slovenske železnice, d. o. o.,
Služba za odnose z javnostmi SŽ

Bralci in bralke, ne pozabite!
Vaša mnenja, predloge in pobude lahko pošljete na elektronski naslov: soj@slo-zeleznice.si

Urednica: Tea Šavor

Uredniški odbor: Tea Šavor, Tamara Sever, Gregor Kukovica, Andraž Koželnik, Nina Avbelj Lekić, Helena Hostnik Simončič, Božo Leščanec in Franc Klobučar

Kazalo

5	Do 1918	46	1991–2000
	Začetki železnice in njen razvoj		Samostojne Slovenske železnice
11	1918–1919	52	2001–2010
	Nastajanje Direkcije železnic v Ljubljani		Nestabilno desetletje
13	1920–1930	57	2011–2019
	Burno povojno desetletje		Kje smo po 100 letih?
17	1931–1940	70	2020–2023
	Poskusi modernizacije železnic		Pandemija, ujme, vojna, energetska kriza, inflacija ...
20	1941–1950	71	Pomembnejši dogodki leta 2020
	Druga svetovna vojna in povojna obnova	74	Pomembnejši dogodki leta 2021
24	1951–1960	78	Pomembnejši dogodki leta 2022
	Železničarji – samoupravljavci	82	Pomembnejši dogodki leta 2023
35	1971–1980	90	Direktorji naših železnic
	Združeno delo	95	Vodstvo Slovenskih železnic 2024
40	1981–1990		
	Zadnje desetletje Skupnosti jugoslovanskih železnic (JŽ)		

Avtorji prispevkov: doc. dr. Josip Orbanič

Fotografije: doc. dr. Josip Orbanič in arhiv Slovenskih železnic

Naslovnica: Sepp Tezak

Število izvodov: 6900

Tisk: SŽ – Železniška tiskarna Ljubljana

Oblikovanje:
Gregor Kukovica

Lektura:
Tina Ajd

Uvodne misli

Sto let je obdobje, ki je težko dosegljivo za človeka, še težje pa za gospodarski subjekt. Če pa dodamo, da ta gospodarski subjekt temelji na skoraj še enkrat toliko starem predhodniku, vidimo, da gre za pomembno zadevo. Obeležiti ta jubilej se mi je zdelo pomembno in nujno, saj gre za železnico, ki je stoletje predstavljala hrbtenico transporta in krvni obtok gospodarstva. Zasnovana v prvi polovici 19. stoletja in razvita v njegovi drugi polovici je doživela vojni vihar med letoma 1914 in 1918 in razpad na manjše enote, med katerimi je bila novonastala slovanska država Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev (SHS). Do tedaj so železnico upravljali z Dunaja, Gradca, Beljaka in Trsta, nato pa so postali centri upravljanja Ljubljana, Zagreb, Beograd, Subotica in Sarajevo. V kratkem orisu želimo prikazati to obdobje in njegovo dinamiko, pokazati dosežke in težave. To ni le železniška, pač pa tudi slovenska, istrska, jugoslovanska in evropska gospodarska ter prometna zgodovina. To je del življenja tukajšnjega prebivalstva in gospodarstva, preštevilnih, ki so sem prihajali, odhajali in prečkali naše kraje.

V letih 1918, 1919 in kasneje se ni bilo enostavno soočiti s tem, da je železnica zdaj v našem upravljanju in da sprejemamo odgovornost za njeno delovanje in razvoj. Znanja in izkušenj je bilo nekaj, vendar občutno premalo, da bi z lahkoto to sprejeli. Treba se je bilo spopasti in »bika prejeti za roge«, kot so nekoč govorili naši starši. Iz dneva v dan in leto za letom je preteklo stoletje, mnogo je bilo prelomnih,

kritičnih, uspešnih in neuspešnih, tragičnih dogodkov. Vse smo preživeli in zdaj smo tukaj. Tudi danes si postavljamo podobna vprašanja kot pogumni ljudje v letih 1918 in 1919, uporniki in žrtve na Zaloški cesti v Ljubljani leta 1920, pogajalci na raznih mirovni in drugih konferencah, borci in simpatizerji NOB, udarniki po vojni, samoupravljavci, delegati, poslanci, direktorji, nadzorniki in vsi mi, ki smo doživljali del te poti.

Sam sem priča temu razvoju od leta 1965, ko sem postal železniški štipendist. Če prištejem še družinsko tradicijo, sem celotno življenje v tem toku. Dobro sem izkusil »železničarski kruh s sedmimi skorjami«. Hvaležen sem za možnost pisanja o teh 100 letih našega vodenja železnic, čeprav morda nisem najbolj poklican. Vendar sem s svojim delom na Slovenskih in Istrskih železnicah, izobraževanjem, raziskovanjem, objavljanjem, akademsko kariero, ljubiteljskim in prostovoljnim delom prodrl v duh sistema tudi širše, v bivši državi Jugoslaviji in tudi v Evropi. Slovenija in Istra sta bili v bistvu vedno evropski, čez nas potekajo glavni evropski prometni koridorji in to je bogastvo, ki smo ga vedno ohranjali in ga moramo ohranjati še naprej. Železničarji smo temu dali gromozanski prispevek in vsi po vrsti si od samega začetka železnic zaslužijo »klobuk dol«. Hvala izvrstnemu poznavalcu železnice Mladenu Bogiću za pregled besedil, pomoč pri grafični vsebini in nasvetih.

doc. dr. Josip Orbanić

Začetki železnice in njen razvoj

Železnica kot prometni sistem je nastajala postopoma. Konec 18. in v 19. stoletju se je odvijala industrijska revolucija, ki je temeljila na novih izumih, med katerimi je bil parni stroj. Ta je omogočil mehanizacijo dela in transporta. Industrializacija je zahtevala večje zmogljivosti transporta blaga in mobilnosti prebivalstva. Železnica je tedaj pomenila neverjeten skok v kakovosti in količini transporta. Kočija je po slabih in nevarnih cestah prevažala do osem potnikov – počasi in neudobno. Vprežni voz je vozil tonno blaga, tudi počasi in z velikimi naporji ljudi in živali. Prvi vlak Stockton–Darlington v Angliji je leta 1825 prevažal nekaj sto potnikov in ton premoga, vozil pa je s hitrostjo skoraj 20 km/h. Poganjala ga je parna lokomotiva Georgea Stephensona – očeta železnice. To je bil neverjeten preskok. Železnica je kmalu zatem še povečala hitrosti in zmogljivosti in postopoma napredovala. Danes en vlak prevaža več tisoč ton blaga in na tisoče potnikov s hitrostjo 100 km/h in več.

Avstrija je sicer zamujala pri gradnji železnic, vendar je ujele la zgodnje korake. Prvo železnico s konjsko vleko je vpe-ljala leta 1827 (Linz–Češke Budjevice), s parno vleko pa leta 1837. To je bil odsek Severne železnice cesarja Ferdinanda (KFNB) Floridsdorf–Deutsch–Wagram, za katero je pridobil koncesijo bančnik Rothschild.

Za razvoj železnice pri nas je pomembna južna proga. Koncesijo za to smer je pridobil bančnik Sina in 20. junija 1841 je bila dokončana proga WRB (Wien Raaber Bahn) Dunaj–Wiener Neustadt, prvi odsek bodoče železniške zveze prestolnice s Trstom. Gradnja je hitro napredovala in 5. maja 1842 je bila dokončana proga WRB Wiener Neustadt–Gloggnitz. Železnica je dosegla severno vznožje strah vzbujajočega alpskega hrbta Semmeringa. Konec leta se je WRB preimenoval v Wien Gloggnitzer Bahn – WGB. 21. oktobra 1844 je bila odprta proga Južne državne železnice (SStB) Mürzzuschlag (južno vznožje Semmeringa)–Gradec. Progo je v zakup dobil WGB. Semmering je

bil takrat še brez proge. 2. junija 1846 je bila odprta proga Južne državne železnice Gradec–Celje. Tudi to je imel v zakupu WGB. V Republiki Sloveniji tako od leta 1997 v spomin na prihod prvega vlaka na slovensko ozemlje 2. junija praznujemo dan železničarjev. Leta 1848 je pod vodstvom genialnega gradbenika Carla Ghege stekla gradnja proge čez Semmering. 16. septembra 1849 je bila odprta proga Južne državne železnice (SStB) do Ljubljane. Promet je stekel dan pozneje. Še vedno ga je izvajal WGB. Leta 1851 je Južna državna železnica (SStB) na svojih progah uvedla lastno upravo in 1853 prevzela proge WGB. Proga preko Semmeringa je bila 15. maja 1854 odprta za tovorni promet in 17. julija za ves promet. Južna državna železnica (SStB) je 28. julija 1857 dosegla Trst in s tem svoj cilj. Trst je bil pristanišče – okno v svet monarhije. Čez naše ozemlje so pozneje potekali pomembni in masovni transporti v trgovski pristanišči Trst in Reka ter v Pulj – glavno vojaško pristanišče in pomorsko vojno orožarno.

Proga Dunaj–Trst je bila hrbtenica, od katere so se cepile oz. nanjo navezovalle druge proge. Avstrija je zaradi finančnih težav leta 1858 prodala navedeno progo zasebni Družbi Južna železnica (Südbahngesellschaft), kar je za dolgo obdobje zaznamovalo naš prometni sistem. Družba je imela monopol, ki ga je spretno vključila v koncesijsko pogodbo s trajnostjo 110 let. Po dokončanju zveze v Trst je stekla gradnja številnih državnih in zasebnih prog na ozemlju Slovenije, Istre in v soseščini. Do prve svetovne vojne je imel ta predel monarhije, kot prikazuje zemljevid, razpreden sistem normalnotirnih in ozkotirnih prog.

Velika vojna oz. prva svetovna vojna je izbruhnila leta 1914 in trajala do leta 1918. Ta vojna je spremenila vse. Začelo se je novo obdobje. Železnica je bila grajena kot velik in enoten sistem, kar je bilo v veliki monarhiji mogoče. Potem je monarhija razpadla na več držav in od tedaj železnica več nima take moči in pomena. Poleg tega pa so se močno razvili konkurenčni transporti – cestni motorni promet in letalstvo.



Železniška postaja Celje okoli leta 1846. (vir: www.kamra.si/mm-elementi/zelezniska-postaja-v-celju-okrog-leta-1846/, razglednica Sepp Tezak)

Prvo svetovno vojno je na naših tleh zaznamovala zlasti Soška fronta. Oskrba fronte je tekla po železnici in naše ozemlje so preplavili vojaški transporti nepojmljivih razsežnosti. Vsi tiri so bili stalno zasedeni, zgradili pa so še dodatne tire in ranžirne postaje na Teznem, v Zalogu, Dravljah, pri Škofji Loki itd. Zgradili so povezovalne proge, kot je povezava med Gorenjsko in Dolenjsko železnico v Ljubljani. Soška proga je bila močno poškodovana, preostale proge pa zelo dotrajane in slabo vzdrževane. Promet se je odvijal z velikimi težavami in zastoji. Proti koncu vojne je primanjkovalo vsega, tudi hrane, in železničarji so bili izpostavljeni velikim pritiskom dela v zelo težkih pogojih.

Hud udarec sta ob koncu vojne doživeli Primorska in Istra, ki ju je zasedla Italija in sta pod njeno upravo ostali skoraj tri desetletja. Drugače se je odvila zgodba na Štajerskem,

kjer je general Maister s svojimi borci in ob močni podpori železničarjev zasedel Maribor, zavzeli so prometno križišče in železniške delavnice. Tudi jeseniški trikot je bil ogrožen. Italija si je prizadevala za neposredno zvezo z Avstrijo po Soški progi. Ta zadeva se je srečno razpletla z mirovnimi pogajanjmi. Posredoval je v Ameriki živeči srbski rojak, profesor Mihajlo Pupin, ki je dobil podporo ameriškega predsednika Wilsona, in to pomembno prometno križišče ter območje Triglava, Bleda in Bohinja sta ostala v Sloveniji.

Železniško omrežje, ki ga imamo danes, je večinoma nastalo v času pred 1. svetovno vojno. V naslednji preglednici so prikazani kronologija in osnovni podatki o vseh progah, ki so bile zgrajene do zdaj. Nekatere so bile opuščene, a spomini in tudi določeni materialni ostanki še obstajajo.



Prihod prvega vlaka v Ljubljano 1849. (Stane Kumar, risba razglednica 1949, Železniški muzej)

Kronologija gradnje železnic v Sloveniji

Proga	Datum otvoritve/ukinitve proge	km
Gradec–Šentilj–Maribor–Celje	2. 6. 1846	132
Celje–Ljubljana	19. 9. 1849	89
Ljubljana–Sežana–Trst	27. 7. 1857	145
Pragersko–Središče–Kotoriba	24. 4. 1860	110
Zidani Most–Dobova–Sisek	1. 10. 1862	125
Maribor–Prevalje–Celovec	1. 6. 1863	127
Ljubljana–Jesenice–Planica–Trbiž	14. 12. 1870, Jesenice–Planica, ukinjena 1. 4. 1966	102
Pivka–Ilirska Bistrica–Reka	25. 6. 1873	54
Divača–Pulj–Rovinj	20. 9. 1876	143

Dravograd–Wolfsberg	4. 10. 1879, ukinjena 1. 1. 1966	39
Hrpelje–Kozina–Trst	6. 7. 1887, ukinjena 1. 1. 1959	20
Lendava–Čakovec	19. 10. 1890	26
Ljutomer–Gornja Radgona–Radgona	16. 10. 1890	23
Ljubljana–Kamnik	28. 1. 1891	23
Celje–Velenje	28. 12. 1891	38
Pesje–Škale	28. 12. 1891, ukinjena 9. 3. 1966	2
Poljčane–Slovenske Konjice	20. 12. 1892 ozkotirna, ukinjena 15. 4. 1963	15
Ljubljana–Kočevje	28. 9. 1893	70
Grosuplje–Novo mesto	1. 6. 1894	54
Novo mesto–Straža	1. 6. 1894	8
Brezovica–Vrhnika	23. 7. 1899, ukinjena 15. 1. 1966	12
Velenje–Dravograd	20.12.1899, ukinjena 1. 7. 1968	37
Trst–Koper–Buje (Poreč)	1. 4. 1902 ozkotirna, ukinjena 31. 8. 1935	123
Gorica–Ajdovščina	1. 10. 1902	27
Grobelno–Rogatec	21. 12. 1903	29
Jesenice–Gorica–Repentabor–Trst	19. 7. 1906	89
Jesenice–d. m. predor Karavanke	30. 9. 1906	4
Murska Sobota–Hodoš	26. 6. 1907, ukinjena 1. 6. 1966	31
Kranj–Tržič	6. 7. 1908, ukinjena 16. 1. 1966	15
Trebnje–Tržišče–Krmelj	15. 11. 1908, Tržišče–Krmelj ukinjena	23
Slovenska Bistrica–Slov. Bist. mesto	11. 12. 1908, ukinjena 15. 1. 1966	4
Novo mesto–Metlika–Bubnjarci	25. 4. 1914	50
Slovenske Konjice–Zreče	15. 1. 1920 ozkotirna, ukinjena 15. 14. 1963	6
Ormož–Murska Sobota	23. 11. 1924	38
Rogatec–Lupinjak–Krapina	16. 2. 1930	19
Vrhnika–Vrhnika trg	6. 1. 1935, ukinjena 15. 1. 1966	1
Tržišče–Sevnica	8. 12. 1938	13
Obvozna proga Laze – Vižmarje	15. 8. 1943, ukinjena 5. 5. 1945	18
Zidani Most–Dobova II. tir	26. 7. 1944	51

Preserje–Borovnica I. tir	21. 12. 1947	11
Pionirska proga v Ljubljani	13. 6. 1948, ukinjena 1954	4
Kreplje–Sežana	21. 12. 1948	7
Stranje–Imeno–Kumrovec	4. 7. 1960	21
Prešnica–Koper tovarna	2. 12. 1967	29
Koper cepišče–Koper pot. postaja	25. 5. 1979	2
Divaški lok	31. 5. 1986	1
Puconci – Hodoš – d. m. Madžarska	16. 5. 2001	25

V Sloveniji so začeli graditi še tri proge, katerih gradnjo so ustavili. To so Logatec–Črni Vrh (1917), Črnomelj–Vinica (1939) in Proga V. kongresa KPJ Črnuče–Vič (1948).

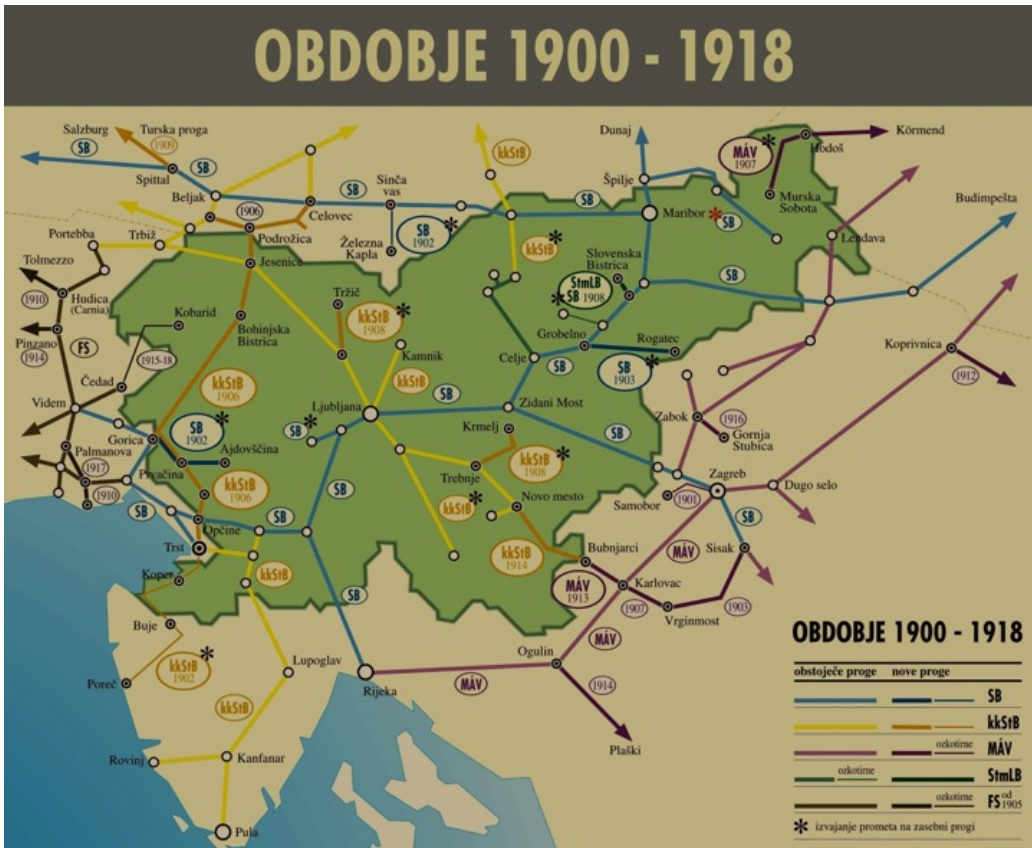
Vir: Bogič, 1998, str. 33; Mohorič, 1968, str. 557–558



Lokomotiva SB 718 v Železniškem muzeju – naša najstarejša ohranjena lokomotiva, proizvedena leta 1861. (razglednica, Železniški muzej)



Druga železniška zveza s Trstom – Bohinjska/Soška proga – je bila zgrajena kot zadnja daljša proga pri nas v začetku 20. stoletja in predana v promet leta 1906. Na njej je veliko imenitnih objektov, med katerimi je najslikovitejši Solkanski most, največji kamniti most na svetu. Novejša razglednica prikazuje Solkanski most in njegovo širšo okolico. (zbirka razglednic avtorja)



Omrežje železniških prog do 1918. (Bogić. M. Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici. Zbirka Tiri in čas, št. 10 – dopolnjena izdaja številke 1)

1918–1919

Nastajanje Direkcije železnic v Ljubljani

Vse do konca prve svetovne vojne se je železnica na ozemlju današnje Slovenije in sosednjih pokrajin razvijala pod okriljem Avstrije oz. avstro-ogrske monarhije. Konec leta 1918, ko se je končala vojna, je monarhija razpadla in posamezne države, med katerimi je bila tudi narodna država Kraljevina Srbov, Hrvatov in Slovencev, so se osamosvojile. Ta čas ponazorimo z opisom v knjigi *Zgodovina železnic na Slovenskem* (Ivan Mohorič, 1968, str. 331). »Prevrat in osamosvojitve železnic se je pričela v dneh nepopisne zmede, razsula podonavske monarhije in razpada vojaške fronte, ko je v nezaščiten slovensko primorje neovirano prodirala italijanska vojska in ko so se na severni narodnostni meji vzplamteli boji za osvoboditev slovenskih krajev na Koroškem, na Štajerskem in v Prekmurju.

Že pred ustavitvijo bojev na frontah so zastali proti koncu oktobra 1918 na slovenskih progah tisoči transportov, namenjenih vojaškemu poveljstvu, ki jih ni bilo več. Vsi stranski tiri so bili z njimi zasedeni. Pretil je popoln zastoj prometa. Položaj je postal še hujši, ko so začeli zasedati še vse proste tire vlaki z vračajočim se oboroženim vojaštvom. Vojaki, ujetniki in interniranci so se skušali čim hitreje prebiti v zaledje do svojih domov.

Po prekinitvi stikov z direkcijami v Trstu, Beljaku in na Dunaju, ki so dotlej upravljale naše proge, je slovensko železniško omrežje ostalo brez vodstva. Važna železniška križišča so bila zasedena od tuje vojske. Primanjkovalo je strojev, vagonov, obratnega materiala in delovnih ekip. V kaotični zmedi so slovenski železničarji brez oddiha do skrajne izčrpanosti disciplinirano, pod najtežjimi razmerami noč in dan odpravljali skozi tri tedne transporte vojaštva, deportirancev in ujetnikov, da bi obvarovali slovensko ozemlje pred pustošenjem in ropanjem.«

Slovensko železniško omrežje je po vojni ostalo razkosano in mirovna pogajanja tega niso zadovoljivo rešila. Mohorič je to opisal takole: »Zasedba Primorja nam je zaprla naravno pot do slovenske morske obale. Zgubili smo šest važnih prometnih križišč. Ostal nam je razkosan trup prog, ki jih je bilo treba za

preusmeritev prometa šele med seboj povezati. Dokončna razmejitev je presekala železniške proge na enajstih mejnih prehodih. Prometno ogrodje Južne železnice je ostalo še naprej last mednarodne finančne družbe z vsemi privilegiji.«

Takšne so bile torej razmere v letih 1918 in 1919, ko je nastajala prva Direkcija železnic v Ljubljani. Kako je to dejansko potekalo, opisuje Fond Arhiva Slovenije – SI AS 188 *Direkcija državnih železnic v Ljubljani, 1896–1941*. »Ob nastanku Države Slovencev, Hrvatov in Srbov so bile železnice z novimi mejami odrezane od dotedanjih direktij Avstro-Ogrske, zato so bile najprej podrejene Oddelku za promet Narodne vlade za Slovenijo. Direkcija državnih železnic v Ljubljani je bila ustanovljena 14. 11. 1918 za vse slovensko ozemlje, začasno tudi za proge Južne železnice. Generalna direkcija na Dunaju je kasneje priznala obstoječi politični položaj in je 1. 8. 1919 v Ljubljani ustanovila obratno ravnanje za proge Južne železnice v Sloveniji in na Hrvaškem. V Beogradu so bili nezaupljivi do obratnega vodstva Južne železnice, zato je Ministrstvo za promet in zveze postavilo Južni železnici kot tujemu podjetju vladnega komisarja (komisariat je bil ukinjen 31. 8. 1923). Tako sta bili v Sloveniji dve ločeni upravi, Ravnateljstvo (Direkcija) državnih železnic in Inšpektorat Južne železnice. Januarja 1920 je prometno ministrstvo ukinilo direkcijo v Ljubljani in namesto nje je deloval Inšpektorat državnih železnic, ki je bil podrejen direkciji v Zagrebu. Leta 1924 je bila namesto inšpektorata in ravnateljstva ponovno ustanovljena Direkcija državnih železnic v Ljubljani. Prevzela je tudi obratovanje na vseh progah Južne železnice v Sloveniji. Podrejena je bila Generalni direkciji v Beogradu.«

V Ljubljani sta torej v začetku delovali dve ločeni direkciji, ena, ki je upravljala državne proge in nekatere zasebne, in druga, ki je upravljala proge Južne železnice in nekatere zasebne. Prva je imela 483,6 km prog in druga 599,9 km prog. Vseh prog je bilo takrat 1083,5 km. Vse glavne proge so bile pod direkcijo, ki je upravljala proge Južne železnice. Poleg tega, da je primanjkovalo vsega, je ločeno delo dveh direktij zadevo dodatno oteževalo. Velik problem pa so bile meje in mejni prehodi, ki prej niso obstajali. Zlasti je

bil težaven carinski postopek in je prihajalo do težav, sporov in zastojev.

Kar zadeva organizacijo železnic na ravni novonastale Kraljevine SHS, je bila 26. 12. 1918 izdana in 12. 1. 1919 v Službenih novinah objavljena uredba št. 1, po kateri je bilo ustanovljenih pet neodvisnih direktij v Ljubljani, Zagrebu, Subotici, Beogradu in Sarajevu. Delovale so v okviru Ministarstva saobračaja (Ministrstva za promet, op. a.) in ob podpori Ministarstva vojske (Ministrstva za obrambo, op. a.). Koordinacija med direktijami je bila minimalna, tako da je vsaka delovala po predpisih, ki so veljali pred tem in na osnovi lastnega načrta in vodenja.

Leta 1919 so se odvijali številni dogodki, med katerimi so najpomembnejši mirovna pogajanja, zagotavljanje prometa in boj železničarjev za socialne pravice. Železničarji so bili poleg kovinarjev najbolj organizirano delavstvo in so med prvimi ustanovili svoj sindikat. V Ljubljani so konec marca 1919 sklicali konferenco in ustanovili sindikat železničarjev za celotno državo, v katerega se je od 60.000 zaposlenih včlanilo 49.000 železničarjev. V Sloveniji je bilo 8000 članov. Ministru za promet so predložili spomenico

z glavnimi zahtevami. Po težkih pogajanjih in protestnih akcijah so oktobra sklenili sporazum, ki ga sprva vlada ni hotela uveljaviti, a je bil 15. novembra objavljen v Službenih novinah.

V času Avstrije oz. avstro-ogrske monarhije je bil na železnici službeni jezik nemščina. Imena postaj in postajališč ter vsi drugi napisi so bili v nemščini, ponekod pa tudi v slovenščini. Po ustanovitvi železnic Kraljevine SHS se je v Sloveniji začela uporabljati slovenščina in tudi napisi na postajah so bili zamenjani. Vse to je teklo postopoma. V Beogradu, kjer je bila glavna direktija, so uporabljali srbsko-hrvaški jezik, ki je upošteval tudi cirilično pisavo. Ta se je pojavila v pravilnikih in navodilih, obrazcih in drugod. Vse to je povzročalo različne težave. Na območju Primorske in Istre, ki sta bili priključeni Italiji, so morali strogo uporabljati italijanščino.

Če pogledamo skozi celotno obdobje železnic, sta se največ časa uporabljali nemščina in slovenščina. Na posameznih progah in območjih ter obdobjih tudi italijanščina, srbohrvaščina in madžarščina. Pisava je bila v glavnem latinična, včasih in ponekod pa tudi gotška in cirilična.



Železniško omrežje v Sloveniji in Istri 1918. (Sto godina železnica Jugoslavije – zemljevid št. 1)

1920–1930

Burno povojno desetletje

Druugo desetletje 20. stoletja je bilo za svet in za železnico zelo burno. Zacetiti je bilo treba rane prve svetovne vojne in poiskati poti socialnega in gospodarskega razvoja.

Delavstvo je sicer doseglo sporazum z vlado o svojih pravicah, vendar je vlada zahtevala nova pogajanja in potem objavila začasni pravilnik, s katerim so prvotne pridobitve zelo okrnjene. Sporne so postale znižane mezde, plačilo nadurnega dela, dolžina počitka med izmenami itd. Vlada v omejenih možnostih tedanjega časa ni popuščala in 15. aprila 1920 je prišlo do splošne stavke. Sledili so veliki nemiri in spopad na Zaloški cesti v Ljubljani 24. aprila 1920. Bilo je 13 smrtnih žrtev in 75 ranjenih. To je bil prelomni dogodek v zgodovini slovenskega in jugoslovanskega proletariata. V spomin na ta dogodek je bil leta 1950 15. april razglašen za dan železničarjev Jugoslavije, leta 1959 pa so na Zaloški cesti postavili spomenik.



Spomenik padlim železničarjem leta 1920 na Zaloški cesti v Ljubljani. (foto Josip Orbančič)

V Beogradu je bila od 3. do 7. maja 1920 prva železniška konferenca, ki jo je sklical prometni minister dr. Anton Korošec. Konferenca je obravnavala vprašanja dopolnitve obstoječega železniškega omrežja, povezave železnice z reškim in pomorskim prometom, lokalne železnice, novih prog do glavnih pristanišč, načinov financiranja, prioritet itd. Stanje prog po novonastali državi SHS je bilo zelo raznoliko, nezdružljivo in v slabem tehničnem stanju. Vozni park je bil pomanjkljiv, denarja za razvoj malo. Slovenska delegacija je dala svoj program gradnje, vendar je imel malo možnosti. Konferenca je sicer sprejela program 28 prog, vendar so v ta program prišle le tri naše proge, in sicer dosti nizko na prednostni listi. Prednost je imela proga Ljubljana–Zagreb–Beograd–Skopje, ki naj postane prvorazredna proga.

Ker so bile zveze z lukami Trst in Reka prerezane z novo mejo med Rakekom in Postojno, Slovenija ni imela neposredne zveze z morjem in pristanišči. Na to temo se je veliko dogajalo, zgodilo pa se ni dosti. Načrtovane so bile povezave prog iz Kočevja in Novega mesta do Vrbovskega na progi Zagreb–Sušak (Reka), vendar se niso uresničile.

Pomembno vprašanje je bilo, kakšen položaj bo imela zasebna Družba Južne železnice. Ta družba je daljše obdobje pred vojno poslovala z izgubo, vojna in povojna dogajanja pa so jo postavila v nemogoč položaj. O tej zadevi je bilo veliko konferenc, dogovorov itd. in družbi je uspelo, da so v okviru mirovne konference in pogodbe opredelili tudi njen status. To je bilo neobičajno, vendar so si uspeli zagotoviti nadaljnji obstoj vse do izteka koncesije leta 1968. Jugoslovanske železnice so leta 1923 prevzele proge Južne železnice v svojo upravo, vendar so morale družbi izplačevati odškodnino, ki je znašala 5,2 milijona zlatih frankov oz. četrtno skupne odškodnine. Po tem ključu bi se moral deliti tudi vojni park, vendar je dejansko Jugoslavija dobila veliko manj, in sicer 267 parnih lokomotiv, 448 potniških in 3677 tovornih vagonov. Jugoslavija je v primerjavi z drugimi državami naslednicami (Avstrijo, Italijo in Madžarsko) »potegnila ta kratko«, vendar je bilo pomembno, da se je to vprašanje opredelilo, da se lahko naredi osnova za poslovanje železnice v Jugoslaviji.

Prvi januar 1924 lahko štejemo kot dejanski datum prevze-

ma upravljanja železnic v Sloveniji. Takrat je bila ustanovljena Direkcija državnih železnic, ki je prevzela tudi obratovanje vseh prog Družbe Južne železnice. Ko se je izkazalo, da železnica niso samo proge in vozila, je nastalo dodatno nezadovoljstvo. Velika obveznost, ki je za Jugoslavijo znašala 2,6 milijona zlatih frankov, so bile pokojnine upokojenцев Južne železnice. Da bi ublažili situacijo, so za protitež izpostavili vrednost nepremičnin ter posesti uradniškega in uslužbenskega sklada (stanovanj, zemljišč ...) na območju Slovenije. Ta naj bi po neki cenitvi znašala 7,5 milijona frankov, država pa jih je v obrokih odplačala za 850.000 frankov.

Za to obdobje je značilno, da je država odkupila skoraj vse zasebne proge in tako ustvarila enotno upravljanje železnice. Prav tako velja omeniti, da so železnice v tem obdobju kljub znatnim subvencijam poslovale z izgubo. Do konca tega desetletja so se zgodile različne spremembe, med katerimi izpostavljamo uvedbo šestojanuarske diktature leta 1929 ter izbruh svetovne in finančne krize. Vse to je slabo vplivalo na razvoj železnice, socialni položaj zaposlenih pa je bil vse težji. Plače so se zniževale, razne pravice, kot so delovna obleka, dodatek za delo na praznik, premija v kurilnicah in delavnicah itd., pa so ukinili.



Podpisi dveh prvih direktorjev Direkcije železnic Ljubljana Evgena Derocca in dr. Jakova Borka na Obrazcu P11 – izkaznici za potovanje z vlakom s popusti železnic SHS iz leta 1924. (zbirka Josipa Orbaniča, zapuščina Tadeja Brateta)



Glave obrazcev in žigi Direkcije železnic Ljubljana iz različnih obdobj. (arhiv SŽ)



Dve razglednici iz medvojnega časa prikazujeta stavbo Ljubljanski dvor, Kolodvorsko ulico in restavracijo, ki je bila v sedanji Stekli dvorani in menzi. (razglednice iz zbirke avtorja)

Stavba, v kateri je bila Direkcija železnic, potem pa je postala sedež in uprava naših železnic, se imenuje Ljubljanski dvor. Načrte za mestno palačo je izdelal arhitekt Josip Costaperaria (1876–1951), ki je v dvajsetih letih 20. stoletja služboval na gradbenem oddelku Obratnega ravnateljstva Južne železnice, kjer je načrtoval visoke stavbe. 22. junija je ljubljanski mestni magistrat izdal dovoljenje za gradnjo palače Ljubljanski dvor. 20. 2. 1925 je bila gradnja palače z dograditvijo južnega trakta končana. V mogočni palači imajo prostore Slovenske železnice ter mestni kino Kinodvor. Nekdaj so bili v tej palači tudi Železniški dom, restavracija in še kaj.

In še malo o Kolodvorski ulici. Ime Kolodvorska oziroma Bah-

nhofasse je dobila leta 1853, štiri leta po prihodu prvega vlaka v Ljubljano, in to ime obdržala stoletje; leta 1957 so jo po jugoslovanskemu politiku in umetniku preimenovali v Ulico Moše Pijadeja in leta 1992 znova v Kolodvorsko. Območje od današnje Dalmatinove do stika Slomškove s Kolodvorsko je bilo pred tem znano kot Blatna vas (Kothdorf), ki jo je že v 17. stoletju v grafični zbirki prikazal polihistor Janez Vajkard Valvasor in omenil, da je ulica obstajala že v 16. stoletju. Vse do sredine 19. stoletja je bila Blatna vas ljubljansko predmestje z nizkimi hišami in glavno ulico – današnjo Kolodvorsko. Kolodvorska ulica poteka od Male ulice in povezuje Trubarjevo ulico s Trgom Osvobodilne fronte ter vodi iz centra mesta na železniško postajo.



Vir: Koledar jugoslovenskih nacionalistov (1927). Uredil A. Verbič.
Založba Konzorcija lista Orjune v Ljubljani.
Vir: Slovanska knjižnica

Reklamni oglas restavracije Ljubljanski dvor. (Hudolin, G. in Bizjak, M: Kolodvorska ulica v Ljubljani, Ljubljana med nostalgijo in sanjami. Revija za domoznanske vsebine, Mestna knjižnica Ljubljana, str. 54)

¹ Palača Ljubljanski dvor <https://www.kamra.si/digitalne-zbirke/palaca-ljubljanski-dvor/> in Ljubljanska ulica, kjer je bilo nekoč veliko gostiln in prvi živalski vrt <https://siol.net/trendi/potovanja/ljubljanska-ulica-kjer-je-bilo-nekoc-veliko-gostiln-in-prvi-zivalski-vrt-foto-video-498410>

1931–1940

Poskusi modernizacije železnic

Ena največjih naložb tega časa je bila gradnja mostu čez Savinjo v Zidanem Mostu. S tem so uresničili eno pomembnih nalog povezovanja Ljubljane z Zagrebom in Beogradom na jugoslovanski magistrali. Most so začeli graditi leta 1929 in ga predali prometu 18. 8. 1931. Naložba je bila vredna 5.060.300 dinarjev. Zaradi nje so bile vse druge naložbe odložene za več let.

Naslednja zadeva je bilo reševanje ljubljanskega železniškega vozlišča. Izdelani so bili različni načrti. Že leta 1919 so bile določene štiri variante – od manjših rekonstrukcij do premestitve postaje. Leta 1929 se je pojavila ideja o pog-

lobitvi postaje. Pri tem so poleg same posodobitve postaje mislili tudi na neoviran cestni promet in odstranjevanje ovir za urbanistični razvoj mesta. Najprej je zadevo zavrla gospodarska kriza, vendar so se aktivnosti nadaljevale. Sprejeta je bila varianta poglobitve in ustanovljen je bil posebni biro pri ljubljanski železniški direkciji. Izbruh druge svetovne vojne in okupacija sta vse načrte prekinila.

Slovenija je utemeljevala svoje železniške načrte tudi s statistiko gostote prometa, ki je bila med vsemi direkcijami največja. Kot kaže naslednja tabela iz leta 1935, vidimo, da je bil promet v Sloveniji še enkrat večji, kot je bilo povprečje štirih drugih direkcij in večji kot v Beogradu in Zagrebu skupaj.



Novi betonski most čez Savinjo v Zidanem Mostu. (razglednica iz zbirke avtorja)

Direkcija železnic	Št. potnikov na km proge	Blago v tonah na km proge
Beograd	3.543	1.315
Zagreb	4.346	2.079
Ljubljana	8.346	3.688
Sarajevo	1.733	1.754
Subotica	3.557	906
Povprečje	4.649	1.822

Najobetavnejši načrt zveze Črnomelj–Vinica–Vrbovsko, s katero bi se Slovenija povezala na pristanišče Sušak, je bil leta 1938 začet, vendar ga je izbruh vojne prekinil. Po vojni več ni imel pomena.

V letu 1938 je ljubljanska direkcija upravljala s 1138,5 km prog, v glavnem v državni lasti. Imeli so 152 postaj, 70 postajališč, pet nakladališč in tri izogibališča. Vseh zaposlenih je bilo 10.503.

V obdobju 1920–1940 so bile zgrajene naslednje proge: Kojnice–Zreče – 6,1 km (1920), Ormož–Ljutomer–Murska Sobota – 38,1 km (1924), Rogatec–Krapina – 19,4 km (1930), most čez Savinjo v Zidanem Mostu – 0,35 km (1931) ter Tržišče–Sevnica – 13,4 km (1938).

Poslovanje železnic je bilo do leta 1933 negativno. Promet je v času gospodarske krize zelo upadel in s tem tudi prihodki. Uprava je bila primorana krčiti izdatke. Po letu 1934 se je to pokazalo v pozitivnem poslovnem rezultatu.

Pomen železnice za prebivalstvo in gospodarstvo je bil tedaj

zelo velik. Toda v teh letih se je močneje začel razvijati cestni promet in vse več tovora so na krajših relacijah prevzemali tovornjaki. V potniškem prometu pa se je razvil avtobusni promet. Zastarela železnica se temu ni mogla učinkoviteje upreti.

V tridesetih letih prejšnjega stoletja sta se v svetu in Evropi močneje začela razvijati elektrovleka in dizelvleka. Jugoslovanske železnice so do druge sv. vojne uspele uvesti dizelvleko le na ozkotirnih progah Beograd–Sarajevo ter Slavonski Brod–Sarajevo. Cilj je bil Dubrovnik, a ni bil dosežen. Več poskusov z dizelmotorniki je bilo izvedenih tudi v Sloveniji, a brez rezultata. Tudi o elektrovleki se je razmišljalo, vendar ni bilo nič realizirano.

Drugačna slika pa je bila na progah Primorske in Istre, ki so bile pod Italijo. Leta 1936 je bila uvedena elektrovleka enosmerne napetosti 3000 voltov na progah Trst–Postojna in St. Peter–Reka. Prav tako je bilo v drugi polovici tridesetih let prejšnjega stoletja postopoma vpeljana dizelvleka na progi Trst–Pulj in Trst–Bohinjska Bistrica. Zaradi pomanjkanja dizelskega goriva in izbruha vojne je bila na te proge ponovno vrnjena parna vleka.



