

## PIONIRSKA PROGA

MARUŠA PLETERSKI

Pionirska proga v Ljubljani je bila zgrajena za zagrebško in beograjsko kot tretja te vrste v državi. Kasneje so jih zgradili še v Skopju, Sarajevu, Kruševcu, načrtovali pa so jih tudi v Mariboru, Boru, Nišu, Novem Sadu in Bitoli. Zamisel sama ni bila nova, k nam je prišla iz Sovjetske zveze, saj je bila tam prva pionirska železnica zgrajena v Tbilisiju že leta 1935.<sup>1</sup>

Leto 1948, v katerem je zrasla ljubljanska pionirska železnica, je bilo kakor prejšnja povojna leta v znamenju socialistične obnove in graditve. To je bil čas, ko so bile materialne možnosti skromne, bilo pa je veliko delovne volje in pobude, zaživele so tudi dejavnosti, ki pred vojno niso imele možnosti razvoja. V primerjavi z drugimi je bila gradnja pionirske proge manjša akcija, imela pa je prav tako velik mobilizacijski odmev, saj so se frontovske organizacije in mladina množično odzvale.

S pionirsko progo so mladi dobili materialne pogoje za čimboljšo vzgojo. Tu so se pripravljali za življenje v socialistični družbi z aktivnim sodelovanjem pri delu, s spoznavanjem tehnike, točnosti in vestnosti pri delu in imeli hkrati zabavo in razvedrilo. Proga naj bi bila tudi zibelka novih kadrov za železniške poklice.

Za to, da bi proga stekla tudi v Sloveniji, se je zavzemala mladinska organizacija že leta 1947. Takrat sta bili v razpravi dve različici. Prva, ki je bila kmalu zavrnjena, je povezovala Lesce z Bledom s krožno vožnjo okrog blejskega jezera. Po drugi naj bi proga tekla v neposredni okolici Ljubljane ali okrog nje, ali pa iz središča mesta proti severu do bližnjih smučišč in kopališč. Dokončno varianto so določili mladinci, Mestni ljudski odbor, Urad za regulacijo Ljubljane in železničarji.<sup>2</sup> Strokovno plat gradnje proge in financiranje je prevzela Glavna direkcija eksploatacije železnic v Ljubljani (GDEŽ). Progo je v svoj gradbeni načrt za leto 1948 sprejel Plenum Osvobodilne fronte, ki je določil, da mora biti proga še v tem letu zgrajena. S tem je bila gradnja pionirske proge sprejeta v republiški plan akcij poleg drugih večjih v Ljubljani, kot so gradnja Dolenske ceste, Dečjih jasli, zgradb na Ambroževem trgu in drugih.<sup>3</sup>

## NACRTI

Že januarja 1948 je po večkratnih diskusijah na Glavnem odboru ljudske mladine

Slovenije v sodelovanju z železničarji in projektanti nastalo več variant. Po prvi so predvideli začetno postajo poleg načrtovane železniške postaje Vič in bi proga obšla Kozačje, tekla mimo državnega posestva na Bokalcih, nato ob potoku Šujici in bi imela končno postajo severno od Dobrove. Trasa bi bila dolga 5 km. Zaradi poplavnega območja Šujice ta možnost ni prišla v poštev. Naslednja varianta je tudi predvidevala začetek proge na Viču in bi potekala med Večno potjo in Glinščico do Mosteca, kjer bi bil preko dolinice potoka Mosteca viadukt, sledil bi mu predor. Tako bi proga dosegla Koseze in Zgornjo Šiško, kjer bi zavila proti zahodu, pred Podutikom pa bi zavila proti jugu. Končna postaja bi bila med potokom Glinščico in vasico Korenin. Dolga bi bila 7 km. Po pestrosti bi bila najbolj ustrežna, vendar je bila odklonjena zaradi večjih, tehnično težje izvedljivih objektov, ki so presežali materialne možnosti.

Po tretji varianti bi bila začetna postaja v Rožni dolini, od tu bi trasa potekala proti severozahodu, nad Brdom bi zavila proti jugozahodu ter bi pri Bokalcih sovpadla s prvo varianto in ji sledila do konca le-te v Dobrovi, od koder bi se nadaljevala do Stranske vasi in bi se pred Podutikom spuščala v serpentinah na Stražnji vrh, od tam pa v Podutik, kjer bi bila vmesna postaja. Nato bi zavila proti Kosezam in Zgornjo Šiško. Ta proga bi bila dolga 14 km in bi imela vlogo krožne proge, če bi v krog šteli še tramvaj iz Šiške v Ljubljano. Zavrnjena je bila zaradi prevelike dolžine in še nedodelanosti predloga.

