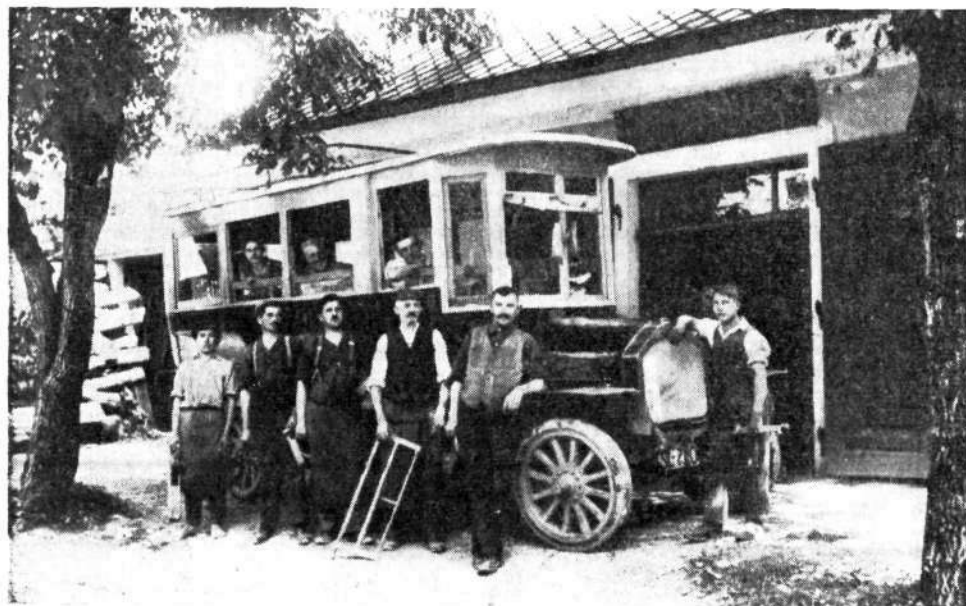


## RAZVOJ IN POMEN PODJETJA TRANSTURIST

Avtobusni promet se je v Škofji Loki začel dve leti pred prvo svetovno vojno. Takrat je vozil Jakob Poljanšek iz Žirov skozi mesto na kolodvor. Imel je kombiniran avto za osem oseb in za tovor. Leta 1913 je delniška družba loških meščanov nabavila z Dunaja rabljen avtobus znamke Saurer in začela z rednimi vožnjami iz mesta na kolodvor. Nekaj časa je bil voznik Dunajčan, ki je avtobus prodal, kmalu pa je šofersko službo prevzel Anton Ješe, ki je bil uslužben v elektrarni v Kranju in je malo prej končal šofersko šolo v Pardubicah na Češkem, kamor je šel z denarno podporo svoje tete iz Amerike. O tistem prvem avtobusu je večkrat pisal Gorenjec in ga imenoval »škofjeloška drvarnica« ali »škofjeloško konjsko strašilo«, ker so se res konji plašili ob srečanju z njim. Po prvi vojni je Ješe kupil svoj avtobus, rabljen Saurer. Pri kolarju Ivanu Čemažarju v Stari Loki je dal obnoviti karoserijo, pločevinasto streho pa je izdelal klepar Ivan Kavčič. Kmalu nato je nabavil avtobus



Prvi Ješetov avtobus. Spredaj klepar Ivan Kavčič, kolar Ivan Čemažar s sinovoma in vajencem, ki so obnovili karoserijo; v prvem oknu lastnik Anton Ješe, pred avtobusom njegov pomočnik in sprevodnik Mlakar



Na avtobusni postaji v Škofji Loki

tudi Jože Eržen in začel z vožnjami na postajo, kamor je prej vozil s poštnim omnibusom na konjsko vprego. Zato je Ješe prevzel redno progo iz Železnikov v Škofjo Loko in jo vzdrževal do druge svetovne vojne. Cesta v Selško dolino je bila takrat tako slaba, da je nekoč avtobus obtičal sredi ceste v blatu. Po drugi svetovni vojni je zasebni avtobusni promet prenehal.