Naša prva elektronapajalna postaja (ENP) v Pivki iz leta 1936. (foto Josip Orbanić)



Naša najstarejša elektrolokomotiva »breda« 361-106 je postavljena kot muzejski eksponat v parku elektrovleke Ilirska Bistrica. Člani Društva ljubiteljev železnice Ilirska Bistrica so se z gosti z Reke ob lokomotivi fotografirali leta 2012, ko je bila lokomotiva renovirana in postavljena v park. (foto Josip Orbanić)



Kraljevi in predsedniški vlaki so znani v vseh večjih državah. Imeli so ga tudi v stari Jugoslaviji in so ga imenovali Dvorni vlak. V novi Jugoslaviji so imeli Modri vlak. Slovenija nima predsedniškega vlaka, a ima obnovljen salon vagon za muzejsko zbirko. Na fotografiji je Dvorni vlak v Planici leta 1938. Tam se je kralj z družino rekreiral na snegu, ko so bivali na Brdu pri Kranju. (foto T. Gjivović)

Druga svetovna vojna in povojna obnova

Jugoslavija se je s pristopom k trojnemu paktu 25. 3. 1941 praktično predala nacistični Nemčiji. Zaradi upora vojske in prebivalstva ter vojaškega puča 27. marca 1941 je padla vlada. Nemčija se je takoj maščevala in 6. aprila napadla Jugoslavijo. Jugoslovanska vojska je ovirala okupatorske akcije tako, da je minirala in porušila strateške objekte, kot so črešnjevski predor na Štajerski progi ter borovniški viadukt, Štampetov most in še nekatere na Primorski progi. To je otežilo napredovanje napadalcev Nemčije in Italije, ki so potrebovali nekaj mesecev, da so vzpostavili zasilni promet. Železniško omrežje pri nas je bilo potem razdeljeno na nemško, italijansko in madžarsko cono. Okupatorjevi transporti so se po Sloveniji premikali s težavo tudi zaradi pogostih sabotaž partizanskih enot na vseh pomembnih progah. Železničarji so pri tem aktivno sodelovali in pomagali narodnoosvobodilni vojski. Veliko železničarjev je bilo ubitih in odpeljanih v koncentracijska taborišča, iz katerih so se le redki vrnili. Po kapitulaciji Italije 9. septembra 1943 so vse prevzeli Nemci. Od leta 1944 so železniške objekte močno poškodovali tudi zavezniški letalski napadi. Veliko mostov in objektov je porušila nemška vojska ob umiku. Konec vojne je železnica dočakala zelo poškodovana, skoraj uničena. Pomembna pridobitev je bila, da je jugoslovanska vojska osvobodila Istro in Primorsko ter prišla v Trst. To je omogočilo, da so se ti kraji vrnili pod okrilje domovine. Trst z okolico je ostal v Italiji.

Bilanca stanja po vojni je bila res črna. Porušenih je bilo okrog 230 km prog, na postajah 85 km tirov. Uničenih je bilo 225 kretnic, pol milijona pragov, 6000 m objektov, sedem predorov, 25 večjih in 206 manjših mostov in prepustov. Porušenih je bilo 20 odstotkov postajnih poslopij in drugih stavb. Velike poškodbe so utrpeli kurilnice, delavnice, skladišča itd. Od velikih objektov so bili porušeni viadukt pri Žalni, betonski most v Zidanem Mostu, železni most pri Litiiji, Štampetov viadukt, viadukt Gornji Dolič, most čez Dravo pri Mariboru, most v Prestranku, mostovi in predori na Soški

progi itd. Ljubljana je bila zaradi porušenih mostov odrezana od ostalih predelov Slovenije. Enako usodo je doživel vozni park – lokomotive in vagoni.

Promet po koncu vojne, maja 1945, je bil mogoč le na posameznih krajših odsekih prog. Obnova se je začela takoj, čeprav ni bilo sredstev in drugih pogojev. Glavna faza obnove je trajala v letih 1945 in 1946. Postopoma so bili objekti popravljeni, sanirani, postavljeni provizoriji ipd.

Prvi ukrepi so se začeli že pred koncem vojne in omogočili, da se je promet iz Ljubljane proti Mariboru in Zagrebu vzpostavil po enem tiru 1. junija 1945. Proti Trstu je promet stekel 12. julija. Pozneje je postopoma promet stekel po vseh progah. Hkrati je teklo saniranje stavb, popravilo lokomotiv in vagonov, električnih in drugih instalacij ter vodnih postaj. Pri obnovi je sodelovalo okrog 8500 delavcev, poraba cementa za obnovo objektov pa je bila 23-krat večja kot pred vojno.

Posebno velja omeniti obnovo proge Preserje–Borovnica. Viadukt je bil porušen in ga niso več obnavljali. Odločili so se za gradnjo obvozne proge približno po trasi, ki so jo zgradili Nemci oz. po projektu, ki ga je izdelal inženir Klotič leta 1938. Že tedaj so načrtovali takšno možnost zaradi dotrajanosti viadukta. Proga, dolga nekaj čez 11 km, je bila izročena prometu 21. 12. 1947. Zgrajena je bila na težkem močvirnem terenu.

Enako zahtevna je bila obnova delavnic v Mariboru. Te delavnice so bile največje na relaciji Dunaj–Trst. Zgradila jih je Družba Južne železnice v letih 1861–1863, potem pa so se še dodatno razvijale. Med vojno so v delavnicah delali za vojno industrijo. Delavnice so bile močno bombardirane in praktično uničene. Veliko dela so imeli s čiščenjem ruševin, nato pa z obnovo, ki je bila delno izvedena leta 1947. Obenem so obnavljali delavnice na Ptuj in v Dobovi.

Poleg obnove železnic je bilo treba reševati še druga pereča vprašanja, med katerimi je bilo najpomembnejše mirovna pogodba z Italijo. Tukaj je bil dosežen delni uspeh in Slovensko primorje in Istra sta bila priključena Jugoslaviji 15. septembra 1947. Nerešeno je ostalo še vprašanje Svobodnega tržaškega ozemlja (STO), ki se je rešilo do leta 1954 in dokončno z Osimskim sporazumom 1975. V okvir naših železnic so sedaj spadale vse proge od Rakeka do Sežane d. m., Pulja/Rovinja, Reke, večina Soške proge s priključki ter košček proge Hrpelje–Kozina–Trst. Za upravljanje na novo pridobljenih prog, ki jih je prvotno upravljala VUJA (Vojaška uprava jugoslovanske armade), je bila ustanovljena Direkcija železnic Šentpeter na Krasu (Pivka), ki so jo leta 1952 priključili ljubljanski direkciji. Pomembna pridobitev so bile elektrificirane proge do Postojne in Reke. Poleg prog so Jugoslaviji pripadla tudi ustrezna vozna sredstva, zemljišča, stavbe, kadri in drugo, določeni z mirovno pogodbo, podpisano v Parizu 10. februarja 1947. Ena prvih nalog po priključitvi je bila izgradnja povezave Sežana–Kreplje–Dutovlje, da se je vzpostavila povezava na Soško progo po ozemlju Jugoslavije. Zgradili so 7,1 km proge z velikim prispevkom udarniškega dela. Gradnja se je začela maja in zaključila 21. decembra 1948.

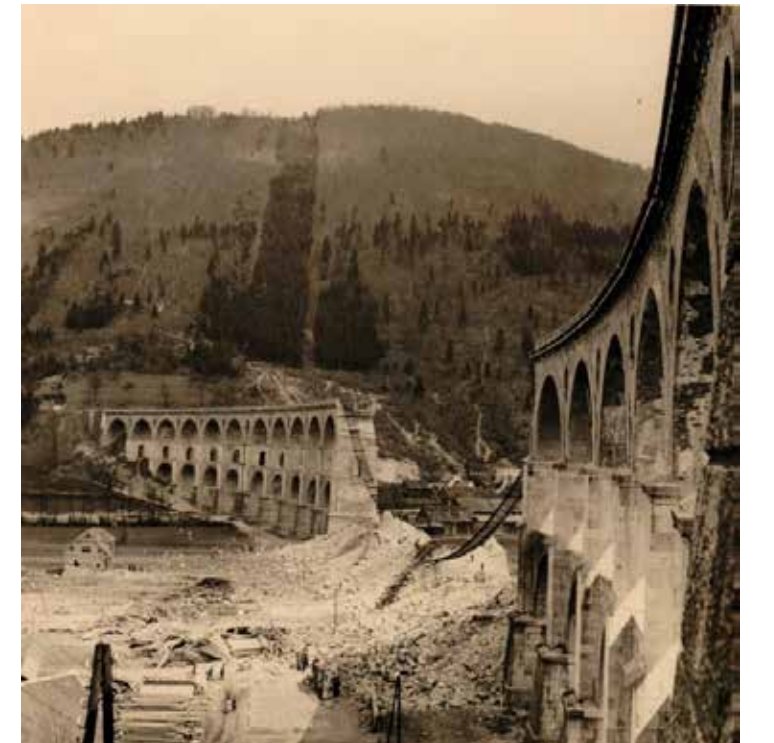
Nadaljnji razvoj države in v tem okviru železnice je bil opredeljen v prvem petletnem planu 1947–1951. Ta plan je na splošno dal poudarek industrializaciji, mehanizaciji, elektrifikaciji in drugemu posodabljanju države. Izboljšave na železnici so bile usmerjene v zadostitev naraščajočih potreb gospodarstva in prebivalstva. Razvil se je neki tekmovalni duh in vsakodnevno so bili merjeni in objavljeni rezultati, ki so bili vedno nad načrtovanimi. Mnoga podjetja so plan uresničila pred rokom, vendar so bile zahteve preveč ambiciozne in so plan podaljšali v leto 1952. Železničarji so bili pri tem zelo aktivni in so vozili zelo dolge in težke vlake, delali v zelo dolgih izmenah, udarniško delali pri vzdrževanju prog in voznih sredstev ipd. To je bilo trenutno všečno, a je vse skupaj preveč preobremenilo tako ljudi kot sredstva, kar ni bilo vzdržno.

Eno ključnih vprašanj po osvoboditvi je bilo kadrovsko vprašanje. Železnica je imela starejše kadre, ki pa niso več mogli slediti zahtevnemu razvoju. Veliko jih je šlo v pokoj ali drugam. Nujno je bilo treba usposobiti nove kadre. Prihajal je novi čas elektrotehnike, strojništva ... V ta namen je bil razvit sistem tehnikumov, industrijskih šol in tečajev. Centri izobraževanja so bili v Ljubljani, Mariboru, Podbrdu. Največji tehnikum je bil ustanovljen leta 1947 v Pulju, tam se je do leta 1952 usposobilo več tisoč kadrov, ki so zasedli strokovna in vodilna mesta na celotni mreži Jugoslovanskih železnic. Veliko naših kadrov se je usposabljal v železniški šoli v Kastvu.

Zanimivost tega obdobja so pionirske železnice. V glavnih mestih države so bile po sovjetskem zgledu zgrajene pionirske železnice za vzgojo mladega kadra. V Ljubljani je bila leta 1948 zgrajena 3,8 km dolga ozkotirna proga (760 mm) od Rožne doline do Podutika. Delovala je do leta 1954.

Kot neki veličastni zaključek tega časa je bila proslava 100.

obletnice železnic v Jugoslaviji. Za ta dogodek je izbran datum prihoda prvega vlaka v Ljubljano leta 1849. Proslava je bila po daljših pripravah 19. septembra 1949 v Ljubljani. Kot piše Ivan Mohorič: »Proslava se je razvila v impozantno revijo železniških sindikalnih organizacij in njihovega dela na strokovnem, socialnem in kulturnem področju.« Izdan je bil zelo lep zbornik »Sto godina železnica Jugoslavije« (Sto let železnica Jugoslavije, op. a.).



Med 2. svetovno vojno je bilo porušenih in poškodovanih veliko železniških objektov, prog, vozil in naprav. Prikazan je del porušenega viadukta Borovnica, ki je bil pozneje odstranjen in zgrajen nov odsek proge pri Borovnici. (zbirka avtorja, zapuščina Tadeja Brateta)



Septembra 1949 je bila v Ljubljani velika proslava in razstava Jugoslovanskih železnic ob 100. obletnici prihoda vlaka v Ljubljano. Vidimo svečano okrašeno postajno poslopje. (zbirka fotografij Železniškega muzeja SZ)



Postaja Ljubljana (južna stran proti Sežani) iz povojnega časa. V ospredju je nadhod za pešce, približno tam, kjer sta danes Dunajska cesta in železniški nadvoz. (foto VS, hrani MNZS)



Septembra 1947 sta se Slovensko primorje in Istra priključila matični domovini. S tem so železnice na tem območju priključene omrežju JŽ. (Vestnik glavne direkcije za eksploatacijo železnic Ljubljana, 1. oktober 1947, naslovnica, knjižnica SZ)



Stanje prog ob osvoboditvi maja 1945. Rdeče so označeni močnejše poškodovani odseki. Na teh odsekih je bil promet pretrgan oz. se je odvijal s težavami in prestopanjem potnikov. (Sto godina železnica Jugoslavije, zemljevid št. 3)



Železniško omrežje od 1945 naprej. (Bogič. M. Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici. Zbirka Tiri in čas, št. 10 – dopolnjena izdaja številke 1)

Železničarji – samoupravljaljenci

Povojno upravljanje in vodenje železnic v Jugoslaviji je bilo centralizirano. Železnice so bile državne (JDŽ) in država ter delno generalna direkcija v Beogradu sta odločali o vsem. To je bilo v začetku upravičeno, pozneje pa je to postala ovira. S podobnimi težavami se je srečalo tudi preostalo gospodarstvo. Zato je bil leta 1950 sprejet temeljni zakon o gospodarjenju z državnimi podjetji in z višjimi gospodarskimi združenji po delovnih kolektivih. Ta zakon je omogočil uvedbo samoupravljanja kot specifične oblike upravljanja podjetij v socialistični Jugoslaviji. Česa takega drugod niso poznali. Železnica ga ni takoj začela izvajati, pač pa leta 1954, čeprav so volili delavske svete že od 1951. Železnica se je morala pripraviti na novi sistem in tudi na nove pogoje gospodarjenja na vse konkurenčnejšem transportnem trgu. Leta 1954 so bila ustanovljena Železniška transportna podjetja (ŽTP) kot samostojna gospodarska podjetja. Sestavljena so bila iz sekcij različnih strok. Poleg tega je bilo ustanovljenih osem podjetij za vzdrževanje prog, pet podjetij za popravilo vagonov, podjetje za popravilo lokomotiv Maribor, podjetje za elektronaprave Ljubljana, podjetje za izdelavo progovnih naprav Šiška, podjetje za popravilo signalnovarnostnih naprav Šiška in kamnolom Verd. Izvoljeni so bili delavski sveti in upravni odbori, ki sicer niso imeli veliko pooblastil, vendar so že lahko začeli s preoblikovanjem sistema gospodarjenja. Težav je bilo veliko, vendar je bila smer določena. Pod ŽTP Ljubljana so bile vse proge v Sloveniji in Istri ter do Reke. Spomin na to obdobje so fotoalbumi s fotografijami prvih organov samoupravljanja, ki so jih nastavile posamezne organizacijske enote, in so dragocen dokument tistega časa. Izražajo ponos in postavljajo delavca v ospredje.

V smislu samoupravljanja so se Jugoslovanske državne železnice (JDŽ) preimenoval v Jugoslovanske železnice (JŽ).

Na področju razvoja in naložb so se nadaljevale obnove. Poleg tega pa sta bila tedaj železnica in ostalo gospodarstvo zelo odvisna od premoga za pogon parnih strojev. V Istri, na področju Labina in Raše, je obstajal velik premogovnik črnega premoga, vendar ni imel železniške povezave. Takoj po priključitvi matični domovini leta 1947 so stekle priprave za izgradnjo 54 km dolge proge Lupoglav–Raša (Štalije). Progo so gradila hrvaška in slovenska gradbena podjetja ob

veliki udeležbi prostovoljnih delovnih brigad. Hrvaška je zagovarjala povezavo te proge na svoje železniško omrežje, za kar bi morali zgraditi predor pod Učko in progo povezati na progo Šentpeter na Krasu–Reka. Okrog tega vprašanja so bile številne polemike, izdelan je bil projekt in dejansko se je začela njegova realizacija. Kmalu zatem pa je bil projekt prekinjen in do danes, kljub nekajkratnim poskusom, te povezave ni in Istra je povezana s slovenskimi progami. Proga je bila zgrajena in odprta za promet 20. 12. 1951, za javni promet pa šele leta 1959. Na Hrvaškem prevladuje mnenje, da je bila gradnja te proge v interesu Slovenije, ki je s tem promet premoga preusmerila na svoje proge. Leta 2009 pa je bila ta proga zaprta za promet.

To obdobje je leta 1952 zaznamovala snežna katastrofa. Ogromne količine snega so zapadle sredi februarja, nanosi snega na posameznih predelih med Verd in Postojno so segali do osem metrov. Zasnežena je bila celotna Slovenija, najbolj pa Notranjska, Gorenjska in Goriška. V snegu je obstalo 47 lokomotiv, 13 potniških in 18 tovornih vlakov. Na postajah je bilo pod snegom 2000 vagonov. Čiščenje je trajalo od 13. do 23. februarja. Promet je bil prekinjen osem dni. Najbolj prizadeta je bila proga Ljubljana–Postojna. Za čiščenje snega je bila izvedena mobilizacija prebivalstva in vojske, skupaj okrog 175.000 ljudi.

Ponovno so se lotili reševanja ljubljanskega vozlišča. Že leta 1946 so naredili anketo, s katero je prišla v ospredje varianta poglobitve železniške postaje. Na tem projektu se je aktivno delalo več let, tako imenovani Čoklovičev projekt poglobitve je bil zapisan tudi v prvem petletnem planu. Generalna direkcija v Beogradu ni soglašala s tem načrtom in izdelane so bile štiri druge variante. O tem se je več let vodila »bitka« za variante in na koncu je bila sprejet varianta nepoglobljene postaje s podvozi na Dunajski in Celovski cesti. Kurilniška dela in tovarno skladišče pa so preselili v Moste. Na sprejem končne rešitve je pritiskala tudi elektrifikacija prog, ki se je bližala Ljubljani in terjala dolgoročneje rešitve. Tedaj je bila zakoličena rešitev, ki jo imamo kljub večkratnim poskusom, da se naredi korak naprej, še danes.

V modernizacijo železnice je vsekakor spadalo postopno opuščanje parne vleke in uvedba elektrovleke in dizelvleke.

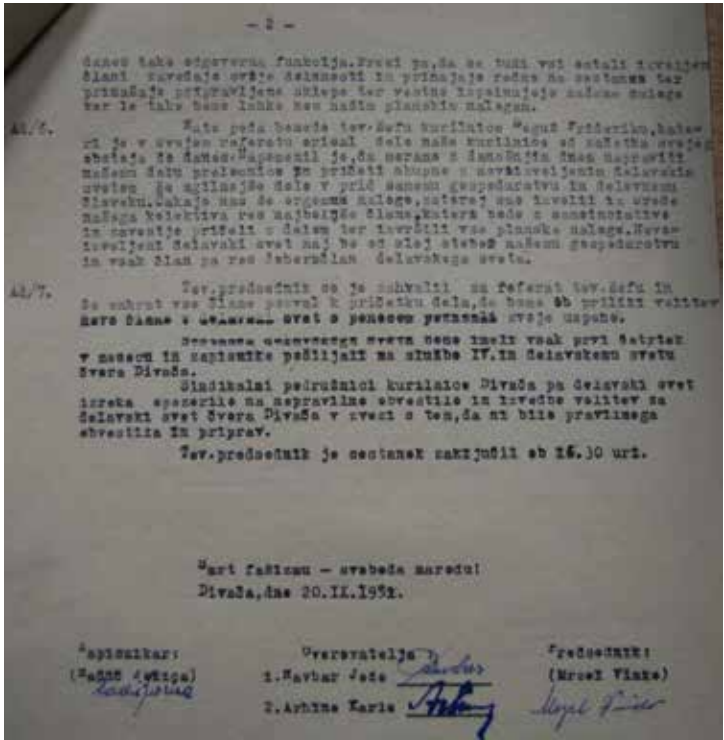
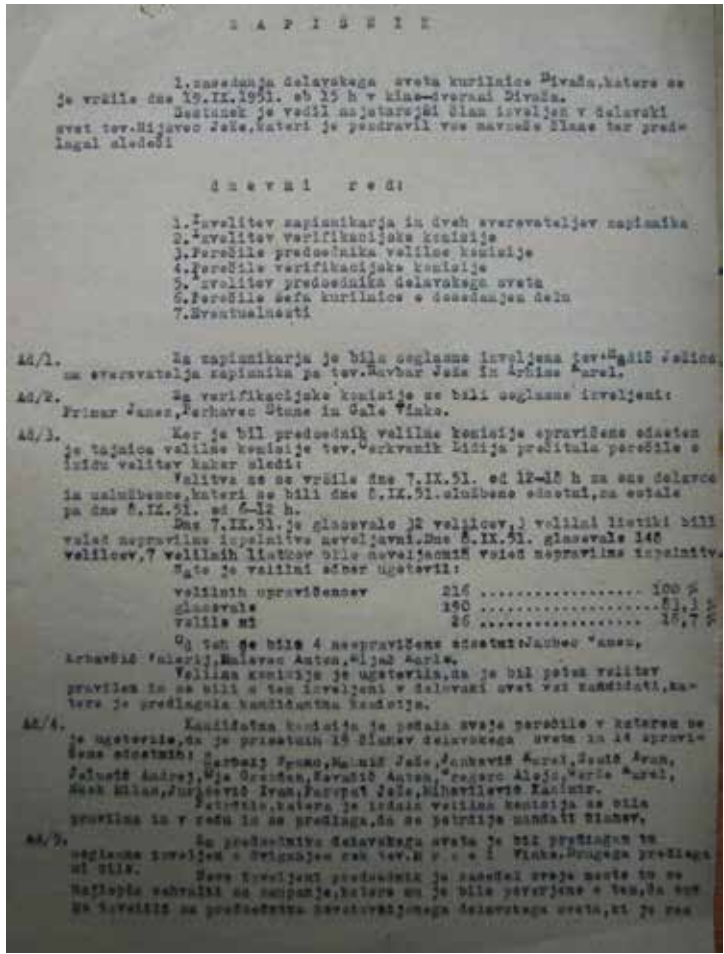
To vprašanje je bilo pomembno za celotno Jugoslavijo in v Beogradu so težili k enotnemu pristopu in rešitvam. Slovenija je tedaj edina razpolagala z elektrovleko iz smeri Trsta in Reke do Postojne. Generalna direkcija v Beogradu je zaradi tega sprejela odločitev, da se nadaljuje elektrifikacija prog z enosmernim sistemom 3000 V. To je Sloveniji ustrezalo in leta 1954 se je začela elektrifikacija, najprej Postojna–Rake in potem proti Ljubljani. Podobno se je odločil ŽTP Zagreb na progi Reka–Zagreb. V naslednjih letih je zelo napredoval izmenični sistem elektrovleke 25.000 V, 50 Hz. Začele so se razprave, pri katerih je prihajalo do velikih razhajanj, vendar je Beograd leta 1959 sprejel odločitev, da je treba proge elektrificirati z izmeničnim sistemom, Slovenija naj zaključi enosmerni sistem na Brezovici pri Ljubljani, Hrvaška pa v Srpskih Moravicah (danes Moravicah, op. a.). Slovenija in Hrvaška nista upoštevali te odločitve in sta nadaljevali elektrifikacijo z enosmernim sistemom. Slovenija ima danes svoje proge elektrificirane s tem sistemom, Hrvaška pa je potem sprejela izmenični sistem. Gledano danes bi bilo boljše, če bi sprejeli izmenični sistem, ki je po vseh vidikih

tehnično in gospodarsko ustrežnejši in se je na splošno razširil po Evropi. Tedaj pa so obstajali elementi za nadaljevanje obstoječega sistema, ki se kasneje ni izkazal kot najboljše rešitev.

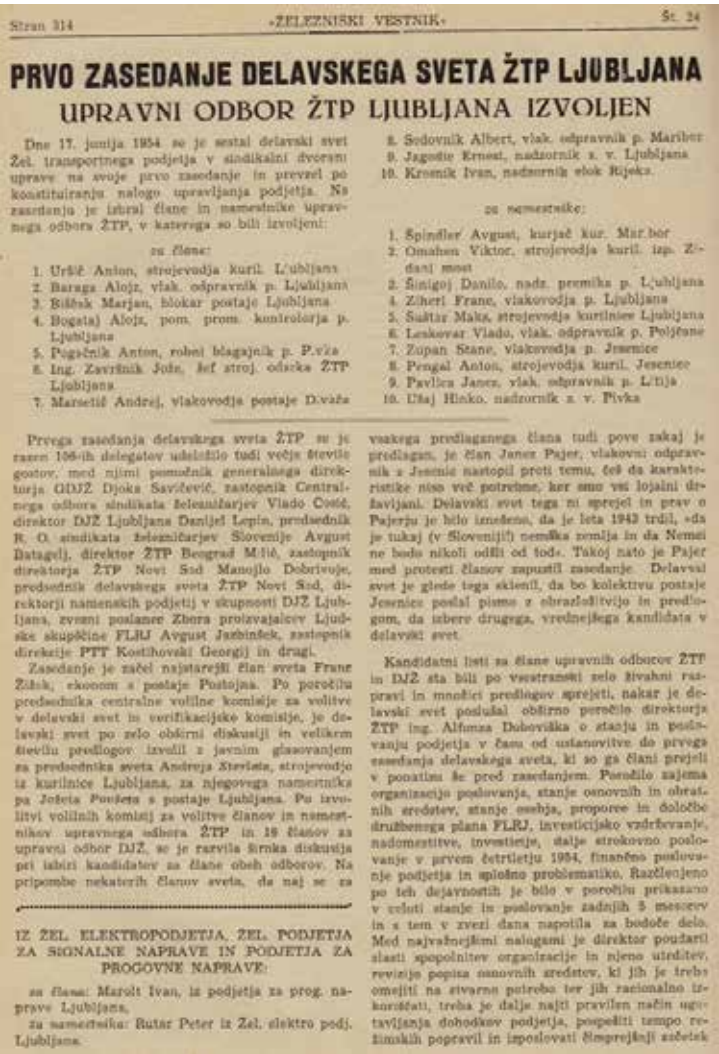
V petdesetih letih prejšnjega stoletja je prišlo do znatnega razvoja cestnega prometa, kar je drastično vplivalo na daljnji položaj in razvoj železnice. Naraščajoče število avtomobilov, tovornjakov, avtobusov in motociklov je zahtevalo posodabljanje cest. Prioriteta je bila Cesta bratstva in enotnosti Ljubljana–Zagreb–Beograd–Skopje, ki je bila dokončana do Bregane leta 1959. Slovenija pa je posodabljala tudi smer proti morju in Italiji in proti Mariboru. Prihajalo je vse več turistov, avtobusni promet se je zelo razširil, gospodarske organizacije in transportna podjetja pa so nabavljali veliko število tovornih vozil. Vse to je pomenilo, da železnica ne bo več dolgo monopolist na transportnem trgu in da se je treba na to pripraviti. Stanje ilustriramo s podatkom, da je bilo leta 1956 v Sloveniji nekaj več kot 14 tisoč cestnih motornih vozil, leta 1959 pa že več kot 40 tisoč.



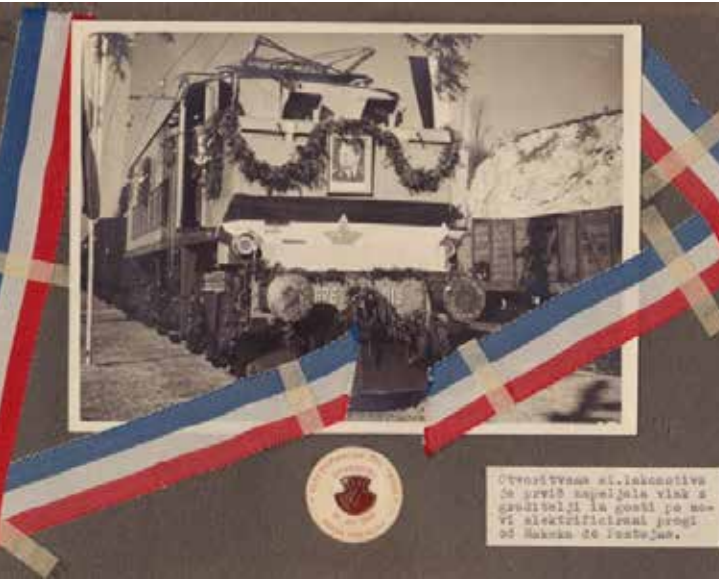
Fotografija prvih volitev organov samoupravljanja Delavskega sveta v Kurilnici Divača. (spominski album Kurilnice Divača)



Zapisnik 1. seje delavskega sveta Kurilnice Divača. Vsebina in slog pisanja nas spominjata na zanimive čase delavskega samoupravljanja, ki je na železnici obstajalo vse do 13. seje delavskega sveta ŽG Ljubljana 28. februarja 1992. (Arhiv SŽ, 1948–1963, Kurilnica Divača, 1935.41)



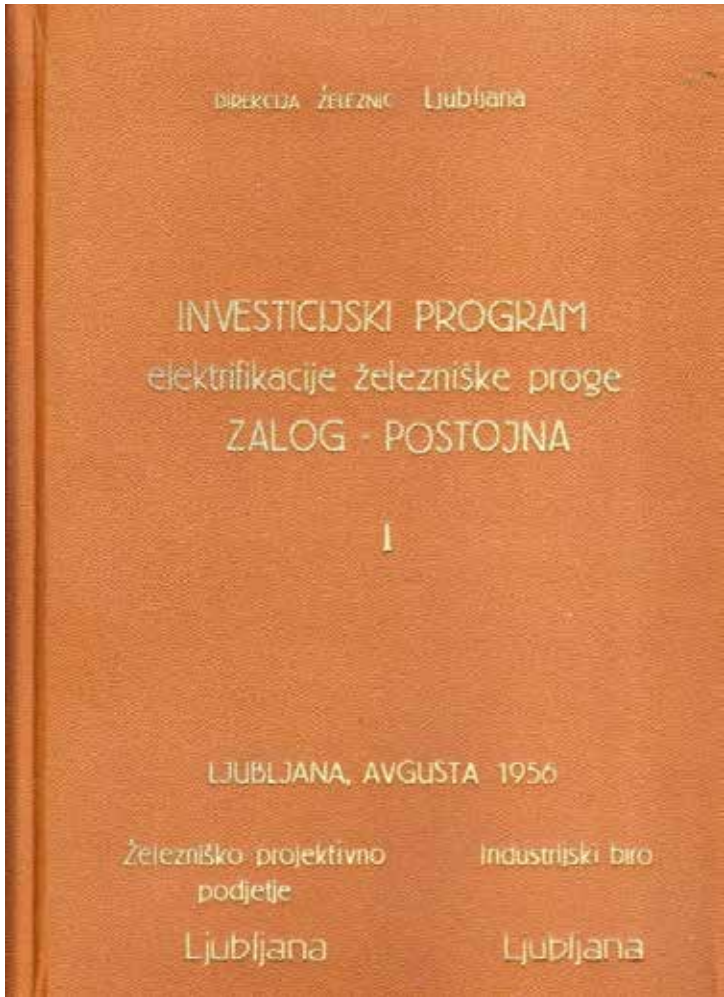
Prvo zasedanje delavskega sveta ŽTP Ljubljana je bilo 17. junija 1954. (Železniški vestnik št. 24, 1954)



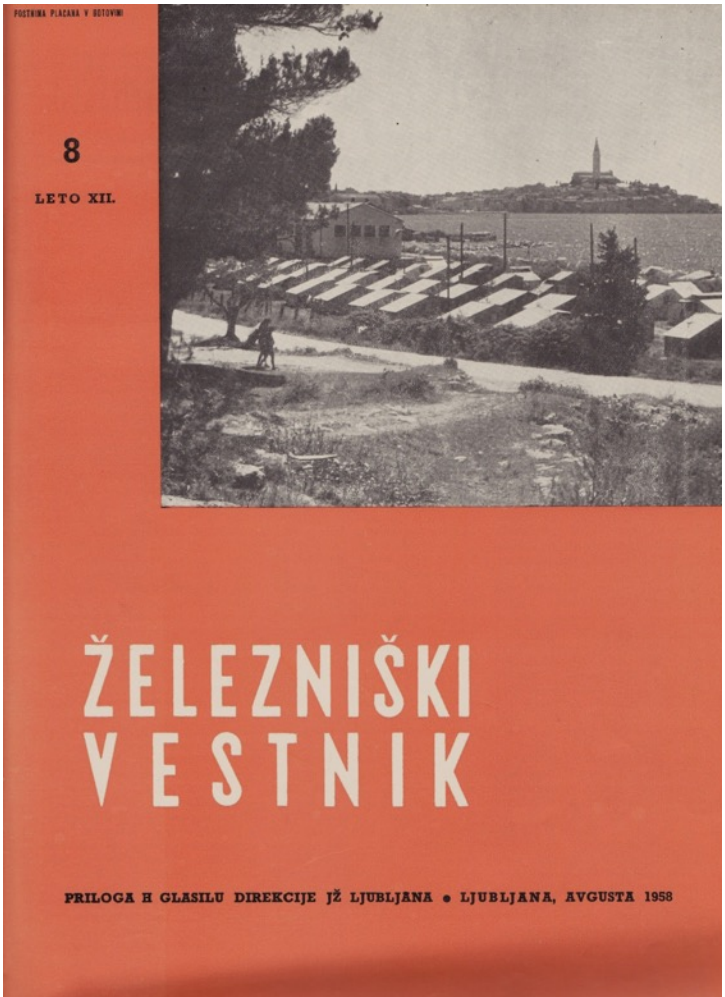
Elektrolokomotiva »breda« 626-018, okrašena za otvoritveno vožnjo prvega odseka elektrifikacije prog v Jugoslaviji Postojna–Rakek 30. decembra 1954. (spominski album ŽEP – zbirka Josipa Orbančiča)



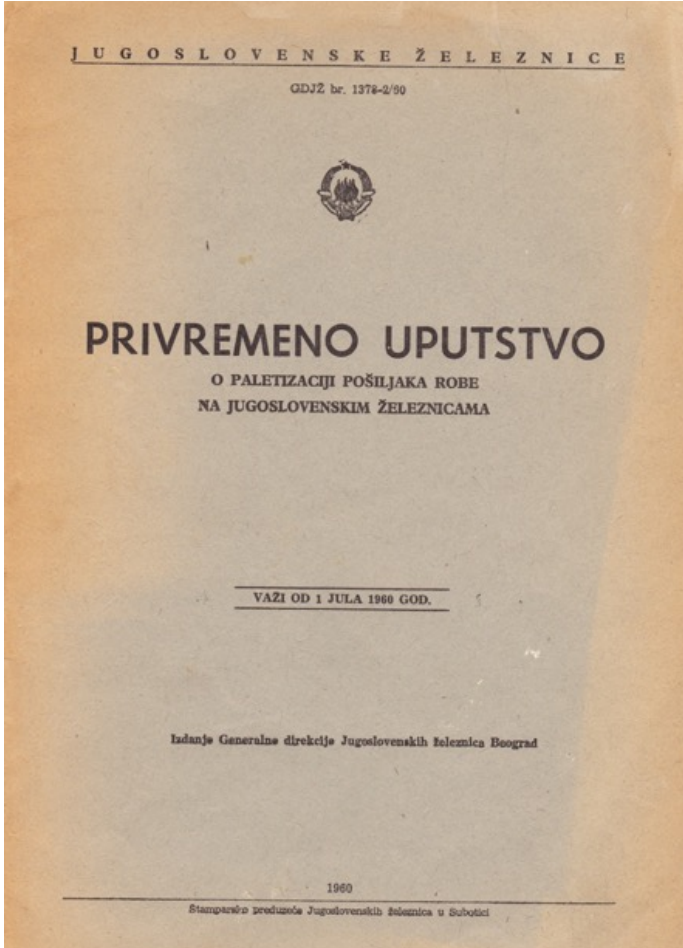
Postaji Jesenice in Maribor, zgrajeni sredi 50. let preteklega stoletja, sta prvi sodobnejši postaji, zgrajeni v slogu moderne. (foto Miran Kambič, Orbančič, J: Kulturna dediščina moderne arhitekture, Nova proga, februar–april 2011, str. 28–29)



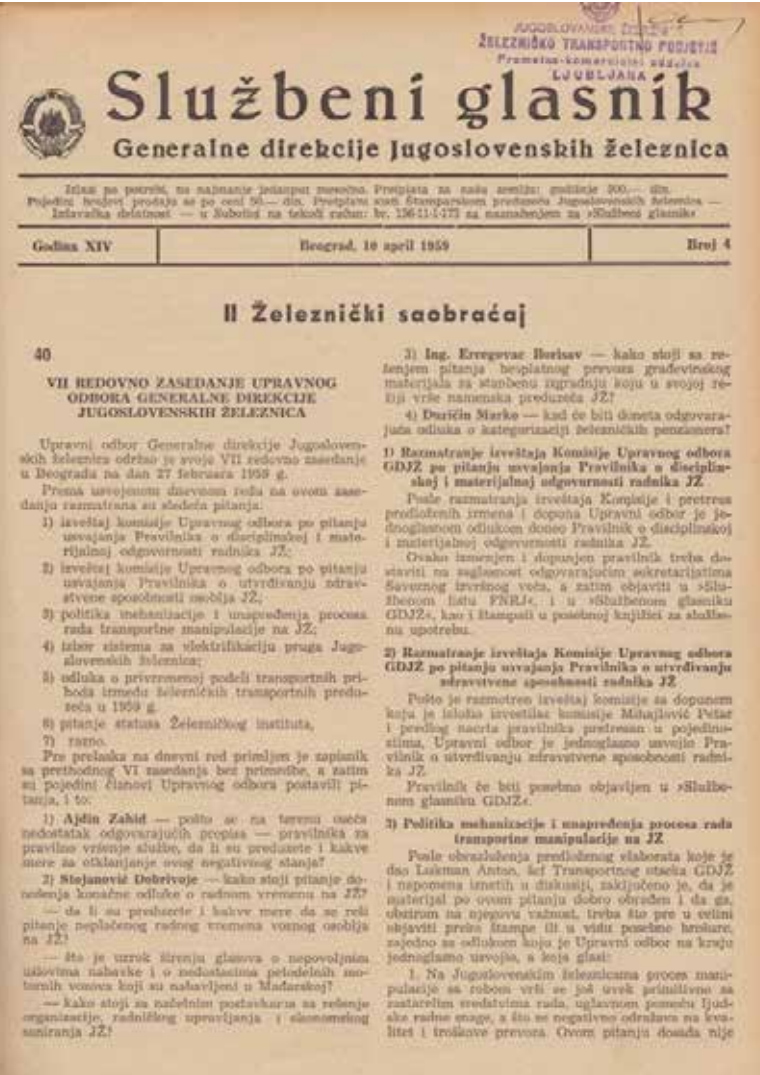
Direkcija železnic Ljubljana je leta 1956 objavila Investicijski program elektrifikacije železniške proge Postojna–Zalog. Izdelala sta ga Železniško projektivno podjetje in Industrijski biro. (Arhiv SŽ)



Od leta 1945 do leta 1960 je izhajalo glasilo Železniški vestnik, predhodnik Nove proge. V prilogi so objavljali razne novice in zanimivosti. Številka 8 iz leta 1958 je na naslovnici objavila počitniško naselje Rovinj, največje letovišče slovenskih in istrskih železničarjev do osamosvojitve leta 1991. (knjižnica SŽ)



Leta 1960 se je pri nas začela sodobna logistika. Jugoslovan-ske železnice so začele uporabljati izmenljive standardne palete, najprej v mednarodnem, potem tudi notranjem transportu ko-sovnega blaga. Slovenski železničarji smo bili med prvimi v Evro-pi pri tem (na fotografiji je naslovnica začasnega navodila, ki je stopilo v veljavo 1. julija 1960. (kopirano – knjižnica SŽ)



Službeni glasnik je izdajala Generalna direkcija JŽ v Beogradu. V njem so objavljali vse službene zadeve, ki so veljale za celotno omrežje JŽ. (kopirano – knjižnica SŽ)

1961–1970

Modernizacija, racionalizacija, komercializacija, reorganizacija

Desetletje 1961–1970 pomeni prelomnico v številnih vidikih, ne le za železničarje, pač pa v svetovnem merilu. Pred železničarje, državo in prebivalstvo so bili postavljeni zahtevni izzivi. Za prispodobo tedanjega časa navajamo optimizem, ki ga je napovedal tedanji predsednik ZDA John F. Kennedy z izjavama, da bo človek še v tem desetletju stopil na Luno ter »Ne vprašajte, kaj lahko vaša država naredi za vas, vprašajte, kaj lahko vi naredite zanjo«. Vodenje železnice je od svojega predhodnika Danijela Lepina leta 1959 prevzel inž. Ciril Mravlja, ki je že imel železničarske izkušnje, v petdesetih letih prejšnjega stoletja pa je vodil gradnjo avtoceste Ljubljana–Zagreb. Zastavljen je bil ambiciozen načrt modernizacije, racionalizacije in komercializacije železnice. Ko je Mravlja konec leta 1975 predal vodenje inž. Jožetu Slokarju, je bilo objavljeno veličastno poročilo o dosežkih. Železnica se je v tem času zagotovo spremenila. Pomembna osnova je bil sedemletni program razvoja železnice (1964–1970), ki je predvideval tehnično modernizacijo in postopno komercializacijo železnice. Na dogajanja je močno vplivala tudi gospodarska reforma v Jugoslaviji, izvedena leta 1965.

Že v samem začetku je prišlo do nove organiziranosti. 17. januarja 1961 je upravni odbor Direkcije JŽ potrdil sklepe delavskega sveta ŽTP Ljubljana o novi organiziranosti, začeli pa so jo izvajati že julija 1960. Iz enega je nastalo pet samostojnih železniških podjetij (TP) v Ljubljani, Mariboru, Novi Gorici, Novem mestu in Postojni. Poleg tega je bilo organiziranih še 13 namenskih podjetij in servisov ter osem zavodov oziroma šol. Ustanovljena je bila Skupnost železniških podjetij (SŽP), na katero so prešle vse naloge prejšnje Direkcije JŽ Ljubljana. V okviru ŽTP Postojna so bile tudi proge na območju LR Hrvaške (v Istri in do Reke), zato je bilo treba dobiti še soglasje od tam. Za direktorja je bil imeno-van inž. Ciril Mravlja. Ponovna reorganizacija je bila izvede-na po gospodarski reformi v letu 1966. Na mreži JŽ je bilo

ustanovljenih šest ŽTP-jev. V Sloveniji je bilo ustanovljeno Združeno železniško transportno podjetje (ZŽTP) Ljubljana, ki je združilo tri transportna podjetja (Ljubljana, Maribor, Postojna) in namenska podjetja. Sekcije so ostale podobno kot prej.