Končno je bila zaradi materialnih možnosti sprejeta različica, po kateri je potekala proga z Viša v Podutik z vmesno postajo v Kosezah. Dolga bi bila 4 km. Sprejeli so jo zastopniki mladinske organizacije, železniške uprave in projektantske skupine. Tako so začeli z izdelavo glavnega projekta, ki pa je tudi zajemal več različic. Prediskutirano je bilo vprašanje, kje naj bo začetna postaja. Dostop do nje naj bi bil lahek in enostaven iz središča mesta, moralo je biti dovolj prostora za postajni plato in kurilnico. Prvotno zamisel, da bi ta postaja ležala v Tivoliju, so opustili. Ustrezala bi sicer značilnostim okolja in pogojem gradnje, vendar bi morali progo speljati po ulicah naseljene Rožne doline. Taka rešitev bi porušila obstoječo arhitektonsko skladnost, ne bi bilo požarnega varnostnega pasu, krivine bi bile preostre,



Načrt pionirske proge  
(AZGPI)

kar bi občutno zmanjšalo osnovno hitrost proge. Druga misel je bila začetno postajo čimbolj približati središču mesta. Začetna postaja bi bila ob Erjavčevi cesti in bi proga tekla ob obstoječi normalnotirni progji Ljubljana—Trst do Viča, kjer bi zavila proti severu. Pri reševanju problematike začetne postaje je imel tudi Glavni odbor ljudske mladine Slovenije svoj predlog. Proga bi se začela pred Čadom pod Rožnikom s pentljo, kjer naj bi bilo postajališče. Nato bi tekla ob Večni poti proti Viču. Tehnično bi predstavljala izvedba tega predloga velika zemeljska dela na geološko neugodnem terenu.

Tako je bila sprejeta lokacija začetne postaje na Viču, na odprtem prostoru. Pri tem so upoštevali, da bi bilo možno kasnejše podaljšanje v smeri proti središču mesta ali pa do načrtovane železniške postaje Vič. Trasa se je pričela na levem bregu Glinščice, nato je tekla v ožini med Glinščico in Večno potjo in je potekala v nadaljevanju preko travnikov in borovega gozda skoraj vzporedno z Večno potjo. Trasa se je najbolj približala Večni poti na mestu, kjer je v nivoju sekala Cesto na Brdo. Tod je bila predvidena čuvajnica z zapornicami. Trasa se je nadaljevala iz gozda na odprt travnik, na katerem je v večjem loku zavila proti severozahodu, kjer je bila po vzopetnem vstopu v gozd vsekana

v sedlo med Malim Rakovnikom in Mostecom. Takoj ko je trasa zapustila usek, je zavila v majhnem loku na postajni plato postaje Koseze. Lokacija te postaje je bila izbrana zato, ker je najbolj ustrezala prometnim zahtevam in tehnično ni predstavljala večjega problema. Postaja je stala na visokem nasipu, tik za največjim usekom, nasproti Gustrojevih delavnic (danes Agrostroj) in bi ob morebitni razširitvi le-teh proga pridobila tudi gospodarski pomen.

Druga možnost za srednjo postajo je bila ta, da bi trasa zavila iz useka v ostrem ovinku levo ob Večni poti, kjer je bil prostor za postajni plato in bi bila nekako v središču načrtovanih telesnokulturnih naprav. Vendar bi izhod s postajnega platoja zahteval preostre ovinke ali pa postajni tir v loku, kar pa predpisi ne dovoljujejo. Proga bi morala tudi v nivoju križati cesto v Koseze. Tako ta varianta ni bila sprejeta.