Po geografski legi in iz gospodarsko-prometnih vidikov je Škofja Loka že od nekdaj važno gospodarsko in prometno središče. Pred drugo svetovno vojno so turisti radi zahajali v Škofjo Loko, v Poljansko in Selško dolino, vendar se turizem ni mogel razviti v večjem obsegu zaradi slabih prometnih zvez in premajhnih gostinskih kapacitet. Danes je turizem postal redna potreba delovnih ljudi po rekreaciji, oddihu, spremembi okolja itd. Da bi to Škofja Loka s svojim zaledjem imela, je bilo potrebno ustanoviti prometno-turistično podjetje, ki bi bilo sposobno zadovoljiti vedno večjim in številnejšim gospodarskim organizacijam glede prevoza delavcev, hkrati pa bi tudi skrbelo za razvoj turizma na tem področju ter za povezavo z domačimi in inozemskimi agencijami. Na osnovi teh ugotovitev je bilo z odločbo bivšega LOMO (sedaj skupščina občine Škofja Loka) z dne 15. 8. 1953 ustanovljeno podjetje TRANSTURIST, katerega dejavnost je bila: prevoz potnikov, turistov in tovara.

Kakšna je bila razvojna pot podjetja oziroma posameznih njegovih dejavnosti, nam kažejo naslednji podatki:

#### Začetek s tremi avtobusi

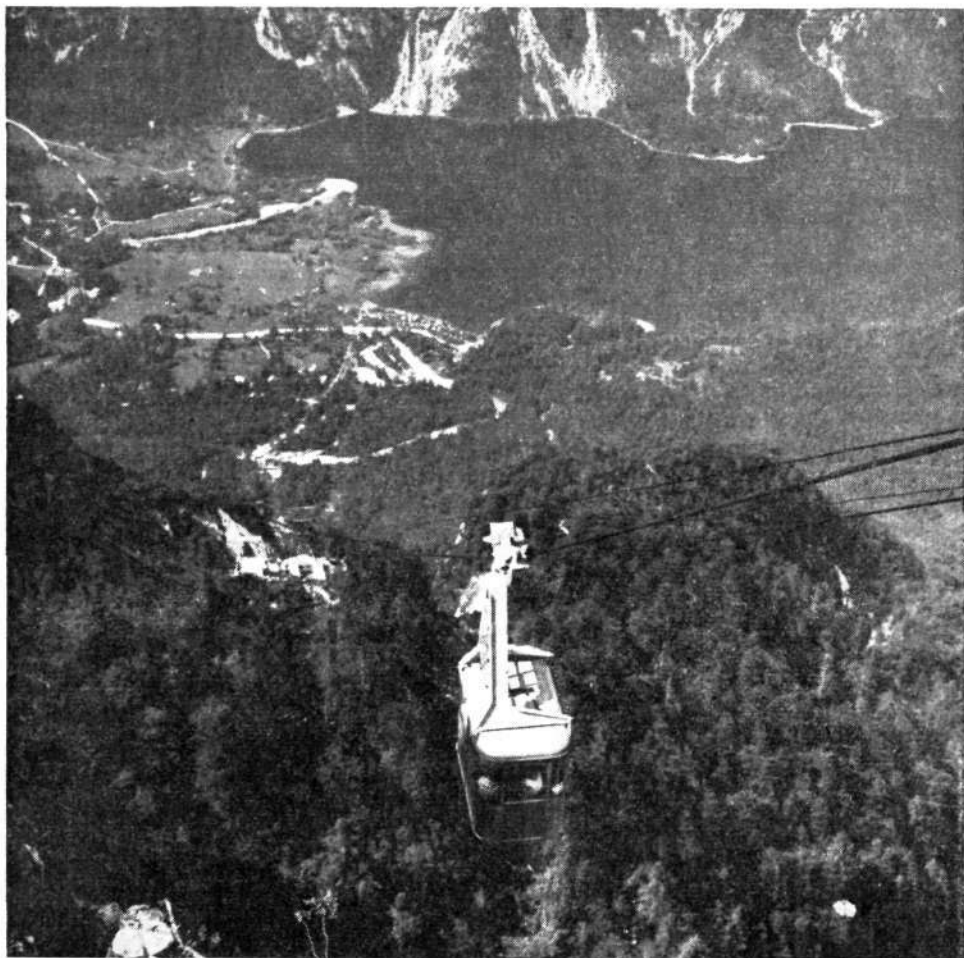
**Avtobusni promet** je Transturist začel s tremi dokaj izrabljenimi avtobusi, ki so vozili na štirih, 132 km dolgih progah, skoraj izključno na območju