Slovenija se je leta 1954, ko je bila rešena meja z Italijo, od-ločila za gradnjo svojega pristanišča v Kopru. Leta 1958 je vplula prva ladja. Rast je bila hitra in brez železniškega tran-sporta je nemogoče razvijati večje pristanišče. Začasno so organizirali kombinirani transport s tovornjaki in vlaki s pre-tovarjanjem na postaji Hrpelje-Kozina, vendar to ni zado-stovalo. Tedanje vodstvo luke, ki ga je vodil Danilo Petrinja, se je pogumno odločilo zgraditi progo do Kopra. Ker jim v Beogradu tega niso dovolili, v Ljubljani pa tudi niso imeli ve-like podpore, so naredili načrt za gradnjo industrijskega tira. Pri tem so uporabili projekte, ki so bili že prej narejeni za po-vezavo Obale z notranjostjo. Obravnavali so 12 variant (štiri v ožjem izboru) in se odločili za povezavo na Istrsko pro-go v Prešnici. Proga Prešnica–Koper v dolžini 32 km je zelo zahtevna z maksimalno dovoljenim nagibom 25 promilov in drugimi težkimi karakteristikami. Kljub odporom, finančnim in drugim težavam so gradnjo začeli leta 1964 in po krajšem zastoju jim je uspelo zgraditi tir in ga predati prometu 2. de-cembra 1967. Na otvoritev je z Modrim vlakom prispel tudi predsednik države Josip Broz Tito. Za uvrstitev proge v javni promet so morali popraviti projekte in izvesti dogradnjo, kar je trajalo še pet let.

Ena od prioritet je bila elektrifikacija glavnih prog in zame-njava parne vleke z elektrovleko. Leta 1954 začeta elektrifi-kacija v Postojni je postopoma napredovala in 28. novembra 1962 je na prenovljeno postajo v Ljubljani prispel slavnostni električni vlak. To ni bila le elektrifikacija, pač pa kompletna prenova postaje z otočnimi peroni in podhodom. Na Celov-ški in Dunajski cesti so bili zgrajeni cestni podvozi, ukinjene so bile zapornice. Tivolski lok je bil opuščen. Ljubljana je

drugače zaživela – z manj saj in dima in brez kolon pred zapornicami. Hkrati sta bila zgrajena tovarno skladišče in nova kurilnica (pozneje delavnica) v Mostah. Program elektrifikacije pa se je nadaljeval, tako je 27. 11. 1964 elektrovleka prispela na Jesenice, 27. 11. 1967 v Zidani Most, 5. 11. 1968 v Rimske Toplice in 12. 12. 1969 v Dobovo.

Elektrifikacijo prog je spremljala nabava elektrovlečnih vozil. Že iz začetne dobe je vozilo 16 lokomotiv »breda« (361) in trije motorniki Litornine (310), ki smo jih dobili iz Italije konec 1940. Na novo je bilo kupljenih 21 elektrolokomotiv serije 362 iz tovarne Ansaldo Italija (»meh«) v letih 1962–67 in 40 lokomotiv serije 342 iz iste tovarne v letih 1968–70 (»moped«). Za potniški promet so bile nabavljene gomulke (elektromotorni vlaki serije 311/315), ki so prispele iz poljske tovarne Pafawag, in sicer tri tričlenske enote in 12 štiričlenskih. Zanimivost tistega časa je, da so 22. 5. 1966 začele gomulke voziti v Trst.

Poleg električne vleke se je začela tudi dizelvleka. Železnica je sicer imela nekaj dizelmotornih enot italijanske proizvodnje Fiat in OM, ki jih je dobila kot vojno odškodnino. Leta 1960 so bile nabavljene štiri dizel premikalke serije 731, leta 1971 pa še 20 dizel premikalk serije 732 (»jenbach«). Prve štiri garniture šinobusov serije 812/818 so prišle v Ljubljano novembra 1960 za Dolenjsko progo. Na progah pa so bile tudi dizelhidravlične lokomotive Modrega vlaka serije 761, ki so bile nabavljene leta 1957. Velik korak je bil narejen, ko je januarja 1961 iz ZDA v Slovenijo prispelo prvih sedem dizelelektričnih lokomotiv serije 661 (»kennedy«), ki so jih izdelali v tovarni General Motors. Postopoma pa so začele prihajati lahke štiriosne dizelelektrične lokomotive serije 642, ki jih je po francoski licenci izdelovala tovarna Đuro Đaković (»durice«). Do leta 1972 jih je v Slovenijo prispelo 21. V začetku leta 1970 je iz nemške tovarne MTU v Slovenijo prišlo deset dvojnih dizelhidravličnih motornikov serije 711 (»mercedesi«). To so bili sodobni vlaki, ki so jih uporabili za vožnjo poslovnih vlakov Ljubljana–Beograd (Emona) in Pulj–Zagreb (Arena).

Na transportno-manipulativnem področju so bile novost standardne in izmenljive palete. Na JŽ so bile vpeljane leta 1960, med prvimi v Evropi. Slovenija je bila pri tem glavni nosilec. Tudi kontejnerizacija se je začela razvijati v tem obdobju in leta 1969 so bili pri nas prvi zabojniki naloženi in prepeljani v tujino. Prvi kontejnerski terminal v Jugoslaviji je bil v Ljubljani, ob Vilharjevi cesti. Začel je delovati 25. novembra 1970. Cestne transporterje za prevoz vagonov strankam so začeli uporabljati leta 1967. Že prej pa je železnica vpeljala dostavni promet za dovoz/odvoz tovora strankam.

Največja novost tega časa, ki je zaznamovala prihodnost, so bili računalniki. Ljubljansko železniško podjetje je leta 1968 ustanovilo Prometni inštitut in odprlo računalniški center.

Računalnik IBM 360 je bil zagnan 5. novembra 1969. Začela se je informacijska doba.

Ena najtežjih odločitev tistega časa je bilo zapiranje družbeno potrebnih, a nedonosnih prog. 16. januarja 1966 je bil ustavljen promet na naslednjih progah: Brezovica–Vrhnika, Kranj–Tržič, Črešnjevce–Sl. Bistrica, Tržišče–Krmelj, Novo mesto–Straža Toplice (ostane manipulacijski tir). Na progi Jesenice–Planica so vozili potniški vlaki še do 30. 3. 1966. Za progo Kanfanar–Rovinj pa je bilo govora, da bo primanjkljaj pokrit, vendar se to ni zgodilo in 20. 10. 1966 so tudi tam promet opustili. Na progah Kranj–Tržič do Naklega, Tržišče–Krmelj in Novo mesto–Straža Toplice so vlaki še naprej vozili po posebnih dogovorih.

Vprašanje Družbe Južne železnice se je vleklo leta in leta. Čeprav je bilo videti vse izgubljeno, so vedno z mednarodno podporo našli način, da se še nekaj ohrani. Številna pogajanja in konference so na koncu, leta 1962, prinesli dogovor, da Jugoslavija plača pavšalni znesek – milijon ameriških dolarjev v štirih obrokih. Zadnji obrok je bil plačan 1. januarja 1967. Tako so pravice družbe pri nas prenehale in Jugoslavija je postal lastnica prog in drugega premoženja te družbe. 110-letna koncesija, sklenjena leta 1858, se je na ta način zaključila. Družba je bila potem v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja dokončno likvidirana.

To desetletje je bilo nabito z dogodki. Omenimo še nekatere: leta 1960 je bila ustanovljena Višja železniška tehnična šola stroke SV (signalnovarnostne naprave), TK (telekomunikacijske naprave) in pozneje elektrovleke (EV), izšla je prva številka Nove proge (1. decembra 1960), leta 1961 je bilo postavljeno prvo avtomatsko zavarovanje cestnih prehodov Ljubljana–Kamnik pri Duplici (brez zapornic, le svetlobna signalizacija), leto kasneje so bile ustanovljene ekonomske enote, odprli so novi dom za učence na Aljaževi v Ljubljani, leta 1963 so na Titovi cesti 32 v Ljubljani odprli prvi železniški turistično-transportni biro, uveden je bil 42-urni delovni teden, leta 1967 je bil ustanovljen sklad Borisa Kraigherja za financiranje znanstvenih raziskav v prometu (v spomin na Borisa Kraigherja, ki je tragično umrl v začetku istega leta), ustanovljeno je bilo podjetje Feršped, ustanovljenih je bilo deset zbirnih centrov za prevoz kosovnega blaga (Ljubljana, Zidani Most, Celje, Maribor, Rakek, Sežana, Ptuj, Kranj, Nova Gorica, Koper), leta 1968 je postaja Ljubljana dobila UKV napravo, na Dunaju in v Milanu so odprli predstavništvi JŽ, na naše proge so prispeli prvi avtovlaki iz Anglije, v bližini Litije pa so bile postavljene prve avtomatične zapornice pri nas. Leto pozneje, torej 1969, se je v Ljubljani odvila prva konferenca železničarjev samoupravljavcev, delavci v Celju so prekinili z delom (premikači so 14. 8. 1969 za štiri ure prekinili delo, naslednji dan še delavci v skladišču za eno uro, vzroki pa osebni dohodki, pogoji dela, zaščitna sredstva). 1. januarja 1970 je bil vpeljan sistem tarif po vrednosti prevoznih storitev (prejšnji je bil po vrednosti blaga).

Kronologija ukinjanja železnic v Sloveniji in Istri

Proga	Otvoritev in ukinitev proge		km
Jesenice–Planica	14. 12. 1870	ukinjena 1. 4. 1966	27
Dravograd– Volšperk	4. 10. 1879	ukinjena 1. 1. 1966	39
Hrpelje–Kozina–Trst	6. 7. 1887	ukinjena 1. 1. 1959	20
Pesje–Škale	28. 28. 12. 1891	ukinjena 9. 3. 1966	2
Poljčane–Slovenske Konjice	20. 12. 1892	ozkotirna, ukinjena 15. 4. 1963	15
Brezovica–Vrhnika	23. 7.1899	ukinjena 15. 1. 1966	12
Velenje–Dravograd	20. 12. 1899	ukinjena 1. 7. 1968	37
Trst–Koper–Buje (Poreč)	1. 4. 1902	ozkotirna, ukinjena 31. 8. 1935	123
Murska Sobota–Hodoš	26. 6. 1907	ukinjena 1. 6. 1966	31
Kranj–Tržič	6. 7. 1908	ukinjena 16. 1. 1966	15
Tržišče–Krmelj	15. 11. 1908	ukinjena, od 15. 1. 1966 industrijski tir	2
Slovenska Bistrica–Slovenska Bistrica mesto	11. 12. 1908	ukinjena 15. 1. 1966	4
Slovenske Konjice–Zreče	15. 1. 1920	ozkotirna, ukinjena 15. 4. 1963	6
Vrhnika–Vrhnika trg	6. 1. 1935	ukinjena 15. 1. 1966	1
Kanfanar–Rovinj	20. 9. 1876	ukinjena 20. 10. 1966	21
Obvozna proga Laze–Vižmarje	15. 8. 1943	ukinjena 5. 5. 1945	18
Pionirska proga v Ljubljani	13. 6. 1948	ukinjena 1954	4

(vir: Bogič M. Tiri in čas št.10)



Nova proga – kultno glasilo kolektivov v Skupnosti železniških podjetij je začelo izhajati leta 1960 in se je obdržalo do danes. Prikazujemo eno od števk in njeno podobo iz leta 1962. (knjižnica SŽ)



1



2



3



4



5



6

ŠTEVILO ZAPOSLENIH V MESECU MARCU 1969		
Organizacija	Stev. zaposlenih dne	
	31. 12. 1968	31. 3. 1969
1. TP Ljubljana	6.428	6.390
2. TP Maribor	4.643	4.617
3. TP Postojna	4.054	3.974
4. PPVS Ljubljana	328	329
5. PPVS Nova Gorica	346	338
6. PPV Ptuj	156	153
7. PPV Dobova	143	144
8. PEP Ljubljana	129	136
9. POP Ljubljana	533	513
10. POTM Ljubljana	184	190
11. GP Ljubljana	523	618
12. PP Ljubljana	36	37
13. Tiskarna Ljubljana	100	97
14. Stanovanjski obrat Ljubljana	7	7
15. Stanovanjski obrat Maribor	18	18
16. Stanovanjski obrat Postojna	6	8
17. Zdravstveni dom Ljubljana	95	95
18. Zdravstveni dom Maribor	57	58
19. Zavod za investicije Ljubljana	34	33
20. Zavod za strokovno izobraževanje Ljubljana	69	74
21. Nabavni servis Ljubljana	48	49
22. TT biro Ljubljana	34	36
23. Prometni institut Ljubljana	—	47
24. Fersped Ljubljana	—	87
25. Uprava Združenega podjetja	183	137
Skupaj		18.218 18.185
Število zaposlenih se je v mesecu marcu 1969 v primerjavi s številom zaposlenih na dan 31. 12. 1968 zmanjšalo za 906 delavcev ali 4,8 %, v primerjavi s stanjem na dan 31. 12. 1967 za 617 delavcev ali 3,3 % in v primerjavi s stanjem na dan 31. 12. 1966 za 33 delavcev ali 0,2 %.		

7

SL. 1: Prva večja modernizacija vleke je bila nabava dizelelektričnih lokomotiv serije 661 »kennedy«, proizvajalca GM iz ZDA. Te lokomotive so ene najboljših, kar smo jih imeli in so naredile ogromno delo, zlasti na glavni in Koprski progi pred elektrifikacijo. Vsaka od njih je prevozila milijone km. Ena od teh, 661-032, še vedno vozi. (foto Radivoj Pleterski)

SL. 2: Leta 1962 so v celoti prenovili ljubljansko postajo in zgradili perone, nadvoz nad Dunajsko (tedaj Titovo) cesto, skladišče in kurilnico/delavnico v Mostah. Fotografija prikazuje gradbišče na železniški postaji in gradnjo peronov, ki so še danes v uporabi. (foto Radivoj Pleterski, hrani ŽM)

SL. 3: Konec leta 1962 so elektrificirali progo do Ljubljane (Zaloga). Na fotografiji vidimo svečani prihod elektrolokomotive serije 362. Ob njej je parna lokomotiva serije 10. Simbolično je prikazano, da prihaja nova doba – para se poslavlja, prihaja elektrika. (foto M. Ciglič, hrani MNZS)

SL. 4: Progo Prešnica–Koper so začeli graditi leta 1964 in odprli za promet 2. decembra 1967. Otvoritve se je udeležil predsednik države Tito s soprogo Jovanko. Prispel je z Modrim vlakom, ki je zapeljal tudi po luških tirih. (arhiv Luke Koper)

SL. 5: V Mostah so v začetku leta 1960 začeli nastajati Centralni obrati za vzdrževanje vlečnih vozil. Pozneje so se imenovali Centralne delavnice, danes pa VIT. (foto Radivoj Pleterski, hrani ŽM)

SL. 6: Konec leta 1964 je bila elektrificirana proga Ljubljana–Jesenice in na Poljskem so bili nabavljeni novi elektromotorni vlaki (EMV) – gomulke, ki so svečano zapeljali 28. 11. 1964, redno pa v decembru 1964. (foto Radivoj Pleterski, hrani ŽM)

SL. 7: Število zaposlenih na železnici se je z modernizacijo začelo zmanjševati. Tabela kaže zaposlene po posameznih organizacijskih enotah, skladno s tedanjo organiziranostjo. (Nova proga, april 1969)



Slovenske in Istrske železnice so leta 1970 nabavile nove dizelmotorne vlake Mercedes, ki so vozili poslovne vlake visoke kakovosti – Emono Ljubljana–Zagreb–Beograd, Arena Pulj–Ljubljana–Zagreb in druge. Na fotografiji je prikazan svečani prihod tega motornega vlaka v Pulj pred prazničnim dnevom železničarjev, 15. aprila 1970, ko je začel voziti v Zagreb poslovni vlak Arena ekspres. (foto Radivoj Pleterski, hrani ŽM)



Na železniških postajah Slovenije in Istre je bilo v preteklosti osem večjih kolodvorskih restavracij in več gostiln in bifejev. Bile so zelo cenjene, tako od železničarjev kot tudi potnikov in lokalnega prebivalstva. Fotografija prikazuje veselo družbo železničarjev v kolodvorski restavraciji Divača. (foto Ivan Klarer – arhiv avtorja)



Kontejnerski promet se je pri nas začel konec 70. let preteklega stoletja. Zabojniki so potem postali gonilna sila globalne logistike. (Nova proga, št. 21, december 1970)

1971–1980

Združeno delo

E na od najbolj opevanih zadev v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja je bil Zakon o združenem delu (ZZD), ki je bil sprejet leta 1976 in je krožil podjetniško usodo v Jugoslaviji do leta 1990, njegove sledi pa so se čutile še naprej. V bistvu pa se je vse začelo prej, leta 1971 z ustavnimi amandmaji, ki so to omogočili. V prvi polovici leta 1971 je na železnici potekala široka razprava o teh amandmajih. Njihovo bistvo je bila krepitev položaja republik in pokrajin ter položaja delovnega človeka v okviru organizacij združenega dela (OZD). Delovnemu človeku se iz njegove osnovne pravice do dela poleg osebnega dohodka (OD) za tekoče, živo delo omogoči tudi participacija za njegovo minulo delo. S tem se poveže delovnega človeka in delovna sredstva ter poveča njegov interes za razširjeno reprodukcijo. Dohodek delovne organizacije (DO) je del dohodka družbe in se iz njega razrešujejo tudi zdravstvo, šolstvo, socialno varstvo itd. Navedene zadeve so se potem prelele v novo ustavo, ki je bila sprejeta leta 1974, in na tej podlagi je nastal tudi Zakon o združenem delu, ki je narekoval dogajanje v gospodarstvu in negospodarstvu. Kot značilnost so bili uvedeni samoupravni sporazumi in družbeni dogovori, s katerimi so se delovni ljudje opredeljevali za različne rešitve. Vse to je temeljilo na Ustavi SFRJ iz leta 1974, ki je v 10. členu določala: »Socialistična družbenoekonomska ureditev temelji na svobodnem združenem delu s produkcijskimi sredstvi, ki so družbena lastnina, ter na samoupravljanju delavcev v proizvodnji in delitvi družbenega proizvoda v temeljnih in drugih organizacijah združenega dela in v družbeni reprodukciji v celoti.«

Najbolj se ljudje spomnijo temeljnih organizacij združene-ga dela (TOZD), ki so bile na železnici ustanovljene v prvi polovici leta 1973. V bistvu so bivše sekcije z manjšimi korekcijami postale TOZD. Za vse to so bili sklenjeni samoupravni sporazumi. TOZD so se združile v DO ŽTP Ljubljana. ŽTP in druge organizacije (CD, TTG, PEP ...) pa so se združile v SOZD Železniško gospodarstvo (ŽG) Ljubljana. ŽG je bil združen v Skupnost jugoslovanskih železnic (SJŽ) s sedežem v Beogradu. Na ta način je nastala široka mreža različnih nivojev organiziranosti. Temelj delovanja je bil delegatski sistem od delavskih svetov v TOZD, DO in SOZD do Skupščine JŽ. V bistvu je o vsaki zadevi odločal delavec neposredno

ali preko delegatov v TOZD in potem so se odločitve piramidasto sprejemale. TOZD je bil celica vseh dogajanj. Imel je svoj račun, bilanco, direktorja, samoupravne organe in to, kar je najpomembnejše, sklad skupne porabe. Če pogledamo z današnje perspektive, je bilo vse skupaj zelo obsežno in ne preveč učinkovito in potrebno. Po drugi strani pa je to le dajalo človeku neki občutek pomembnosti, ko je navaden delavec dvignil roko, dobil besedo in začel govoriti o določenem problemu. Poslušali so ga vsi, vključno z direktorjem, ki je bil vedno zraven. Nekaj so morali zapisati in tudi rešiti. Vse to se je danes izgubilo in človek ima občutek, da vse teče mimo njega. Močnejša reorganizacija je bila še leta 1979, ko je bilo ustanovljenih šest ŽTO v Ljubljani, Mariboru, Celju, Postojni, Novi Gorici in Novem mestu. Dosežen je bil vrhunec samoupravljanja, ki je trajal 10 let – do sprejema Zakona o podjetjih leta 1988. Takrat se je začel zaton samoupravljanja in razvoj kapitalističnega sistema. Javno podjetje ŽG Ljubljana je začelo delovati v začetku 1990. TOZD-i so se ponovno preoblikovali v sekcije.

Kako je bilo to v okviru JŽ, pove naslednji zapis iz leta 1977: »Vloga Jugoslovanskih železnic v družbi in gospodarstvu, posebej še v okviru prometnega sistema, je zelo pomembna. JŽ so danes organizirane v 270 TOZD in 5 ŽTP/ŽG, v teku pa so organizacijske spremembe v okviru sedanje ŽTP Beograd (pozneje se je razdelil na tri ŽTO – Beograd, Novi Sad in Prištino). Železnica opravi danes 60 % skupnega javnega blagovnega prometa in 26 % javnega potniškega prometa. V prevozu v blagovni izmenjavi z evropskimi državami sodeluje z 90 % in ustvarja skupni letni devizni dotok približno 160 milijonov dolarjev. V skupni vrednosti osnovnih sredstev v gospodarstvu sodeluje železnica 11,5 %, v ustvarjanju dohodka pa le 2,4 %. Skupni prihodek od prevoza blaga in potnikov za leto 1976 je znašal okoli 16 milijard din. JŽ zaposluje 135.000 delavcev.«

Ena naslednjih značilnosti združevanja dela in sredstev so bile Samoupravne interesne skupnosti (SIS). SIS za železniški in luški promet v Sloveniji je začel nastajati že leta 1973. Zakon o samoupravni interesni skupnosti za železniški in luški promet je bil objavljen 18. 5. 1974. Morda daje sliko namena in vsebine prvi člen zakona, zato ga navajamo v celoti: »Za zagotovitev opravljanja zadev posebnega druž-

benega pomena na področju javnega železniškega prometa in luškega prometa, za zadovoljevanje osebnih in skupnih interesov ter za usklajevanje dela s potrebami in interesi na tem področju, se v skladu s tem zakonom združijo uporabni-ki železniških in luških storitev skupaj z delavci, ki opravljajo te storitve, v samoupravno interesno skupnost za železniški in luški promet SR Slovenije. Zadeve posebnega družbenega pomena na področju dejavnosti javnega železniškega in luškega prometa so: trajnost, varnost in kakovost javnega že-lezniškega in luškega prometa, razvoj železniškega in luške-ga prometa, cene in tarife železniških in luških storitev.« Šlo je za to, da gospodarstvo združuje sredstva za poslovanje in naložbe v železniško in luško infrastrukturo. Ker je bilo določeno, da SIS potrjuje tudi cene, je bila potem obveznost pokrivanja razlike do polne cene, ki je na tak način omogoči-la pozitivno poslovanje tako železnici kot luki. Poleg tega so

V nadaljevanju so prikazana še nekatera pomembnejša dogajanja, beležila jih je Nova proga:

1971: Prvi kontejnerski vlak iz Jugoslavije (Velenje–ZDA, 12 zabojnikov, 1800 hladilnikov), poskusne vožnje dizelmotorni-kov Fiat (nabavljenih 24 vlakov, izdelal jih je TVT Maribor).

1972: Spor s HŽP zaradi preusmeritve prevoza rude od Bakra do Linza na železniško-rečno pot preko Hrvaške in mimo Slovenije. Pozneje obsodba Transjug Reka in ŽTP Zagreb, leto 1972 je bilo leto kakovosti v Jugoslaviji, nove učilnice in dom na Aljaževi.

1973: Sporazum o poslovno tehničnem sodelovanju ZŽTP, Luke Koper, Viator-Vektorja, ŽG Ljubljana nabavil prvih 13 lastnih transportnih zabojnikov, izdelanih v EMO Celje (upravlja jih Fersped) in 60 posebnih voz za prevoz zabojnikov, us-tanovljeno podjetje ŽG Ljubljana –železničarji Slovenije in Istre skupaj v ŽG Ljubljana (od 1. 7. 1973) – 26 TOZD = ŽTP; 6 TOZD = CD; 16 org. brez TOZD.

1974: Nove električne lokomotive (363), električni vlak v Mariboru (27. 12. 1974).

1975: Dobili smo nove vlake iz Poljske (štiričlenkarji), nakup 39 elektrolokomotiv 363, 27. 12. 1975 električni vlak na celotni relaciji Maribor–Koper.

1976: Nesreča v Preserju (20. 9. 1976 – sedem mrtvih železničarjev, 10 mrtvih potnikov), novembra uveden oprtni vlak München–Ljubljana in nočni vlak Ljubljana–Beograd.

1977: Nabavljeno novo tirno dvigalo iz Nemčije (10 mio DM, 125 ton nosilnosti), sprejet družbeni dogovor o prometni politiki, električna vleka na vsem križu (do Šentilja) – 27. 5. 1977, istrski železničarji so se odločili za referendum, da osta-nejo v okviru ŽG Ljubljana, ekonomski položaj v koprski luki se je zelo poslabšal, 5. julija prvič vozi poseben kontejnerski vlak Ljubljana–Koper (vozi iz Ljubljane vsak torek in petek, vsak četrtek in nedeljo iz Kopra), razrešen težek gospodarski položaj ŽTP Ljubljana.

1978: Parna vleka se je poslovila (več slovesnosti po Sloveniji). Lokomotiva 33-110 je na zadnji vožnji 11. aprila 1978 iz Ljubljane v Postojno simbolno končala obdobje parne vleke v Sloveniji. Dejansko je zadnjo vožnjo opravila lokomotiva 25-019 na relaciji Novo mesto–Semič (14. maja 1978), Tito gost železničarjev v Atomskih toplicah, poslovni vlak Sava namesto Emone v Beograd, razpisan natečaj za ljubljansko prometno glavo, elektrificirana proga Beograd–Bar. Začetek dela teleko-mande na progi Ljubljana–Jesenice (27. november).

1979: Znatne naložbe v industrijske tire – 158 km, odprt drugi tir skozi Karavanke, začel se je projekt Transportni sistem Slovenije, potniška postaja Koper je odprta 25. maja, vpeljeni medmestni Zeleni vlaki, nesreča v Škofji Loki 19. avgusta, novi kontejnerski terminal v Luki Koper, ob 130. obletnici je bila proga Ljubljana–Zidani Most avtomatizirana, predstavljen nov projekt nove železniške postaje Ljubljana.

bila združena znatna sredstva za razvoj železniške in luške infrastrukture. To je železnici in luki omogočilo normalno poslovanje in razvoj v naslednjem desetletju. Potem pa so se zadeve spremenile zaradi gospodarskega stanja države. Za mnoge železničarje se je v teh letih odvijal zelo čustveni proces poslavljanja od parne vleke. Parna lokomotiva je več kot stoletje kraljevala na železnici in zdaj se mora umakniti novim tehnologijam. To ni bil le čas ukinjanja parne vleke, pač pa tudi drugih mehanskih naprav in uvajanja elektroni-ke. ŽG Ljubljana je to čustvo zapolnil z izdajo mape, v kateri sta bili dve brošuri. Zelena ima naziv MODERNIZACIJA s pultom za elektronsko postavljanje kretnic in signalov na naslovnici. Črna brošura PARNA VLEKA ima na naslovni-ci silhueto parne lokomotive. Mnogi še danes hranimo to mapo.

1980: Jože Slokar ponovno imenovan za predsednika PO, ob novem letu stalo 5.659 nerazloženih vagonov, uveden novi merski sistem SI, javljalniki plazov ob progi Zalog–Zidani Most, referendum za novo organizacijo in preoblikovanje na pod-lagi ustave in ZZD potrdila – 85 % za, 4. maja je v Ljubljani umrl tovariš Tito (iz Ljubljane v Beograd prepeljan z Modrim vlakom), svečanost v Istri – zaključen remont proge Lupoglav–Vodnjan in modernizirana postaja Lupoglav.



Nova proga je objavila intervju s poslancem Jurijem Piršem, dipl. inž., *poznejšim predsednikom posloводства ŽG Ljubljana* v času osamos-vajanja. V ospredju je modernizacija prog, vleke in nasploh železnice. Tedaj je zelo primanjkovalo denarja, konkurenca cestnega transporta pa je silovito pritiskala. (Nova proga št. 1/2 1972)



Elektrifikacija prog v Sloveniji je dobro napredovala in konec leta 1975 je elektrovleka speljana do Kopra. Nabavljene so bile tudi nove lokomotive serije 363 – »briztke« – Alstom Francija. Na foto-grafiji je prikazana lokomotiva pri Hrastovljah, ki vleče kontejnerski vlak. (foto Radivoj Pleterski, hrani ŽM)



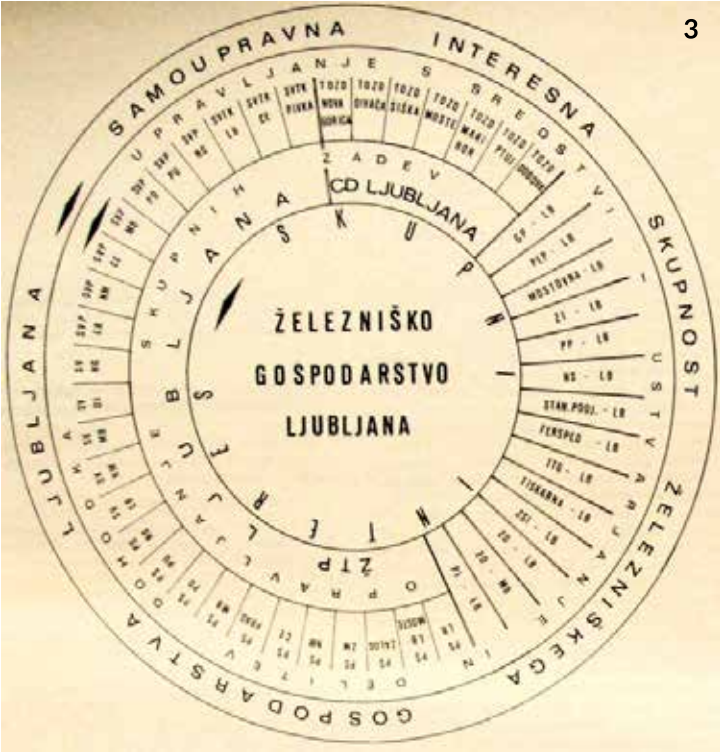
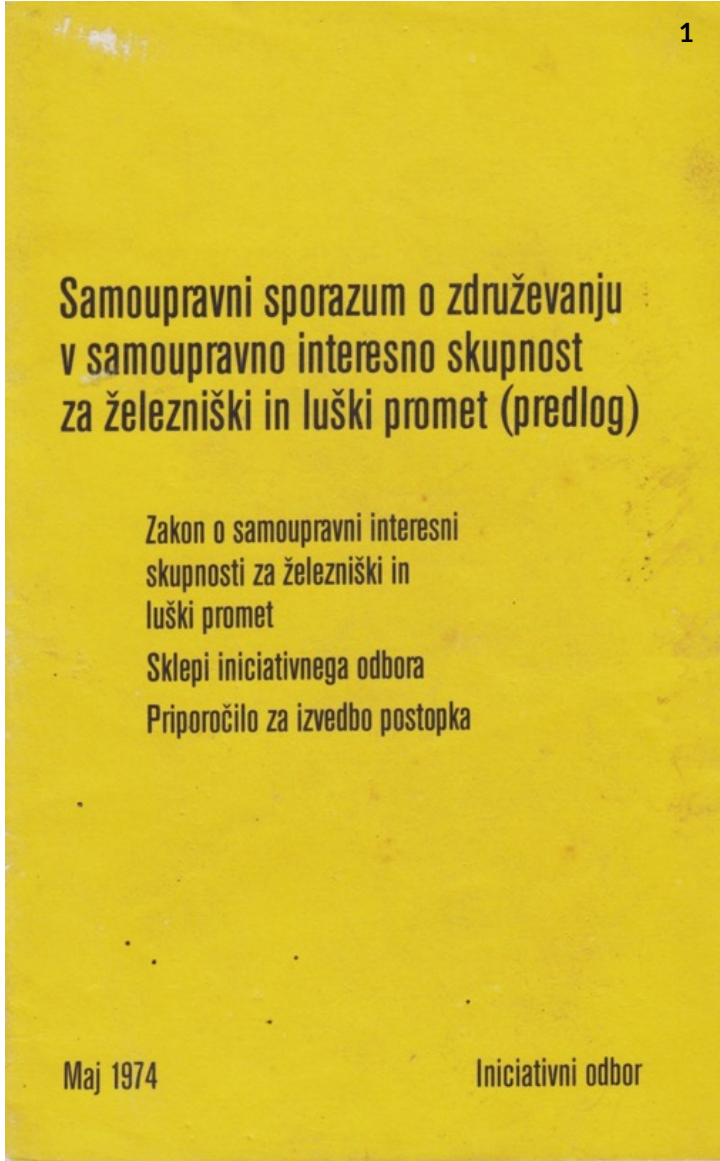
Prve dizlovke na istrskih progah

Z več kot enoletno zamudo so končno le prispele iz tovarne železniških vozil »Djuro Djaković« prve dizelske lokomotive od 7 na-ročenih za istrske proge. S tem so že delno uresničena prizadevanja Združenega podjetja ter istrskega gospodarstva in občinskih skupščin — nabava je namreč omogočila tudi banki v Puli z odobritvijo posojila, da se z uvedbo dizelske vleke v tovrstnem prometu skupno z drugimi ukrepi poveča delo v tovrstnem prometu, zmanjšajo stroški in s tem zmanjšujejo zgube istrskih prog.

V Sekcija za vleko Divača računajo, da bodo tudi preostale 4 loko-motive kmalu dobavljene. Potem bodo parne lokomotive pri vleki potniških in tovrstnih vlakov v tej akciji bolj redko in prometu, saj jih bodo le nekaj obdržali za rezervo in za najnujnejše potrebe, bodo pa seveda morale še vedno služiti za premik vlakov po po-stajah.

Zelim, da bi se čimprej pri-čele uresničevati velikokrat in na vseh nivojih dane obljube, da bomo dobili sodobno in družbe-no najkoristnejše organiziran pro-metni sistem, v katerem bo tudi železnica imela tisto mesto in ve-ljavo, ki ji pripada. Trenutno pa moramo še naprej napeti vse si-le za zagotovitev denarja za na-daljevanje in dokončanje del pri modernizaciji in elektrifikaciji prog. Koper–Šentilj v upanju, da nas v novem sistemu čakajo lepši časi.

Izhajajoč iz tega, da ima-mo v Združenem podjetju po-leg Rovinja s tisoč ležišči le še 800 ležišč v drugih krajih in da je v sezoni veliko povpra-ševanje delavcev po železni-ških letoviščih, se bo težko uresničila teza, da bi se lahko vsi delavci Združenega podjet-ja že v letošnjem letu enako-pravno potegovali za letovanje zunaj svojega podjetja. Ni od-več, če navedemo še podatek, da ima Transportno podjetje Ljubljana pri 6.600 zaposlenih le 723 ležišč, od katerih 500 v Rovinju.



SL. 1: V letu 1974 so se na podlagi ustavnih sprememb in krepitev združenega dela začele aktivnosti za ustanovitev Samoupravne interesne skupnosti za železniški in luški promet (SIS), ki je pozneje tudi ustanovljena in je omogočila normalno poslovanje in razvoj ŽG Ljubljana in Luke Koper vse do leta 1990, ko je bila ukinjena. (knjižica – arhiv avtorja, ki je aktivno sodeloval v teh postopkih)

SL. 2: Službena obvestila so objavljala vse pomembne predpise, odločitve in dogovore. Posebna številka, izdana aprila 1977, je obravnavala odnose na transportnem trgu. Železnica je tedaj začela izgubljati monopol in vse več transporta se je selilo na ceste. (Službena obvestila ŽG Ljubljana, št. 8, 10. april 1977 – arhiv avtorja)

SL. 3: Širši družbeni vidik samoupravne organiziranosti železnice v Sloveniji, ki temelji na skupnih interesih in naj bi se uresničeval preko samoupravne interesne skupnosti. Železniško gospodarstvo Ljubljana je začelo delovati 1. julija 1973. (priloga Nove proge št. 11, 1973)

SL. 4: Stevardese na poslovnih oz. od leta 1980 Zelenih vlakih so bile prava popestritev potovanj. Na fotografiji sta stevardesi vlaka Arena ekspres Pulj–Zagreb. (foto Pleterski, zbirka avtorja)

SL. 5: V drugi polovici 70. let preteklega stoletja so potekale poslovilne vožnje parnih lokomotiv po različnih sekcijah in progah. Parnе lokomotive so se poslovile od rednega prometa in ostale so še aktivne muzejske lokomotive, ki so občasno vozile muzejske vlake. Na fotografiji je zadnja vožnja parne lokomotive na Dolenjski progi. (foto Miško Kranjec – hrani MNZS)

SL. 6: V času Jugoslovanskih železnic (1945–1991) je imelo veliko železniških poklicev značilno modro uniformo. Včasih so preplavile prostor. Na fotografiji vidimo skupino uniformiranih železničarjev na postaji Divača v 70. letih 20. stoletja. (foto Radivoj Pleterski, hrani ŽM)

SL. 7: Konec tega desetletja je zaznamovala smrt predsednika države Josipa Broza Tita. Zdravil se je v ljubljanskem kliničnem centru, vendar je v starosti 88 let 4. maja 1980 umrl. Žalovala je celotna država, na njegov pogreb v Beograd je prišlo do tedaj nevideno število svetovnih državnikov in znanih osebnosti. Iz Ljubljane so ga v Beograd prepeljali s posebnim predsedniškim vlakom, ki sta ga vlekli novi lokomotivi serije 666. Na fotografiji vidimo trenutek, ko so predsednikovo krsto prenesli v salon vagon. Vrata so morali razširiti, kar je vidno na fotografiji. (album s fotografijami in dokumenti hrani ŽM – Železniški muzej SŽ)

Zadnje desetletje Skupnosti jugoslovanskih železnic (JŽ)

Dekado 1981–1990 bi lahko označili kot desetletje, v katerem se je spremenilo vse. Ne le na železnici, pač pa v državi Jugoslaviji in v svetu. Po Titovi smrti je še vladal duh bratstva in enotnosti, vendar se je počasi vse topilo in druga polovica dekade je nakazovala na velike težave. Zaostriili sta se gospodarska in politična situacija med zvezno oblastjo, republikami in pokrajinami kot tudi med posameznimi republikami. Zaostriila se je situacija na Kosovu, ki je obremenjevala celotno državo. Železnica je vse to občutila in delila usodo.

Rast prometa, zlasti tovarnega, je bil precejšen in v posameznih dnevih so bili doseženi absolutni rekordi. Navajamo nekaj objavljenih: 20. 11. 1982 je bilo razloženih 2206 vagonov, Zalog je 21/22. 5. 1985 spremikal 52 vlakov. To je povzročalo zastoje in težave. Nerazloženi vagoni so se kopičili, vagonov za nakladanje je primanjkovalo, vlaki so čakali zelo dolgo, da so prišli na cilj. Zlasti je bila zatrpna proga proti Sežani in Novi Gorici, kamor se je stekal jugoslovanski izvoz. Tehnično stanje vagonov je bilo slabo, tako da je bilo na meji veliko vagonov izločenih in so morali na popravilo. Tudi osebje je delalo čez predpisane normative in to se je odražalo na kakovosti, rednosti in varnosti prometa. Luka Koper je tedaj pogosto razkladala ladje v direktni manipulaciji, kar je zahtevalo dolgotrajno zbiranje vagonov in konice v prometu. Na drugi strani pa je konkurenca cestnega transporta napredovala.

Vse skupaj je vplivalo tudi na varnost. V soboto, 14. julija 1984, sredi turistične sezone, se je v Divači zgodila največja železniška nesreča pri nas. Tovorni vlak je v jutranjih urah naletel na stoječi brzi vlak Beograd–Pulj, prepoln turistov. Posledica je bila 31 mrtvih in približno toliko ranjenih. Tedaj so vgrajevali avtostop naprave, vendar je bilo za Divačo prepozno. Ta nesreča je tako na železnici kot v celotni Sloveniji sprožila polemike, analize in tudi ukrepe na področju varnosti in urejenosti železniškega prometa. Takoj po nesreči je odstopil tedanji predsednik Poslovodnega odbora (PO)

Bogdan Zgonc, za vršilca dolžnosti je bil imenovan Jurij Pirš. Pozneje je Jože Slokar ponovno postal predsednik PO ŽGL. Drugi člani PO so bili razrešeni, vendar so opravljali naloge vršilcev dolžnosti (M. Kurelič, B. Sok, F. Hočevan, J. Pirš, F. Brdnic, M. Likar, A. Bakan, A. Boh, B. Šegula in B. Zgonc). Na državni ravni je bil sprejet obsežen program ukrepov, znan kot »zelena knjižica«. Takšnih dogodkov potem k sreči ni bilo. Tedaj je bil objavljen seznam hudih železniških nesreč v zadnjih dveh desetletjih:

- 1965 Zidani Most (osem mrtvih, 11 huje ranjenih),
- 1969 Rimske Toplice (triije mrtvi), Vižmarje (eden mrtev),
- 1970 Škofja Loka (sedem mrtvih), Preserje (dva mrtva),
- 1971 Borovnica (eden mrtev), Zalog (eden mrtev), Pulj (eden mrtev),
- 1972 Rimske Toplice (eden mrtev),
- 1974 Nomenj (pet mrtvih),
- 1976 Preserje (17 mrtvih),
- 1980 Sava (triije ranjeni, materialna škoda), Celje (dva mrtva),
- 1981 Kočna (sedem ranjenih),
- 1983 Borovnica (eden mrtev, eden ranjen, materialna škoda), Kanfanar (10 ranjenih),
- 1984 Divača (31 mrtvih, 33 ranjenih).