Postajo v Kosezah je trasa zapustila v enakem loku, kot je prišla vanjo. Nato je potekala mimo opekarniških jam v Kosezah in dosegla odprt svet travnikov pod Mostecom, od koder se je približala podutiški cesti in ji sledila do končne postaje, ki je bila načrtovana na travniku pred vasjo Podutik. Proga naj bi se v prihodnosti podaljšala do Polhovega gradca. Ker pa so bili takrat v pri-

pravi načrti za obvožno progo Vič—Črnuče, in bi ta proga pravokotno sekala pionirsko progo, so se odločili, da začasno končno postajo postavijo pred križiščem z obvoznico. Ob tem se je rodila tudi zamisel, da bi se proga odcepila od obstoječe trase pionirske proge tik za Kosezami in bi se končala vzporedno z novo obvožno progo. Ker načrti za obvožno progo V. kongresa še niso bili narejeni in njena trasa še ni bila točno določena, so to misel opustili, ker bi bila tako ovirana tudi gradnja pionirske proge.<sup>4</sup>

#### GRADNJA PIONIRSKÉ PROGE

Potem, ko so bili načrti že narejeni in je sneg toliko skopnel, da so bila mogoča prva dela, je mladina tehnične fakultete februarja in marca trasirala progo. Pred tem je bil narejen seznam zahtevanih zemljišč in so se z lastniki dogovorili za kasnejši odkup, ki pa se je zavlekel. Odločbe o razlastitvi so lastniki dobili šele maja 1949, ko so tudi določili meje. Mejnike so postavili novembra 1952. Nekaj pred tem so odškodnine izplačali. Prva prostovoljna delovna akcija je bila 7. marca 1948. V njej so sodelovali večinoma železničarji, ki so s sekanjem dreves in planiranjem začeli pripravljati teren za gradnjo. Teh akcij so se udeležili tudi člani OF mesta Ljubljane. Pripravljala dela so tekla ves teden. Tako so mladinci delovne brigade Matije Maležiča ob svojem prihodu na že vidno traso lahko takoj pričeli z zemeljskimi deli.<sup>5</sup>

Slovesna otvoritev del na pionirski progi je bila 14. marca 1948, na dan mladinskih delovnih brigad. Pred okrašenim odrom se je zbralo okrog 4000 ljudi, med njimi predstavniki Mestnega ljudskega odbora, brigada Matije Maležiča, pionirski odredi. Potem ko je mladinska godba iz Šiške zaigrala državno himno, so zbranim spregovorili komandant mladinskih delovnih brigad na progi tov. Drago Seliger, predstavnik MLO in načelnik pionirjev o pomenu pionirske proge za najmlajše. Nato je mladinski pevski zbor zapel nekaj pesmi. Ko so v zemljo zasadili prvo simbolično lopato, so mladinci s pesmijo »Saj mlade so roke« pričeli z delom. Pridružili so se jim tudi frontovci.<sup>6</sup>

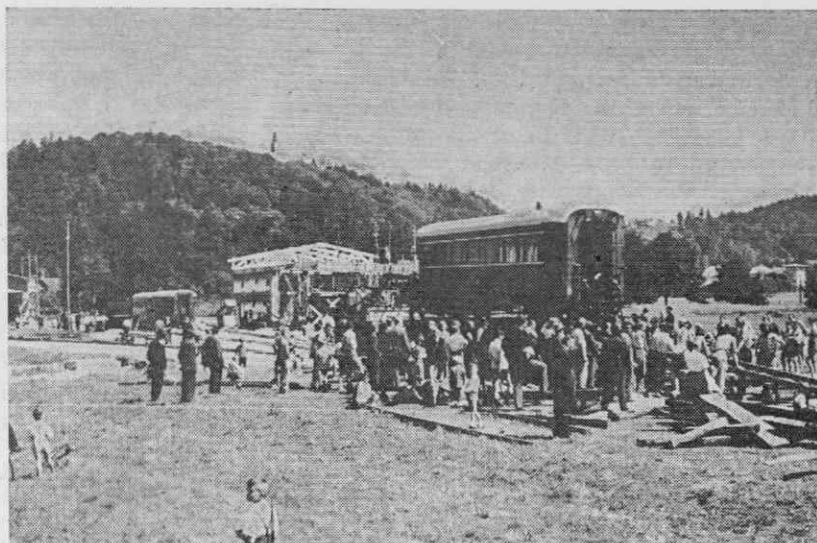
Rok za dograditev proge je bil kratek, pri gradnji so sodelovali frontovci, brigadirji iz vse Slovenije, železničarji, pionirji so se že pripravljali za bodoče poklice v tečajih, tako da je pionirska proga res zaživela. Delo na progi je spremljala mladinska organizacija, ki ji je bil takrat priključen tudi pionirski oddelek. Redno so o gradnji pionirske proge poročali vsi tedanji časopisi.