sedanje občine Škofja Loka. Danes, ne računajoč 27 delavskih prog, vozimo dnevno z 82 avtobusi na 66 rednih progah, dolgih 2603 km, ki segajo tudi prek meja naše republike. Število prevoženih potnikov se je l. 1969 povzpelo na 7,5 milijona, število prevoženih km pa na 5,4 milijona. Na tak razvoj avtobusnega prometa je med drugim bistveno vplivala modernizacija voznega parka, kvaliteta in kapaciteta posameznih vozil, nadalje tipizacija in boljše vzdrževanje. Da bi se povečalo izkoriščanje vozil, se je že leta 1954 začela formirati turistična dejavnost, ki se je spočetka omejevala na izletniške in druge prevoze po domovini in v inozemstvu, kaj kmalu pa je zajela vse oblike turistično-agencijskih storitev s področja domačega in inozemskega turizma, ki se izvajajo prek lastne mreže poslovalnic.

Razen z izleti, prevozi in transferji, na katere je prišlo lani prek 13 % vseh prevoženih km v potniškem prometu, se ukvarjamo tudi z menjavo valut, prodajo vseh vrst vozovnic, vstopnic za razne prireditve, s prodajo oziroma rezervacijo lastnih in tujih hotelskih kapacitet ter privatnih sob, z organizacijo prireditev idr. V zvezi z avtobusnim prometom je treba še omeniti skrb za kulturnejši in boljši prevoz vse večjega števila potnikov. Poleg povečanja kvalitete in kapacitete vozil je na to vplivala tudi zgraditev avtobusnih postaj v Škofji Loki in v Radovljici. Dobršen znesek je podjetje prispevalo tudi za modernizacijo cestišč in postajališč.



Poslovalnica Transturista v Subičevi ulici v Ljubljani



Nihalna žičnica na Vogel v Bohinju

### Imamo že 138 tovornjakov

Poleg avtobusnega prometa je znatno prispeval k razvoju podjetja **tovorni promet**. Začeli smo s sedmimi izrabljenimi kamioni z nosilnostjo 21 ton, kar predstavlja poprečje 3 ton. Danes razpolagamo s 138 vozili z nosilnostjo 985 ton ali s poprečjem nad 7 ton. Letos bo ustvarjenih 6,3 milijone km, število ton/km pa se bo povzpelo na 34,5 milijonov. Posamezno vozilo bo letos prevozilo 65.250 km in napravilo 323.000 ton/km. Tudi tu je razviden izreden porast storilnosti vozil in šoferjev. Kot pri avtobusnem je tudi pri tovornem prometu veljala za skrb nenehnemu dvigu kvalitete in nosilnosti posameznih vozil, njihovi tipizaciji in čim boljšemu vzdrževanju. Posebna skrb je veljala tudi dvigu kvalitete prevozov, tako v pogledu točnosti kot tudi v pogledu manipulacije z blagom, kar je močno dvignilo ugled podjetja.

## Premajhne delavnice

Vzporedno z rastjo avtobusnega in tovornega prometa smo 1956. leta razvijali tudi avtomehanične delavnice. S priključitvijo Avtoservisa Bled leta 1961 je podjetje pridobilo tudi delavniške kapacitete na Bledu, kjer opravljamo poleg remonta za potrebe lastnega voznega parka tudi storitve (servis) za osebna vozila znamke Fiat in Renault.