Ponovno je bila aktualna prenova potniške postaje v Ljubljani. Sprožene so bile obsežne aktivnosti, da se končno posodobi to naše največje potniško središče, ki vključuje železniški, avtobusni in drugi promet. Izdelan je bil sodoben načrt s pristopom na perone iz nadhoda. Arhitekt Marko Mušič je zastavil ambiciozen načrt, toda spet se ni izšlo in narejene so bile le nekatere posodobitve, kot je dvorana blagajn, sanitarije in še kakšne malenkosti. Pospeševalec tega projekta je bil tedanji direktor Slokar, vendar so se zadeve postopoma odmikale in projekt je pozabljen. Ostale so le debele in velike knjige za arhiv.

Luka Koper je naša največja logistično-transportna točka. Po otvoritvi železnice 1967 je hitro rasla, vendar so jo bre-

menile finančne obveznosti in v sedemdesetih je zašla v finančne težave. SIS za železniški in luški promet je pomagal pri investicijskih sredstvih, tako da je bil zgrajen nov kontejnerski terminal, silos za žita, terminal za razsute tovore itd. Aktiviran je bil tudi Soški koridor kot alternativa za železniški prevoz premoga in rud v Avstrijo, ker je bila glavna proga zelo obremenjena. Zahvaljujoč dobremu sodelovanju železnice, luke in špediterjev so se reševali operativni in strateški problemi in transport je hitro naraščal. Tedaj je imela največja jugoslovanska luka Reka primat, kar se je pozneje spremenilo. Luka Koper je namreč zagotavljala kakovostne storitve prav zaradi dobre podpore železnice, kar so ladjarji in tuji partnerji zelo cenili. Sredi osemdesetih let prejšnjega stoletja se je promet toliko povečal, da so začeli razmišljati o izgradnji drugega tira, ki je pozneje res postal aktualen, vendar do danes ni realiziran. Enotirna proga kljub številnim posodobitvam in nadgradnjam komaj zmore težka bremena.

Eden najodmevnejših dogodkov druge polovice osemdesetih let 20. stoletja je velika strojevodska stavka. Naznanila je nove čase. Strojevodje, nezadovoljni s svojim položajem, so 12. decembra 1988 napovedali stavko, ki se je začela 27. decembra. Trajala je dva dni in povzročila trajne spremembe v sistemu železnice in države.

Stavka se je dogajala v zaostrenih življenjskih pogojih zaposlenih in prebivalstva, težavah gospodarstva, visoki inflaciji, političnih nesoglasjih v državi itd. Vse to se je odražalo tudi na železnico in zaposlene. Strojevodje so uvideli potrebo po ukrepih in spremembah. Vodstvu ŽG Ljubljana so posredovali stavkovne zahteve. Prvi del je obsegal 5 splošnih zahtev, drugi del pa 22 internih zahtev strojnega osebja. Nanašale so se na povečanje plač in drugih elementov

nagrajevanja, urejanja raznih drugih zadev na področju delovnih pogojev, informiranja, vodenja, zamenjave nekaterih vodilnih delavcev, odgovornosti, preprečevanja šikaniranja sindikalnih delavcev ipd. O teh zahtevah se je razpravljalo v okviru vodstva in organov upravljanja, vendar do dogovora ni prišlo. Strojevodje so napovedali stavko in ker ni prišlo do sporazuma, se je stavka začela. Tudi med stavko ni bilo kompromisa znotraj železnice. Predsednik IS SRS Dušan Šinigoj je posegel v dogajanja in sprejet je bil kompromis. Strojevodje so po dveh dneh končali stavko. Daljša stavka pred zaključkom leta bi povzročila velike težave prebivalstvu in gospodarstvu, česar so se zavedali vsi udeleženi.

Posledice stavke so bile daljnosežne in prelomne. Direktor Jože Slokar je kmalu zatem zapustil železnico, nasledil ga je Jurij Pirš. Strojevodje so 31. januarja 1989 ustanovili samostojni sindikat. Temu je sledilo ustanavljanje več novih sindikatov na železnici. Sindikat si je pridobil boljše pozicije za socialni dialog, kolektivna pogajanja in udeležbo pri upravljanju in vodenju železnic.

Več vpogleda v dogajanja sta predstavila ključna protagonista: Jože Slokar in Slavko Kmetič v dveh knjigah. Leta 2016 je Jože Slokar, predsednik poslovodnega odbora v času stavke, izdal knjigo Listi iz dnevnika. Sledila je knjiga - Stavka, ki je iztirila rdeči režim - Slavka Kmetiča in novinarja Gašperja Blažiča. Strojevodja Slavko Kmetič je bil vodja stavkovnega odbora in pozneje predsednik sindikata strojevodij. Opravljal je še druge funkcije na železnici in izven. Bil je prvi delavski direktor Slovenskih železnic. Stavkovni odbor je imel večje število članov iz sekcij za vleko in delovnih enot: Ljubljana, Maribor, Divača, Nova Gorica, Novo mesto, Celje, Jesenice, Zidani Most in Reka.

V nadaljevanju so prikazana še nekatera pomembnejša dogajanja, kot jih je beležila Nova proga:

1981: Sprejet temeljni načrt razvoja železnice 1981–85 v Skupščini SRS, poskusno obratovanje telekomande Divača–Koper, novi terminal za sipke tovore v Luki Koper, odslej namesto pet le trije tarifni razredi pri prevozu blaga, podpis tripartitne pogodbe med ŽG Ljubljana, Luko Koper in špediterji, terminal za premog v Kopru, ŽG Ljubljana je bila druga največja prometna organizacija v Jugoslaviji (prva je bila ŽTP Zagreb).

1982: Ustanovljena interna banka ŽG Ljubljana, sklenjena pogodba za dobavo 20 novih dizelskih lokomotiv 664 iz Đure Đakovića, kontingentiranje tovara za SSSR, Jože Slokar odhaja, novi predsednik PO postane Bogdan Zgonc, dogovor ŽG in BTC o enotnem kontejnerskem terminalu v Ljubljani, depozit za potovanje v tujino ustvarja problem na meji– zlasti v Sežani, energetska kriza je železnico postavila pred težko nalogo.

1983: Nova tovarna drezina iz TVT Maribor, načrt postaje Ljubljana predstavljen javnosti, JŽ so se vključile v evropski čas, uvedena 1- in 2-stopenjska kontrola, uvedena uporaba čelad, prvi DM vlaki 813 iz TVT Maribor, družbena prehrana – topel obrok dobiva 82 % delavcev, RDZ Jesenice–Dobova, uvaja se sistem upravljanja prometa s pomočjo računalnika (ISUP), Mostovna izdelava kontejnersko dvigalo za nov KT Ljubljana, Pošta po železniških tirih dnevno vozi 150 ton pošiljk, milijonti potnik na Zelenem vlaku.

1984: Enotna vozovnica za vlak in avtobus na kamniški progi (ŽG – Integral), 21 dizelmotornikov iz TVT Boris Kidrič Maribor, avtostop naprava med Postojno in Sežano vključena 31. 10. 1984, nove dizelelektrične lokomotive 664 iz ĐĐ (osem Divača, 12 Maribor), v prvem tekmovanju za naj postajo so glede na kategorijo zmagale Divača, Rače in Opatija-Matulji.

1985: Rekonstrukcija postaje Sežana, snežni objem zaustavil naše vlake, ŽG Ljubljana ponuja nove oblike prevoza (ABC

modeli), italijanski vozovni pregledniki v Sežani, težki gospodarski položaj ŽG, izdelan Program za varen železniški promet, Zalog nova UKV naprava, prvič dovolj premikačev in vlakovnih odpravnikov.

1986: Iz TVT Boris Kidrič dobili še zadnji dizelmotornik, ISUP – končana ničelna faza in nabavljen nov računalnik, rekonstruirana postaja, zgrajen lok in delavnica v Divači, sovlaganja SOZD Petrol in ŽG v nabavo cistern, muzejski vlak je prejel Turistični nagelj, več kot 15.000 delavcev ŽGL je deležnih družbene prehrane preko TTG, v Rovinju ob 56 ležišč, slovenskemu gospodarstvu ponujeni dve novi obliki transporta (Euro Container in oprtni promet C), SJŽ sprejel enotni informacijski sistem.

1987: Težki gospodarski položaj ŽG Ljubljana, brzi vlak Modri encijan, ki je povezan na Eurocity, vozi do Ljubljane, prevoz po železnici se je zmanjšal, TTG se je preimenoval v Slovenijaturist, RDZ na progi Divača–Koper, sprejet enotni standardni informacijski sistem za upravljanje prometa, Delavski svet sprejme program preventivne sanacije ŽG, prva konferenca inovatorjev ŽG, v Luki Koper začel obratovati silos za žito, izdelana dolenjska različica trase nove hitre proge.

1988: Načrtovana gradnja drugega tira Gorenjske proge, novi potniški vagoni in spalniki (11+5), uspešno in pred rokom končan prvi remont na Koprski progi, Franc Popit in Dušan Šinigoj obiskala ŽG, Cargo prevoz pomeni spreminjanje naše proizvodnje in nas samih, iz Kopra 21 tovornih vlakov dnevno, iz Ljubljane v München vozi že drugi redni oprtni vlak, predlog za bencinski dinar za železnico.

1989: Študija PI Ljubljana: Ujeti prometni priključek z Evropo, Delavski svet ŽG sprejel vse zahteve stavkovnega odbora strojevodij, prevoz Radenske vode teče po železnici, Pendolino –nagibni vlak preizkušen na Gorenjski progi, zaradi visoke inflacije so avgusta začeli mesečne osebne dohodke izplačevati v dveh delih, izšla prva knjižica iz zbirke Tiri in čas, uveden 10-dnevni rekreativno-zdravstveni oddih delavcev ŽG Ljubljana, Kolektivna pogodba - nov institut ureditve nagrajevanja, voziti je začel tretji oprtni vlak Ljubljana–München.

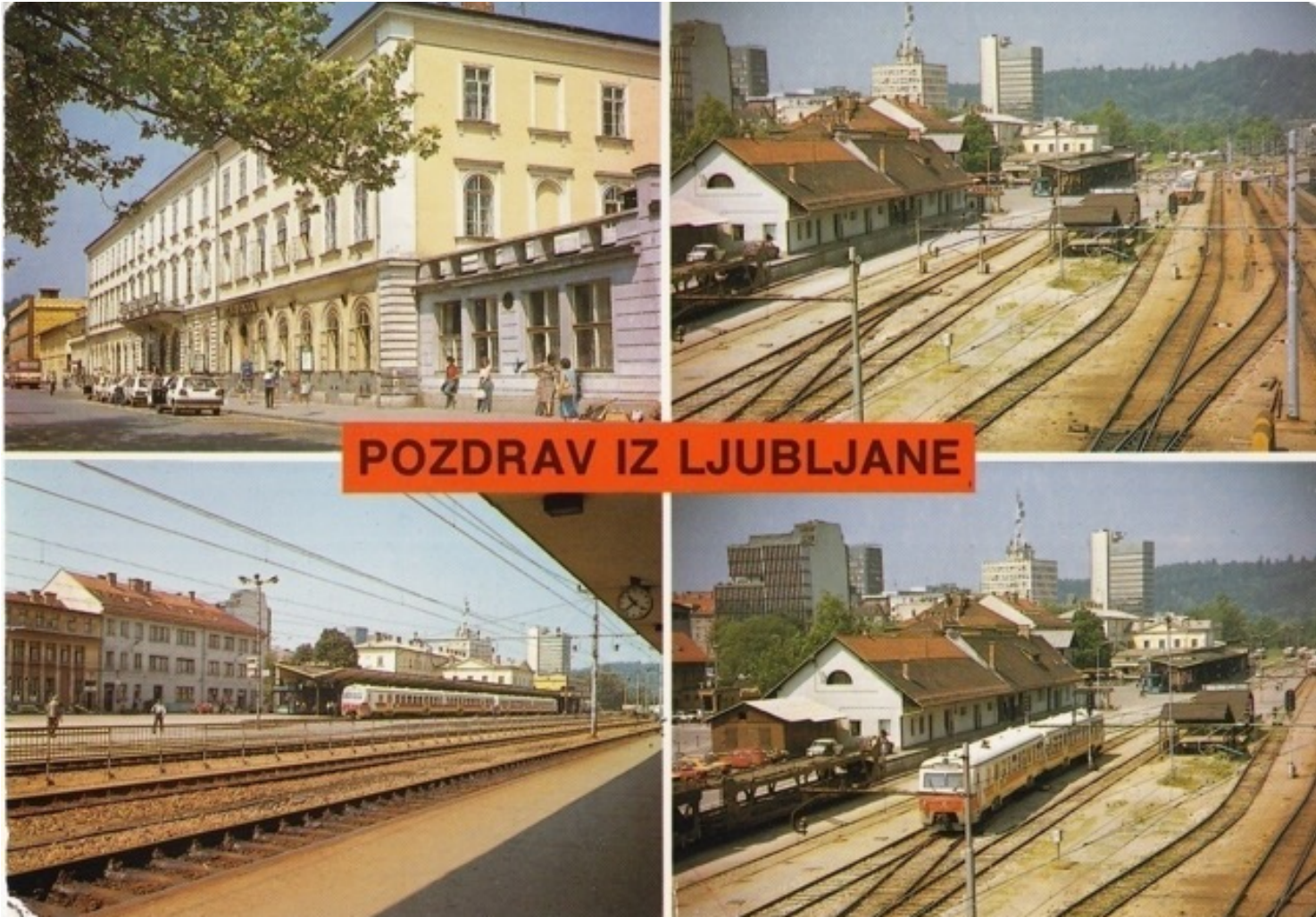
1990: Nova organiziranost Javnega podjetja ŽG Ljubljana, jeseniška postaja presegla vse rekorde, strojevodje izstopili iz Zveze sindikatov Slovenije in Jugoslavije in ustanovili Sindikat strojnega osebja Slovenije in Istre, prva elektronska postavljalnica na Avstrijskih železnicah, denarja je le za najnujnejše potrebe, uvedeni Vlaki zaupanja med Avstrijo in Jugoslavijo, britanski potniki navdušeni nad našimi storitvami, vlada sprejela vrsto ukrepov o železnici, prvi zasebni agencijski vlak Optima na naših železnicah, Konzum – železničarji bodo spet imeli potrošniško zadrugo, železničarji, ki delajo s strankami, bodo nosili priponke, izgube pri poslovanju se večajo, katastrofalne novembrske poplave so ogrozile železniški promet, priprave na prvi EuroCity vlak, prenehanje enotnega sindikata v ŽG Ljubljana.



Informacijska doba se je na železnici v Sloveniji začela že leta 1969, ko so kupili prvi računalnik IBM in odprli računalniški center. Pomembnejši korak pa je nastal sredi 80. let 20. stoletja, ko so vpeljali ISUP (informacijski sistem vodenja prometa). Fotografija kaže računalniški center na Kolodvorski v Ljubljani. Terminali so bili na večjih postajah. (Prva železnica na Slovenskem pred stoštiridesetimi leti, Železniško gospodarstvo Ljubljana, 1986, str. 23)



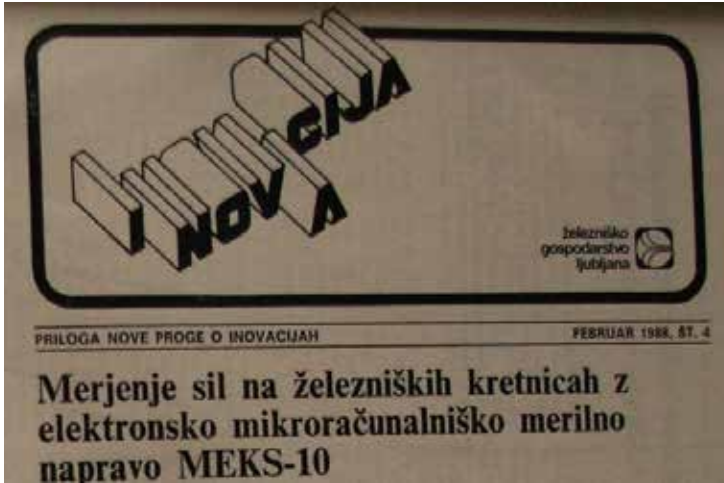
Kontejnerski promet se je v Sloveniji začel v 70. letih 20. stoletja, vendar se je dejansko močneje razvil šele v 80. letih, ko so v Kopru leta 1979 odprli kontejnerski terminal. Tudi železnica je imela začasni terminal na železniški postaji v Ljubljani, potem se je preselil v BTC in končno leta 1982 na sedanjo lokacijo ob Letališki cesti. Risba prikazuje predvideno stanje kontejnerskih terminalov in kontejnerskih postaj v Jugoslaviji leta 1985. Tedaj je bilo v državi osem kontejnerskih terminalov, Slovenija je imela dva (Koper in Ljubljana) ter še dve kontejnerski postaji (Maribor, Celje). (brošura INTEGRALNI TRANSPORT, Jugoslovanske železnice, Beograd 1982, str. 49)



V 80. letih 20. stoletja se je veliko govorilo o novem potniškem centru v Ljubljani. Narejeni so bili načrti in vse je kazalo, da bo res. Vendar sta se finančna in splošna situacija znatno poslabšali in narejena je bila le dvorana blagajn in še nekaj manjših izboljšav. Načrt še danes obstaja na steni v dvorani blagajn. Razglednica prikazuje tedanjo postajo iz več zornih kotov. Vidimo stari podhod, skladišče in rampo za avtovlak. Ob glavni postajni stavbi sta bili še diplomatska čakalnica in pošta. Leta 1996, ob 100. obletnici postaje, so bile izvedene še nekatere spremembe, postajno poslopje in prvi peron pa sta bila temeljito prenovljena, narejen je tudi podhod in ponovno postavljen stolp z uro na strehi postajne stavbe. (razglednica Slovenijaturist – zbirka avtorja)



Muzejski vlak Slovenskih železnic je bil zelo uspešen projekt. Vozil je s parno lokomotivo in starimi originalno obnovljenimi vagoni. Leta 1986 je prejel od TV Ljubljana Turistični nagelj. Največ je vozil po Soški progi, vendar tudi drugod. Decembra je vozil tudi Božičkov vlak. Leta 2019 se je ustavil in ne vemo, kdaj bo ponovno zapiskal. Razglednica iz leta 2000 prikazuje veliki muzejski vlak z lokomotivo 33-037 pri Goričanah, ki s polno paro in veliko dima vozi proti Kranju. (foto Igor Malahovsky – zbirka razglednic avtorja)



V 80. letih 20. stoletja se je v ŽG Ljubljana razvila močna inovacijska dejavnost. Aktivnih je bilo več inovatorjev, ki so razvili vredne inovacije in bili za to nagrajeni. Nova proga je pomembnejše inovacije občasno objavila v posebni prilogi. (priloga Nove proge o inovacijah, februar 1988, št. 4, naslovnica)



Na naši železnici obstaja lepa praksa podeljevanja priznanj za dolgoletno delo na železnici. Podeljujejo se pisna priznanja, značke (bronasta, srebrna, zlata za 10-, 20- in 30-letno nepretrgano delo). Za 30-letno delo se podeli tudi ura (ročna ali žepna). Vse to poteka na primernih svečanostih ob dnevu železničarjev. Na fotografiji vidimo eno takih podelitev v Divači 13. 4. 1985. (foto Mladen Bogić)



Oktobra 1985 je bil v »zeleni knjižici« objavljen program za varen in urejen železniški promet. To je temeljit dokument, ki je nastal na osnovi vsestranske analize varnosti in urejenosti prometa v ŽG Ljubljana. Bil je posledica več težjih nesreč, med njimi najtežje leta 1984 v Divači. Na fotografiji vidimo platnico, sam program pa obsega 15 poglavij, 53 strani. (knjižica iz arhiva avtorja)



Nova proga je tedaj spremenila naslovnico in naziv posodobila. Mnenja so bila različna in ta podoba se ni dolgo obdržala.

Samostojne Slovenske železnice

O dločitev plebiscita 23. 12. 1990, da Slovenija postane samostojna država, je za železnico pomenila, da se mora v pol leta pripraviti na to. Veliko je bilo neznank, vendar so priprave stekle in poslovodni odbor ŽG Ljubljana je 25. 6. 1991 izdal sklep o razveljavitvi predpisov JŽ, hkrati je določil seznam 270 predpisov, ki se bodo odslej uporabljali. To je bilo v tej fazi logično, saj so bili ti predpisi tudi naši predpisi. Podobno je ukrepala Skupščina SRS in opredelila zakonodajni okvir. Ukinjen je bil zakon o združevanju v Skupnost JŽ, preostala zakonodaja, ki se je nanašala na železnico, pa je ostala v veljavi. Med vsemi vprašanji osamosvojitve je bil najbolj pereče vprašanje mednarodnopravni položaj samostojnih Slovenskih železnic. Tukaj je vse do sprejema Slovenije v Združene narode in SŽ v UIC vladal neopredeljen status, vendar so države, s katerimi smo sodelovali, zlasti Avstrija in Nemčija, tolerirale to stanje in so pomagale pri naši osamosvojitvi.

Gospodarski položaj ŽG Ljubljana je bil ob osamosvojitvi zelo zaostren. Promet je upadal in s tem prihodki. Inflacija je bila velika. Financiranje razvoja s strani SIS se je za železniški in luški promet končalo, država pa ni imela denarja. Razvojna sredstva so se v trenutku prepolovila. To je pomenilo, da je treba mnoge načrte spremeniti. Načrtovana gradnja drugega tira na Gorenjski progi je bila tik pred zdajci, vendar je bila nato odložena. Podobno se je zgodilo z drugimi naložbami.

Takoj po osamosvojitvi, 26. 6. 1991, se je začela vojna. JLA je začela izvajati akcije, zlasti na mejah, Slovenija pa se je temu uprla. Vojno stanje je trajalo 10 dni in potem je bilo doseženo premirje. Sledili so sestanek na Brionih, Brionska deklaracija in trimesečni moratorij do 8. 10. 1991. Slovenske železnice so se v vojnem času in po vojni izredno izkazale in so v glavnem vseskozi dobro funkcionirale. Cestni in letalski promet tedaj nista delovala oz. sta bila zelo okrnjena.

Trimesečni moratorij smo izkoristili za pripravo dokončne osamosvojitve 8. 10. 1991. V tem času se je JLA umaknila iz Slovenije, pri čemer je železnica odigrala ključno logistično vlogo.

Veliko je bilo neznank, delovanja, improviziranja in strokovnih rešitev. Vse skupaj se je relativno dobro izteklo. To obdobje je podrobno opisano v knjigi Tiri in čas št. 9 – Osamosvojitve Slovenskih železnic avtorja Josipa Orbanića.

Zadnji skupni vozni red je začel veljati 2. junija 1991, tik pred opisanimi dogodki. S tem voznim redom je začel voziti naš prvi EuroCity (EC) vlak Mimara na relaciji Zagreb–Ljubljana–München. Skupaj s HŽ Zagreb smo pripravili skupni projekt in dosegli visoka merila kakovosti, ki so bila predpisana za to blagovno znamko Evropskih železnic. Naši strokovnjaki, vlakovno in postajno osebje so se prvič srečali s temi merili, ki so bila enaka kot pozneje vpeljan sistem kakovosti ISO 9001.

Ena od posledic osamosvojitve je bila, da so bile železnice na področju Hrvaške, ki so bile vse od 1945 pod okriljem Slovenije, predane Hrvaški. S tem Istrske železnice in proga do Reke niso bile več v sestavi SŽ. To je bilo za marsikoga težka in čustvena stvar.

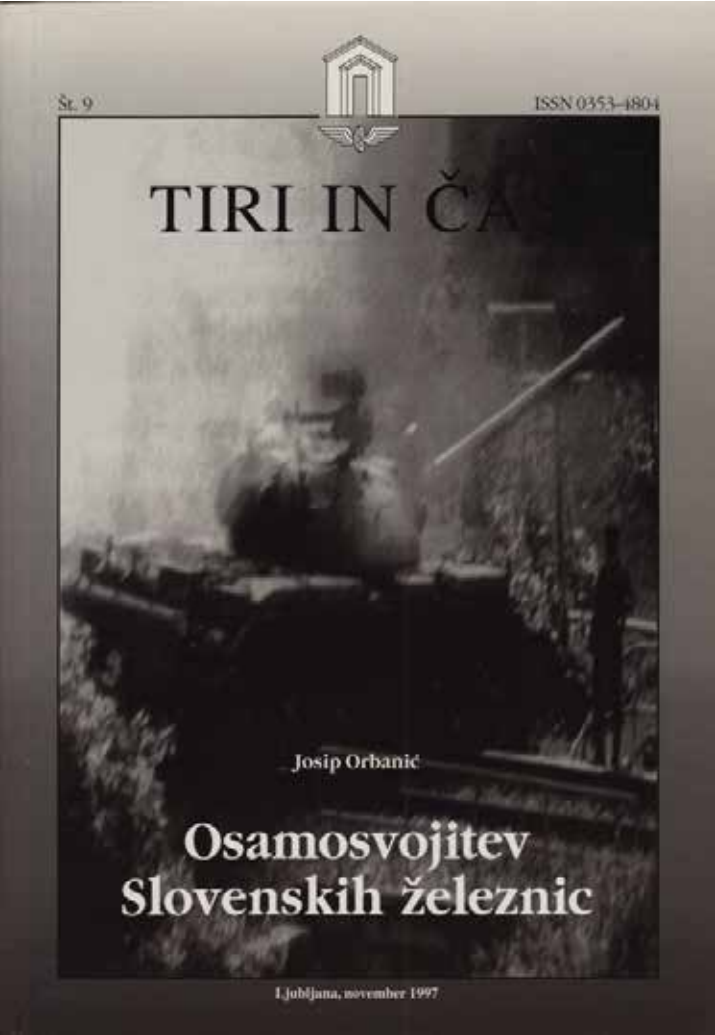
Tedanji predsednik PO Jurij Pirš, ki je bil tudi delegat v Skupščini SRS, in celotno vodstvo SŽ sta vložila veliko napora in uspešno izpeljala osamosvojitve in dosegla mednarodno priznanje. Po drugi strani se je gospodarsko stanje železnice slabšalo, zlasti po prekinitvi magistrale na Hrvaškem septembra 1991. Obseg tovarnega in potniškega prometa je drastično upadel in sledili so rezi v naložbe in poslovanje. Težave so bile tudi z obračunom mednarodnega prometa, ki je še vedno potekal preko Beograda. Pirš je uvidel, da ne more več prispevati k urejanju stanja, saj se tudi država ni preveč angažirala, in se je umaknil. Precej pobude je imel Upravni odbor, ki ga je vlada imenovala junija 1992. Maja 1993 je nastopil novi direktor Marjan Rekar. Novi direktor je vnesel precej živosti v sistem in zadeve so se ob podpori države uspešno reševale. Med prvimi ukrepi je bila nova vizualna podoba, znak SŽ, nove uniforme, označevanje in podoba vozil in objektov itd. Vse to je javnosti pozitivno sprejela. Med pomembne zadeve spada sprejem Nacionalnega programa razvoja železniške infrastrukture 1996–2006, a je bila realizirana le četrtina. Razvoj železnic je bil praktično zaustavljen, obnove in remont prog pa so se izvajali v minimalnem obsegu. To je trajno vplivalo na poslabšanje stanja

železnic. Lep dogodek tega časa je bila proslava 150. obletnice železnic pri nas, ki je bila junija 1996 v Celju. Za dan železničarjev je bil tedaj določen 2. junij namesto 15. aprila. Povečale so se naložbe v infrastrukturo, med katerimi je najpomembnejša povezava z Madžarsko preko Hodoša. Začeli so postopki nabave novih potniških vlakov Siemens in nagibnih vlakov Pendolino. Tudi poslovni rezultati so se izboljšali. Ena ključnih novosti vodenja novega direktorja je bilo uvajanje sistema kakovosti po standardih ISO 9001. Uveden je bil Projekt kakovosti, ki ga je vodil dr. Josip Orbanić, so-

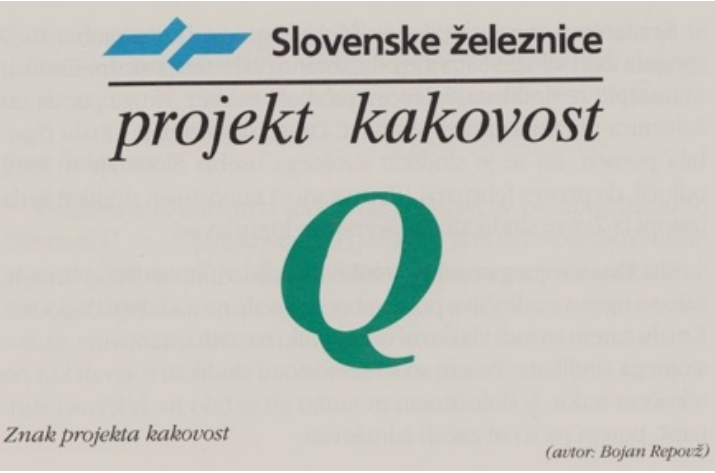
delovali pa so vsi, tako vodstvo kot zaposleni. Tako so leta 1997 Slovenske železnice pridobile mednarodni certifikat kakovosti. Bile so med prvimi na tem področju in so bile tudi v tujini dobro sprejete. Vendar ima vsaka stvar dve plati. Ko je bil objavljen načrt racionalizacije, je prišlo do sporov med vodstvom in zaposlenimi. Maja 1997 je prišlo do ene največjih stavk pri nas, ki je trajala 10 dni, potem je bil položaj direktorja oslavljen. Na razpisu za drugi mandat leta 1999 Rekar ne bil potrjen in vodenje je prevzel mag. Igor Zajc.

To desetletje je bilo polno dogajanj. Nekatera pomembnejša navajamo v preglednici:

- 1991** - osamosvojitve Slovenije in Slovenskih železnic (26. 6., 8. 10.),
- vojna v Sloveniji (27. 6.–7. 7.),
- prekinitev prometa na magistrali Zagreb–Beograd (13. 9.).
- 1992** - večja skupina držav prizna Slovenijo (15. 1.),
- Slovenske železnice so sprejete v UIC (10. 6.),
- Slovenske železnice so registrirane na sodišču v Ljubljani (17. 6.),
- pogajanja o razrešitvi vprašanj s SJŽ v Gardonyju/Madžarska (šest sestankov).
- 1993** - Slovenija postane polnopravna članica konvencije COTIF in organizacije OTIF (1. 2.),
- sprejem sanacijskega načrta Slovenskih železnic (1. 6.),
- sprejem Zakona o železnici (21. 2.).
- 1994** - veljati začne prva organizacijska struktura Slovenskih železnic (1. 1.),
- podpis sporazuma o ureditvi odprtih vprašanj z JŽ (8. 6.),
- dosežen je bil hitrostni rekord 208,2 km/h z vlakom Pendolino med Pragerskim in Mariborom (17. 9.).
- 1995** - preimenovanje podjetja v Slovenske železnice, d. d. (1. 2.),
- sprejem Nacionalnega programa železniške infrastrukture (25. 10.),
- otvoritev prenovljenega podhoda na Železniški postaji Ljubljana (28. 12.).
- 1996** - obisk papeža Janeza Pavla II. v Sloveniji – SŽ so prepeljale 65.000 potnikov na prireditve (18. 5. in 19. 5.),
- proslava ob 150. obletnici železnic v Sloveniji (25. 5.–3. 6.),
- podpis Memoranduma o neposredni železniški povezavi Slovenija–Madžarska (17. 8.),
- razpis za dobavo novih medmestnih in primestnih vlakov (26. 6., 6. 12.).
- 1997** - desetdnevna stavka na Slovenskih železnicah (maj),
- pridobitev certifikata kakovosti ISO 9001 (november),
- po šestih letih vzpostavljen promet med Zagrebom in Beogradom (11. 11.).
- 1998** - podpis pogodbe o nakupu primestnih vlakov, vlakov z nagibno tehniko in 50 tovornih vagonov (maj, september),
- začeli so voziti redni vlaki Ljubljana–Beograd–Skopje (24. 5.).
- 1999** - začetek gradnje proge z Madžarsko (30. 4.),
- nastop novega direktorja mag. Igorja Zajca (5. 8.),
- proslava ob 150. obletnici prihoda vlaka v Ljubljano (25. 9.),
- sprejem Zakona o železniškem prometu (2. 11.).
- 2000** - ustanovitev Direkcije za železniški promet v Mariboru (6. 3.),
- sprejem Zakona o varnosti v železniškem prometu (23. 9.),
- začeli so voziti medmestni vlaki z nagibno tehniko (24. 9.) in primestni vlaki Desiro (26. 9.),
- reorganizacija Slovenskih železnic, d. d. (1. 11.).



Ključni dogodek zadnjega desetletja v 20. stoletju je bila osamosvojitev Slovenije in s tem tudi začetek samostojnih Slovenskih železnic. Pot je bila zahtevna in dolga, a se je uspešno iztekla. Vse to je zapisano v knjigi *Osamosvojitev Slovenskih železnic* avtorja Josipa Orbanica. Izdale so jo Slovenske železnice v zbirki *Tiri in čas* leta 1997.



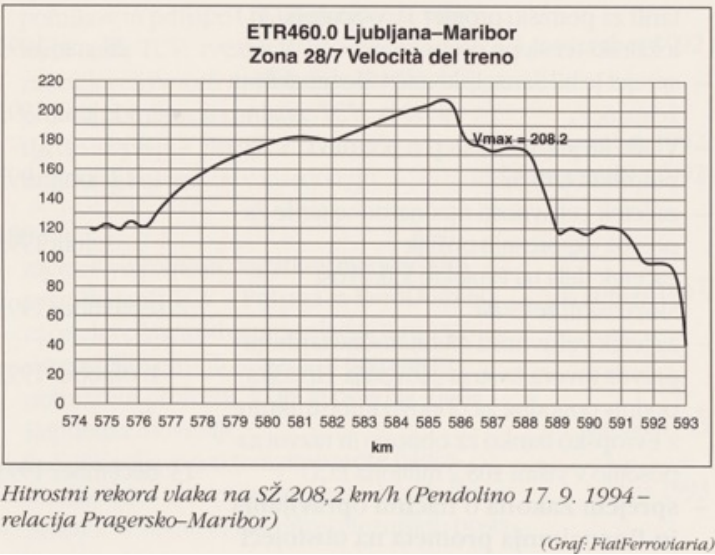
V obdobju 1993 in naprej, v mandatu direktorja Marjana Rekarja, se je začel Projekt kakovosti, s ciljem povečanja kakovosti dela in storitev SŽ in pridobitve mednarodnega certifikata ISO 9001. V ta namen je bil izdelan znak in logo projekta. (*Osamosvojitev slovenskih železnic*, str. 57).



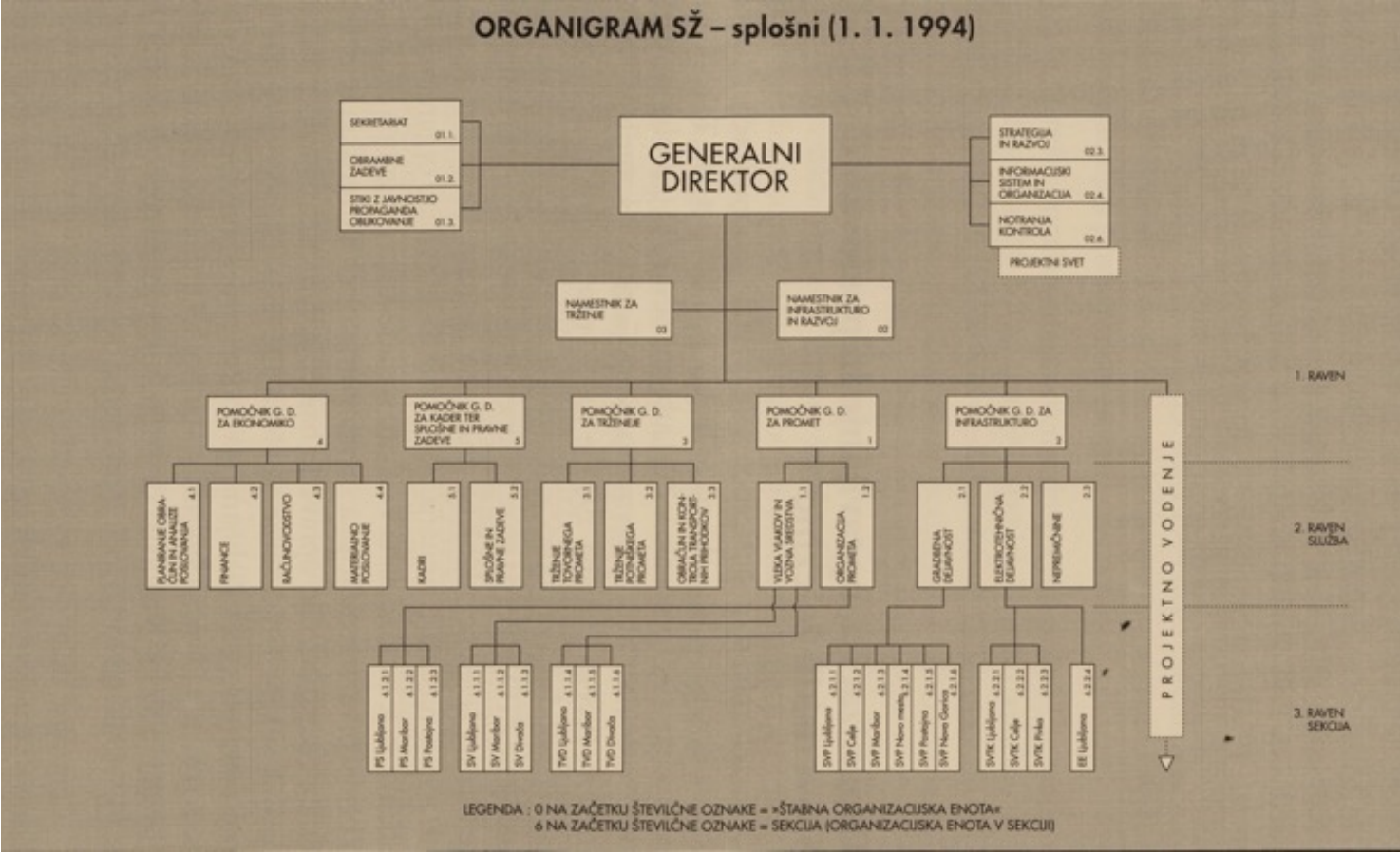
Ena od pomembnih nalog samostojnih Slovenskih železnic je bila izdelava celostne podobe in znaka. Avtor Nino Kovačević je izdelal zasnovo, ki je bila leta 1992 sprejeta in se še danes uporablja. Na fotografiji vidimo prehod od znaka Jugoslovanskih železnic in železniškega gospodarstva Ljubljana do novega znaka. (*Osamosvojitev slovenskih železnic*, str. 33)



Ena od ključnih značilnosti vsake železniške uprave je, da uveljavi in tiska vozni red. Slovenske železnice so svoj prvi vozni red uveljavile in objavile za voznoredno dobo 1992/93. Objavljen je bil v dveh delih – poletni z Zelenim vlakom na platnicah in zimski s snežno idilo in gomulko. Ob osamosvojitvi leta 1991 je veljal vozni red JŽ 1991/92. (Zbirka voznih redov avtorja, predana v hrambo Železniškemu muzeju)



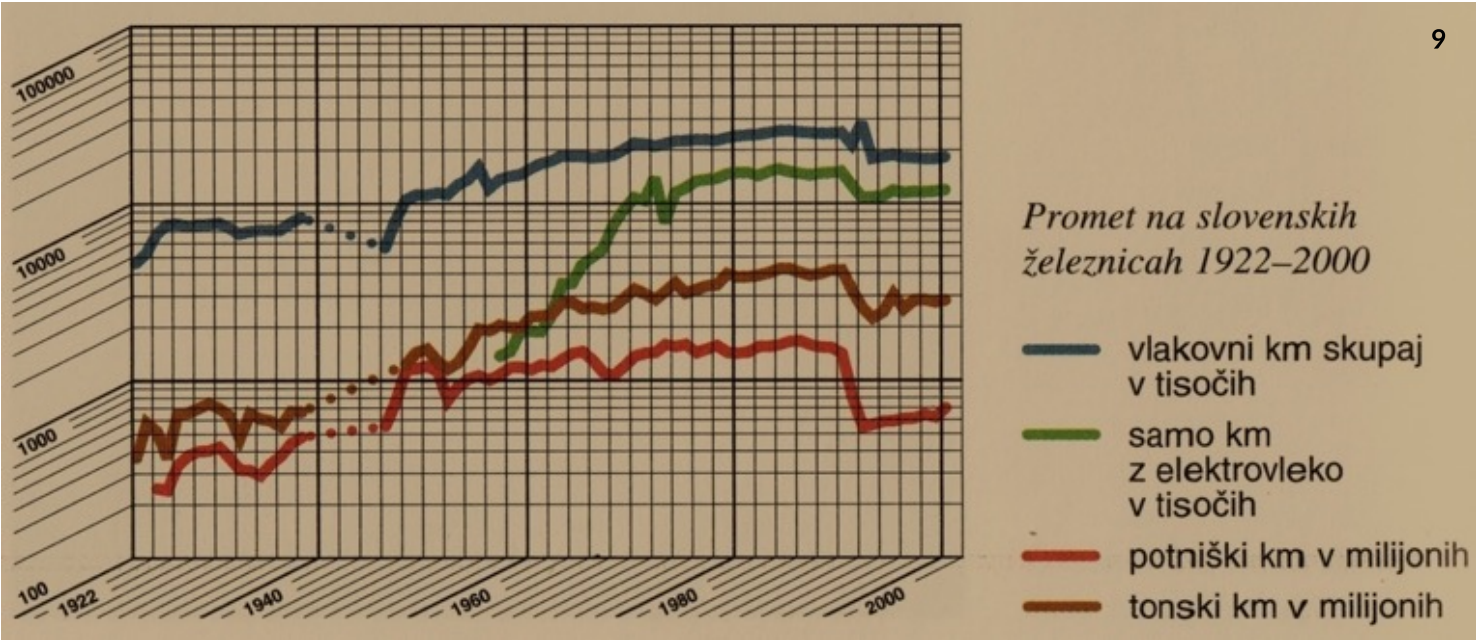
Posodobitev voznega parka za potniški promet je bila nuja za kakovostne storitve. Tako je bilo odločeno, da se nabavijo novi vlaki večjih hitrosti. Izvajale so se različne preizkušnje in na tisti, ki je vozil italijanski elektromotorni nagibni vlak Pendolino, je bil 17. septembra 1994 dosežen hitrostni rekord v Sloveniji 208 km/h. (Osamosvojitev slovenskih železnic, str. 66)



Prvo celovito organizacijsko strukturo so Slovenske železnice uveljavile 1. januarja 1994. (*Osamosvojitev slovenskih železnic*, str. 52)



Kazalci poslovanja / leto	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Število zaposlenih	16065	15208	12622	12402	10991	9912	9761	9610
Prevoz v tovornem prometu v mio ntkm	4203	4209	3273	2574	2262	2448	3076	2550
Prevoz v potniškem prometu v mio pkm	1515	1429	834	547	566	590	595	611
Dobiček(+)/Izguba(-) v mio DIN oz. SIT	-412	-497	-1187	-9252	-950	+180	+64	-3944
6	DIN	DIN	SIT	SIT	SIT	SIT	SIT	SIT



SL. 1: Nove uniforme kot del celostne podobe so bile uvedene leta 1995. (Osamosvojitve slovenskih železnic, str. 40)

SL. 2,3: Slovenske železnice so obeležile 150. obletnico s številnimi prireditvami in dogodki. Centralna slovesnost je bila 1. junija 1996 v Celju, kamor je 2. 6. 1846 prispel prvi vlak. Centralni dogodek je bila mednarodna parada parnih lokomotiv. Česa podobnega ne moremo več videti. Na fotografijah vidimo lepoto parnih lokomotiv. (zbirka avtorja – zapuščina Tadeja Brateta)

SL. 4: Projekt kakovosti je trajal štiri leta in se izrazil z mednarodno presojo, ki jo je opravila mednarodna komisija certifikacijske hiše BVQI. Po uspešni presoji je bil 18. novembra 1997 pridobljen certifikat sistema vodenja kakovosti po standardu ISO 9001. Na fotografiji vidimo vodstvo SŽ in mednarodno komisijo na uvodu v presojo, ki je bila v Stekleni dvorani. (fotografije iz arhiva Nova proga)

SL. 5: Svečana podelitev certifikata kakovosti je bila na Ljubljanskem gradu. Certifikat je izročil slovenski olimpijonec Leon Štukelj, ki je tedaj imel skoraj 100 let, sprejel pa ga je direktor Marjan Rekar. (fotografije iz arhiva Nova proga)

SL. 6: Slovenske železnice so ob osamosvajanju poslovale v zelo težavnih pogojih. Prikazani podatki o poslovanju v obdobju 1989–1996 to ilustrirajo. Promet se je znatno zmanjšal, kar je povzročalo izgube v poslovanju in drastično zmanjšanje zaposlenih. V tem času je bila zamenjana valuta od jugoslovanskega dinarja v slovenski tolar. (Osamosvojitve slovenskih železnic, str. 53)

SL. 7,8: Konec tisočletja je zaznamoval začetek vožnje novih elektromotornih medmestnih vlakov Pendolino in primestnih vlakov Desiro. (fotografiji iz zbirke Josipa Orbanića, zapuščina Tadeja Brateta)

SL. 9: Za zaključek tega obdobja prikazujemo grafikon prometa na progah v Sloveniji od leta 1922 do leta 2000. (Enciklopedija Slovenije, geslo ŽELEZNIŠKI PROMET, zvezek 15, 2001, str. 314)

Nestabilno desetletje

Prehod v novo tisočletje je že sam po sebi spektakularen. Ljudje so to doživljali z upanjem in bojznijo. Napovedi o koncu sveta se niso uresničile in življenje in delo sta šla naprej. Železnica je stopila v eno najbolj turbulentnih in nestabilnih obdobj. To najbolj ilustrira dejstvo, da se je v teh desetih letih zamenjalo 10 generalnih direktorjev. Če k temu dodamo menjave članov uprave (poslovodstva), ki je bila uvedena leta 1999, je bilo teh sprememb zelo veliko. Vzporedno so se menjavali tudi nadzorni sveti, ministri, državni sekretarji, direktorji direktoratsv itd. Vse to je slabo vplivalo na poslovanje in razvoj železnice.