Brigadirjem mladinske delovne brigade Matije Maležiča, ki so se kmalu po prihodu na brigadni konferenci odločili, da ostanejo na progi, dokler ne bo zgrajena, so se sredi aprila pridružili tudi brigadirji mladinske delovne brigade Mihe Marinka. Za nekaj dni jim je priskočila na pomoč tudi brigada Štefana Kovača iz Murske Sobote.<sup>7</sup>

Brigadirji so vsak dan presegali normo, ki je bila določena za kvalificirane delavce gradbene stroke. Ko so odstranili rušo in pričeli z zemeljskimi deli, so dobili vagonete — gradbinske prekucnike s tirno širino 0,60 m za prevažanje izkopane zemlje, ki so jih v ta namen priredili v železniških delavnicah v Šiški. Na zgrajeni trasi so položili pomožno progo širine 0,60 m, ki so jo kasneje ob gradnji zgornjega ustroja podrli. Ko so dobili vagonete, so se brigadirji razdelili v skupine: ena je kopala in nalagala zemljo, druga jo je prevažala, tretja je zemljo zbijala v nasip. Konec aprila so bila razen največjega useka zemeljska dela v glavnem končana. Useka so se lotili tudi v nočnih prostovoljnih akcijah, ko so se mladinci ob razsvetljavi ognjev borili z ilovico. V brigadi je bila ustanovljena tudi posebna »leteča skupina«, ki je gradila propuste vzdolž proge. Sredi maja so začeli graditi tudi postajni poslopji in kurilnico in pripravljati material za gnojni ustroj. Sekciji za gradnjo pionirske proge je Železniški avtomobilski oddelek odstopil nekaj tovarnjakov za prevažanje gradbenega materiala iz zbirnega kanala »Litostroj« v glavno skladišče na pionirski progi, ki je bilo na Viču blizu začetne postaje, in pomožno skladišče, ki je bilo nekoliko pred končno postajo.<sup>8</sup>

Brigadi sta presegali normo tudi za 40 %, zadnje dni pa celo za 100 %, saj so se brigadirji zaobljubili, da bodo progo zgradili do dneva pionirjev — 8. junija.

V obeh taborih mladinskih delovnih brigad je bilo vedno delovno in veselo vzdušje. Tabor mladinske brigade Matije Maležiča je bil na mali planjavi ob Glinščici, približno tam, kjer je sedaj živalski vrt. Brigada Mihe Marinka pa se je utaborila v Kosezah. Dnevi so mladinkam in mladincem minevali pestro. Potem, ko je zjutraj zvok trobente naznanil začetek dneva, so po umivanju, jutranji telovadbi in zajtrku veselo odkorakali na delo. Delovni dan na progi je potekal do trinajste ure, marsikdaj so ga mladinci prostovoljno podaljšali. Popoldanske aktivnosti so bile raznovrstne, v brigadah je bilo dobro razvito kulturno, prosvetno in politično delo. Ustanovili so brigadno knjižnico, postavili so grafikon, ki je dnevno prikazoval opravljena dela. Brigadi sta imeli organizirane študijske in diskusijske krožke, spremljali so tekoče



Raztovarjanje vagona na postaji TV-15

zunanje in notranje politično dogajanje, poslušali so številna strokovna, politična in poljudna predavanja. Predavanja so ali pripravljali sami ali pa so povabili kot predavatelje člane Glavnega odbora ljudske mladine Slovenije in Mestnega ljudskega odbora. Pripravili so tudi več kulturnih prireditev, kjer so nastopali s svojim pevskim zborom, folklorno skupino in skeči. Zvečer so ob tabornem ognju zapeli, recitirali in se pogovarjali o opravljenem delu tistega dne in o delovnih akcijah brigad po Jugoslaviji. Obiskali so nekaj gledaliških in več kino predstav. Poleg urejanja stenčasa so pošiljali članke o pionirski progi časopisom. Rezultat kulturnega udejstvovanja je bila tudi knjiga »Pionirska proga«, ki sta jo uredila Albin Vajngerl in Matic Maležič, kjer so mladinke in mladinci objavili svoje literarne prispevke in slikovno gradivo. Ukvarjali so se tudi s športom. Uredili so igrišče za odbojko in nogomet, pripravili so tekme v odbojki, tekmovali so v metanju kopja, skoku v višino in daljavo, organizirali treniranje boksa in se vadili v streljanju. Priredili so dva izleta. Sodelovali so tudi v paradi 1. maja. V taboru so mladince obiskali pionirji in jim pripravili lep kulturni spored, drugič so jih obiskale žene, članice AFŽ.<sup>9</sup>