Mehanična delavnica v Škofji Loki se nenehno bori s prostorskimi težavami, čeprav je podjetje prevzelo prostore nekdanjega SKIP, ki smo jih kasneje preurejevali, modernizirali in povečevali. So pa še vedno prostorsko omejeni in funkcionalno zastareli.

Danes ti prostori in oprema ne ustrezajo več, čeprav je delavnica zaprtega tipa in služi samo za potrebe podjetja. Podjetje se je odločilo za gradnjo novih, sodobno opremljenih mehaničnih delavnic, ki so locirane v smislu urbanističnega programa mesta Škofja Loka v industrijski coni ob cesti mesto—železniška postaja, južno od Pekarne in veletrgovine Loka.

## Žičnica na Vogel izredno pomembna

Za nadaljnji razvoj podjetja je bila pomembna zgraditev nihalne žičnice na Vogel v letu 1964. Poleg 1681 m dolge nihalne žičnice, ki doseže višino 1537 m, z višinsko razliko 961 m, je podjetje pričelo s postopno sistematično gradnjo sedežnic in vlečnic na samem Voglu, ki pa še ni dokončana. Danes merijo sedežnice 2463 m, vlečnice pa 2111 m, od katerih en krak doseže višino 1800 m. Smučarske proge od najlažje do najtežje so v glavnem urejene, k



Sedežnica in vlečnica na Voglu



Hotel Piran v Piranu

Foto: Kati Piran

čemur je med drugim pripomogla tudi ustrezna mehanizacija za vzdrževanje smučarskih prog.

Lani je bila v sodelovanju s pripadniki JA zgrajena tudi zahtevnejša smučarska proga od Zadnjega Vogla do Ukanca v dolžini 4884 m.

V decembru je bila izvršena rekonstrukcija nihalne žičnice s kapaciteto od 190 oseb/uro na 350 oseb/uro. Znano je, da je dosedanja kapaciteta predstavljala ozko grlo za nihavno žičnico samo in za boljšo izkoriščenost kapacitet sedežnic in vlečnic. Samo do pričetka rekonstrukcije v začetku septembra je bilo lani prepeljano na njej prek 200.000 oseb, medtem ko so vlečnice s kapaciteto 3940 oseb na uro in sedežnice s kapaciteto od 900 oseb na uro dosegle 455.132 prepeljanih oseb. V tem številu je zajeta tudi 215-metrška vlečnica na Pokljuki, ki je bila postavljena 1967. leta.

Za potrebe zgraditve žičnic na Voglu se je že leta 1965 formiral pri podjetju inženiring za žičnice, vendar je ta že prerasel okvire domačih potreb ter se angažiral tudi pri gradnji žičnic za druga podjetja, tako nihavne žičnice pri Novi Gorici, v Dubrovniku ter sedežnice in vlečnice na Krvavcu, v Kranjski gori, na Črnem vrhu in na Viševnik na Pokljuki.

Razen tega je inženiring za žičnice delal pri gradnji smučarskih prog in pri izdelavi raznih projektov žičnic, katerih gradnja je v teku ali se pripravlja.

Projekt, ki je trenutno tik pred realizacijo in ki je zlasti pomemben za škofjeloško občino, zajema območje Starega vrha. S tem se bo odprlo novo, lahko dostopno in zelo kvalitetno smučišče, ki bo v znatni meri poživilo turistično dejavnost Škofje Loke in njene okolice.

## Hiter razvoj turizma

Razvoj turizma in gradnja sistema žičnic sta dala spodbudo za naslednji korak, to je za razvoj hotelirstva oziroma gostinstva.

Leta 1967 smo navezali stike z gostinskimi podjetji v Bohinju, nekaj kasneje pa še v Piranu. S spajanjem oziroma pripajanjem teh podjetij so nastale v okviru TRANSTURISTA začetne gostinske kapacitete, ki so se večale s kasnejšimi pripajanja Šport hotela na Pokljuki, Hotela Zlatorog s SKI hotelom v Bohinju in gostinskega podjetja KRONA v Škofji Loki. Z rekonstrukcijo obstoječih kapacitet, predvsem hotela Bellevue in hotela POD VOGLOM v Bohinju, z nakupi kapacitet v Strunjanu in na Pokljuki ter z novogradnjami v Piranu in Strunjanu kvalitetno in količinsko krepimo to novo panogo našega podjetja.