Organiziranost je bila tema stalnica. Ena od novosti so bile direktive EU. Pripravljali smo se namreč na vstop v EU in Slovenija je prilagajala zakonodajo. Ena od zahtev je bila tako ločitev infrastrukture in transporta kot tudi tovarnega in potniškega prometa in drugo. Na železnici in v državi ni bilo enotnosti, zlasti so bili proti sindikati. Prišlo je celo do referendumu in shoda za obstoj železnice. Na referendumu je zmagala vladna opcija, ki je narekovala ločitev posameznih dejavnosti. To se je postopoma uresničevalo, vendar z velikimi težavami.

Logistični holding je bil ideja, ki je predvidevala združevanje glavnih nosilcev logistike pri nas, in sicer Slovenskih železnic, Luke Koper, Intereurope in celo Aerodroma Ljubljana. Strateški partner pa bi bil nemški državni železniški prevoznik Deutsche Bahn (DB). Bilo je nekaj poskusov pod različnimi vladami. V Kopru so temu odločno nasprotovali, železničarji pa so bili za. Nekaj časa je pri tem asistiral Hartmut Mehdorn, bivši generalni direktor DB, vendar se projekt ni uresničil.

Direkcija za železniški promet je bila ustanovljena po zahtevah evropskih direktiv. Sedež je bil v Mariboru, prvi direktor pa je bil Anton Medved, bivši član poslovodstva SŽ za promet. Začetne težave in nerazumevanja so bili precejšnji in komunikacija je bila nekaj časa težavna. To je dodatno vplivalo na težave na železnici. Pozneje je prišlo še do ločitve naložb v Direkcijo za železniški promet, ki je bila tudi v Mariboru. Porabljen je bilo veliko časa in napora, da je prišlo

do jasnih odgovornosti in pristojnosti. Upravljanje železniške infrastrukture je bilo nekaj časa pri agenciji, potem pa je bila to pristojnost Slovenskih železnic – področje infrastrukture. Vse to je slabo vplivalo na razvoj železnice.

Celotni železniški sektor se je moral prilagoditi zahtevam za vstop v EU. Slovenija je v Unijo vstopila 1. maja 2004 v skupini 10 držav in kot prva iz nekdanje Jugoslavije ujela ta vlak. Urediti je bilo treba marsikaj. Prva zadeva je bila zakonodaja in podzakonski predpisi na ravni države. Tukaj je bilo veliko tavanja in improvizacij. Druga zadeva so bili notranji predpisi na železnici. Ni bilo jasne razmejitve pristojnosti med železnico, agencijo in državnimi organi. Železnica je večinoma uporabljala predpise JŽ z ustreznimi prilagoditvami. Ključna pravilnika, prometni in signalni, pa sta bila sprejeta šele konec 2007 in uveljavljena 12. januarja 2008. Dejanski pa so novi predpisi uveljavljeni z novim voznim redom 2008/2009. Novi pravilniki so imeli modre platnice in so se na tak način ločili od rdečih pravilnikov JŽ. Največja težava je bila, da so predpisi zahtevali usposabljanje in prilagoditve na terenu. Za to so potrebna tudi sredstva, ki pa jih je primanjkovalo.

Okoljevarstvena problematika je postala pereča tema konec 20. stoletja. Železnica sicer velja za okolju najbolj prijazen način prevoza, vendar je tudi pri nas vrsta težav, kot so energtika, odpadki, hrup, stara bremena, požarna varnost, emisije itd. Po vzpostavitvi sistema vodenja kakovosti leta 1997 je na vrsto prišel sistem ravnanja z okoljem. Odločili smo se za mednarodni standard ISO 14001 in leta 2002 smo dosegli zahteve in ga certificirali.

Potniški center Ljubljana je tema, ki se vleče desetletja. Ponovno se je prebudila, saj glavno mesto Slovenije ne more imeti tako slabo urejene železniške in avtobusne postaje. Pojavil se je celo tuji investitor TriGranit, ki je v začetku ponujal skoraj vse, tudi več kot 100-metrsko stolpnico, zabaviščni in trgovski center, železniški in avtobusni center itd. Jasno, zahteval je zemljišče in pravice. Ko se je to postopoma reševalo, kot večkrat prej, se ni naredilo nič. Projekt Emonika, ki je bil visoko rangiran, je imel najprej težavo z večno temo »poglobiti ali ne poglobiti postaje«. To se je zelo počasi urejalo in leta 2009 sta izbruhnili finančna in gospodarska kriza, ki sta projekt ponovno odložili.

Prihod konkurence na tirih, zlasti v tovarnem prometu, je bil pričakovan. To je ena od zahtev prostega pretoka v EU. S tem smo se srečali leta 2009, ko sta vstopila nova tekmeca ÖBB Rail Cargo Austria (RCA/RCC) in Adria Transport v mešanem avstrijsko-slovenskem lastništvu. Postopoma osvaja jo tržne deleže. Po desetih letih sta odščipnila domačemu prevozniku, družbi SŽ – Tovorni promet, približno 15 %. Konec desetletja, leta 2009, sta izbruhnili svetovna gospo-

darska in finančna kriza. Glede na to, da je Slovenija zelo odvisna od izvoza v Evropske države, se je to zelo poznalo, in promet je drastično upadel, zlasti v prvem obdobju. Ukrepi so bili sprejeti postopoma, vendar je prvič v dolgih desetletjih prišlo do zniževanja plač in drugih pravic, viška delavcev in kapacitet. Socialni partnerji so relativno dobro sodelovali in poskušali humano rešiti problem. Precej je prispevala država.

Pomembnejši dogodki so strnjeni v naslednji preglednici:

2001 - predsednika slovenske in madžarske vlade, Janez Drnovšek in Viktor Orban, sta slavnostno odprla novo 24,5 km dolgo progo Puconci–Hodoš–državna meja z Madžarsko (16. 5.),
- prva poskusna vožnja lokomotive 362-026 do Červinjana v okviru programa interoperabilnosti SŽ–FS (18. 9.), do konca leta 2001 so certifikat sistema kakovosti prejele vse odvisne družbe v okviru Slovenskih železnic.

2002 - v 12 evropskih državah je začel veljati evro (1. 1.),
- Slovenija je postala polnopravna članica CER (Community of European railways) – Skupnosti evropskih železnic (20. 3.),
- SŽ prejele certifikat sistema ravnanja z okoljem ISO 14001 (9. 10.),
- shod za obstoj Slovenskih železnic, ki se ga je udeležilo okoli 2000 železničarjev (7. 9.),
- sprejet strateški načrt razvoja Nova smer na nadzornem svetu SŽ (23. 12.), ki ga je zastavil novi direktor Blaž Miklavčič.

2003 - referendum o zakonu o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic (19. 1.),
- ustanovitev Javne agencije za železniški promet v Mariboru (20. 3.),
- vlada je sprejela odlok o reorganizaciji delniške družbe v holding s tremi družbami in namenila 15 milijard SIT za ureditev finančnega stanja in kapitalske ustreznosti (5. 6.),
- odprli predstavništvo Slovenskih železnic v Beogradu (10. 6.),
- uporabnikom je omogočen dostop do tarif in specifikacij k fakturam po internetu (1. 12.).

2004 - sprejet zakon o poslovnih sanaciji Slovenskih železnic in novela zakona o varnosti železniškega prometa (21. 4.),
- Slovenija je postala članica EU (1. 5.),
- podpisana pogodba za nakup 20 večsistemskih lokomotiv Siemens (29. 7.),
- odprt novi informacijski center na ljubljanski potniški postaji (20. 10.).

2005 - podpis pogodbe o dobavi 100 vagonov serije H s TVT Nova (februar),
- vlada je sprejela uredbo o državnem lokacijskem načrtu za drugi tir Divača–Koper (14. 4.),
- TriGranit je izbran za najboljšega ponudnika za gradnjo Potniškega centra Ljubljana – Emonika (14. 10.),
- podpisana nova pogodba o poslovnem sodelovanju Slovenske železnice in Luke Koper (23. 12.).

2006 - zamenjava starega centralnega računalnika z novim Dorodom 140 SP (4. 1.),
- prevzeta prva večsistemka lokomotiva 541-101 na svečanosti na postaji Ljubljana (1. 6.),
- odkrita obolelost z azbestno boleznijo v CD,
- začetek vožnje brez zamenjave lokomotiv na meji med SŽ in ÖBB (10. 12.),
- minister za promet Janez Božič najavi obsežna vlaganja v železniško infrastrukturo (8,9 milijarde evrov do leta 2023).

2007 - uveden evro v Sloveniji (1. 1.),
- nova notranja organiziranost – šest PE, področja, službe, manj sekcij in DE/P/NP (1. 1.),
- prevzem zadnje večsistemske lokomotive 541 (»živa«) (25. 5.),
- pogovori slovenske vlade in DB o strateškem partnerstvu, predlog holding SŽ, Luke KP, Intereurope,
- podpisana pogodba o skupnem vlaganju v PCL s TriGranitom (17. 10.),
- podpisan zapisnik med SŽ in JAŽP o ponovnem prenosu upravljanja JŽI na SŽ (11. 12.).

2008 - podpis pogodbe za dobavo 12 dodatnih lokomotiv serije 541 s Siemensom (18. 1.),
- JAŽP izda varnostno spričevalo prvemu tujemu prevozniku v tovarnem prometu pri nas (GKB Graz) (27. 2.),
- z novim voznim redom 2008/09 so uveljavljeni novi signalni pravilnik, prometni pravilnik ter pravilnik o zavorah (14. 12.).

2009 - RCA začel voziti po slovenskih tirih (1. 4.),
 - promocijska vožnja kontejnerskega vlaka Bosphorus Ljubljana– Carigrad – 35 ur (16. 3.),
 - začetek uvajanja ukrepov za omejitev učinkov krize (skrajšani delovni čas, čakanje doma, nižje plače ...) (1. 7.),
 - certificiran je tudi sistem varnega upravljanja (15. 10.).

2010 - predsednik vlade s sodelavci je večkrat obiskal Slovenske železnice in se angažiral pri sanaciji,
 - aktivnosti pri ustanavljanju slovenskega logističnega holdinga, ki sta jih vodila predsednik vlade in Hartmut Mehdorn (prva konferenca na Brdu, 13. 9.),
 - ustanovitev združenja Cargo 10 (10. 9.),
 - pospešeno zmanjševanje števila zaposlenih na SŽ brez odpuščanja,
 - pospešene aktivnosti za uvajanje ERTMS na SŽ,
 - zaključen projekt centralnega vodenja naprav elektrovleke (SNEV),
 - sprejeta nova zakonodaja o železniškem prometu in Slovenskih železnicah (16. 12.).



Eden najpomembnejših projektov tega desetletja je bila gradnja potniškega centra v Ljubljani, ki so ga poimenovali Emonika. Teren je bil počiščen in pripravljen, kot kaže fotografija, posneta iz stolpnice na križišču Dunajske in Tivolske. Žal je tudi tokrat ostalo le pri pripravi. (foto Josip Orbanic)



Za projekt Emonika so porušeni številni objekti na južni strani ljubljanske postaje (vse stavbe in remiza vleke, tudi vodni stolp, ki ga še vidimo na fotografiji. Na drugi strani pa poslopje pošte in stavba do nje). (foto Josip Orbanic)



Predsednika slovenske in madžarske vlade, Janez Drnovšek in Viktor Orban, sta 16. maja 2001 slavnostno odprla novo 24,5 km dolgo progo Puconci–Hodoš–državna meja z Madžarsko. (prospekt SŽ, arhiv avtorja)



Sindikati in svet delavcev so pomembni člen delovanja železnice in socialnega dialoga. Njihovi prostori so v zeleni stavbi ob glavni postaji v Ljubljani. (foto Josip Orbanic)



Večsistemska električna lokomotiva serije 541 je od leta 2006 postala osnovna vlečna moč na elektrificiranih progah. Na fotografiji jo vidimo v Kopru. (foto Miško Kranjec)



Celotno gradbišče Emonike je bilo ograjeno, na ograji pa je bilo več plakatov s podatki za bodoče uporabnike. (foto Josip Orbanic)



Koprska proga je ena od naših najpomembnejših prog. Ob njeni 40. obletnici sta se 3. decembra 2007 na postajališču Prešnica simbolično ustavila električni Pendolino, ki je pripeljal iz Ljubljane, in Zeleni vlak, ki je prispel iz Kopra. Srečanje gostov, ki so potrdili povezanost in pomembnost skupnega dela in sodelovanja, je bilo prisrčno. (foto Josip Orbanic)



Prijateljski odnosi med istrskimi in slovenskimi železničarji so močni. To je pokazala nepregledna množica udeležencev z obeh strani meje na proslavi 130. obletnice Istrske proge leta 2006 v Rakitovcu. (arhiv avtorja)



Zanimiva fotografija prikazuje začetek vožnje transbalkanskega to-vornega vlaka Bosphorus Ljubljana–Istanbul 16. 3. 2009. Udele-ženih je bilo pet železniških uprav ob podpori menedžerjev na X. evropskem koridorju. (foto Josip Orbanic)



Sredi leta 2007 so se začeli uporabljati prenosni terminali za kon-trolo in prodajo vozovnic. (foto Josip Orbanic)



Neverjeten prizor, ko je septembra 2010 močan nalive poplaval kopr-sko tovarno postajo. (arhiv avtorja)



Podjetje za turizem, transport in gostinstvo (TTG Slovenijaturist) je delovalo na različnih področjih, zlasti pri pridobivanju potnikov, go-stinstvu na postajah, družbeni prehrani, turizmu, muzejskem vlaku, spalnikih, prodaji vozovnic itd. Posebnost pa je bil KO-RA BAR na območju Bavarskega dvora v Ljubljani. Odprt je bil 20. julija 1973. Tam ste lahko jedli prve pice v tedanji Jugoslaviji. Žal so se konec 90. let 20. stoletja pojavile težave in podjetje je šlo v stečaj. Reklamni oglas ponazarja njihovo gostinsko dejavnost in ponudbo. (Vozni red SŽ 1992/93, str. 104 – arhiv avtorja)

2011–2019

Kje smo po 100 letih?

Nestabilno vodenje SŽ se je nadaljevalo tudi v začetku te dekad. Goran Branković je novembra 2011 predčasno končal svoj mandat in imenovani so bili novi organi. Direktor je postal Igor Blejec, v poslovodstvo pa je prišel Dušan Mes. Blejec je zdržal dobre štiri mesece in generalni direktor je 22. marca 2012 postal Dušan Mes. Od tod naprej se zgodba razvija v pozitivno smer. Mes je oddelal celotni mandat 2012–2016 in je bil nato ponovno imenovan. Na ravni države so bili sprejeti ukrepi, med katere sodi Zakon o družbi Slovenske železnice, ki je omogočil priznavanje terjatve Slovenskih železnic v višini 134,26 milijona evrov. Terjatev, ki jo je ugotovila revizija podjetja KPMG, je bila posledica oškodovanja Slovenskih železnic ob izločitvi premoženja javne železniške infrastrukture in njegovem prenosu na državo leta 2000. Država je terjatev SŽ plačala iz proračuna v šestih letnih obrokih (po 26.852.320 evrov), prvega konec januarja 2012. To je železnici pomagalo pri doseganju kapitalske ustreznosti. Poleg tega so bili sprejeti naslednji ukrepi: organizacijske spremembe skupine SŽ, dogovor s socialnimi partnerji v skupini SŽ, dejavnosti za doseganje dogovora z državo glede višine sredstev za obvezne gospodarske javne službe in glede odprtih terjatev, številni restriktivni ukrepi za znižanje stroškov poslovanja, ukrepi za povečanje učinkovitosti, ukrepi za povečanje prodaje v potniškem in tovarnem prometu. Vse to je bilo realizirano in poslovanje se je začelo izboljševati. Tudi gospodarska situacija v državi in okolju je bila ugodna. Tako je od leta 2013 poslovanje pozitivno. Dobiček je na ravni poslovne skupine iz leta v leto naraščal. Občutno se je zmanjšalo število zaposlenih, kar je omogočila modernizacija na področju infrastrukture in drugih delavnosti. Pozitivno se je uredila tudi zadolženost, ki se je bistveno zmanjšala. Stabilizacija poslovanja je rezultat več ukrepov. Pomembna je bila racionalizacija poslovanja, bistveno zmanjšanje števila zaposlenih in vseh drugih stroškov, na drugi strani pa prodajne aktivnosti in velik porast tovarnega prometa. Tudi gradbeništvo je zaživelo in so bila pretekla leta dobra. Pomemben je bil dogovor z bankami in ureditev odnosov z lastnikom (državo) kot naročnikom v okviru obveznih gospodarskih javnih služb, ki v celotnih prihodkih skupine Slovenske železnice predstavlja približno tretjino.

Tudi razvoj se je okrepil. Strateški načrt razvoja do leta 2020 je predvideval modernizacijo na področju voznih sredstev in opreme, informatike, digitalizacije, komercializacije itd. Naj-večji korak je bil nabava novih potniških garnitur, ki so začele prihajati leta 2019. Po drugi strani je država pospešila vlagan-ja v železniško infrastrukturo, ki je bila financirana s pomoč-jo sredstev EU. Uvedeno je bilo centralno vodenje prometa in elektronaprav, tako da se je znatno zmanjšalo število delav-cev. Elektrificirana je bila proga Pragersko–Hodoš, urejala se je proga do Kočevja, izvajale so se nadgradnje na progi Zidani Most–Šentilj, izboljšave na progi Divača–Koper itd. Po dolgo-letnem zastoju je imela železnica investicijski zagon.

Pomemben del razvoja je interoperabilnost v okviru EU. To omogoča Evropski sistem za upravljanje železniškega pro-meta – platforma ERTMS (European Rail Traffic Management System). Sistem sestavljata dve glavni komponenti: mobilna telefonija GSM-R (Global System for Mobile communications – Railway) kot komunikacijski sistem in evropski sistem vode-nja vlakov ETCS (European Train Control System). V Sloveniji se sistemi uvajajo postopoma. Uvajanje sistema za brezžično komunikacijo v železniškem prometu GSM-R se je tako za-čelo leta 2013, tehnični pregled je bil decembra 2017. Vkllop TK pultov in začetek delne uporabe pa že pred tehničnim pregledom. Postopen vklop mobilnih uporabnikov je stekel v letih 2018–2022. Sistem zajema 1200 kilometrov optičnih in energetskih kabelskih povezav, 246 baznih postaj, 110 repe-titorjev, tri geografsko redundantne lokacije z jedrno opre-mo za GSM-R in dispečerski sistem. Slednjega sestavlja 215 dispečerskih terminalov, okrog 1500 ročnih radijskih naprav ter 50 naprav za opremo drezin. Sistem GSM-R je preko med-narodnih sporazumov GIRA in OMA tudi povezan z GSM-R omrežji: Italija, Avstrija, Madžarska, Češka in Nemčija.

Sodobni čas je usmerjen v digitalizacijo, spletno poslovanje in komunikacijo z uporabo pametnih telefonov in računalni-kov. Zlasti je pomembno, da je sodobna tehnologija dostopna uporabnikom storitev, poslovnim partnerjem, državnim upravi in javnosti. Železnica nekoliko zaostaja, vendar je v zadnjih letih vpeljala veliko novosti (elektronsko poslovanje in evi-dence, spletne strani, elektronski vozni red, možnost uporabe mobilnega telefona na vlaku itd.). Uvedli smo tudi elektronsko prodajo vozovnic preko spleta in mobilnih naprav, začeli

² 5. aprila 1963 so v Ljubljani na Titovi cesti 32 odprli železniški Turistično transportni biro (TT biro) s poslanstvom, da bi za železnico pridobili čim več blaga in potnikov ter hkrati posodobili poslovanje v teh dejavnostih. Prvotno je bila največja naloga povečanje blagovnega prevoza, ki pa se je sčasoma povsem umaknil prevozu potnikov in tu-rizmu. Leta 1970 se je biro preimenoval v TTO, Turistično transportno organizacijo. Leta 1980 se je dejavnosti pridružilo še gostinstvo in ime se je preoblikovalo v TTG, nato leta 1984 v TTG Slovenijaturist, ta pa se je leta 1995 osamosvojil in leta 2001 končal s stečajem. (Iz železniškega muzeja v Ljubljani – Nova proga, april–maj 2009, zadnja stran platnice)

uporabljati elektronski vozni list, digitalizirali pa smo tudi drugo prevozno dokumentacijo v tovornem prometu. Digitalna preobrazba je daljši proces in tukaj železnico čaka še precej dela in vlaganj.

Izgradnja prepotrebnega drugega tira oz. dvotirne proge do Kopra je tema, ki že predolgo zaposluje državo, ljudi in zlasti same železničarje. Konkurenčnost Slovenije je odvisna od te naložbe. Upajmo, da se bo po vseh peripetijah le zgradil in da ne bo ostalo le pri izvlečnem tiru. Leto 2025 je postavljeno kot cilj in upajmo, da bo res tako. Hkrati je treba posodobiti progo Divača–Ljubljana in marsikaj drugega.

Velika težava železnice v Sloveniji so časi potovanja in gostota vlakov ter povezave z drugimi vrstami prevoza, zlasti avtobusi. Projekt integriranega javnega potniškega prometa (IJPP) je sicer zastavljen in se izvaja, za zdaj s skupnimi vozovnicami za dijake in študente. Potrebni sta močna integracija in večja kakovost za preusmeritev dela prometa z avtomobilov na javni promet. To je za Slovenijo in železnico velik izziv in pogoj trajnostnega razvoja države. Slovenija namreč spada med države EU, ki imajo najmanjši delež javnega prevoza potnikov. Slovenijo, zlasti Notranjsko in Primorsko, je v začetku februarja 2014 prizadela naravna katastrofa – žled. Na odseku proge Borovnica–Pivka je bilo praktično uničeno vozno omrežje elektrovleke in elektrovleka ni bila možna. En teden je promet zastal, našo logistiko so potem rešili dizelske lokomotive in ljudje, ki so se žrtvovali na terenu, da se promet iz Luke Koper in proti Italiji ne ustavi. Sanacija je trajala leto in pol, stala pa je zelo veliko. Ta naravna nesreča je opomin, da je treba biti pripravljen tudi na takšne izzive. Če nimaš

Tržni delež prevoznikov v železniškem tovornem prometu (%)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Slovenske železnice - Tovorni promet, d. o. o.	100	100	93,05	92,46	93,79	91,62	90,81	90,06	87,90	89,96	86,72	85,21	83,16	81,02	77,83
Rail Cargo Carrier			4,68	6,74	4,07	6,29	6,18	6,16	7,32	8,72	8,31	8,27	11,33	12,81	10,96
Adria Transport, d. o. o.			2,27	0,80	2,14	2,09	3,01	3,78	4,78	4,32	4,97	6,52	5,19	5,11	5,80
PKP Cargo International SI, d. o. o.													0,27	0,55	3,67
InRail, S.p.A.													0,04	0,13	0,61
Train Hungary Maganvasut, Kft													0,01	0,06	0,06
Ten Rail, d. o. o.														0,32	1,06

Tržni deleži se nanašajo na količino opravljenega dela

rezervne variante, je tveganje preveliko. Časopis Delo je zapisal: »Dizlovke rešile slovensko logistiko.«

Območje Republike Slovenije je bilo od jeseni 2015 do spomladi 2016 del obsežne migracijske poti čez Balkan. V tem času je Slovenijo prešlo več kot 480.000 beguncev in migrantov. Železnica je bila eden ključnih dejavnikov, saj so večino beguncev in migrantov iz Hrvaške proti Avstriji prepeljali z vlaki. Angažiranih je bilo veliko ljudi in sredstev in to preizkušnjo je železnica uspešno opravila. Tudi na takšne izzive je treba biti pripravljen.

Za zaključek navajamo podatke o trgu železniških storitev v Sloveniji, kot jih spremlja AKOS. Do 1. januarja 2006 so prevozniki iz držav članic Evropske unije pod enakimi in pravičnimi pogoji pridobivali pravico dostopa na železniško infrastrukturo posamezne države članice Evropske unije za opravljanje storitev v mednarodnem prevozu blaga. S 1. januarjem 2007 je bila v vseh državah članicah Evropske unije ta pravica prostega dostopa na opravljanje vseh vrst storitev v železniškem prevozu blaga. Od 1. januarja 2010 so prevozniki v potniškem železniškem prometu iz držav članic Evropske unije pridobili pravico dostopa na železniško infrastrukturo za opravljanje storitev v mednarodnem prevozu potnikov. Za zagotavljanje pravičnega in nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture ter svobodne konkurence storitev v železniškem prometu so države članice Evropske unije ustanovile neodvisne regulatorne organe. Navajamo podatke za Slovenijo iz vira https://www.akos-rs.si/zeleznice/raziscite/spremljanje-trga-storitev (januar 2024).

Količina prepeljanega blaga na območju JŽI RS

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Prepeljano blago (v 1000 ton)	19.249	19.014	15.491	18.008	18.585	17.463	19.186	18.440	18.405	19.265	21.275	21.316	21.966	20.529	21.313
notranji promet	1.853	1.915	1.634	1.870	1.474	1.369	1.550	736	607	515	618	674	689	530	509
mednarodni promet	17.369	17.099	13.857	16.138	17.111	16.094	17.637	17.704	17.798	18.749	20.657	20.642	21.277	19.999	20.804
- uvoz	5.198	5.343	4.064	4.333	4.962	5.054	5.147	4.792	4.735	4.460	4.771	4.417	4.641	3.824	4.022
- izvoz	2.260	2.089	1.861	1.994	2.018	2.185	2.597	2.984	2.713	2.868	3.524	3.162	3.408	5.549	5.479
- kopenski tranzit	4.187	3.773	2.817	3.377	3.314	2.629	2.858	2.984	2.173	2.868	3.524	3.162	3.408	5.549	5.479
- luški tranzit	5.751	5.894	5.051	6.433	6.817	6.225	7.035	7.493	7.882	8.715	9.674	10.486	10.718	8.677	9.258

Vir: *SŽ - Tovorni promet, d. o. o.*; *Rail Cargo Carrier, d. o. o.*; *Adria Transport, d. o. o.*; *PKP Cargo Int.*; *InRail, S.p.A.*; *Train Hungary Maganvasut, Kft*; *Ten Rail, d. o. o.*

Opravljeno delo v tovornem prometu na območju JŽI RS

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Opravljeno delo (v mio ntkm)	3.944	3.874	3.204	3.912	4.126	3.861	4.290	4.272	4.384	4.557	5.128	5.151	5.308	4.924	5.219
notranji promet	286	303	247	263	224	230	250	112	90	77	85	90	101	77	77
mednarodni promet	3.658	3.571	2.957	3.649	3.902	3.631	4.040	4.159	4.295	4.480	5.043	5.207	5.207	4.846	5.142
- uvoz	790	826	645	657	900	700	698	656	628	640	746	754	669	645	713
- izvoz	247	242	238	271	266	463	509	445	491	460	512	395	290	279	319
- kopenski tranzit	956	847	611	775	785	645	738	802	756	754	958	821	1.246	1.368	1.316
- luški tranzit	1.665	1.656	1.437	1.947	1.951	1.823	2.095	2.257	2.419	2.627	2.826	3.091	3.002	2.555	2.794

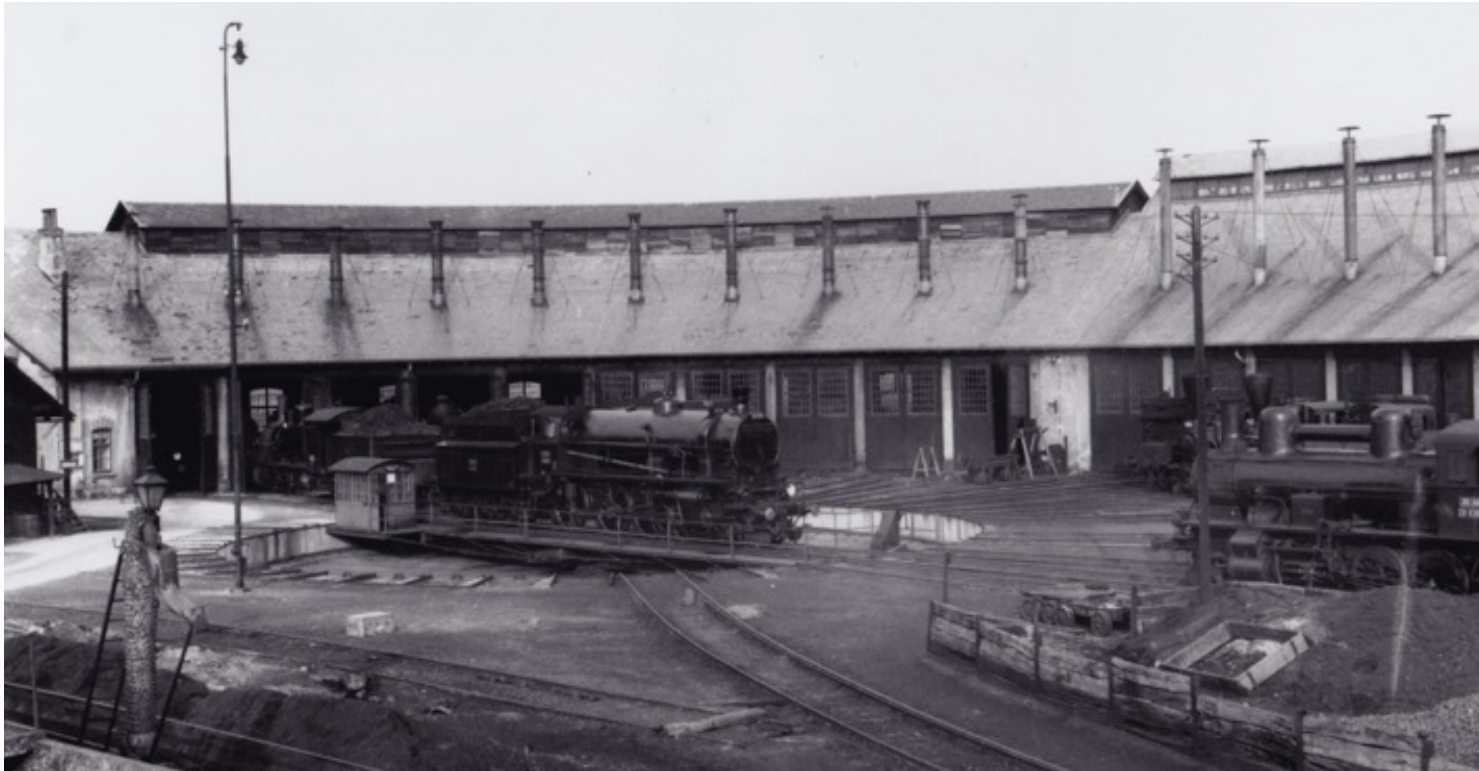
Vir: *SŽ - Tovorni promet, d. o. o.*; *Rail Cargo Carrier, d. o. o.*; *Adria Transport, d. o. o.*; *PKP Cargo Int.*; *InRail, S.p.A.*; *Train Hungary Maganvasut, Kft*; *Ten Rail, d. o. o.*

V potniškem prometu so Slovenske železnice še vedno edini prevoznik.

Nekateri dogodki v tem obdobju:

2011:

- društvo potrošnikov za rangiranje in definiranje blagovnih ter storitvenih znamk si.Brand je SŽ uvrstilo na 10. mesto,
- Železniški muzej je obeležil 30 let delovanja. Leta 1981 je bil ustanovljen kot Odsek za muzejsko dejavnost Železniškega gospodarstva Ljubljana s sedežem v nekdanji kurilnici na postaji Ljubljana Šiška na Parmovi 35, kjer stoji še danes,
- računalniški program za prikaz elektronskega grafikona prometa vlakov,
- v sodelovanju s svetovalnim podjetjem AT Kearney poteka projekt sanacije in reorganizacije sistema Slovenskih železnic (vzpostavitev nove organizacije, postavitve strateških smernic, poslovni preobrat ter poslovni procesi in IT podpora),
- uvedeno centralno vodenje prometa od Ljubljane do Sežane s centrom v Postojni,
- Slovenske železnice so pridobile status pooblaščenega gospodarskega subjekta (AEO – enostavnejše izvajanje carinskih formalnosti).



Železniški muzej Slovenskih železnic se nahaja v bivši kurilnici, pozneje delavnici v Šiški. Leta 2011 je obeležil 30 let delovanja. V tem obdobju se je oblikovala lepa zbirka muzejskih eksponatov z različnih področij delovanja naših železnic. Ponosni smo na dediščino in jo moramo ohranjati in dopolnjevati. Fotografija prikazuje območje tedanje kurilnice v obdobju, ko so še kraljevale parne lokomotive – nekje v 30. letih 20. stoletja. (zbirka Josipa Orbanića, zapuščina Tadeja Brateta)



Muzejski vlak je občasno, zlasti v decembru, vozil tudi v BTC Ljubljana. Na fotografiji vidimo eno takih voženj decembra 2011. (foto Josip Orbanić)

2012:

- dogovor, da se ena prvih električnih lokomotiv 361-106 (»breda«), ki je od leta 1931 do leta 1969 vozila po slovenskih tirih, postavi kot muzejski eksponat na postaji Ilirska Bistrica,
- uveden sistem celovitega upravljanja energije na Slovenskih železnica,
- dogovor o ukrepih na SŽ s skupnim prihrankom 28 milijonov evrov,
- SŽ – Centralne delavnice Ljubljana, d. o. o., so se petega julija preimenovali v SŽ – Vleka in tehnika, d. o. o., krajše SŽ – VIT, d. o. o.,
- v Zidanem Mostu je 12. 7. potekala slovesnost ob končanju sanacije plazu v naselju Majland,
- SŽ postale 97,19-odstotni lastnik podjetja Fersped,
- SŽ – Vleka in tehnika med prvimi ponudniki storitev vzdrževanja železniških vozil v Evropi pridobila certifikat o usposobljenosti za vzdrževanje tovornih vagonov v skladu z direktivo EU 445/2011 (ECM),
- 110 let Godbe na pihala Zidani Most.



Godba na pihala Zidani Most je najstarejša železniška godba in je leta 2012 obeležila 110 let. (foto Josip Orbanić)

2013:

- objavljen četrti železniški paket Evropske komisije, ki ureja področja standardov in avtorizacij železniških vozil, usposobljenosti zaposlenih, upravljanja železniške infrastrukture in liberalizacije domačih potniških storitev,
- Slovenske železnice uvedejo Twitter,
- Evropska komisija je sredi marca izdala sklep o potrditvi sofinanciranja projekta uvedbe digitalnega radijskega komunikacijskega sistema GSM-R na slovenskem železniškem omrežju iz sredstev kohezijskega sklada,
- na pobudo predstavnikov Slovenskih železnic in dogovora s Hrvaškimi železnicami ponovno vpeljan poletni potniški vlak med Mariborom in Puljem,
- izšla monografija Razvoj elektrovleke na Primorskem in v Sloveniji, avtor dr. Josip Orbanč,
- novo delovišče za popravilo vagonov v Kopru,
- Pij Pavel Perazza na pobudo župnika Janeza Furmana neuradno razglašen za zavetnika železničarjev, v Loki pri Zidanem Mostu 23. novembra mašo za železničarje daroval celjski škof msgr. dr. Stanislav Lipovšek.



Gomulkam (EMV 311/315) se počasi izteka življenjska doba. Poleti, ko so šolske počitnice, so parkirane v Ljubljani ob Situli. Na fotografiji vidimo zadnje tri še aktivne garniture, ki so močno grafitirane. (foto Josip Orbanč)

2014:

- uvedena mobilna aplikacija Slovenskih železnic Grem z vlakom, izdelana za operacijski sistem Android,
- žledna katastrofa v Sloveniji 30.1.–11.2, hude poškodbe vozne mreže in naprav na progi proti Sežani,
- 7. februarja ponoči velik požar v Centru ptujskih delavnic SŽ – VIT,
- upokojeni železničar Evgen Žitnik je praznoval stoletnico, slavljenju, ki je govoril na spominski prireditvi na Zaloški cesti, so iskreno čestitali,
- junija so se začele prireditve ob prvih dnevih Slovenskih železnic, v štirih dneh so se zvrstili različni dogodki, namenjeni poslovnim partnerjem, potnikom ter vsem ljubiteljem železnice, izšla posebna izdaja Nove proge tudi v angleščini,
- na 18 železniških postajah uvedena možnost polnitve mobi računov in Urbane,
- obeležena 100. obletnica začetka prve svetovne vojne, ki je končala plodno obdobje železnic, ki ga pri nas radi imenujemo »francjožefovska železnica«,
- ljubitelji lokomotiv so se 8. junija udeležili festivala Nostalgija v avstrijskem Semmeringu ob 160. obletnici odprtja najzah-tevnejše gorske proge na svetu, proge čez Semmering. Parade lokomotiv se je udeležila lokomotiva 664 »reagan«, pred dvema letoma pa je bil tam »kennedy« (661 032),
- obeležena 50. obletnica gomulke – elektromotornega vlaka poljskega izvora vrste SŽ 311/315,
- epsko potovanje – 9. decembra je kitajski tovorni vlak končal potovanje, dolgo dobrih trinajst tisoč kilometrov. Vlak je potoval iz kitajskega mesta Yiwu na vzhodu države prek osmih držav in po enaindvajsetih dneh prispel v Madrid. To je bila najdaljša enosmerna zvezna vožnja tovrnega vlaka doslej,
- japonski prvi hitri vlak Shinkansen je praznoval 50 let,
- konec leta je bila sprejeta strategija skupine SŽ za obdobje 2016–2020. Med prioritetami so nadaljevanje projekta naba-ve novih voznihi sredstev v železniškem potniškem prometu, investicijska vlaganja, namenjena digitalizaciji poslovanja, iskanje strateškega partnerja v železniškem tovrnem prometu in dokapitalizacija družbe SŽ – Tovorni promet, d. o. o., na podlagi katere bi strateški partner zagotovil posodobitev voznega parka in na ta način pridobil do 49-odstotni lastniški de-lež v omenjeni družbi, naložba v logistični terminal na lokaciji Ljubljana Moste in sodelovanje v projektu izgradnje novega potniškega terminala na Železniški postaji Ljubljana.