Čeprav so brigadirke in brigadirji presegali normo in se popolnoma predali gradnji, jim vendarle ne bi uspelo zgraditi proge do roka, če jim ne bi izdatno priskočili na pomoč frontovci. Ti so vsak dan prihajali na progo in pomagali pri vseh delih, posebno še pri gradnji zidanih objektov. Tu je vedno primanjkovalo zidarjev. Še posebej množično so se odzvali člani Osvobodilne fronte 21. marca, ko so po volitvah v okrajne ljudske

odbore odšli v organiziranih skupinah na udarniške akcije.<sup>10</sup>

Glavna direkcija eksploatacije železnic v Ljubljani je pionirsko progo sprejela v svoj finančni program, gradnjo pa je prevzela V. sekcija gradbenega podjetja v sklopu GDEŽ. Direkcija železnic je poslala na progo tudi 20 stalnih delavcev, med njimi šefa gradnje, nadzornike proge, ki so delali kot mladinski skupinovodje in nekaj tehnikov, tako da so mladinci in frontovci gradili progo po navodilih strokovnjakov — železničarjev. Občasno, kadar so posamezna dela na progi to zahtevala, je na progo prišlo več železničarjev. Prav tako so železničarji sami izvedli tehnično zahtevna, specializirana dela. Napeljali so telefon in telegraf po navodilih TT direkcije in uredili signalnovarnostne naprave, ki so jih postavili delavci sekcije za zvezo in varnostne naprave v Ljubljani v prostovoljnih urah.<sup>11</sup>

Tudi pionirji so se vestno pripravljali na prevzem pionirske proge. Februarja in marca je Mestni odbor ljudske mladine Slovenije skupno z GDEŽ pripravil nedeljske tečaje na takratni klasični gimnaziji (danes OŠ Prežihov Voranc). Pionirji so se na tečaje prijavili po šolah, kjer so dobili tudi prve informacije. Odziv pionirjev je bil večji kot so pričakovali, saj se je namesto predvidenih 290 prijavilo 340 pionirjev in pionirk iz vseh koncev Ljubljane. Sprejeti so bili le tisti, ki so imeli ob polletju odlično, v najslabšem primeru pravdober uspeh in so bili stari od 10 do 15 let. Železničarji so pripravili 10 tečajev, razdeljenih po strokah. Vsak tečaj je imel svoj učni načrt, ki je obsegal 8 do 14 predavanj. Pionirska proga ni zahtevala prav vsega znanja kot normalne železni-

ce, vendar so morali pionirji spoznati vso osnovno problematiko vodenja železniškega prometa, glavne pravilnike železniške službe, temeljne člene iz tehničnih predpisov, signalni pravilnik, učili so se uporabljati grafikone voznega reda, spoznavali so vse vrste vlakov, njihovo odpravo in sprejem, promet na progah, vodenje in značilnosti lokomotive, naučili so se telegrafirati in še mnogo drugega. Poleg tega so spoznali obrise organizacije železnic, geografijo železniških prog v Sloveniji, razvoj železnic. Hodili so tudi na železniško postajo, kjer so se seznanjali z delom v praksi. Po končanem tečaju so pred izpitno komisijo dokazali svoje teoretično znanje. Nato so imeli tudi praktični del izpita. Strojvodje so ta del izpita opravljali na lokomotivah, ki so vozile v rednem prometu (npr. vožnja Ljubljana—Zagreb). Tečaje je do otvoritve končalo 50 brzojavcev, 25 potniških blagajnikov, 24 vlakovnih odpravnikov, 40 strojvodij in kurjačev, 15 vozovnih preglednikov, 15 zaviračev, kretnikov in premikačev, 12 progovnih čuvajev, 16 vlakovodij, 35 desetarjev in nadzornikov proge. Tedaj so dobili tudi prave železničarske uniforme.<sup>12</sup>

#### ELEMENTI IN ZNAČILNOSTI PROGE

Proga je bila dolga 3,819 km, bila je ozkotirna, širine 0,76 m. Za to širino tirov (v Zagrebu in Beogradu je bila proga široka 0,60 m) so se odločili zato, ker je bilo lažje dobiti vozila in tirni material te vrste in ker so v Sloveniji takrat obratovala tudi ozkotirnice večinoma te širine.