V pičlih treh letih se je kapaciteta dvignila od 606 na 1248 ležišč, od katerih odpade okoli 57 % na alpsko, 43 % pa na primorsko območje. Obraten proporc je pri številu sedežev 2538, od katerih odpade 63 % na primorje. Z izgraditvijo objektov v letošnjem letu v Piranu, Bohinju in Škofji Loki pa bomo imeli že ca. 2000 postelj.

## Od 31 na 1021 delavcev

Število zaposlenih se je od ustanovitve podjetja do danes povečalo od 31 na 1021, to je 33-krat. Od tega je zaposlenih: v hotelih 414, pri potniškem



Začetek gradnje Transturistovega hotela v Škofji Loki spomladi 1970

Foto: Sturm Sk. Loka

prometu 174, pri tovarnem prometu 150, v mehanični delavnici 119, v skupnih strokovnih službah 50, na žičnicah 26, v turizmu 19 in v inženiringu 7 oseb, učencev pa je 63.

### Hitra rast podjetja

Vprašanje je, kaj je pogojevalo tak razvoj podjetja. Na to vprašanje ni lahko odgovoriti, saj je vplivalo mnogo faktorjev, ki jih ni mogoče naštetih. So pa nekateri posebno tehtni. Nedvomno je na naše podjetje vplival vsesplošni razvoj gospodarstva in nenehni dvig življenjske ravni. Podjetje se je hitro prilagajalo novim zahtevam gospodarstva ter rastočemu standardu prebivalstva.

Od transportne dejavnosti, ki je predstavljala finančno osnovo za razširitev, je podjetje postopoma širilo svojo aktivnost na turizem, žičničarstvo in v zadnji fazi na hotelirstvo. Seveda bi lastna akumulacija, h kateri so mnogo prispevali nenehni naporji z racionalizacijo dela, smotrna izbira in varčevanje pri sredstvih ter skromnost pri osebnih dohodkih, ne zmogla zagotoviti tako naglega vzpona, če ne bi imeli zaupanja in krepke podpore bank, zlasti v tekočem letu. Naš velik kapital pa je poleg materialnih sredstev solidno gospodarjenje ter zaveden in požrtvovalen delovni kolektiv. Dobro se zavedamo pomembnosti kadrov v našem samoupravnem gospodarstvu, še posebej pa za naše podjetje. Zato si prizadevamo, da si zagotovimo čimveč strokovnjakov iz področja naših dejavnosti.

Prispevki delavcem za nadaljnje izobraževanje in štipendije predstavljajo v našem podjetju pomembno vsoto.

V standard naših delavcev smo poleg drugega samo v zadnjih 10 letih vložili ca. 5 milijonov N din, in sicer:

odkupili smo 35 stanovanj z 2067 m<sup>2</sup> površine v vrednosti ca. 4 milijonov N din ter 98 članom kolektiva podelili 1,155.071 N din stanovanjskih kreditov.

Postavlja se vprašanje, kaj pa v bodoče, kakšne so naše perspektive, kakšen naj bo naš program?

### Načrti za prihodnost

Organsko rast podjetja nameravamo pospeševati tudi v prihodnje ter ob danih pogojih osvojiti tudi nove dejavnosti. Pri tem bomo seveda storili vse, da se bodo obstoječe dejavnosti čim močneje razvijale, harmonično sodelovale ter se medsebojno čimbolj dopolnjevale, saj so za to podane številne stične točke in možnosti.

Predvidevamo, da se bo **avtobusni promet** v prihodnje v večji meri pritegoval v turizem. Z dviganjem standarda doma in po svetu, zlasti pa s širjenjem lastnega hotelirstva so dane še večje možnosti.

Nekaj odprtih vprašanj je v zvezi z razvojem **tovornega prometa**. Predvidevamo, da bo treba v bodoče vse bolj posvečati pozornost na vrsto vozil, ki jih bomo nabavljali. Pri tem mislimo na manjšo ali večjo nosilnost, vključno prikolice in pa specialna vozila.