Žledna katastrofa v Sloveniji 30. 1.–11. 2. je hudo poškodovala vozno omrežje in naprave na progi proti Sežani. Promet je bil en teden prekinjen. Potem so ga postopoma vzpostavili z dizelsko vleko. Obnova je trajala več kot eno leto. Na fotografiji vidimo z ledom okovano postajo Pivka. (arhiv avtorja)

2015:

- 5. januarja so med Sežano in Opčinami po pridobitvi varnostnega dovoljenja začeli voziti potniški vlaki z garniturami Siemens Desiro,
- Slovenski državni holding je 24. junija sprejel sklep, da se osnovni kapital družbe Slovenske železnice, d. o. o., poveča za 110,2 mio evrov. Znesek povečanja osnovnega kapitala v obliki denarnega vložka je vplačala Republika Slovenija,
- 22. julija sta poslovodstvo in nadzorni svet dala soglasje k dolgoročnemu zadolževanju za reprogram obveznosti do Eurofime v višini 35 mio evrov,
- 31. avgusta so po obnovi železniške proge po žledolomu proti Primorski spet začeli voziti potniški vlaki,
- 22. oktobra je Vlada Republike Slovenije ugotovila, da so zaradi migrantske situacije v Sloveniji nastale posebne razmere pri opravljanju železniškega prometa, zato je opredelila seznam prednostnih prevoznih storitev v železniškem prometu. Sklenjena pogodba o zagotavljanju prevozov migrantov z vlaki in avtobusi v okvirni pogodbeni vrednosti 6 mio evrov,
- 21. novembra je začel veljati Zakon o spremembah in dopolnitvah zakona o železniškem prometu (ZZelP-J). Sprememba za skupino Slovenske železnice pa je prenos nalog z Javne agencije za železniški promet na SŽ – Infrastruktura, d. o. o., kot upravljavca javne železniške infrastrukture,
- zaradi infrastrukturnih del in zapor ter povečanega obsega prometa je konec leta prihajalo do zastojev in preobremenjenosti na progah Slovenskih železnic,
- Slovenske železnice so decembra podaljšale certifikat kakovosti ISO 9001,
- pomembne naložbe: nadgradnja proge med Dolgo Goro in Poljčanami, končana zahtevna obnova železniškega mostu v Mariboru, končana sanacija železniškega omrežja po katastrofalnem žledu, obnova in nadgradnja proge med Divačo in Koprom, nadgradnja proge med Slovensko Bistrico in Pragerskim,
- udeležba na Expo 2015 v Milanu in sejmu Transport logistic v Münchnu, objava nove spletne strani itd.



V Milanu je bila leta 2015 svetovna razstava EXPO. Slovenija se je je udeležila z znamenitim lesenim paviljonom. SŽ so organizirale prevoz Ljubljana–Trst, naprej pa je vozil hitri vlak frecciarossa. (foto Josip Orbanic, Milano-Rho Fiera, maj 2015)

2016:

- konec januarja predstavili rezultate pilotnega projekta testiranja dostopa do spleta na vlakih in železniških postajah,
- konec decembra in januarja so med Koprom in Divačo dela potekala med tremi 48-urnimi zaporami. Prvič so dela potekala med božičnimi prazniki med 26. in 28. decembrom, drugič med 2. in 4. januarjem ter tretjič med 9. in 11. januarjem,
- daljši intervju z Dušanom Mesom, generalnim direktorjem SŽ, ki mu je bil podeljen drugi mandat,
- Slovenske železnice so vojaškemu parku v Pivki za nedoločen čas posodile muzejsko lokomotivo serije 33-110 z dvema vagonoma iz druge svetovne vojne,
- konec januarja ustanovni sestanek iniciative SEESARI za razvoj železnic na področju JV Evrope v Beogradu,
- minister za infrastrukturo Peter Gašperšič je 26. februarja podpisal pismo o nameri za vzpostavitev železniškega tovornega koridorja 11. Železniški tovorni koridor bo potekal od industrijskih središč na Poljskem do pristanišča v Kopru,
- elektrificirana proga Pragersko–Hodoš, 10. junija prireditve v Murski Soboti. Naložba v višini 465,5 milijona evrov je bila z 207 milijoni evrov sofinancirana iz Evropskega kohezijskega sklada,
- Slovenske železnice z Mercatorjem podpisale pogodbo o odkupu zemljišča za logistično-distribucijski center. Stal bo na tovorni postaji Ljubljana Moste (BTC Letališka). Vrednost transakcije znaša 17 mio evrov, vrednost celotne naložbe pa je ocenjena na približno 100 mio evrov in je ena največjih naložb v zadnjih letih v Sloveniji,
- 170 let je minilo, odkar je 2. junija 1846 v Celje pripeljal prvi vlak. Ob tej častitljivi obletnici so na Slovenskih železnicah 3. junija pripravili slovesnost na Krekovem trgu v Celju,
- v muzeju Južne železnice v Mürrzuschlugu so pripravili tradicionalno srečanje dizelskih motornih vlakov. Na srečanju so Slovenske železnice predstavile legendarni Zeleni vlak,
- v Stekleni dvorani upravne stavbe Slovenskih železnic je 22. junija potekala predstavitev knjige slovenskega politika in gospodarstvenika Jožefa Slokarja z naslovom Listi iz dnevnika, Slovenci v Beogradu ob osamosvajanju Slovenije. Opisal je tudi dogajanja ob stavki strojevodij leta 1988. Leto pozneje je kot odziv na Slokarjevo pisanje in tudi drugi pogled na to obdobje objavljena knjiga Stavka, ki je iztirila rdeči režim avtorjev Gašperja Blažiča in Slavka Kmetiča,
- ustanovni sestanek ključnih deležnikov evropskega projekta REGIO-MOB v Sloveniji – trajnostna mobilnost,
- Bohinjska proga praznuje častitljivo 110-letnico,
- vlaki začeli voziti z novimi najsodobnejšimi tovornimi vagoni s sistemom RockTainer, na katerih sta po dva zabojnika,
- 17. in 18. novembra so SŽ gostile 65. generalno skupščino mednarodne organizacije COLPOFER, ki se ukvarja z varnostjo na železnicah v Evropi.



Eden večjih dosežkov modernizacije Slovenskih železnic je bila elektrifikacija in nadgradnja proge Pragersko–Hodoš. S svečano vožnjo posebej poslikanega Pendolina in proslavo je v Murski Soboti 10. junija 2016 obeležen ta delovni uspeh. (foto Josip Orbanic)



Proslava 170. obletnice železnic na Slovenskem je bila v Celju 3. junija 2016. (foto Josip Orbanic)

2017:

- leta 2016 je skupina SŽ ustvarila okrog 26 mio evrov čistega dobička, kar je skoraj tri milijone več kot leto prej. Finančni kazalniki se v zadnjih letih močno izboljšujejo. Podjetje je imelo leta 2011 še 15,7-milijonsko izgubo, nato pa je leta 2012 ustvarilo 3,5 mio evrov dobička, leta 2013 15,7 mio, leta 2014 18,6 mio, leta 2015 14,6 mio, leta 2016 23,2 mio in 2017 26 mio evrov dobička. Ob tem pa je skupina občutno zmanjšala zadolženost, z okrog 405 mio evrov leta 2011 na 93 mio evrov neto dolga leta 2017, precej sta se povečali količina prepeljanega tovora in kakovost opravljenega dela ter zmanjšalo število zaposlenih,
- generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes je konec avgusta na vožnjo z vlakom med Divačo in Koprom ter ogled gradnje izvlečnega tira pospremil predsednika vlade dr. Mira Cerarja, ministra dr. Petra Gašperšiča ter državnega sekretarja Jureta Lebna in druge visoke državne predstavnike,
- podpisali pogodbo o OGJS 2017–2031,
- razpis za nakup novih potniških vlakov,
- obeležili 160. obletnico proge Ljubljana–Trst v Divači in v Borovnici,
- SŽ so generalni sponzor HK Olimpija,
- nove avtomatske garderobne omarice za shranjevanje prtljage na Železniški postaji Ljubljana,
- protipožarna zaščita območja ob progi Prešnica–Koper.



V Borovnici je bila z vožnjo muzejskega vlaka in proslavo 27. julija 2017 obeležena 160. obletnica proge Ljubljana–Trst in izgradnje borovniškega viadukta, ki je bil eden največjih tovrstnih objektov v Evropi. (foto Josip Orbanč)

2018:

- 17. aprila 2018 je bila s podjetjem Stadler podpisana pogodba o nakupu 26 novih potniških vlakov (11 enonadstropnih večsistemskih, 10 dvonadstropnih enosistemskih in pet dizelskih). Izdana je bila posebna izdaja Nove proge o teh vlakih,
- zaradi izvajanja del na progi Zidani Most–Maribor je bil od 18. julija do 8. decembra uveljavljen novi vozni red,
- 9. septembra je začel voziti mednarodni potniški vlak na relaciji Ljubljana–Trst–Videm z italijanskimi garniturami ETR 563,
- SŽ – Tovorni promet je kupil 160 vagonov in najel 320 zabojnikov Inno freight kot nadomestilo za vagone Tadds in Fals,
- varnost prometa se je glede na zadnje petletno obdobje znatno izboljšala,
- poskusno je začela obratovati elektronapajalna postaja Hrastovlje,
- obeležili pol stoletja Ferspeda in Prometnega inštituta,
- Siemens predstavil nove hitre vlake Valero Novo,
- Karel Rustja objavil knjigo Primorske železnice,
- svetovni varnostni kongres UIC na Bledu, 16.–18. Oktober,
- med Celjem in Laškim novi tiri,
- reševalna vaja Železniška nesreča Verd 2018.



S svečano vožnjo in visoko udeležbo evropske komisarke za promet Violeta Bulc ter predstavnikov Slovenije in Italije je 9. 9. 2018 začel voziti elektromotorni vlak FS železnic na relaciji Ljubljana–Trst–Videm. Na fotografiji vidimo svečanost ob prihodu vlaka iz Ljubljane na postaji v Trstu. (foto Josip Orbanč)

2019

Leto 2019 je zadnje leto tega desetletja in tudi zadnje leto pred nastopom burnih dogajanj, ki jih bomo predstavili v nadaljevanju. Predstavljamo nekoliko daljši povzetek dogajanj tega leta, kot so opisana v Letnem poročilu 2019 SŽ – POMEMBNEJŠI DOGODKI LETA 2019 .

Januar, februar, marec:

- povečanje osnovnega kapitala družbe Slovenske železnice, d. o. o., za 154,3 mio evrov in sprejetje novega Akta o ustanovitvi družbe Slovenske železnice, d. o. o. Povečan osnovni kapital družbe SŽ – Potniški promet, d. o. o., za 154,3 mio evrov in sprejet nov Akt o ustanovitvi družbe SŽ – Potniški promet, d. o. o.
- Slovenske železnice, d. o. o., so prejele priznanje Superbrands Slovenia, ki se podeljuje najboljšim blagovnim znamkam na lokalnih trgih. Družba je prejela priznanje Brand leader award 2019, ki se že deset let podeljuje podjetjem in posameznikom, ki s svojim delom prispevajo k razvoju regije.

April:

- gostili generalno skupščino mednarodne pobude za razvoj in inovacije na področju železnic – SEESARI (South East Europe Strategic Alliance for Rail Innovation), ki so jo skupaj organizirali Slovenske železnice, Prometni institut Ljubljana in International union of railways (UIC). Končan je bil projekt modernizacije kočevske proge, tako da je na prenovljenem odseku proge med Kočevjem in Ribnico ponovno vzpostavljen tovorni promet.

Maj, junij:

- vodenje družbe SŽ – Potniški promet, d. o. o., je prevzela mag. Darja Kocjan. Z avtovlakom Optima express, ki povezuje Beljak in tudi Ljubljano z mestom Edirne, se je do Sofije zapeljalo 100 udeležencev projekta Start up vlak. To je bil najekskluzivnejši podjetniški dogodek leta, na katerem so mladi razvijali svoje ideje.
- Začeli sezono voženj z muzejskim vlakom po Bohinjski progi. Izlet z muzejskim vlakom po Bohinjski progi je skupaj s svojim animacijskim programom na vlaku in vzporednim programom v Brdih med evropsko najbolj prepoznanimi slovenskimi turističnimi produkti. Gostili 23. okroglo mizo notranjih revizorjev evropskih železniških podjetij, ki se je je udeležilo 27 notranjih revizorjev iz 14 držav. Upravljavec javne železniške infrastrukture, družba SŽ – Infrastruktura, d. o. o., je sklenila pogodbo o dostopu na javno železniško infrastrukturo in predpisane spremljajoče pogodbe z novima prevoznikoma, družbo InRail S. p. A in družbo Primol – Rail, d. o. o. Podpisana je bila koncesijska pogodba za gradnjo in gospodarjenje z drugim tirom proge Divača–Koper med Vlado Republike Slovenije in 2TDK, Družbo za razvoj projekta, d. o. o.
- Družba SŽ – Potniški promet, d. o. o., je podpisala pogodbo za nakup dodatnih 26 potniških vlakov v skupni vrednosti 151 mio evrov brez DDV. SŽ – Tovorni promet, d. o. o., je prevzel prvo od dvanajstih premikalnih lokomotiv, ki jih prenavljajo v delavnici SŽ – VIT v Mariboru.
- Maja in junija so bile vgrajene pilotne naprave GSM-R na šest lokomotiv, za katere je družba SŽ –Tovorni promet, d. o. o., že pridobila obratovalno dovoljenje. Družba SŽ – Tovorni promet, d. o. o., je predstavila svoje storitve na razstavi Transport Logistic v Münchnu, ki je največja evropska prireditev s področja transporta in logistike. Družbi Slovenske železnice, d. o. o., in SŽ – Tovorni promet, d. o. o., sta z družbo nemških železnic DB Cargo AG podpisali pismo o nameri, katerega namen je poglobitev sodelovanja na področju transportnih in logističnih storitev, raziskav in razvoja ter na področju izobraževanja izvršilnega osebja za delo na nemškem trgu v Izobraževalnem centru Slovenskih železnic. Na železniški progi Ljubljana–Koper se je v predoru Hrastovlje 25. junija iztirilo šest cistern tovarnega vlaka. Iz dveh poškodovanih cistern je nenadzorovano odteklo približno deset tisoč litrov kerozina, ki pomeni nevarnost za podtalnico. V ekstremnih vremenskih razmerah so zaposleni Slovenskih železnic progo sanirali v izjemno kratkem času. Promet je bil prekinjen 93,8 ur.

Julij:

- upravitelj železniške infrastrukture, družba SŽ – Infrastruktura, d. o. o., je podpisala pogodbi o dostopu na javno železniško infrastrukturo z novima prevoznikoma Train Hungary Magánvasút Kft in Ten Rail, železniški tovorni promet, d. o. o.

September:

- nadzorni svet družbe Slovenske železnice, d. o. o., v sestavi Bojan Brank, Aleksander Nagode, Aleksander Mervar, Adam Vengušt, Igor Janez Zajec, Tanja Bolte, Silvo Berdajs, Zlatko Ratej in Jože Pavšek, je na konstitutivni seji 18. septembra za predsednika izvolil Bojana Branka, za namestnika predsednika pa Aleksandra Nagodeta. Na seji so imenovali tudi revizijsko in kadrovsko komisijo.
- V Kopru so predstavniki RFC 11 (Rail Freight Corridor) in Slovenskih železnic pripravili konferenco ob odprtju Jantarjevega koridorja, ki povezuje Koper z Varšavo. Sredi januarja je začel delovati z objavo vlakovnih poti. Na konferenci so sodelovali ključni predstavniki Evropske unije, predstavniki ministrstev držav, ki jih koridor prečka, prevozniki in drugi deležniki.



Z balkona mnogokrat ujamem zelo zanimive prizore. Tukaj je na nadvozu Šmartinska posnet luksuzni turistični vlak ob kontejnerskem vlaku. Podobni vlaki v Ljubljano pogosto prihajajo. (foto Josip Orbanic)



Vsako leto decembra je na več relacijah po Sloveniji vozil muzejski Božičkov vlak s parno lokomotivo. Leta 2019 je vozil zadnjič, a upamo, da ne res zadnjič. (foto Josip Orbanic)

Oktober:

- v Ljubljani je potekala skupna konferenca sosednjih železniških uprav SŽ, ÖBB in Trenitalia glede ohranitve vzpostavljene mednarodne povezave med Ljubljano in Trstom z direktnim vlakom ter vzpostavitve povezave do Benetk kot podaljšanje vožnjevlaka EC Emona, ki vozi med Dunajem in Ljubljano.
- Vlada je določila besedilo predloga Zakona o poročtvu Republike Slovenije, s katerim se ureja podelitev državnega poročstva družbi 2TDK, d. o. o., za financiranje projekta izgradnje drugega tira železniške proge Divača–Koper do skupne višine 417 mio evrov.

November:

- Slovenske železnice so v Ljubljani gostile sestanek generalnih direktorjev skupine G4. Skupina G4 je regionalno interesno združenje Mednarodne železniške zveze (UIC) ter Skupnosti evropskih železniških prevoznikov in upravljavcev infrastrukture (CER).
- Na jubilejnem 20. tekmovanju za najboljše letno poročilo za leto 2018, ki ga organizira Akademija Finance, prejeli plaketo za najboljše letno poročilo v analizi poslovanja in načrtih za leto 2018.

December:

- po Sloveniji je vozil muzejski vlak, na katerem je otroke obiskal in obdaroval Božček.
- Nadzorni svet je na peti redni seji imenoval Dušana Mesa za tretji štiriletni mandat vodenja skupine Slovenske železnice
- Slovenske železnice so za leto 2019 v raziskavi, ki jo izvaja portal MojeDelo.com v sodelovanju s švedskim podjetjem Universum Global, prejele priznanje Ugledni delodajalec za prvo mesto v panogi Logistika in prevoz potnikov ter priznanje za uvrstitev med Top 10 podjetij z najvišjimi količniki ugleda v skupni razvrstitvi ne glede na panogo.
- Iz nagovora generalnega direktorja v navedenem poročilu povzamemo, da so v letu 2019 uspešno izpeljane številne strateške aktivnosti za nadaljnjo rast skupine, skupaj s pospešenimi aktivnostmi na področju informatizacije, digitalizacije in celovite prenove poslovnih procesov. Leto 2019 so zaključili z 42 mio evrov EBIT oziroma s 35 mio evrov dobička in s 7,8-odstotno donosnostjo kapitala. To je 3,5-kratnik EBIT-a, 10-kratnik dobička in 3-kratnik donosnosti s skoraj tisoč manj zaposlenimi v primerjavi z letom 2012. Rekordni premiki so rezultat dobro zastavljene strategije in njenega uspešnega ure-sničevanja, pravočasnih odzivov na tekoče izzive, konstruktivnega dialoga s socialnimi partnerji in z državo kot lastnikom.

³ Slovenske železnice, letno poročilo 2019, str. 6-14 (https://www.sz.si/wp-content/uploads/2021/12/SZ_Letno_porocilo_2019_iNET.pdf) – pregledano 28. 12. 2023.

Pandemija, ujme, vojna, energetska kriza, inflacija ...

Že leta 2019 se je čutila neka napetost v svetu, toda tega, kar se je zgodilo v letu 2020, ni nihče pričakoval. Pojavila se je epidemija covida-19, ki so jo najprej zaznali na Kitajskem, nato pa se je silovito razširila v pandemijo in praktično ustavila ves svet. Slovenija in Slovenske železnice so jo močno občutile, vendar so jo uspešno premagale in nadaljevale poslovne aktivnosti in razvoj. Pandemija je močno vplivala na globalne dobavne verige. Slovenske železnice so zelo povezane s svetovnim trgom in so se morale močno potruditi, da so obvladale zadeve in omilile posledice. Ko se je začelo okrevanje in se je svetovna situacija začela umirjati, se je 24. 2. 2022 začela ruska invazija na Ukrajino. Vojna v Evropi je sprožila vrsto ukrepov, ki so se močno vplivali na gospodarstvo, svetovno trgovino in dobavne verige. Sledila je energetska kriza.



Ves javni potniški promet v Sloveniji, podobno kot drugod po Evropi in svetu, je 16. marca 2020 obstal. Šok! Tega še nihče ni doživel. Covid-19 je bil res nekaj velikega. Fotografija prikazuje obvestilo potnikom na tabli voznega reda v Ljubljani. Promet je ponovno stekel 13. maja. (foto Josip Orbančič)



In prišel je čas, ko se bomo spet vozili z vlaki. Z obvezno masko, razkuževanjem rok in varnostno razdaljo. Fotografija prikazuje za ključek novinarske konference na peronu ljubljanske postaje 8. maja 2020, na kateri so SŽ predstavile navodila ter opremljene in označene vlake za novo obdobje potovanj. (Foto Josip Orbančič)

Tudi narava ni mirovala. V svetu, Evropi in Sloveniji so se zgodile doslej nezabeležene vremenske ujme. Slovenijo so avgusta 2023 prizadeli močni nalivi in poplave. Prizadeta sta bila tako prebivalstvo kot gospodarstvo. Prometna infrastruktura je bila ponekod povsem uničena, kar je občutila tudi železnica. K sreči se je Slovenija močno združila in pokazala veliko solidarnost in sposobnost delovanja v kritičnih situacijah. Tudi EU in sosednje države so pomagale. Posledice pa so dolgotrajne.

To obdobje bo ostalo tudi v dobrem spominu. Končno sta se zagnala dva pomembna projekta, ki so ju desetletja odlagali. Začela se je izgradnja 2. tira Divača–Koper. Prav tako se je v letu 2023 začel uresničevati projekt Potniškega centra Ljubljana. Izvajajo se obsežne prenovе in nadgradnje železniške infrastrukture v Sloveniji. Pomembnejša dogajanja za leta 2020, 2021, 2022 in 2023 smo povzeli iz letnih (poslovnih) poročil⁴.

Pomembnejši dogodki leta 2020

Januar:

- SŽ – Tovorni promet, d. o. o., je 1. januarja prodal blagovno znamko male pošiljke SŽ – Express. Končana je bila nadgradnja odsekov proge Rimske Toplice–Laško in Laško–Celje.
- Uveden je bil sodobni sistem upravljanja sredstev (EAM) na področju železniških tirnih vozil IBM Maximo.

Februar:

- SŽ – Potniški promet, d. o. o., je podpisal sporazum o sodelovanju s Hrvaškimi železnicami v okviru evropskega projekta CONNECT2CE. V začetku februarja je bila po petih mesecih prenovitvenih del končana nadgradnja desnega tira med Zidanim Mostom in Rimskimi Toplicami.
- Umrli je Igor Janez Zajec, član nadzornega sveta družbe Slovenske železnice, d. o. o., in nekdanji direktor Slovenskih železnic.
- Imenovana je bila delovna skupina za pripravo ukrepov za zaščito pred covidom-19.

Marec:

- 11. marca je na železniško postajo Hodoš prispel prvi novi dizelski vlak. Istega dne je bil po odloku Vlade Republike Slovenije začasno ustavljen ves promet v Italijo in iz nje. Potniški vlaki so od tega dne vozili le do Sežane in iz nje. Razglašeni sta bili pandemija in epidemija zaradi izbruha koronavirusne bolezni covid-19. Vlada Republike Slovenije je 16. marca z odlokom popolnoma ustavila javni železniški potniški promet v državi.
- Dušan Mes je nastopil tretji štiriletni mandat vodenja družbe Slovenske železnice, d. o. o.

April:

- Tomaž Kraškovic je bil imenovan za člana posloводства – direktorja družbe Slovenske železnice, d. o. o., za nov štiriletni mandat.
- SŽ – Tovorni promet, d. o. o., je prejel certifikat zlate bonitetne odličnosti, ki ga podeljuje mednarodno podjetje Bisnode.

Maj:

- 11. maja je bil ponovno vzpostavljen javni potniški promet.
- Začela se je prodaja subvencioniranih in nesubvencioniranih vozovnic integriranega javnega potniškega prometa (IJPP), mestnih vozovnic in pavšalnih vozovnic IZLETka po spletu ali mobilni aplikaciji Grem z vlakom.

Junij:

- SŽ – Tovorni promet, d. o. o., je v Kopru prevzel dve od štirih sodobnih dizelskih premikalni lokomotiv.
- Nadzorni svet je izgubil še enega člana z bogatimi izkušnjami na področju logistike, umrl je predsednik nadzornega sveta Slovenskih železnic, d. o. o., Bojan Brank. Vodenje nadzornikov je prevzel namestnik predsednika Aleksander Nagode, za novo članico nadzornega sveta pa je bila imenovana Melita Malgaj.
- Po odloku Vlade Republike Slovenije in v dogovoru s sosednjimi železniškimi upravami so 22. junija spet začeli voziti mednarodni potniški vlaki.
- SŽ – Tovorni promet, d. o. o., je kot prvi prevoznik v Sloveniji s partnerji, družbami Kombinovani prevoz, Enna transport in Mercitalia Rail, sodeloval pri prevozu vlaka z bruto težo kar 2500 ton, in sicer iz srbske Sremske Mitrovice do italijanskega mesta Poggio Rusco.

Julij:

- upokojenci in starejši od 65 let so lahko pridobili letno brezplačno vozovnico za medkrajevni promet.
- Začela so se testiranja združljivosti novega dizelmotornega potniškega vlaka Stadler 610 z železniško infrastrukturo v Sloveniji, kot to določa nacionalna zakonodaja. Hkrati je potekalo izobraževanje strojnega in vzdrževalnega osebja. SŽ – Tovorni promet, d. o. o., je v Kopru prevzel še dve od štirih sodobnih dizelskih premikalnih lokomotiv. Začeli so se pridobivanje obratovalnega dovoljenja, testne vožnje ter izobraževanje strojnega in vzdrževalnega osebja.

Avgust:

- za predsednika nadzornega sveta Slovenskih železnic, d. o. o., je bil imenovan Aleksander Mervar.
- Zaradi nadgradnje železniškega predora Karavanke in njegove dolgotrajne zapore so vlaki v Avstrijo vozili po obvoznih poteh, in sicer čez mejni prehod Špilje in delno čez mejni prehod Opčine.

September:

- končana so bila vsa testiranja in preverjanje združljivosti z javno železniško infrastrukturo za dizelmotorne vlake Stadler serije 610. Prevzetih je bilo vseh pet vlakov serije 610 po prvi pogodbi ter opravljeni pregledi in protokoli, ki so potrebni za

⁴ <https://www.sz.si/o-nas/letna-porocila/>

redno obratovanje vlakov. Nadaljevala so se izobraževanja za strojno in vlakospremno osebje, osebje za čiščenje in pranje ter delavniško servisno skupino.

- Začelo se je preverjanje združljivosti z javno železniško infrastrukturo za večnapetostni elektromotorni vlak Stadler serije 510.

Oktober:

- 19. oktobra je bila ponovno razglašena epidemija za območje vse Slovenije, kar je ponovno močno vplivalo na delovanje in poslovanje skupine Slovenske železnice. Nadzorni svet Slovenskih železnic je na seji 29. oktobra 2020 na predlog posloводства Slovenskih železnic podal soglasje k projektu strateško partnerstvo družb SŽ – Tovorni promet, d. o. o., in Fersped, d. o. o., z EP Logistics International, a. s.

November:

- Vlada Republike Slovenije je z odlokom 16. novembra ponovno popolnoma ustavila javni železniški potniški promet v državi.

December:

- uprava Slovenskega državnega holdinga je podala soglasje k projektu strateško partnerstvo družb SŽ – Tovorni promet, d. o. o., in Fersped, d. o. o., z EP Logistics International, a. s. S strateškim partnerjem je bila podpisana investicijska in družbena pogodba. 15. decembra so ponovno začeli voziti potniški vlaki.



Eden prvih vlakov na ljubljanski postaji, ki je 11. maja zjutraj po skoraj dvomesečnem odmoru pripeljal potnike v Ljubljano. (foto Josip Orbanič)

Povzetek nagovora generalnega direktorja: v skupini Slovenske železnice smo ponovno dokazali, da se tudi v tako kompleksnih in zahtevnih okoliščinah znamo pravočasno in pravilno odzvati. Poskrbeli smo za varnost in zdravje zaposlenih in uporabnikov naših storitev, dosledno smo spoštovali vse predpisane omejitve poslovanja ter prilagodili procese dela tako, da smo, če je bilo mogoče, izkoristili sistemske ukrepe za omilitev posledic epidemije na področju zaposlovanja. Tako je bilo marca 2020 na čakanju na delo doma kar 53 odstotkov zaposlenih v naši skupini. Po uspešno prestatnem prvem šoku smo nadaljevali strateške projekte, ki jih je bilo treba bistveno pohitriti, saj pričakujemo, da bo poslovanje v obdobju po končani pandemiji, to je predvsem v letih 2021 in 2022, zelo zaostreno.

Posebej bi rad poudaril, da je tudi država s svojimi ukrepi za omilitev posledic epidemije in z dodatnimi vlaganji v železniško infrastrukturo opravila veliko delo. V začetku leta 2021 je dobil pravi obris projekt drugi tir. Maja se je začela gradnja in prvič je realno pričakovati, da bo končan leta 2026. Skupaj z državo smo pripravili tudi strategijo razvoja železniške infrastrukture do leta 2050. Fokus je prenova regionalnih prog, ki bodo bistveno spremenile razmere delovanja potniškega prometa, ter posodobitev in skrajšanje posameznih odsekov na jedrnem koridorju, predvsem za skrajšanje časov potovanja, kar bo izboljšalo mobilnost prebivalstva. Projekt kadrovskega prestrukturiranja je leta 2020 dosegel svojo največjo razsežnost v zadnjih desetih letih, njegovi učinki pa so v obliki nižjih stroškov dela, boljše kadrovske strukture in spremenjenih procesov dela takoj prepoznani. Ob upoštevanju tistih zaposlenih, ki so svoje delo v skupini Slovenske železnice končali zadnji dan leta 2020, je v tem letu skupino zapustilo 934 zaposlenih, pretežno po programu presežnih delavcev. Hkrati smo zaposlili 301 novega delavca in s tem bistveno izboljšali strukturo zaposlenih.

Izdelana in potrjena je bila investicijska dokumentacija za vgradnjo ETCS naprav na 33 potniških vlakih in 38 lokomotivah tovornega prometa. Decembra smo s podpisom investicijske in družbene pogodbe z EP Logistics International končali tudi petletni projekt iskanja strateškega partnerja na področju železniškega tovornega prometa in logistike.

Pripravili smo osnutek ambicioznega strateškega poslovnega načrta za obdobje 2021–2025, ki je bil dokončno potrjen marca 2021. Ta zajema ključne razvojne usmeritve v obliki prenove in digitalizacije vseh petih stebrov naše skupine (logistika, mobilnost potnikov, upravljanja javne železniške infrastrukture, gradbeništvo in podporne dejavnosti). Aprila je bila za podporo ciljem strateškega poslovnega načrta izdelana in potrjena tudi petletna Strategija upravljanja s človeškimi viri.



Vlak Stadler serije 610 je po uspešnem testiranju začel voziti 15. decembra. (foto Josip Orbanič)



Agencijski vlak iz Češke je celo poletje preko Ljubljane vozil turiste na Reko. (foto Josip Orbanič)

Pomembnejši dogodki leta 2021

Med Ljubljano in Kočevjem ponovno potniški vlaki.

Po več kot pol stoletja so po posodobitvi več kot 120 let stare železniške proge 3. januarja 2021 ponovno začeli voziti potniški vlaki.

Strateški načrt skupine Slovenske železnice za obdobje 2021–2025.

Nadzorni svet družbe Slovenske železnice, d. o. o., je marca 2021 potrdil Strateški načrt skupine Slovenske železnice za obdobje 2021–2025, katerega strateška usmeritev je spreminjanje iz nacionalnega železniškega prevoznika v enega od vodilnih tehnološko moderniziranih ponudnikov celovitih storitev logistike blaga in mobilnosti prebivalcev v regiji.

Slovenske železnice med TOP 10 uglednih delodajalcev.

V raziskavi, ki so jo aprila 2021 opravili pri MojeDelo.com, smo se uvrstili med deset najbolj uglednih delodajalcev, v kategoriji Logistika in prevoz potnikov pa smo zasedli prvo mesto in 24. maja 2021 prejeli priznanje za najbolj uglednega delodajalca v tej panogi.

Nabava novih potniških vlakov Stadler.

Septembra 2021 je švicarski Stadler na sejmu TRAKO 2021 predstavil dvopodni vlak Stadler KISS, ki je bil izdelan posebej za Slovenske železnice. 14. januarja 2022 pa je vlak KISS že vozil po slovenskih tirih. Leta 2021 so Slovenske železnice prevzele 29 vlakov, od tega 10 elektromotornih dvopodnih, 13 elektromotornih enopodnih ter šest dizelomotornih vlakov.

Zagotovljeno dolgoročno financiranje družbe SŽ – Infrastruktura, d. o. o.

Vlada Republike Slovenije je junija 2021 z družbo SŽ – Infrastruktura, d. o. o., sklenila Pogodbo o opravljanju storitev upravljavca JŽI (javne železniške infrastrukture) za obdobje od 1. januarja 2021 do 31. decembra 2030.

Končana nadgradnja karavanškega predora.

Julija 2021 je bil po devetih mesecih spet odprt železniški predor Karavanke. Med deli sta bila zaradi zagotovitve zadostnega prostora v predoru odstranjena oba obstoječa tira in položen novi, ki zdaj zadostuje novim varnostnim standardom. Slovenski minister za infrastrukturo in avstrijska okoljska ministrica sta 29. julija 2021 z vožnjo z vlakom skozi železniški predor Karavanke slovesno zaznamovala končanje varnostno-tehnične nadgradnje predora.

Obsežna nadgradnja regionalne proge Ljubljana–Divača.

Začela se je obsežna nadgradnja regionalne proge med Ljubljano in Divačo. V prvi fazi je načrtovana prenova odseka med Ljubljano in Brezovico, ki bo predvidoma končana novembra 2022. Maja 2021 je stekla dolgo pričakovana gradnja drugega tira med Divačo in Koprom. Skupaj z državo smo pripravili strategijo razvoja železniške infrastrukture do leta 2050, v prihodnje pa se bomo osredotočili na nujno prenovu regionalnih prog.

Leto 2021: evropsko leto železnic.

Ob evropskem letu železnic je 24. septembra 2021 v Slovenijo pripeljal evropski vlak Connecting Europe Express, ki je na svoji poti po vsej Evropi povezoval države, podjetja in ljudi. Kot simbol povezovalne moči železnice je s svojo vožnjo potrdil zavezanost Evropske unije železnici kot gonilni sili trajnostne mobilnosti, gospodarskega razvoja in evropske identitete.

Najmlajši železniški tovorni koridor – AWB RFC.

Septembra 2021 smo gostili slovesnost ob uradnem odprtju najmlajšega železniškega tovornega koridorja v Evropi, in sicer koridorja Alpe–Zahodni Balkan (AWB RFC), ki povezuje Avstrijo, Slovenijo, Hrvaško, Srbijo in Bolgarijo.

Pomembne mednarodne povezovalne dejavnosti.

Gostili smo generalno skupščino iniciative SEESARI, ki v okviru UIC pomembno podpira razvoj železnice in transporta nasploh v jugovzhodni Evropi, ter organizirali mednarodno strokovno konferenco z naslovom Zelena in digitalna preobrazba železniških koridorjev.

Nova energetska politika.

Poslovodstvo je novembra 2021 sprejelo novo energetska politiko Slovenskih železnic. Vse družbe si bodo prizadevale snovati tudi storitve in proizvode, ki bodo energetska bolj učinkoviti, ter v notranji in zunanji javnosti promovirati odgovornost za izboljšanje energetske učinkovitosti.

Ustanovitev nove družbe SŽ EP Logistika, d. o. o.

7. oktobra 2021 je bil v skladu z Investicijsko in družbeniško pogodbo med Slovenskimi železnicami, d. o. o., in EP Logistics

International, a. s., sklenjen dogovor, na podlagi katerega je bila v sodni register vpisana družba SŽ EP Logistika, d. o. o., ki je bila decembra 2021 s strani družbe Slovenske železnice, d. o. o., tudi dokapitalizirana v obliki stvarnega vložka družb SŽ – Tovorni promet, d. o. o., in Fersped, d. o. o., (skupaj z družbo VV – LOG, d. o. o.).

Projekt Potniški center Ljubljana (PCL). Projekt obsega novo avtobusno postajo, nadgradnjo železniške postaje in pripadajoče tirne infrastrukture in peronov ter komercialni del s poslovnim in trgovskim središčem Emonika. Slovenske železnice, d. o. o., sodelujejo kot investitor pri novi avtobusni postaji, in sicer s poslovnimi prostori in parkirno hišo. Decembra 2021 je bil končan mednarodni arhitekturni natečaj za izbiro strokovno najboljše natečajne rešitve za novo avtobusno postajo Ljubljana, ki smo ga pripravili v sodelovanju z Zbornico za arhitekturo in prostor Republike Slovenije. Pogodba za projektiranje nove avtobusne postaje Ljubljana bo podpisana maja 2022, do konca leta 2022 bo izdelana projektna dokumentacija za pridobitev gradbenega dovoljenja in okoljevarstvenega soglasja.

Iz nagovora generalnega direktorja: poslovno leto 2021 je še eno v vrsti izjemno zahtevnih in zapletenih, ki jih je dodobra krojila gospodarska kriza in z njo povezana epidemija covida-19. Čeprav je zlasti koronavirus v mnogočem pretrgal utečene transportne oziroma logistične poti, smo leto 2021 sklenili uspešno. Leta 2021 smo sklenili petletno iskanje primerne strateškega partnerja na področju železniškega tovornega prometa in logistike. 13. januarja 2022 je v lastništvo družbe SŽ – Tovorni promet z 49-odstotnim deležem vstopilo češko podjetje EPLI (EP Logistics International). Gre za vodilno srednjeevropsko energetska skupino, ki vključuje več kot 70 podjetij od Češke in Slovaške prek Nemčije, Italije, Švice, Francije, Velike Britanije in Irske. Leta 2021 smo v sklepno fazo pripeljali tudi pogovore o nakupu 50-odstotnega deleža skupine Nomago. Pogodba je bila podpisana 8. aprila 2022. Slovenske železnice imamo tudi izključno pravico pridobiti 100-odstotni delež do leta 2024. Z nakupom Nomaga, ki vsak dan prevaža potnike z okrog 700 avtobusi na več kot 650 linijah, smo še korak bliže strateškemu cilju – postati glavni steber mobilnosti, uporabnikom ponuditi celovite in okolju prijazne storitve. Potniški center Ljubljana po pogovorih in pogajanjih med vsemi deležniki postaja resničnost. Vsa potrebna gradbena dovoljenja bodo pridobljena do konca leta 2022. Projekt kot celota bo končan leta 2025.

Dodajmo še, da je po 57 letih obratovanja 24. junija opravila zadnjo vožnjo legendarna gomulka – elektromotorni vlak serije 311. Za muzej sta ostali 311/315-207/208, za katero skrbi Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica, in 311/315-209/210, za katero skrbi Društvo Zagon Tržišče.

1. julija je bil uveden digitalni komunikacijski sistem GSM-R. S tem so Slovenske železnice naredile pomemben korak v novo digitalno obdobje, ki bo v prihodnje narekovalo razvoj gospodarstva in družbe.



3. januarja 2021 so ponovno začeli voziti potniški vlaki v Kočevje. Fotografija prikazuje pripravljen vlak na 1. peronu v Ljubljani za odhod ob 12.08. Tedaj je še veljala prepoved gibanja med občinami in smo se lahko Ljubljančani zapeljali le do Rakovnika. (foto Josip Orbanič)



Dizelomotornemu vlaku serije 610 sta se pridružila še elektromotorna vlaka serije 510 (večsistemski) in nadstropni/dvopodni (enosistemski) serije 313. Vidimo ju na ljubljanski postaji v začetku junija. V ozadju je Pendolino serije 310. (foto Josip Orbanic)



Po 57 letih obratovanja so 24. junija prenehali voziti vlaki serije 311 – gomulke. Poslovilna vožnja je bila na relaciji Ljubljana–Litija. Za muzej sta ostali 311/315-207/208, za katero skrbi Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica, in 311/315-209/210, za katero skrbi Društvo Zagon Tržišče. Na fotografiji sta EMV 311/315-209/210 in na klopi strojna posadka, v pričakovanju zadnjih potnikov, ljubiteljev in radovednežev. (foto Josip Orbanic)



Ob letu evropskih železnic je septembra Ljubljano obiskal vlak Connecting Europe Express. Na fotografiji so predstavniki železnice, države, EU in mesta Ljubljana. (foto Josip Orbanic)



Na gradbišču v Dekanih je bila podpisana pogodba za gradnjo prvega odseka drugega tira Divača–Črni Kal. Izvajalci so gradbena podjetja Kolektor CGP ter Yapi Merkezi in Özaltin – partnerska podjetja iz Turčije. 31. marca 2021 je bila v Lipici podpisana pogodba za odsek Črni Kal–Koper z istimi izvajalci. (foto Josip Orbanic)



Strojno vrtanje predora na drugem tiru. (foto Josip Orbanic)

Pomembnejši dogodki leta 2022

Vstop strateškega partnerja.