Predpisi za ozkotirne proge dopuščajo ostrejšje krivine in večje vzpone kot so dopustni za normalnotirne proge. Pri gradnji pionirske proge pa niti prvi niti drugi niso bili preseženi, tako je proga povsem ustrezala predpisom za ozkotirnice, le dolžina postajnih tirov je bila krajša od predpisane, vendar dovolj dolga za kratko garnituro. Osnovna hitrost je bila predvidena 6,94 m/s (25 km/h), imeli pa so možnost povečanja do 8,89 m/s (32 km/h), ker so elementi trase to dopuščali.

Teren po katerem je tekla trasa je bil nizek, rahlo valovit, brez večjih hribov. Pri izbiri nivelete so upoštevali čimbolj enakomerne naklone. Le-ti niso presegli 10 ‰, razen na odseku med postajama Koseze in Podutik, kjer je naklon v dolžini 358,5 m znašal 12 ‰. Najvišja točka je bila v km 2,098 310,58 m nad morjem. Do tu se je nivaleta vzpenjala, do konca proge pa je padala. Proga je tekla deloma v usekih, deloma na nasipih. Na vsej progji so bili poleg več manjših trije večji useki in trije večji nasipi. Izkopani material iz usekov so pora-

bili za bližnje nasipe, tako da je bil transport razmeroma enostaven in je bil ves izkopani material uporabljen.

Traso so po vsej dolžini spremljali manjši potoki, tla so bila popolnoma ilovnata, za vodo nepropustna, zato je bilo potrebno vzdolž vse proge odvajati površinsko vodo s sistemom odvodnih kanalov in propustov, regulacijo potoka Mosteca in celo s prestavitvijo potoka Pržanca. Vodo so odvajali izkopani jarki vzdolž proge, ki so bili ob ukopu obojestranski, pri nasipih pa na strani hriba. Na najnižjih točkah so bili narejeni propusti.

Na celi dolžini trase pionirske proge je bilo osem cestnih prehodov v nivoju. Križanja so bila s cestami II. reda in z gozdnimi potmi, tako da ni bilo treba graditi zapornic s čuvajnicami, ampak so bili prehodi zavarovani samo z opozorilnimi znaki. Edino pri križanju proge s Cesto na Brdo so postavili zapornice, za katere je skrbel čuvaj, kajti tod je bil cestni promet gostejši, še vedno pa ne toliko, da bi bilo upravičeno zgraditi podvoz. Na cestnih prehodih so na progo vgradili tudi vodilne tirnice.

Spodnji ustroj, to je planum, je bil širok 3,20 m, nanj je bila položena gramozna greda široka 1,90 m in visoka 25 cm. Za to so porabili na celi progji s postajnimi in kurilniškimi tiri 3600 m<sup>3</sup> nepresejanega jamskega gramozja. Pragovi so bili položeni v razdalji 80 cm. Deloma so bili novi, hrastovi. Ker jih je primanjkovalo, so si pomagali tako, da so stare pragove z normalnotirne proge odžagali na 1,60 m, kot je to določeno za te vrste ozkotirnico. V sili so uporabili tudi nekaj mehkih pragov, ki so jih naredili kar ob progji iz posekanih iglavcev, vendar so jih morali še pred otvoritvijo zamenjati.

Tirnice so dobili tako kot vozila iz Bosne in Hercegovine. Od km 0,0 do 3,2 so bile oblike XXIV, od km 3,2 do konca proge in na stranskem in kurilniškem tiru na Viču pa je bil madžarski sistem i. Tirnice so bile pritrjene na pragove z žebli, delno na podložnih ploščah, delno brez. Stiki tirnic so bili pritrjeni s po dvema spojima vijakoma in so bili v premi vzporedni, v lokih pa je bil menjalni stik. Kretnice na postajah so bile oblike XXX in IVa za lokalno postavljanje.

Na progji so bile tri postaje, vse na njeni desni strani. V km 0,93 je bila postaja TV-15 na Viču, v km 2,75 je bila postaja Jelenov žleb v Kosezah, na koncu proge v km 3,80 pa postaja Trnovski gozd v Podutiku. Poimenovali so jih po pomembnih krajih iz NOB. Začetna postaja TV-15 je imela poleg glavnega prevoznega tira še stranski tir, oba koristne dolžine 90 m, in kurilniški tir, ki je od ločnice odcepnice kretnice do konca v ku-