Računati bo treba s prevozom containerjev, z mednarodnim transportom ter angažiranjem vozil v inozemstvo. Obstoječe razmere in pa bodoči razvoj potniškega in tovarnega prometa so nas privedli do tega, da bomo začeli z graditvijo nove **mehanične delavnice** z garažami in skladišči v Škofji Loki. Ta naj bi zagotovila kvalitetnejše, hitrejše in racionalnejše vzdrževanje voznega parka.



Podjetje še ni zaključilo svojega programa glede gradnje žičnic na Voglu. Razen tega se bodo gotovo pojavile v Bohinju in drugod potrebe po novih žičnicah. Povečati in izboljšati bo treba tudi smučarske proge ter poskrbeti za njihovo brezhibno vzdrževanje.

Naš inženiring žičnic bo imel dovolj dela v lastnem podjetju. Na osnovi dosedanjih priprav ter rastočega povpraševanja pa se bo moral čimbolj angažirati tudi pri delih zunanjih naročnikov. V ta namen se bo moral tehnično in komercialno čimbolj usposobiti ter se usmeriti v to, da bo nudil zlasti v sodelovanju z domačimi kooperanti čimveč lastnih storitev. Z večanjem števila žičnic pri nas se pojavlja tudi vprašanje servisiranja. Prezem tega bo inženiringu nudil dodaten dohodek in omogočil boljše izkoriščanje kapacitet.

Ob ustrezni podpori banke računamo z zelo intenzivnim razvojem našega hotelirstva oziroma gostinstva in s tem tudi turizma ter dejavnosti, ki so s tem v zvezi. Nameravamo posvetiti več pozornosti tudi postavljanju rekreacijskih objektov oziroma naprav, kot npr. bazenov, kegljišč, raznih igrišč in drugo. V glavnem se nameravamo držati osi Alpe—Adria oziroma glavnih kopenskih vpadnic, po katerih prihaja največ turistov iz zahodne Evrope v Jugoslavijo in ki potekajo od Karavank do Ljubljane in dalje prek Postojne proti istrski obali. Če bomo lahko uresničili naš trdno zasnovani program, bi v 8 do 10 letih razpolagali v hotelih in motelih z okoli 5000 posteljami.

Da pa bomo ustvarili svoje načrte z bodočnost, bomo morali tudi razvijati, modernizirati in racionalizirati našo notranjo organizacijo — ne nazadnje z ustrezno mehanografijo — pritegniti in formirati zadostno število sposobnih kadrov ter skrbno obračati svoj lastni in izposojeni dinar, da bi dosegli čim boljše efekte.

## Résumé

### L'ÉVOLUTION ET LE RÔLE DE L'ENTREPRISE TRANSTURIST

Škofja Loka est le siège de Transturist, importante entreprise pour les transports et le tourisme. Déjà avant la première guerre mondiale, quelques particuliers transportaient avec leurs autobus les passagers sur les lignes locales, multipliées et améliorées entre les deux guerres. En 1953, le comité de la commune de Škofja Loka fonda l'entreprise Transturist. Au début, 31 employés et trois vieux autobus transportaient les voyageurs uniquement sur le territoire de la commune de Škofja Loka. Au cours de dix-sept années de son existence, l'entreprise a fait des progrès considérables. Aujourd'hui, elle compte 1021 employés, elle transporte les passagers sur 66 lignes régulières sur une longueur totale de 2603 km, elle possède 112 camions avec la force portative de 672 tonnes, des ateliers mécaniques, deux stations d'autobus, à Škofja Loka et à Radovljica, son propre bureau pour l'exécution des projets pour les téléphériques, le téléphérique qui monte de Bohinj à Vogel à la hauteur de 1537 m où le skieur continue sa remontée par les télésièges et les téléskis. Transturist est aussi en train de construire un centre de ski à Stari vrh dans les montagnes de Škofja Loka, il entretient et administre plusieurs hôtels à Bohinj et à Piran, et il construit un hôtel à Škofja Loka.