13. januarja 2022 je bil formalno končan proces vstopa strateškega partnerja v skupino Slovenske železnice, češke skupine EPH. Družba EP Logistics International, a. s., je z denarnim vložkom dokapitalizirala novoustanovljeno družbo SŽ EP Logistika, d. o. o., v kateri ima družba Slovenske železnice, d. o. o., večinski (51-odstotni) delež kapitala, družba EP Logistics International, a. s., pa 49-odstotni delež.

Po slovenskih tirih so prvič zapeljali dvopodni potniški vlaki KISS.

14. januarja 2022 so po slovenskih tirih zapeljali prvi dvopodni/dvonadstropni električni vlaki KISS. Deset vlakov švicarskega proizvajalca vozi po vseh elektrificiranih progah v Sloveniji. Do konca leta 2022 je bilo v promet vključenih 52 novih sodobnih potniških vlakov, in sicer deset električnih dvopodnih vlakov, 21 električnih enopodnih vlakov ter 21 dizelomotornih enopodnih vlakov Flirt.

Zagotovljen vir financiranja za tehnološki razvoj družbe SŽ – Infrastruktura, d. o. o.

Vlada Republike Slovenije je 1. aprila 2022 sklenila z družbo SŽ – Infrastruktura, d. o. o., aneks št. 4 k Pogodbi o opravljanju storitev upravljavca javne železniške infrastrukture v višini 151,6 mio evrov za opravljanje OGJS in za nakup nove mehanizacije za vzdrževanje železniške infrastrukture.

Povečanje osnovnega kapitala družbe Slovenske železnice, d. o. o.

Uprava Slovenskega državnega holdinga, d. d., je 6. aprila 2022 sprejela sklep o dokapitalizaciji družbe Slovenske železnice, d. o. o., z denarnim vložkom 150 mio evrov, ki se je uporabil za povečanje osnovnega kapitala družbe SŽ – Potniški promet, d. o. o., za nabavo 20 potniških vlakov.

Nakup deleža v družbi Nomago, d. o. o.

V skladu s strateškim poslovnim načrtom je družba Slovenske železnice, d. o. o., aprila 2022 sklenila pogodbo z družbo Adventura Investments, d. o. o., za nakup 50-odstotnega lastniškega deleža družbe Nomago, d. o. o., in septembra 2022 s strani Agencije za varstvo konkurence dobila tudi soglasje za vstop v lastništvo skupine Nomago.

Projekt gradnje Potniškega centra Ljubljana.

Na ljubljanskem gradu je bil 11. aprila 2022 predstavljen projekt gradnje Potniškega centra Ljubljana z novo avtobusno postajo s parkirno hišo, komercialnim delom ter nadgradnjo glavne železniške postaje v Ljubljani. Direkcija za infrastrukturo bo financirala gradnjo železniške postaje in tirno infrastrukturo, Slovenske železnice bodo gradile avtobusno postajo, družba Mendota pa komercialni del projekta.

Predstavitev projekta nove glavne avtobusne postaje v Ljubljani.

V prostorih Slovenskih železnic v Ljubljani so 24. maja 2022 razgrnili izbor nagrajenih natečajnih elaboratov za novo glavno avtobusno postajo v Ljubljani v sklopu novega Potniškega centra Ljubljana. Z natečajem so izbrali strokovno najprimernejšo rešitev za glavno avtobusno postajo v Ljubljani, parkirno hišo in nove poslovne prostore skupine Slovenske železnice, ki jo je pripravila družba Bevk Perović arhitekti, d. o. o.

Konferenca Mobilnost 2022 in 21. Evropski teden mobilnosti.

V Ljubljani je 15. junija 2022 potekala mednarodna konferenca Mobilnost 2022. Osrednja tema konference je bila okolju prijazen prevoz. Strokovnjaki z različnih področij mobilnosti iz Slovenije in tujine so poudarili vlogo in pomen okolju prijaznih načinov prevoza, ki so podprti z digitalnimi rešitvami. Evropski teden mobilnosti, ki je potekal med 16. in 22. septembrom 2022, je opozoril na izjemen pomen dobro povezanih skupnosti za dvig kakovosti bivanja, posebno pozornost je namenil mladim. Evropska komisija je leta 2022 v okviru pobude Discover EU mladim v Evropi razdelila 70.000 brezplačnih železniških vozovnic.

V prodajno mrežo smo vključili prve kartomate za prodajo vozovnic.

Na Železniški postaji Ljubljana smo 13. oktobra 2022 v prodajno mrežo vključili prvih osem kartomatov za prodajo vozovnic. Kartomat kot samostojno prodajno mesto omogoča samopostrežno avtomatizirano prodajo produktov na različnih prodajnih mestih 24 ur na dan, vsak dan.

Iz nagovora generalnega direktorja:

Leto 2022 je bilo za skupino Slovenske železnice zelo pomembno, saj smo uresničili več ključnih strateških ciljev, ki smo si jih zastavili v strategiji poslovanja do leta 2025. Kreproko smo presegli načrtovane poslovne rezultate. V stebru logistika je bil uspešno zaključen proces vstopa tujega strateškega partnerja in začela je poslovati novoustanovljena družba SŽ EP Logistika, d. o. o. V stebru mobilnost smo postali 50-odstotni lastnik družbe Nomago, d. o. o., in družba Slovenske železnice, d. o. o., je bila dokapitalizirana v višini 150 mio evrov za nabavo tretjega sklopa novih potniških vlakov. Skupina Slovenske železnice je leta 2022 v primerjavi z letom prej izboljšala vse ključne finančne kazalnike poslovanja, še posebej zgovorna pa je primerjava z letom 2012, to je letom, ko je po začetku finančnega prestrukturiranja prvič poslovala z dobičkom. Ustvarjeni EBITDA je leta 2022 prvič v zgodovini poslovanja skupine presegel mejo 100 milijonov evrov in je znašal 103 milijone evrov. Čisti dobiček v višini 35 milijonov evrov presega 10-kratnik dobička izpred desetih let. Doseženi poslovni rezultati so odraz dobrega dolgoletnega sodelovanja vseh ključnih deležnikov:

- ekipe mojih ožjih sodelavcev, s katerimi smo pripravili ambiciozne razvojne načrte, budno spremljali morebitne odklone od zastavljenih ciljev in tekoče sprejemali potrebne ukrepe,
- nadzornega sveta, ki je konstruktivno sodeloval v vseh fazah nastajanja in uresničevanja teh načrtov ter jih spremljal v skladu s svojimi pristojnostmi,
- države v vlogi ustanovitelja oziroma Slovenskega državnega holdinga, d. d., kot upravljavca naložbe, ki se zavedata pomena železniškega prometa za celotno narodno gospodarstvo in sta verjela v naše načrte ter vse ključne investicije podpirala preko potrebnih dokapitalizacij in zmerne dividendne politike,
- zaposlenih, ki zaupajo vodstvu in so sprejete načrte znali ponotranjiti ter jih konstruktivno uresničevali.

O tem zgovorno priča podatek, da Slovenske železnice v tovarnem in potniškem prometu v primerjavi s cestnim prometom vsako leto prihranijo naravi v povprečju 748 tisoč ton CO₂.

Oblikovali smo slogan skupine, ki se glasi Skupaj v zeleno prihodnost. Naj bo slogan skupine Slovenske železnice Skupaj v zeleno prihodnost naš skupni slogan.

Dodajmo še, da je julija umrl dolgoletni in uspešni predsednik poslovnega odbora Železniškega gospodarstva Ljubljana Jože Slokar (1934 –2022).



Slovenske železnice so prvič nabavile dvopodne vlake, ki omogočajo večjo zmogljivost prevoza, zlasti na primestnih relacijah. (foto Josip Orbančič)



SL. 1: Ustanovljeno je bilo Društvo upokojencev Slovenskih železnic. Na fotografiji je prikazana letna skupščina v Stekleni dvorani. (foto Josip Orbanic)

SL. 2: Slovenske železnice so prodale lokacijo skladišča v Mostah in dejavnost se je preselila v bližino kontejnerskega terminala ob Letališki cesti. Fotografija prikazuje izgradnjo novih tirov, ki jih je ovila mavrica. (foto Josip Orbanic)

SL. 3: Železniška postaja Ljubljana spomladi – lepa postajna stavba, avtobusna postaja, kolesarska in skiro stojišča, spomenik generala Maistra in tulipani. (foto Josip Orbanic)

SL. 4: Maketa, ki je postavljena na ljubljanskem Magistratu, prikazuje novo železniško postajo oz. Potniški center Ljubljana. (foto Josip Orbanic)

SL. 5: Tako je videti remontirana proga na prvem odseku Primorske proge pri Brezovici oktobra 2022. (foto Josip Orbanic)

SL. 6: Slavnostni preboj prvega predora Mlinarji na drugem tiru 13. junija 2022. (foto Josip Orbanic)

SL. 7: Novi kartomat na postaji Ljubljana. Prvi kartomati so bili postavljeni v Ljubljani decembra 2021. Slovenske železnice so leta 2022 postavile 156 kartomatom na 142 postajah in postajališčih. (foto Josip Orbanic)

Pomembnejši dogodki leta 2023

Stoletnico upravljanja naših železnic zaključujemo s pregledom dogajanj v letu 2023. Ker letno poročilo še ni bilo objavljeno, smo se oprli na objave v Novi progi⁵. Pregledali smo objave v izdajah iz aprila, junija, avgusta in septembra, novembra in decembra.

Železniška nesreča v Zidanem Mostu

Ena najzahtevnejših sanacij železniških nesreč pri nas je potekala januarja in februarja. Bilo je zelo zahtevno, a uspelo je. Nesreča na železniški postaji v Zidanem Mostu se je zgodila 7. januarja. Okoli pol druge uri ponoči je pri prevozu izrednega tovora s posebnim tovornim vlakom prišlo do padca tovora z vagona – 280-tonskega transformatorja. V dogodku se je huje poškodoval državljan Češke, ki je bil v posebni kabini za vagonom. V soboto, 4. februarja, so na železniški postaji v Zidanem Mostu kljub izjemno zahtevni situaciji zaradi ozkega prostora, reke, električnih vodov, gostega prometa in drugih težavnih okoliščin uspešno odstranili 280 ton težek transformator. Kronologija nesreče: 7. januarja nesreča na železniški postaji Zidani Most, 20. januarja odstranjevanje delov tovrnega vagona s pomočjo dveh tovrnih dvigal, 3. februarja pripravljalna dela za dvig transformatorja, 4. februarja uspešno zaključen dvig transformatorja s posebnim dvigalom, 11. februarja popravljalna dela na železniški infrastrukturi, 18. februarja nalaganje transformatorja na vagon in premik v Ljubljano.



Reševanje prevrnjenega transformatorja v Zidanem Mostu februarja 2023 s posebnim dvigalom, ki je bilo sestavljeno na sami lokaciji. (foto K. Ponikvar in B. Dremelj)

⁵<https://www.sz.si/aktualno/revija-sz/revija-nova-proga/> – pregledano 30. 12. 2023

Končana remotorizacija dizelskih premikalnih lokomotiv 642/643.

SŽ – Tovorni promet se je v sodelovanju z delavnicami SŽ – VIT v Mariboru odločil za projekt remotorizacije in modifikacije premikalnih lokomotiv serij 642/643. Obsežni in zahtevni projekt so zaključili konec leta 2022. Posodobili so dvanajst premikalnih lokomotiv. Na javnem razpisu za ta projekt je bila izbrana družba NRE, Global Headquarters Mount Vernon, Illinois, ki je pripravila projekt remotorizacije, izvedel pa ga je SŽ – VIT, Center Maribor.

Projekt je zajemal:

- zamenjavo starega dizelskega motorja SACM-MGO oz. WARTSILA s sodobnim dizelskim motorjem proizvajalca MTU, ki je ob začetku projekta odgovarjal zahtevam kakovosti emisij stopnje EU IIIB pri 25 °C temperature okolice, in predelavo obstoječega hladilnega sistema z novim ventilatorjem, krmiljenim z inverterjem,
- zamenjavo glavnega DC- in vzbujalnega DC-generatorja ter Statody alternatorja za polnjenje baterij z alternatorjem AC proizvajalca MARATHON,
- zamenjavo pogonov pomožnih naprav, ki je izvedena s pomočjo električnih motorjev proizvajalca KONČAR,
- rekonstrukcijo strojevodske kabine s krmilnimi mizami, stikalnimi elementi upravljanja, načinom uporabljanja vožnje in uporabe lokomotive, zvočno in toplotno izolacijo kabine,
- nadgradnjo že preizkušene zavorne opreme proizvajalca WABTEC MTZ Skopje na P-bloku s sodobnejšimi sklopi za varnejšo in preprostejšo uporabo elementov, ki so vgrajeni na lokomotivo (glavne spremembe so na regulaciji in upravljanju neposredne zavore, peskanja, siren, izvršilnih komponent ASN in budnika in ne nazadnje na pritrdilni ročni zavori, ki jo nadomesti sistem parkirne zračno vzmetne zavore).

Napredovanje gradnje drugega tira Divača–Koper

V začetku marca so delavci družbe Kolektor CPG in Yapi Merkezi izkopali še zadnji meter glavne cevi predora Škofije (T8) na trasi drugega tira Divača–Koper. Gre za zadnji predor na trasi, ki sta ga obe družbi kopali vsaka iz svoje strani. Združitev predora je potekala na 2150 metrih z južne strani, z zadnjim metrom pa je bilo tako izkopanih 3808 metrov predora. To je že tretji preboj predora na trasi drugega tira, junija 2022 se je prebil predor Mlinarji (T7), novembra 2022 pa predor Stepani (T3). Preboj glavne cevi predora T8 se je zgodil 2. marca 2023, dober mesec dni pred predvidenim rokom.

Proga drugega tira Divača–Koper poteka skozi sedem predorov in preko treh viaduktov. Viadukt Glinščica je bil zgrajen leta 2022, kmalu sledi dokončanje zadnjega in najdaljšega viadukta na trasi, viadukta Vinjan, v začetku decembra 2023 pa je bil zgrajen viadukt Gabrovica. Viadukt Gabrovica predstavlja najbolj fotogeničen del železniške proge Divača–Koper, saj poteka pod črnokalskim avtocestnim viaduktom. Viadukt premošča Osapsko dolino in v dolžino meri 416 metrov. Železniški viadukt poteka približno na polovici višine stebrov črnokalskega viadukta, stebri v višino merijo od 13 do 64 metrov. Podpor viadukta je osem, voziščna konstrukcija viadukta je zasnovana inventivno v obliki betonskega korita, ki posnema črko U. Bočni steni, ki sta visoki štiri metre, zagotavljata zaščito pred iztirjenjem, hrupom in vetrom. Viadukt je zasnovan tako, da je videti, kot da pod avtocestnim viaduktom švigne hitri vlak, saj bodo okrogle vdolbine videti kot okna vlaka.

Do konca leta 2023 je bilo izkopanih 31 km predorov na 27-kilometrski trasi drugega tira. 75 % trase drugega tira poteka v predorih, a ker bo na celotni trasi drugega tira treba izkopati 37 kilometrov predorov, saj se poleg proge drugega tira, ki poteka skozi glavne cevi, kopljejo tudi servisne cevi, je potrebno še kar nekaj dela. Ko govorimo o izkopanih kilometrih, govorimo o izkopu kalote (zgornji del predorske cevi), sledi pa še izkop stopnice s talnim obokom (spodnji del predorske cevi). Po izkopu sledi izdelava notranje obloge. Do zdaj je zabetonirane čez šest km notranje obloge. Izkopni pogoji so do zdaj relativno ugodni. Prečkalo se je že precejšnje število kraških pojavov, ki gradnje drugega tira do zdaj v pretirani meri niso ovirali. Odkritih je bilo že 47 kraških jam, pred začetkom gradnje se je napovedalo, da se lahko pričakuje 100 manjših in 10 večjih kraških pojavov. Napredki pri izkopu so odvisni predvsem od strukture tal – dolžine izkopnih korakov so spremenljive in znašajo od enega metra v slabih pogojih do treh metrov v najboljših pogojih na dan.

Da se je sprostil prostor za gradnjo drugega tira pri Divači, je bilo treba narediti tudi poseg na obstoječi železniški progi. Trasa drugega tira namreč preseka trenutno železniško progo, zato je bilo treba zgraditi novo 900-metrsko traso, ki je nadomestila del obstoječe. Obstoječa trasa železnice se je tako prestavila na novo zgrajeno progo. Ko je bilo vse pripravljeno za prestavitev proge, je za dokončanje vseh del sledila popolna zapora železniškega prometa na relaciji od Kopra do Divače. To so narekovali posegi v obstoječo železniško infrastrukturo v Divači, ki so bili tehnološko zelo zahtevni. Popolna zapora železniškega prometa na tem odseku je trajala štiri dni, od 26. do 29. avgusta 2023. Zgrajen je tudi podhod pod obema progama, ki povezuje učno in sprehajalno pot.

Evropska investicijska banka (EIB) je z družbo 2TDK 8. 12. 2023 podpisala pogodbo za posojilo v višini 250 milijonov evrov, s katerim se bo sofinanciral drugi železniški tir v Sloveniji. Posojilno pogodbo so na Ministrstvu za infrastrukturo ob prisotnosti ministrice Alenke Bratušek podpisali podpredsednik EIB Kyriacos Kakouris, generalni direktor 2TDK Matej Oset in direktor 2TDK Marko Brezigar.

Katastrofalne poplave in plazovi prizadeli železniško infrastrukturo

V začetku avgusta so velik del Slovenije zajele silovite ujme, ki so povzročile naraščanje rek in katastrofalne poplave. Le

nemočno smo lahko spremljali žalostne in tragične prizore. V izrednih razmerah je bilo uničenih mnogo domov, poškodovani sta cestna in železniška infrastruktura, mnoga območja so ostala brez pitne vode in elektrike. Povzročena škoda je nepopisna. Močno neurje in posledično poplave so močno poškodovali tudi železniško infrastrukturo, zaradi česar je bilo treba zapreti nekatere železniške proge. Proge ali odseki prog so se odpirali in zapirali glede na situacijo na terenu. Pozorno so spremljali dogajanje (podrta drevesa, plazovi, poplavljanje tirov, ogroženi mostovi ...) in se nato primerno odzvali. Zaprta je bila Koroška proga med Rušami in Prevaljami, zaradi poplavljenega Bohinjskega predora in večjih delov proge je bila zaprta Bohinjska proga med Anhovem in Jesenicami. Zaradi močnih neurij so bile velike težave tudi na relaciji Celje–Zidani Most, Litija–Zidani Most, Celje–Šoštanj, Ljubljana Vižmarje–Jesenice itd. Sanacija poškodovanega železniškega omrežja je kljub zahtevnim razmeram stekla nemudoma. Tam, kjer so bile proge zaprte, so bili, če je to dopuščala cestna infrastruktura, organizirani nadomestni avtobusni prevozi. Vsem zaposlenim, ki so delali v tistih težkih dneh in se trudili, da je železniški promet kljub vsemu potekal, velika zahvala.

Na relaciji Ruše–Prevalje–državna meja so plazovi, poplave in udori progo uničili do te mere, da jo je bilo treba zapreti. Najhuje je bilo na območju občin Dravograd, Prevalje in Ravne na Koroškem. Kljub težko dostopnemu in težavnemu terenu so bili nemudoma izvedeni nujni ukrepi za obnovo in popravilo poškodovane železniške infrastrukture ter za ponovno vzpostavitev normalne prevoznosti proge. Najprej je bil odprt odsek Ruše–Podvelka in nato postopoma odseki vse do postaje Prevalje. Odsek Prevalje–državna meja se je tudi po daljši sanaciji odprl, saj se je na tem odseku sprožil večji zemeljski plaz. V družbi SŽ – Infrastruktura so se kljub velikim problemom na lastni infrastrukturi odločili nesebično pomagati tudi od poplav prizadetim občinam, ki so jim donirali tirnice in betonske pragove. Občine so doniran material uporabile pri sanaciji poškodovane občinske infrastrukture. Podarjenih je bilo več kot 3900 kosov betonskih pragov in več kot 36.000 metrov tirnic. Tirnice so delavci Slovenskih železnic narezali na različne dolžine, odvisno od potreb občine. Nato so primerno razrezane tirnice spravili na tovornjake, ki so jih odpeljali na dogovorjene lokacije. Z rezanjem in nakladanjem tirnic so delavci opravili več kot 2000 delovnih ur. SŽ – Infrastruktura je s solidarnostno gesto pomagala občinam pri hitrejši obnovi poškodovane infrastrukture.

Železniški promet je promet, ki je verjetno najbolj neodvisen od naravnih pojavov in slabega vremena, toda tokrat je narava pokazala svoje zobe. Na območju Zasavja je 3. julija 2023 besnela gromozanska nevihta. Močno neurje je sprožilo hudournik, zaradi česar je na železniško progo tik pred postajo Sava zgrmelo več kot 200 m³ zemljine. Zemeljski plaz je povzročil izreden dogodek – iztiril se je potniški vlak Stadler. Na vlaku, ki je zaradi neurja preventivno vozil z zmanjšano hitrostjo, je bilo okoli 20 potnikov, od katerih ni bil nihče poškodovan. Na progi ni bilo večje škode, poškodovan je bil oporni zid, ki ločuje cesto od



Velike poplave, ki so avgusta prizadele Slovenijo, so naredile veliko škodo na progah in drugi infrastrukturi. Prizadeta je bila tudi proga Zidani Most–Ljubljana pri Litiji. (Nova proga, www.sz.si/wp-content/uploads/2023/09/8.-Nova-Proga-avgust-september-2023-predogled.pdf)

železnice. Največja materialna škoda je nastala na novem motorniku Stadler. Sanacija pobočja in proge je stekla nemudoma. Zaposleni na Slovenskih železnicah so delali noč in dan, da bi zemljino čim prej odstranili in da bi bil železniški promet čim hitreje znova vzpostavljen. Že naslednji dan okrog poldneva je bil odprt en tir, promet je normalno stekel dan kasneje.

150. obletnica reških prog

Letos smo obeležili visoki jubilej – 150 let, odkar je železnica povezala pristaniško mesto Reko z železniškim omrežjem tedanje avstro-ogrske monarhije. Obletnico so obeležili v Sloveniji in na Hrvaškem. Reka je namreč verjetno edino mesto na svetu, ki je hkrati dobilo dve železniški progi iz različnih smeri. Iz Pivke je junija 1873 (tedaj Sv. Peter na Krasu oz. Šentpeter na Krasu) prispela proga, ki se je navezala na magistralo Dunaj–Ljubljana–Trst. Iz Karlovca pa 23. oktobra, in je Reko povezala z Zagrebom in Budimpešto.

Za obeležitev jubileja proge Pivka–Reka je pobudo prevzelo Društvo ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica. Glavni dogodek je bil 19. oktobra. Iz Ljubljane v Ilirsko Bistrico je v popoldanskih urah peljal posebni elektromotorni vlak. Na vlaku je bil zabavno-kulinarični program. V Ilirski Bistrici je bila krajša slovesnost na železniški postaji in v okviru muzejskega parka Breda. Vrhunec pa je bil ogled premiere dokumentarno-igranega filma Reška proga. Film je na pobudo Društva ljubiteljev železnic Ilirska Bistrica in ob podpori Slovenskih železnic ter donatorjev posnel VASCOM Zavod za informiranje in videoprodukcijo iz Pivke. Film je zelo poveden in poučen ter je bil večkrat prikazan v Pivki, Ilirski Bistrici, Postojni, na TV Koper in bo še večkrat tudi drugod. Na ogled je bila tudi razstava, ki so jo pripravili profesorji in dijaki Gimnazije Ilirska Bistrica na temo reške proge. Že junija pa je bilo nekaj dogodkov in razstava o akademskem slikarju Stanetu Kumarju, ki je zaslužen za nastanek Železniškega muzeja SŽ v Ljubljani. Ker je nekaj let služboval in deloval v Ilirski Bistrici, so mu na železniški postaji postavili spominsko ploščo. Zaslužnim pa so bila izročena priznanja in zahvale. Na prireditvi v Ilirski Bistrici je bilo Mladenu Bogiču, dolgoletnemu ravnatelju našega železniškega muzeja, podeljeno priznanje za razvoj muzejske dejavnosti in ohranjanje železniške kulturne dediščine.

Glavni dogodek na Reki je bil 23. in 24. oktobra, ko je Univerza na Reki skupaj s partnerji organizirala mednarodni znanstveno-strokovni posvet Reška identiteta: gospodarski, zgodovinski, jezikovni in kulturni odmevi ob 150. obletnici izgradnje železnice Reka–Karlovec in Reka–Pivka. Predstavljeno je bilo 32 prispevkov, tudi iz Slovenije. Izšla je monografija o 150 letih proge Karlovec– Reka (»150 godina pruge Karlovac–Rijeka 1873–2023«). Avtorja sta dr. sc. Siniša Lajnert in Tomo Bačić. Železniški muzej Hrvaških železnic je pripravil dve razstavi, eno junija na Korzu na Reki (»Željeznica u Rijeci«, Železnica na Reki, op. a.) in drugo oktobra v Umetniškem paviljonu v Opatiji.

Potniški center Ljubljana (PCL)

Predstavljen je bil novi Potniški center Ljubljana. Na Mestni občini Ljubljana je 11. 10. 2023 potekala novinarska konferenca, na kateri je bil predstavljen projekt izgradnje javnega dela Potniškega centra Ljubljana in okoliške javne infrastrukture ter prometne ureditve. Generalni direktor SŽ Dušan Mes je v uvodu povedal, da je bil javni del projekta Potniškega centra Ljubljana do leta 2017 močno podhranjen, ko pa je prišlo do ločitve na javni in zasebni del, je bil na tem segmentu narejen velik napredek. »Bistveno se je povečalo število parkirišč za avtobuse. Se pravi, avtobusna postaja je poleg železniške postaje dobila neko osrednjo vlogo. Celotna prometna ureditev se je v celoti podredila javnemu potniškemu prometu.« Na projektu novega Potniškega centra Ljubljana je bil narejen velik napredek: »Prišli smo z 28 parkirnih mest na 42 terminalov. 30 na severnem delu in 12 na južnem delu, kjer bo ločen mestni, primestni in mednarodni promet.« Poleg 42 terminalov bo še 23 dodatnih multifunkcijskih mest, ki bodo postavljena ob Vilharjevi, Masarykovi in železniški postaji. »Slovenske železnice bodo zagotovile še določena parkirišča za avtobuse na drugem območju, nekje na obrobju Ljubljane, da bo ta prostor čim bolj izkoriščen in pretočen ter čim bolj prilagodljiv za potnike in da bo to postajališče maksimizirano z vidika prostora.« Po oceni župana Zorana Jankovića bo celoten projekt stal približno milijardo evrov. Ministrica za infrastrukturo Alenke Bratušek je prepričana, da bo ljubljanski potniški center končan v skladu s časovnico do konca leta 2025. Ministrica je tudi povedala, da se je gradnja že začela, ko je bil junija v delo uveden izvajalec nadomestnega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto. V okviru projekta bo prenovljena železniška infrastruktura, zgrajen bo nov nadhod, obstoječi podhod pod železniško progo pa prenovljen in razširjen. Na Dunajski cesti bo prišlo do zamenjave železniškega nadvoza, enako tudi na Šmartinski cesti. Nova avtobusna postaja bo zrasla ob Vilharjevi cesti, medtem ko bo ob Masarykovi vzpostavljen dodatni avtobusni terminal. Spremembe bodo tudi na cestnem omrežju. Na Vilharjevi cesti od uvoza za PCL do križišča za Železno cesto bo uveden enosmerni promet, saj bo na tem odseku stala avtobusna postaja. Na Šmartinski cesti bo prišlo do širitve podvoza pod železniško progo, medtem ko se bosta Trg OF in Masarykova cesta spremenila v bulvar.

Gradnja novega železniškega nadvoza nad Dunajsko cesto je del prenove Potniškega centra Ljubljana. V nedeljo, 10. decembra 2023, je začel veljati novi vozni red v notranjem in mednarodnem prometu, ki je prinesel nekaj sprememb, vezanih na investicijska in vzdrževalna dela na javni železniški infrastrukturi. Zaradi načrtovanih obsežnih investicijskih in vzdrževalnih del na infrastrukturi, predvsem zaradi del na ljubljanskem železniškem vozlišču, na projektu novega Potniškega centra Ljubljana in gradbenih del na zasavski progi, je v novem voznem redu več sprememb. V času gradnje je poudarek, da se bodo ključne prekinitve prometa predvidele v času zmanjšanega prometa (prazniki, konci tedna, nočni čas), ko je železniškega prometa manj. Zaradi začetka prenove in nadgradnje glavne železniške postaje v Ljubljani bo na progah Ljubljana–Jesenice in obratno

ter Ljubljana–Kamnik Graben in obratno manjši del vlakov, predvsem izven konic, vozil do začasnega novega postajališča Ljubljana Šiška. Na progi Jesenice–Kranj–Ljubljana Šiška–Ljubljana bo med delavniki vozilo 49 vlakov, od tega osem do oz. s postaje Ljubljana Šiška. Na progi Kamnik Graben–Jarše Mengeš–Domžale–Ljubljana Šiška–Ljubljana bo med delavniki vozilo 48 vlakov, od tega 19 do oz. s postaje Ljubljana Šiška.

Na temo prenove nadvoza nad Dunajsko cesto in s tem povezane zapore prometa je v Veliki sejni dvorani Mestne občine Ljubljana 28. novembra 2023 potekala novinarska konferenca župana Zorana Jankovića, na kateri je sodeloval tudi generalni direktor Slovenskih železnic Dušan Mes. Generalni direktor Mes je v uvodu povedal, da je potek železniškega prometa čez Dunajsko cesto verjetno največja ovira v celotnem projektu: »Čez nadvoz nad Dunajsko potekajo štirje tiri in se v dveh fazah v celoti podira. Prva faza, prva polovica in druga faza, druga polovica, kar pomeni, da bosta nekaj časa na razpolago zgolj dva tira.« Ob tem je generalni direktor SŽ prisotne opomnil, da večina vlakov, ki vozijo po slovenskem železniškem omrežju, prečka ta nadvoz in da bo za potrebe nemotenega odvijanja železniškega prometa uveden nov vozni red, ki je začel veljati 10. decembra 2023. V tem času je uvedeno tudi začasno postajališče Ljubljana Šiška: »Na tem postajališču bodo ustavljali vlaki, ki vozijo proti Gorenjski oziroma Kamniku. Stvari smo racionalizirali tako, da bo večina vlakov v špicah še vedno na glavni železniški postaji, izven teh špic pa bo določeno število vlakov ustavljalo. Med začasnim postajališčem, centrom mesta in glavno postajo je organizirana brezplačna avtobusna linija LPP SŽ.«

Nova vozila in projekti

Slovenske železnice so podpisale pogodbo za nakup dvajsetih novih sodobnih potniških vlakov, ki bodo potnikom nudili večje udobje in kakovostnejši prevoz. Pogodbo sta 14. junija 2023 podpisala direktorica SŽ – Potniškega prometa mag. Darja Kocjan in direktor prodaje za Srednjo in Vzhodno Evropo v podjetju Stadler Željko Davidović. Generalni direktor Slovenskih železnic je povedal, da so novi vlaki sposobni voziti s hitrostjo do 140 kilometrov na uro, zato je naslednji izziv prilagoditi proge, da bodo omogočale takšne hitrosti. Dejal je še: »S podpisom te pogodbe začenjamo tretji cikel vlaganj v vozni park potniškega prometa Slovenskih železnic. Z modernim voznim parkom bomo vsem našim potnikom zagotovili kakovostnejše storitve.«

Ob železniški postaji v Ljubljani je zrasel nov polnilni park za električna vozila, ki bo omogočal hitra in počasna polnjenja za 14 vozil hkrati. Polnilni park sta 15. junija 2023 slovesno odprla direktorica Potniškega prometa Slovenskih železnic Darja Kocjan in Jože Bajuk, član uprave Petrola.

Odprta je bila nova hala na delovišču Koper. Osnovna dejavnost delovišča Koper je vzdrževanje železniških vozil s poudarkom na tekočem vzdrževanju, to je odpravi napak na tovornih vagonih različnih prevoznikov.

Odprt je bil novi odsek železniške proge med Počehovo in Pesnico. Po novem, 3,7 kilometra dolgem odseku železniške proge med Počehovo in Pesnico je v ponedeljek, 14. avgusta 2023, zapeljal prvi redni vlak. Gradnja novega odseka je obsegala dva večja objekta, 1530 metrov dolg predor Pekel in 896 metrov dolg viadukt Pesnica, ki sta oba pripravljena za bodočo dvotirnost. Nov odsek, predor v navezi z viaduktom Pesnica, bo izboljšal varnost železniške proge Maribor–Šentilj in povečal njeno prepustno zmogljivost ter povečal hitrost proge na do 120 kilometrov na uro, s čimer se bo skrajšal tudi potovalni čas. 1530 metrov dolg predor in viadukt dolžine 896 metrov sta nadomestila obstoječa objekta iz leta 1846, ki sta bila del Južne železnice od Dunaja do Trsta. Posebnost trenutno najdaljšega železniškega viadukta v Sloveniji je, da je to prvi viadukt v Sloveniji, ki je bil grajen po zasnovi integralnih železniških viaduktov brez ležišč. Viadukt Pesnica je speljan čez avtocesto Šentilj–Maribor, regionalno cesto Pesnica–Lenart, potoka Cirknica in Pesnica ter lokalno cesto. Vije se na višini 15 metrov nad tlemi in prečka Pesniško dolino. Na južni strani je povezan z novim predorom Pekel, medtem ko se na severu priključi na obstoječo železniško progo pred Železniško postajo Pesnica. Viadukt je širok 14,36 metra, ima 32 razponov, ki so v povprečju dolgi 28 metrov. Prečni prerez je oblike dveh reber širine od 1,8 do 2,2 metra, konstrukcijska višina preklade meri 2,30 metra. Statična dolžina viadukta je 896 metrov, med krajnimi osmi je razdeljena na devet delov, sedem daljših v dolžini 112 metrov in dva krajša z dolžino 56 metrov. Pri izgradnji 1530 metrov dolgega predora Pekel je bil prvič v Sloveniji za podpiranje izkopa uporabljen tudi mikroarmirani brizgani beton.

V ponedeljek, 4. decembra, je SŽ – Tovorni promet s podjetjem Inno freight podpisal pogodbo o nakupu 20 vagonov vrste sggrs. Gre za najsodobnejše vagone, ki jih je SŽ – Tovorni promet do zdaj imel v najemu. Uporabljajo jih za prevoze rude in premoga za nekatere ključne kupce. Z drugačnimi nadgradnjami pa so ti univerzalni vagoni primerni tudi za prevoz drugih vrst blaga. Nakup Inno vagonov je del obsežnega investicijskega cikla, s katerim SŽ – Tovorni promet do leta 2030 načrtuje nakup 750 tovornih vagonov. Poleg tega sledijo usmeritvam Evropske unije z vgradnjo kompozitnih zavornjakov, ki so pri zaviranju bistveno tišji od dosedanjih, spremljajo pa tudi aktivnosti glede vgradnje avtomatskih spenjač. Več dejavnosti poteka tudi na področju upravljanja lokomotiv. SŽ – Tovorni promet je uvedel programsko opremo, ki omogoča online spremljanje porabe električnih lokomotiv. V zaključni fazi je uvedba rešitve tudi za spremljanje porabe dizelskih lokomotiv. Na lokomotivo vrste 644 pa so vgradili prvo napravo za predogrevanje dizelskih motorjev. Njena uporaba pomeni manjšo porabo dizelskega goriva pri predogrevanju lokomotiv in bistveno zmanjšanje negativnega vpliva hrupa na okolje.

Drugo

Družba SŽ – Tovorni promet je uspešno sodelovala na sejmu Transport Logistic 2023 v Münchnu med 9. in 12. majem. To je vodilna evropska razstava s področja logistike in mobilnosti. Bilo je več kot 2300 razstavljavcev iz 67 držav.

Digitalizacija je nova stopnja v razvoju SŽ. V zadnjem času je digitalizacija podjetja in poslovnih procesov postala pogosto uporabljena beseda. Prehod iz papirja v digitalno okolje. Zakaj je to koristno, dobro za vse zaposlene? Kaj pravzaprav je digitalizacija, digitalno poslovanje in kaj dobrega prinaša? Matjaž Tršan je to pojasnil v intervjuju. Na Slovenskih železnicah je zaposlen od leta 1990, torej 33 let. Dela v oddelku za informatiko od leta 1994.

Digital Agora tudi na SŽ. Predstavljen je nov in uporabnejši intranet, ki bo nadomestil dotedanji sistem. Ena najboljših lastnosti je, da ga bodo zaposleni lahko uporabljali tudi kot aplikacijo na svojih mobilnih napravah, kar bo omogočalo dostop do internih informacij kjerkoli in kadarkoli. Sprememba na bolje se je začela septembra – dobrodošli v svetu moj.SZ! Izvedeno je bilo tudi ozaveščanja zaposlenih o informacijskih tveganjih na primeru elektronske pošte.

Prva skupina zaposlenih je začela izobraževanje na Poslovni akademiji skupine SŽ 2023. Na Slovenskih železnicah so konec leta 2022 objavili interni razpis Poslovna akademija SŽ 2023, s katerim so v podjetjih skupine SŽ identificirali prvo skupino talentov, zaposlenih z velikim potencialom za razvoj v skupini SŽ. Prepoznali so jih 49 ter jih nato testirali ter ocenili. Tako so oblikovali prvo generacijo kandidatov, ki jim v okviru Poslovne akademije omogočajo izobraževanje in pospešeni karierni razvoj. Gre za talentirane in zavzete zaposlene, ki naj bi v prihodnje prevzemali najahtevnejše naloge. Na Poslovni akademiji SŽ za talente se je konec maja začelo usposabljati prvih 25 zaposlenih.

V soboto, 29. julija 2023, je potekala spominska vožnja z Zelenim vlakom (serija 711). Nepozabnega doživetja se je udeležilo okrog 90 ljubiteljev in ljubiteljic železnic, ki so se z znamenitim »Zelencem« zapeljali po malem slovenskem železniškem krogu (Ljubljana–Sevnica–Trebnje–Ljubljana).

Slovenske železnice so skupaj s Policijo sodelovale v mednarodni preventivni akciji evropskega združenja policij, ki skrbi za varnost na železnicah (Railpol). Namen akcije Rail Action Week, ki je potekala v tednu od 25. septembra do 2. oktobra 2023, je dvigniti varnostno kulturo tako pri obnašanju na vlaku kot pri prečkanju železniških prehodov in s tem izboljšati splošno varnost v železniškem prometu.

8. decembra 2023 je bilo prednovoletno srečanje vseh zaposlenih in upokojencev Slovenskih železnic na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani. Na prireditvi so skupaj proslavili uspehe ter trdo delo in neomajno zavzetost, ki omogočata, da učinkovito premagujejo preštevilne gospodarske izzive in preizkušnje sodobnega časa. Tradiciji in pripadnosti je dan velik poudarek. Močno zavedanje, da moramo uspehe, ki smo jih skupaj ustvarjali, tudi skupaj praznovati. Podobno srečanje je bilo tudi leto prej.

V petek, 14. 4. 2023, so se v Ljubljani srečali nekdanji dijaki ŽEKŠ-a, Železniške elektrokovinarske šole. Zbrali so se v Železniškem muzeju v Šiški, kjer jih je sprejela strokovna sodelavka Andreja Špitalar. V muzeju so se jim pridružili tudi nekdanji profesorji Marija Klemenčič, Nada Golob, Franc Skušek in Karel Rustja, s katerimi so obujali spomine.

Po nekajletnem premoru, v glavnem zaradi epidemije covida, so se 9. junija 2023 v Mariboru ponovno srečali vodilni in strokovni sodelavci vleke in vzdrževanja železniških vozil – »vlekarji«. Obeležili so 30 let tovrstnih srečanj.

V četrtek, 26. oktobra, je v Beogradu potekala regionalna konferenca Transport in logistika. Udeležili so se je predstavniki SŽ. Izvedena je v organizaciji Confindustria Serbia in Slovenskega poslovnega kluba. Na konferenci so sodelovali vrhunski menedžerji priznanih in uspešnih globalnih podjetij, ladjarjev, špediterjev in drugih podjetij, ki so predstavili uspešne prakse, izzive in rešitve na svojih področjih.

V Ljubljani se je 28. in 29. novembra sestala delovna skupina UIC ERIG (European Radio Implementers Group) na svojem že 87. sestanku. Skupina je bila ustanovljena pred več kot 20 leti in bdi nad uvajanjem GSM-R mobilnega sistema za železnice. Sestavljajo jo predstavniki infrastrukturnih upravljavcev iz cele Evrope. Že nekaj let pa se ERIG intenzivno ukvarja z uvajanjem novega radijskega sistema, temelječega na peti generaciji mobilnih komunikacij, ki je poimenovan FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), ki bo v prihodnosti nadomestil GSM-R. Naloga UIC je, da usmerja razvoj novih zahtev, standardizacijo v ETSI, skrbi za testiranje s proizvajalci in interoperabilnost sistemov. V okviru dostopa do telekomunikacijskih omrežij sta prevoznikom omogočena dostop do omrežja GSM-R in njegova uporaba. Z omrežjem GSM-R je pokrito celotno omrežje JŽI. Za potrebe operativnega komuniciranja med delavci prevoznika in delavci upravljavca je uporaba GSM-R omrežja obvezna.