rilniški lopi meril 122 m. Postaja je bila zavarovana z uvoznim signalom A in predsignalom PsA. Enoročni uvozni signal je stal 106 m pred uvozno kretnico. Kazal je uvoze za tir 1 in 2. Predsignal je stal 400 m pred uvoznim signalom. Postajno poslopje je bilo zidano, s pokritim peronom. V pritličju je bila velika avla, prometna pisarna, blagajna. V gornjem nadstropju sta bili 2 sobi in velik predprostor. Nasproti postajnega poslopja so sezidali tudi kurilnico, kjer je bila shranjena lokomotiva. Kurilnica je bila dolga 14,5 m, ravno toliko, da je bila lokomotiva pod streho, in je imela dva vzporedna tira. En tir je imel 12,5 m dolg čistilni jašek. Zraven kurilnice je bila deponija za premog in star napajalnik tipa Spitzner, ki je bil najpogostejši na naših progah. V kurilniški delavnici Ljubljana Šiška so ga dopolnili z manjkajočimi deli in obnovili.

Postaja Jelenov žleb je bila tudi zidana in je imela pokrit peron, vendar je bila manjša od razporedne postaje TV-15. Zavarovana je bila iz smeri Trnovski gozd z uvoznim signalom A, ki je stal 180 m pred mišljeno uvozno kretnico, in predsignalom PsA, ki je bil oddaljen 400 m od uvoznega signala. Teh dveh signalov niso postavljali, ker drugi prevoznik tir ni bil zgrajen, zato so ravnali, kot da je signal pokvarjen. Kljub temu, da je bil en sam prevoznik tir in en odstavnik, je bil Jelenov žleb postaja in ne postajališče. Iz smeri TV-15 je stal uvozni signal B 100 m pred uvozno kretnico in je imel predsignal PsB v razdalji 400 m pred uvoznim signalom. Postavljalna naprava za signale je stala pred prometnim uradom, tako kot na ostalih dveh postajah.

Postajno poslopje Trnovski gozd je bilo zgrajeno kot začasno, zato je bilo majhno, leseno. Postaja je imela dva tira s po 149,9 m, in s koristno dolžino po 90 m. Zavarovana je bila z uvoznim signalom A, ki je stal 100 m pred uvozno kretnico, njegov predsignal PsA pa je bil 400 m pred njim.

Vse tri postaje so bile med seboj povezane s čuvajniškim telefonskim vodom, ki je bil na postaji Jelenov žleb deljen na dva odseka in sicer TV-15—Jelenov žleb in Jelenov žleb—Trnovski gozd. Druga povezava je bila z obratnim telefonskim vodom, na katerega so bile vzporedno priključene vse tri postaje in posredovalnica (telefonska centrala) Glavne direkcije za eksploatacijo železnic. Tretja povezava je bila brzojavna, zanjo je bil uporabljen obratni telefonski vod. Brzojavni klicni znaki so bili: TV, J, T. Poleg tega je bila postaja TV-15 razporedna postaja za obe smeri in je objavljala promet vlakov. Zaradi nadzora točnosti ur je oddala tudi znak pol-

dan po svoji uri, ki jo je ob 11.30 primerjala z uro GDEŽ. Postaje so morale dovoljenje za odpravo vlaka zahtevati brzojavno ali tele-

Izračunan čas vožnje TV-15—Trnovski fonično in tako dati tudi odjavo vlaka.

gozd je bil 24 minut s 5 minutnim postankom v Jelenovem žlebu. Izračunan je bil glede na osnovno hitrost 6,94 m/s (25 km/h) v premi (to je na ravnem delu proge) ob upoštevanju krivin in posameznih vzponov.<sup>14</sup>

#### VOZILA

Vozni park je bil sestavljen iz parne lokomotive JDŽ 178—003, pet stirijskih Cas vagonov in enega štirijskega službeno-poštnega DFa vagona.