Lokomotiva 151-001 je pred železniško postajo v Mariboru že od 80. let prejšnjega stoletja. Izdelana je bila leta 1903 kot lokomotiva serije 32d nekdanje Južne železnice. Omenjeno lokomotivo so meseca novembra premaknili v delavnico, kjer jo

čakata ustrezna kovinostrugarska obnova in barvanje. Po obnovi bo lokomotiva vrnjena na obnovljeno ploščad k železniški postaji Maribor.

Italijanske železnice so decembra izvajale testno vožnjo hitrega vlaka iz družine Frecciarossa med Benetkami oz. železniško postajo v Mestrah in Sežano ter proti Ljubljani. Preizkus je del priprav na redno čezmejno povezavo med Milanom in Ljubljano v letu 2024.

Na železnici se kolesa vrtijo 24 ur na dan. Ob vsej skrbi za varnost in zdravje se dogajajo tudi tragični dogodki. Pri Postojni se je 21. 12. 2023 zgodila železniška nesreča, v kateri sta umrli dve osebi. Proga je bila več ur zaprta za promet.

V sredo, 28. junija 2023, smo se na pokopališču v Celju poslovili od dolgoletnega in srčnega sodelavca Miloša Rovnika. Bil je zavzet prijatelj železnic, potovanj in športa. Svojo pot na železnici je začel leta 1984. Bil je eden ključnih ljudi pri vodenju potniškega prometa Slovenskih železnic, pri povezovanju Slovenije z evropskimi mesti, vzpostavljanju novih povezav ter zadnja leta tudi pri ustanovitvi in delovanju Koridorja 10.

Decembra se je poslovil Mario Škrinjar, upokojenec, a znani železničar, prometni strokovnjak in voditelj od 1964 do 2007. Nenadoma je umrl tudi Andraž Briški Javor – matematik, ljubitelj železnice in poznavalec gomulk. Krajše obdobje je delal v družbi SŽ – Potniški promet. Znan pa je bil kot »prvi gomulkar« v Sloveniji. Bil je zaljubljen v gomulke in jih je do podrobnosti spremljal in poznal.



Sanacija proge Zidani Most–Ljubljana po poplavi pri Litiji. (foto Josip Orbanic)



Svečana otvoritev osnovne konstrukcije viadukta Gabrovica na progi drugega tira je potekala 12. decembra 2023 v meglenem dnevu, a ob prisotnosti graditeljev, investorjev, državnega vrha in gostov. (foto Josip Orbanic)



Pogled na železniški nadvoz po odstranitvi leve polovice. S tem se je začela gradnja novega Potniškega centra Ljubljana, ki se nadaljuje v letu 2024 in se bo zaključila predvidoma v dveh letih. (foto Josip Orbanic)



Polovica starega železniškega nadvoza na Dunajski cesti v Ljubljani je odstranjena in začenjajo se priprave za gradnjo novega. (foto Josip Orbanic)



Leto 2023 se je 8. decembra zaključilo s srečanjem železničarjev in upokojencev Slovenskih železnic na Gospodarskem razstavišču v Ljubljani. Udeležilo se ga je nekaj tisoč sedanjih in bivših železničarjev. (foto Josip Orbanic)



Nove uniforme so bile uradno predstavljene na srečanju železničarjev in upokojencev Slovenskih železnic. Uporaba pa se je začela 10. decembra z uveljavitvijo novega voznega reda. Tako so zamenjane uniforme, ki so zdržale skoraj tri desetletja. (foto Josip Orbanic)



Ob zaključku leta 2023 je družba 2TDK izdala knjigo DRUGI TIR Nova železniška proga Divača–Koper. Na naslovnici je mogočna fotografija novozgrajenega viadukta Gabrovica pri Črnem Kalu. Zgrajen je pod avtocestnim viaduktom in s svojo konstrukcijo ponazarja švigajoči hitri vlak pod avtocesto. Avtor obeh viaduktov je Marjan Pipenbaher, slovenski gradbeni inženir, projektant in podjetnik. Ta knjiga, ki na široko in slikovito opiše dosedanje delo na drugem tiru, je lep zaključek leta in tudi stoletnice našega upravljanja z železnicami. (DRUGI tir: nova železniška proga Divača–Koper (2023), 2TDK, Družba za razvoj projekta Ljubljana)

Direktorji naših železnic

Železnica je velik sistem in za njeno vodenje so potrebni sposobni kadri z izkušnjami, integriteto in zaupanjem. V obdobju Avstrijskih železnic, do konca leta 1918, so bili glavni centri vodenja železnic na Dunaju, v Gradcu, Trstu in Beljaku. Tam so bili na vodilnih položajih v glavnem Avstrijci. Ko je bilo treba leta 1918 prevzeti krmilo v svoje roke, so se verjetno mnogi vprašali, kdo so ljudje, ki si to upajo. Večjih izkušenj ni bilo, strokovnjaki so bili, potrebna pa sta bila zlasti pogum in zavedanje, da je treba zdaj delovati v korist lastne države in okolja. Prav tako en sam ne pomeni dosti, če ni skupine – tima ljudi, ki so sposobni delovati skupaj. Na železnici je več strok (promet, vleka, infrastruktura, splošni pravni posli itd.) in vsaka zahteva specifična znanja, veščine, izkušnje in sposobnosti. Obenem morajo vsi medsebojno sodelovati, da se kolesa vrtijo varno in brez večjih odporov. Železnica ni le transportno podjetje, ima širši družbeni, gospodarski, obrambni, okoljski in človeški pomen. V obdobjih, ko je bila železnica edini veliki prevoznik, je bilo to še bolj pomembno in država je vedno imela roko nad imenovanji vodilnih kadrov. Direktorji so večinoma prihajali iz drugih okolij, gospodarstva, politike, vojske ipd., in le redko se je kakšen železničar povzpel na najvišji položaj. Direktorjevi pomočniki, člani vodstva in vodje organizacijskih enot pa so bili v glavnem železničarji.

Tukaj bomo analizirali posamezna obdobja in ljudi, ki so opravljali najodgovornejše, direktorske funkcije. To je večji izziv, saj ni zanesljivih virov. Če bi hoteli to temeljiteje obdelati, bi to zahtevalo precej časa in raziskovanja arhivov, za kar pa nismo imeli možnosti. Kronika o tem se ni vodila. K sreči se vedno najdejo ljudje, ki zapisujejo podatke o pomembnih rečeh. Tako nam je bivši vodja železniškega arhiva Karel Rustja zapustil seznam direktorjev železnic od leta 1918. On je napisal večino besedil o železnici v Enciklopediji Slovenije in tudi številne knjige o železnici. Oprli se bomo na njegove podatke, novejše podatke pa smo pobrali iz raznih dostopnih virov. Bili pa smo tudi sopotniki zadnjih 70 let in za to obdobje naj ne bi bilo večjih težav.

Obdobje 1918–1923

V tem obdobju sta v Ljubljani delovali dve vodstvi železnic. Direkcija državnih železnic je delovala od 14. 11. 1918 do 20. 1. 1920, potem je bila združena z Direkcijo državnih železnic v Zagrebu, v Ljubljani pa je deloval Inšpektorat državnih železnic. Direkcijo so v naslednjem zaporedju vodili: Rudolf (Rajko) Golob (dipl. pravnik), Maks Klodič, vitez Sabladoski (dipl. inž. grad.), Richard Negovetič in Srečko Benedek. Obratno ravnateljstvo Družbe Južne železnice je delovalo od 29. 10. 1918 do 31. 12. 1923. Potem je bilo vključeno v Direkcijo državnih železnic v Ljubljani, skupaj z Inšpektoratom državnih železnic, ki je prej deloval v okviru zagrebške direkcije državnih železnic. Ravnateljstvo so po naslednjem zaporedju vodili: Alojzij Pregelj, Andrej Vrečko, Viktor Bračič in Evgen Derocco. Vidimo, da so bile zamenjave pogoste. O posameznikih nismo našli podrobnejših podatkov. Izjema je Maks Klodič, vitez Sabladoski (1875–1953), ki je bil gradbenik in projektant ter je sodeloval pri gradnji več prog in je bil zagovornik in projektant železniške povezave Slovenije z morjem preko Hrvaške na pristanišče Sušak (Reka). Direkcijo je vodil od 1. 1. 1920 do 18. 6. 1920 in od 25. 1. 1923 do 11. 3. 1923.

Obdobje 1924–1948

Direkcija državnih železnic v Ljubljani je začela delovati 1. 1. 1924 in je zajemala vse proge. Z mirovnim sporazumom je bilo določeno, da upravljanje prog Družbe Južne železnice prevzame ta direkcija. To je bilo dobro za enotnost, saj dve direkciji, ki sta delovali pred tem, nista zagotavljali optimalnih rešitev. To direkcijo so po naslednjem zaporedju vodili direktorji: Ignacij Šega, dr. Jakob Borko (pravnik), Andrej Vrečko, Dimitrije Knežević, Josip Cugmus (pravnik), Aleksander Fatur, dr. Franc Bončina, Rudolf Kavčič (dipl. inž. grad.). Podrobnejše podatke smo našli za Josipa Cugmusa (1884–1960), ki je bil pravnik, prometni izvedenec ter strokovnjak za železniške tarife. Napisal je delo Osnove železniške tarife (1931). Pravo je študiral v Gradcu, ga leta 1909 končal ter se zaposlil v Družbi Južne železnice, nato pa pri srbskih železnicah v Beogradu. Direktor Direkcije železnic v Ljubljani je bil od 5. 4. 1933 do 2. 1. 1936. Potem je bil pomočnik generalnega direktorja Jugoslovanskih železnic.

Za obdobje druge svetovne vojne ni zanesljivih podatkov. Železnica je bila razdeljena na okupatorske cone. Pojavlja se ime Rudolfa Kavčiča, in sicer tako pred vojno kot neposredno po osvoboditvi.

Takoj po vojni so železnico po vrsti vodili: Jože Gruden, Jože Borštinar in Jože Lukežič. Jože Borštinar (1915–1992) je bil vojaški poveljnik in politik. V času NOB je bil komisar in komandant več vojaških enot. Maja 1945 je bil komandant Ljubljane, potem pa direktor Direkcije železnic v Ljubljani (23. 6. 1945 do 30. 7. 1946). Njegove nadaljnje visoke funkcije so bile: pomočnik zveznega ministra za promet, minister za lokalni promet LR Slovenije, minister za trgovino in preskrbo ter sodnik Ustavnega sodišča SRS. Bil je rezervni generalmajor in prejemnik Partizanske spomenice 1941.

Po prevzemu prog na Primorskem in v Istri od Italijanskih železnic je od leta 1949 do 1951 delovala Direkcija Šentpeter na Krasu (pozneje Pivka), ki se je potem vključila v ljubljansko direkcijo. Vodil jo je Viktor Mramor.

Obdobje 1949–2019

Stabilnejše obdobje vodenja je nastopilo po letu 1948. Tedaj je vodenje Direkcije železnic v Ljubljani prevzel Danijel Lepin

(* 1914, Bočac, BiH; † 1999, Ljubljana), ki je to funkcijo opravljal od 1. 1. 1948 do 6. 4. 1959. V odboru Osvobodilne fronte Novo mesto je deloval že leta 1941. Med vojno je bil med drugim komandant novomeškega vojnega območja, načelnik oddelka za zaledje pri GŠ NOV in POS, pomočnik načelnika štaba 9. korpusa in namestnik komandanta tržaškega vojnega področja. Na Kočevskem zboru leta 1943 je bil izvoljen za člana Plenuma SNOO. Po letu 1959 je bil glavni republiški prometni inšpektor. Je nosilec Partizanske spomenice 1941. V obdobju njegovega vodenja železnice je bila opravljena glavna povojna obnova, uvedeno je bilo samoupravljanje in začela se je modernizacija. Bil je prvi predsednik Planinskega društva Železničar Ljubljana, ustanovljenega 1949.



Danijel Lepin (drugi z leve v usnjenem plašču) s sodelavci na progi Lupoglav–Raša v 50. letih 20 stoletja. (zbirka avtorja – avtor fotografije verjetno Radivoj Pleterski)

Od Lepina je vodenje železnic v Sloveniji in Istri prevzel Ciril Mravlja, dipl. inž. grad. (* 15. 7. 1912, Logatec; † 4. 6. 1996, Ljubljana). Funkcijo je opravljal najdlje v zgodovini naših železnic, in sicer od 6. 4. 1959 do 20. 11.1975. Diplomiral je na Gradbeni fakulteti v Ljubljani leta 1938. Po vojni je vodil Gradis, delal v Upravi za ceste LRS in vodil gradnjo avtoceste Ljubljana–Zagreb. Je nosilec Partizanske spomenice 1941, leta 1971 pa je prejel Kraigherjevo nagrado (od leta 1990 se imenuje nagrada Gospodarske zbornice Slovenije). V 16 letih njegovega vodenja železnice je prišlo do dejanskega preobrata in velja za legendarnega direktorja. To smo opisali v poglavjih za obdobje 1961–1970 in 1971–1980. Zanimivost njegove biografije je, da je imel državljanstvo Avstro-Ogrske, Kraljevine Jugoslavije, SFR Jugoslavije in Slovenije. Njegov partizanski vzdevek je bil Mižek.



Trije direktorji – Ciril Mravlja, Jurij Pirš in Jože Slokar. (foto Pleterski – arhiv ŽM Ljubljana)

Po dolgem in prelomnem obdobju vodenja naših železnic je vodenje tedanjega Železniškega gospodarstva Ljubljana od Cirila Mravlje prevzel Jože (Jožef) Slokar (* 1934, Ajdovščina; † 2021, Ljubljana), dipl. inž. grad. Imel je naziv predsednik poslovnega odbora ŽG Ljubljana. Funkcijo je opravljal v dveh obdobjih, in sicer od 21. 11. 1975 do 18. 6. 1982 ter od 23. 10. 1984 do 31. 3. 1989. Na Gradbeni fakulteti Univerze v Ljubljani je diplomiral leta 1961. Zaposlil se je pri gradbenem podjetju Primorje Ajdovščina, med letoma 1965 in 1974 je bil tam uspešen direktor. V letih 1982–1986 je bil tudi neprofesionalni podpredsednik Skupščine mesta Ljubljane. Med letoma 1982 in 1984 je vodil Samoupravno skupnost za ekonomske odnose s tujino. Leta 1989 je bil imenovan za zveznega sekretarja za promet in zveze v vladi Anteja Markovića. Ob osamosvojitvi Slovenije leta 1991 se je vrnil domov in ustanovil gradbeno podjetje, ki ga je vodil do upokojitve. Leta 2016 je pri založbi Modrijan izšla njegova biografska knjiga Listi iz dnevnika, v kateri je opisal svojo življenjsko pot in delovanje, precej je pisal tudi o železnici. Za njegovo vodenje železnice je značilno delovanje v okviru SIS za železniški in luški promet, preko katerega so se zagotavljala sredstva za delovanje in razvoj železnice in luke. V tem obdobju se je znatno razvila tržna funkcija železnice za potnike in gospodarstvo. Slokarja je leta 1988 zaznamovala strojevodska stavka, po kateri je tudi zapustil železnico.

Ko je Slokar odšel z železnice, je vodenje prevzel Bogdan Zgonc, dipl. inž. grad. (* 4. 9. 1939, Ljubljana). Funkcijo je opravljal od 19. 6. 1982 do 19. 7. 1984. Diplomiral je leta 1964, doktoriral 1984. Delal je kot šef Sekcije za vzdrževanje prog v Postojni, direktor Prometnega inštituta in pred prevzemom funkcije predsednika je bil član PO za področje razvoja. Po železniški nesreči v Divači, ki se je zgodila 14. julija 1984, je odstopil. Nadaljeval je kot član PO za informatiko. Opravljal je tudi funkcijo vršilca dolžnosti predsednika PO od 21.3. 1993 do 4. 5. 1993 (med odstopom Pirša in prihodom Rekarja). Potem je bil do upokojitve namestnik direktorja za infrastrukturo, razvoj in mednarodne odnose. Leta 1981 je začel predavati na FGG, pozneje tudi na FPP Portorož. Leta 1992 je postal redni profesor. Napisal je več del in učbenikov s področja gradbeništva in železniškega prometa.

Jurij Pirš, dipl. inž. grad., je najprej opravljal funkcijo v. d. predsednika PO od 19. 7. 1984 do 22. 10. 1984 – v obdobju med odstopom Zgonca in ponovnim prihodom Slokarja. Po odhodu Slokarja pa je bil od 1. 4. 1989 do 20. 3. 1993 predsednik PO. Pred tem je delal na gradnji prog (tudi koprske) in na področju načrtovanja ter kot član PO za načrtovanje. Njegov mandat je sovpadal z osamosvajanjem Slovenije in Slovenskih železnic. Težav je bilo veliko in delalo se je v težkih pogojih. Sredstev za razvoj ni bilo, prihodki pa so zaradi upadanja prometa in velike inflacije upadali. Bil je tudi delegat v Skupščini RS Slovenije. Na koncu, ko je uvidel, da ne more več učinkovito delati, je odstopil. Osamosvajanje je bilo v glavnem zaključeno in železnico je bilo treba popeljati v novo obdobje.

Marjan Rekar, dipl. inž. stroj., je nastopil funkcijo generalnega direktorja Slovenskih železnic 4. 5. 1993 in jo je opravljal do konca mandata 5. 8. 1999. Upal je na še en mandat, vendar ni bil potrjen. Bil je ambiciozen direktor in skupaj z vodstvenim timom, ki so ga sestavljali izkušeni železničarji, mu je uspelo, da je železnica poslovala pozitivno in si tako povrnila ugled tako v Sloveniji kot v tujini. Glavni pristop je temeljil na principih menedžmenta kakovosti, zasnovanega na mednarodnih standardih ISO 9001. Slovenske železnice so vzpostavile takšen sistem vodenja in leta 1997 pridobile certifikat kakovosti. Vse se je vodilo preko projekta kakovosti. Rekar je v tem času tudi magistriral in doktoriral na teh sistemih. Narejene so bil številne organizacijske, tržne in tehnično-tehnološke izboljšave. Naročena je bila izdelava sanacijskega programa oz. programa prestrukturiranja pri ITEO, ki je dokaj drastično posegal v zmanjšanje števila zaposlenih in narekoval druge tržne in organizacijske ukrepe. Socialni partnerji s tem niso soglašali in prišlo je do sporov in odmevne 10-dnevne stavke. Tedaj je bilo že jasno, da bo treba omiliti ukrepe in prisluhniti socialnim partnerjem.

Z odhodom Rekarja je za Slovenske železnice nastopilo zelo nestabilno obdobje. Zamenjave so bile pogoste, kar je slabo vplivalo na poslovanje in razvoj. Najbolj dinamično je bilo leto 2009, ko so se zamenjali štirje direktorji. To obdobje bomo predstavili v strnjeni obliki. Naslednja razpredelnica pokaže vodstvena obdobja. Nihče ni zaključil štiriletnega mandata, nekateri pa so opravljali funkcijo le nekaj mesecev. S prihodom Igorja Zajca je bila ustanovljena uprava, pozneje poslovodstvo z več člani.

Generalni direktor	Obdobje vodenja	Drugi člani/delavski direktor
mag. Igor Zajc, dipl. inž. grad.	5. 8. 1999–1. 9. 2002	mag. Marjan Vrabl, Dušan Žičkar/Slavko Kmetič
Blaž Miklavčič, dipl. inž. stroj.	1. 9. 2002–2. 12. 2004	dr. Andrej Godec, mag. Andrej Pagon/Albert Pavlič
Boris Živec, dipl. ekon.	2. 12. 2004–3. 6. 2005	Igor Hauptman/Albert Pavlič
dr. Jože Jurkovič, dipl. inž. stroj.	3. 6. 2005–1. 10. 2006	Branko Omerzu, Igor Hauptman/Albert Pavlič
Branko Omerzu	12. 10. 2006–31. 3. 2007	Igor Hauptman/Albert Pavlič
mag. Peter Puhan	1. 4. 2007–16. 11. 2007	Branko Omerzu, Igor Hauptman/Albert Pavlič

Tomaž Schara	17. 11. 2007–7. 3. 2009	Branko Omerzu, Igor Hauptman/Albert Pavlič
dr. Matic Tasič	18. 3. 2009–7. 7. 2009	/Albert Pavlič
Aleš Tavčar	8. 7. 2009–30. 9. 2009	/Albert Pavlič
Goran Brankovič	1. 10. 2009–14. 11. 2011	/Albert Pavlič
Igor Blejec	15. 11. 2011– 22. 3. 2012	Dušan Mes, Marjan Zaletelj/Albert Pavlič

Stabilno obdobje vodenja je zopet nastopilo leta 2012, ko je mandat prevzel Dušan Mes. Dosežen je bil dogovor s socialnimi partnerji in državo. Poslovni rezultati so se izboljšali, razvoj se je pospešil. Leta 2016 je bil Mes ponovno imenovan. Rezultate smo podrobneje opisali v obdobju 2011–2019.

V obdobju 2012–2019 so opravljali funkcije članov poslovodstva še Jelka Funduk Šinkovec, Milan Perovič in Milan Jelenc.

Za konec pa navajamo, da je bil Marijan Dermastia (* 1911, Ljubljana; † 1971, Ljubljana) v šestdesetih letih prejšnjega stoletja generalni direktor Skupnosti jugoslovanskih železnic v Beogradu.



V obdobju 1959–2011 so železnice vodili (od zgoraj po vrsti navzdol): Ciril Mravlja, Jože Slokar, Bogdan Zgonc, Anton Bezjak (direktor Direkcije za promet), Jurij Pirš, Marjan Rekar, Igor Zajc, Blaž Miklavčič, Boris Živec, Goran Brankovič, Tomaž Schara, Matic Tasič, Aleš Tavčar, Branko Omerzu, Jože Jurkovič, Peter Puhan. (zloženska je sestavljena iz različnih elektronsko in foto dostopnih virov)



Na seji razširjenega vodstva SŽ je januarja 2009 v sobi 103 obeleženo imenovanje Tomaža Schare (v sredini s šopkom rož) za člana upravljalnega odbora Skupnosti evropskih železnic CER. Na fotografiji so poleg posloводства še drugi vodilni in strokovni delavci ter predstavniki sindikata in sveta delavcev. (Nova prog, januar 2009, str. 5)



Jože Slokar je napisal knjigo Listi iz Dnevnika, v kateri je predstavil svoje življenje in kariero. Opisano je njegovo vodenje Železniškega gospodarstva Ljubljana in drugo. Knjiga je bila predstavljena v Stekleni dvorani SŽ junija 2016. (foto Josip Orbanič)



Sedanji generalni direktor železnic Dušan Mes na stopnicah muzejskega vlaka v Borovnici julija 2017. (foto Josip Orbanič)

Vodstvo Slovenskih železnic 2024⁶



Dušan Mes,
generalni direktor



mag. Tomaž Kraškovic,
direktor - član posloводства



Nina Avbelj Lekić,
delavska direktorica



Gorazd Podbevšek,
član posloводства

Nadzorni svet

Gabrijel Škof, predsednik, Hilda Pipan, namestnica predsednika, Melita Malgaj, članica, mag. Aleksander Nagode, Marko Babič, član, Vinko Filipič, član, Silvo Berdajs, član, Zlatko Ratej, član, Jože Pavšek, član.

Infrastruktura

Matjaž Kranjc, direktor
Milorad Šljivić, delavski direktor

Tovorni promet

mag. Melita Rozman Dacar, direktorica – predsednica posloводства
Remigiusz Paszkiewicz, direktor - član posloводства
Tamara Luskovec, delavska direktorica

Potniški promet

Darja Kocjan, direktorica
Igor Birčaković, delavski direktor

Železniško gradbeno podjetje ŽGP

Anton Žagar, predsednik uprave
Pavel Piškur, član uprave – delavski direktor

Vleka in tehnika VIT

Dušan Žičkar, direktor
Zdravko Skrbiš, delavski direktor

Železniško invalidsko podjetje ŽIP

mag. Vojka Martinčič, direktorica
Vesna Ritlop, delavska direktorica

Železniška tiskarna

Majda Železnik, direktorica

Prometni institut Ljubljana

Dr. Peter Verlič, direktor

Fersped

Dean Peršič, direktor

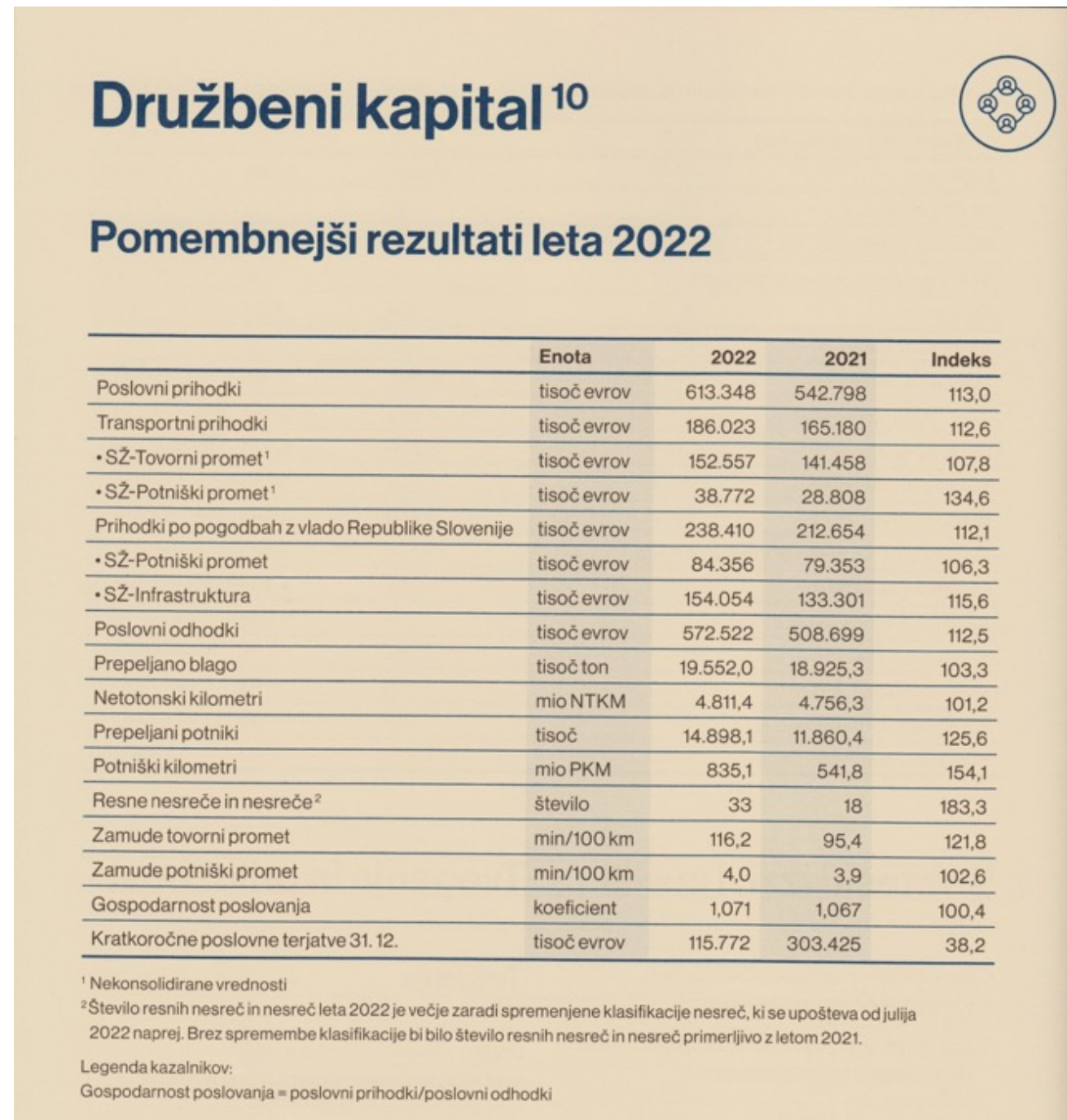
⁶(<https://www.sz.si/o-nas/vodstvo/>) – pregledano 21. 1. 2024

Sklepna beseda

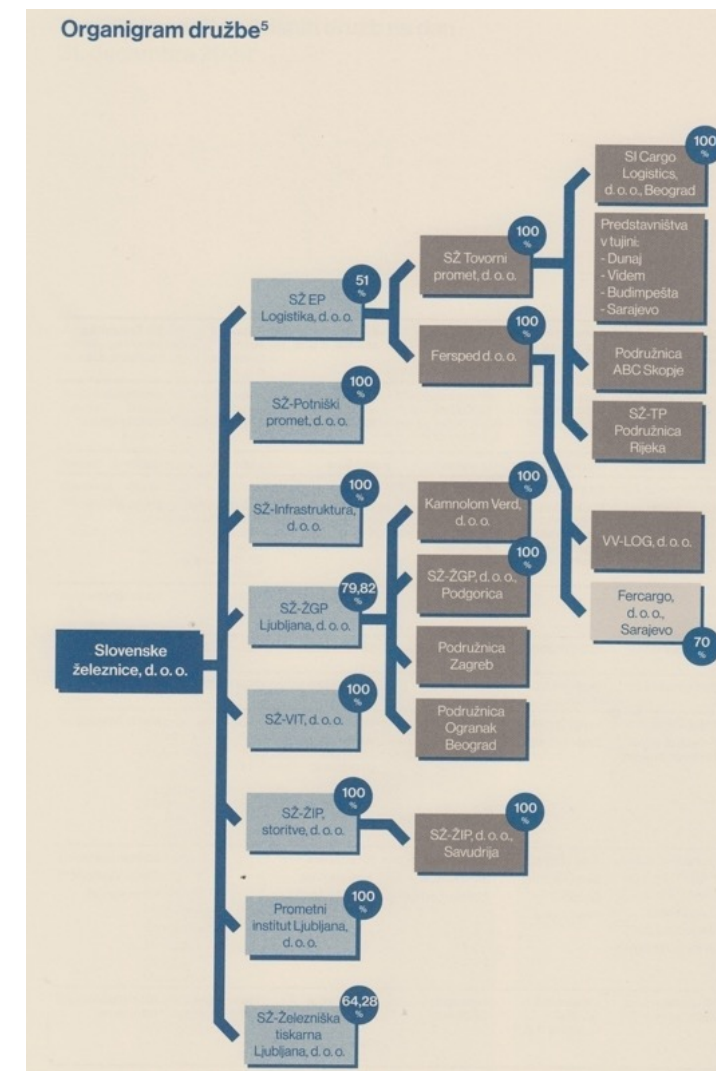
Sprehodili smo se skozi stoletno zgodovino naše železnice. Delovala je pod različnimi sistemi in preživela. Stoletje našega upravljanja s tem velikim in družbeno-strateškim in pomembnim infrastrukturnim sistemom je imelo vzpone in padce. Danes smo tukaj, kjer smo. Železnica na splošno je izgubljala pomen in družbeno skrb. V ospredju so bile ceste, letala, avtomobili, tovornjaki ... Zadnja leta se ozačuje spreminjanje in vlaganja v železnico naraščajo. Uspelo je tudi premakniti nekatere desetletja mirujoče projekte. Kljub vsemu moramo biti zadovoljni in ponosni, da smo gradili, vodili, obdržali in razvijali našo železnico.

Pogled v preteklost je pomemben, da se zavedamo korenin in poti, ki so za nami in so podlaga za sedanjost in prihodnost. Albert Einstein je to opredelil približno tako: »Preteklost je učiteljica, sedanjost je življenje, prihodnost je upanje.« Upajmo, da prihaja novo stoletje železnic.

V naslednji tabeli in ilustracijah iz Letnega poročila 2022 predstavljamo nekaj grafičnih predstavitev sedanosti in prihodnosti Slovenskih železnic ⁷.



⁷ https://www.sz.si/wp-content/uploads/2023/08/SZ-LP-2022_160x235-web-2208.pdf

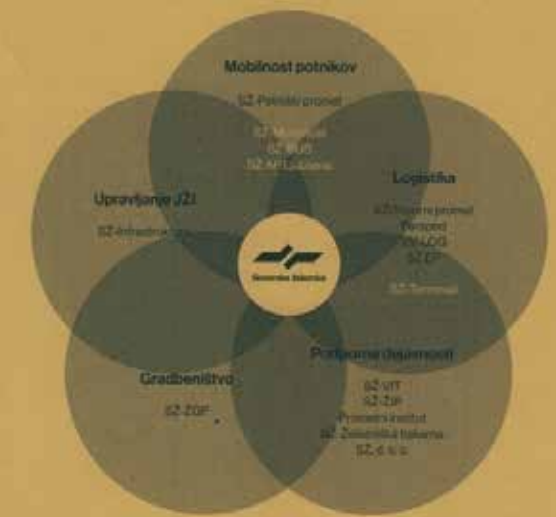


Strateški cilji skupine Slovenske železnice⁷

Ključna razvojna komponenta je dolgoročna vizija razvoja in posodobitve JŽI v Republiki Sloveniji, ki predvideva 13 milijard evrov investicij v Republiki Slovenije v JŽI do leta 2050.

Spremembe, ki nam jih narekuje poslovno okolje, in prilagoditve, ki nam jih ponujajo razvojne usmeritve države in Evropske unije, se bodo izkazovale v zamenjavi voznega parka potniških vlakov, posodobitvi mehanizacije pri

upravljanju JŽI, zgraditvi modernizacije potniškega centra Ljubljana, harmonizaciji železniških in avtomobilskih voznih redov in aktivni poizkusi poizkusi javnega potniškega prometa (JPP) s prostorsko optimizacijo prevozov, predvsem pa razmavzavanju s strateškim partnerjem podjetja vodilni ponudnik celostnih logističnih storitev tovarnega prometa v regiji.

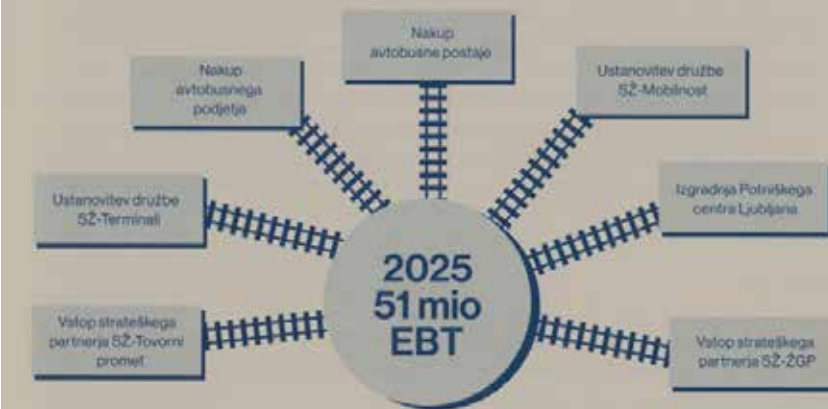


PREDSTAVITEV OBSTOJEČIH IN BODOČIH ORUŽIJ PO
POSAMEZNIH STEBRNIH SKUPINE SLOVENSKE ŽELEZNICE

Strateški projekti

Največje organizacijske spremembe so predvidene v dveh najpomembnejših stebrih – v logistiki in mobilnosti potnikov. Skupina Slovenske železnice prehaja v obdobje intenzivne preobrazbe od prevoznika k ponudniku celovitih storitev logistike blaga in mobilnosti prebivalcev v regiji.

Vstop strateškega partnerja SŽ-Tovorni promet in nakup avtobusnega podjetja, z nakupom 50 % lastniškega deleža družbe Nomago, d. o. o., sta bila že udeležena leta 2022, delo na drugih projektih se nadaljuje. Projekt vstopa strateškega partnerja SŽ-ZGP se še proučuje.



STRATESKI PROJEKT V SKUPINI SLOVENSKE ŽELEZNICE V OBDOBJU 2021-2025

Viri za stoletno zgodovino

Za raziskovanje in preučevanje razvoja in zgodovine naše železnice od leta 1918 naprej smo uporabili različne vire, ki jih bomo prikazali tukaj. Osnovni vir za obdobje do šestdesetih let prejšnjega stoletja je knjiga:

Mohorič, I. (1968). *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska matica.

Ta knjiga temeljito prikazuje dogajanje na železnici v obdobju po prvi svetovni vojni, v medvojnem času, času NOB ter v povojnem času. Poleg splošnega pregleda so dragoceni podatki o finančnih zadevah in o zasebni Družbi Južne železnice, ki je imela pri nas v času Avstro-Ogrske in tudi pozneje prevladujoč položaj.

Drugi viri in literatura:

Bogić, M. (1989). *Pregled razvoja železniškega omrežja na širšem gravitacijskem območju Slovenije in Istre*. Zbirka Tiri in čas, št. 1. Ljubljana: Železniško gospodarstvo Ljubljana.

Bogić, M. (1998). *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Zbirka Tiri in čas, št. 10 – dopolnjena izdaja številke 1. Ljubljana: Slovenske železnice.

Golob, F. (1981). Naše železnice, začasni priročnik za učence železniških šol in pripravnike v organizacijah v sestavi Železniškega gospodarstva Ljubljana.

Orbanić, J. (1993). *Istrske železnice*. Ljubljana: Slovenske železnice.

Orbanić, J. (1996). *Osamosvojitvev Slovenskih železnic*. Zbirka Tiri in čas. Ljubljana: Slovenske železnice.

Orbanić, J. (2013). *Razvoj elektrovleke na Primorskem in v Sloveniji*. Ilirska Bistrica: Društvo ljubiteljev železnic.

Orbanić, J. in Rosi, B.(2016). *Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji*. Celje: UM Fakulteta za logistiko.

Rustja, K. (2001). *Železnica* (geslo), Enciklopedija Slovenije, zvezek 15, str. 301–309. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Rustja, K. (2001). *Železniški promet* (geslo), Enciklopedija Slovenije, zvezek 15, str. 313–315. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Stanonik, T. in Brenk, L. (ur.) (2008) *Osebnosti: veliki slovenski biografski leksikon*. Ljubljana: Mladinska knjiga.

Sto godina železnica Jugoslavije. (1951) Zbornik. Beograd: Jugoslovanske železnice.

Letno poročilo 2022 – Slovenske železnice, d. o.o., in skupina Slovenske železnice za leto 2022 (2023), Slovenske železnice (dostopno tudi na https://www.sz.si/wp-content/uploads/2023/08/SZ-LP-2022_160x235-web-2208.pdf (pregledno januar 2024)

Uporabljeni so tudi elektronski viri, ki so navedeni sproti in jih tukaj posebej ne navajamo.

Pri fotografijah in drugih grafičnih predstavitvah so navedeni avtorji oz. viri.

Kronološka dogajanja in tudi vsebinske opise prikazujejo železniški časopisi, in sicer med letoma 1946 in 1960 Vestnik in Železniški vestnik, potem Nova prog. Ker so ti časopisi izhajali redno, ves čas, je iz njih pridobljena dokaj realna slika dogajanj v posameznih obdobjih.

Pregledane so še druge publikacije, ki so jih izdale naše železnice in konzultirani poznavalci posameznih dogajanj. Vedno se lahko kaj spregleda in tudi površno obravnava, zato bodo vse pripombe dobrodošle za izpopolnjevanje naše železniške dediščine in preteklosti.

Iz vsega, kar je napisano, je razvidna bogata dediščina, ki jo ima železnica pri nas. Želimo, da bi tudi ta publikacija prispevala k ohranjanju naše dediščine, tradicije in okrepila zavest o njenem ohranjanju in zaščiti.

Zahvala gre vsem avtorjem in zaslužnim ljudem, ki so pisali, objavljali, zbirali, konzervirali, ohranjali in zaščitili našo dediščino, tako po službeni kot po ljubiteljski plati.

O avtorju

Josip Orbanić (1950, Dolenji Pucići, Žminj, Istra) je po osnovni izobrazbi elektrotehnik in inženir elektrovleke. Z izobraževanjem ob delu si je pridobil visokošolsko izobrazbo, magisterij in doktorat poslovnih znanosti na področju tehnične ekonomije, poslovne logistike in sistemov vodenja kakovosti. Je tudi univerzitetni profesor s habilitacijo docenta za predmetno področje organizacije in upravljanja v logistiki na Univerzi v Mariboru, Fakulteti za logistiko. V okviru znanstvenoraziskovalnega in strokovnega dela je napisal več znanstvenih, strokovnih in poljudnih del in člankov ter učbenikov. Bibliografija COBISS zajema več kot 300 enot. Po več kot 40-letnem delu na železnici se je leta 2012 upokojil. Začel je kot štipendist v okviru tedanjih Slovenskih in Istrskih železnic. V Divači je v obdobju 1969–1982 opravljal dela tehnika, inženirja, vodje tehnične operative in šefa sekcije/direktorja TOZD za vleko Divača. Nadaljeval je v Postojni, v času 1982–1989 kot namestnik direktorja ŽTO Postojna in pomočnik direktorja za prodajo. Po izobraževanju na Nemških železnicah leta 1989 je opravljal več vodilnih funkcij v okviru Železniškega gospodarstva Ljubljana in Slovenskih železnic. Najprej kot šef službe za raziskavo trga, potem kot prvi šef službe za potniški promet. Od leta 1993 naprej je vodil projekt Kakovost Slovenskih železnic, v okviru katerega je bil vzpostavljen in certificiran sistem vodenja kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001 leta 1997. Pozneje, leta 2002, je bil vzpostavljen in certificiran tudi sistem ravnanja z okoljem po standardu ISO 14001, sistem varnega upravljanja, zasnove sistema odličnosti, energetskega menedžmenta itd. Bil je šef službe za kakovost, procese in okolje in vodja projektne pisarne SŽ. Sodeloval je pri več nacionalnih in mednarodnih projektih. Posebno področje raziskovanja in interesa je zgodovina in razvoj prometa ter tehnične dediščine. S tega področja je napisal številne znanstvene in strokovne članke in več monografij (Istrske železnice, Osamosvojitvev Slovenskih železnic, Promet v Istri, Razvoj elektrovleke na Primorskem in v Sloveniji, Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji itd.).



Josip Orbanić (v sredini) ob slovesu od sodelavcev leta 2010. (arhiv avtorja)