Lokomotivo, ki so jo dobili od sarajevske železniške direkcije, kjer je vozila na ozkotirnih progah BiH, so obnovili v Delavnici državnih železnic Ljubljana—Šiška. Ker je bila lokomotiva kot šolska precej zahtevna in je imela svoje posebnosti in razgibano življenjsko pot, si jo pobliže oglejmo. Lokomotivo so zgradili v tovarni Krauss v Linzu tem letu so prišle tri take lokomotive na pod tovarniško številko 3155 leta 1895. V Bosansko-hercegovaške državne železnice.<sup>15</sup> Ta lokomotiva je dobila oznako BHStB Iia 4-103 (Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahnen). Pri poskusnih vožnjah so se lokomotive te vrste dobro obnesle. Konec prve svetovne vojne jo je prevzela Kraljevina SHS. Do leta 1933 je še obdržala staro oznako, takrat pa je dobila novo številko JDŽ 178-003 in jo je obdržala do konca.<sup>16</sup> Lokomotiva je bila popolnoma nove konstrukcije in se je naslanjala na konstrukcijske izkušnje radialne lokomotive BHStB IIIa 4 (kasneje JDŽ serija 189). Pri tej lokomotivi je prvič prišlo do vgradnje zveznega parnega stroja v ozkotirno lokomotivo. Para je namreč pritekala najprej v manjši jakotlačni valj premera 290 mm, tu je ekspandirala deloma, nato pa je odhajala v večji nizkotlačni valj premera 430 mm in je ekspandirala do konca. Gib bata je bil 450 mm. Lokomotive te vrste so bile po vsej verjetnosti prve ozkotirne parne lokomotive z zveznim (compound) parnim strojem na svetu. Lokomotiva je imela nizkoležeč kotel, ki je proizvajal nasičeno paro. Ležal je na zunanem okviru, v katerega so bile uležajene 2 tekalni in 2 pogonski osi. Pogonska kolesa niso imela sledilnih vencev, bila so širša kot navadno (180 mm) in močno konično postružena. Prednja in zadnja tekalna os sta bili gibljivo vpeti in med seboj povezani s Klosejevim mehanizmom za radialno nastavljanje osi. Mehanizem nastavljanja osi je bil spojen z zalogovnikom, ki je s svojim

odmikanjem od vzdolžne osi lokomotive vplival na mehanizacijo za nastavljanje osi glede na krivino proge. Zalogovnik je bil kot vplivni element za nastavljanje osi tu prvič uporabljen. Lokomotiva je lahko dosegala hitrosti 1,4 m/s (50 km/h). Valji so bili nameščeni znotraj lokomotivskega okvira in so poganjali prvo, kolenčasto os. Spojno drogovje je bilo montirano na Hallovih ročicah. Krmilni mehanizem je bil Allanov in je premikal školjkaste razvodnike. Lokomotiva je imela vakuumsko Hardy in ročno zavoro.<sup>17</sup>

Ko je lokomotiva JDŽ 178-003 pomladi 1948 prispela v železniške delavnice Ljubljana Šiška, so jo tu začeli 22. marca obnavljati in so s prostovoljnim delom naredili 4410 ur. Večino delov so popravili ali zamenjali z novimi in jo priredili za obratovanje na pionirski progi.<sup>18</sup> Lokomotivi so dodali tlačno zavoro Knorr, na vrhu kotla so ji montirali rezervoar za stisnjen zrak, tlačno črpalko pa na desno stran kotla ob dimnico. Kotel so opremili z varnostnimi ventili tipa Coale in zaprli kabino z zadnje strani s posebno steno. Tudi zalogovnik so predelali tako, da so mu zvišali stranice in omogočili nalaganje večjih količin premoga. Na dimnična vrata so pritrdili rdečo zvezdo. Za dimnikom so montirali posebno pločevino, ki je usmerjala tok zraka za dimnikom in dvigala dim. Ob dimniku so montirali poseben nosilec in nanj pritrdili elektrodinamo za proizvodnjo električnega toka za osvetlitev vlaka. Lokomotivo so pobarvali modro, kolesne zvezde in obhodna mostička so bili rdeči. Po nesreči, ki se je leta 1949 zgodila na ovinku za Jelenovim žlebom, ko je lokomotiva iztirila, se nagnila in poškodovala, so jo v železniških delavnicah Ljubljana Šiška popravili in pobarvali črno.

Vagone, ki so dobili oznake Cas 200, Cas 201, Cas 202, Cas 203, Cas 204 in DF 250, so obnovili v oddelku potniških vozov Delavnic državnih železnic v Mariboru. Delavci so se 6. aprila obvezali, da bodo vagoni obnovljeni do otvoritve proge. Ogrodje so prilagodili turističnim namenom. Vgradili so dodatna okna zato, da je bila notranjost čimbolj svetla in razgled neoviran. Tako je bil zgornji del, razen ogrodja in strehe, ves zastekljen. Vagoni so bili med seboj povezani s prehodnimi mehovi, ki so omogočali popolnoma varen prehod. Skupna teža garniture je bila 80 ton. Notranje stene vagonov so bile obdane z lesenitom naravne barve, strop je bil bel, klopi lesene. V vagonih je bilo 232 sedežev III. razreda. Razsvetljava je bila električna, kurjava parna, zavore jakotlačne Knorr. Na vratih vagonov so bile nameščene varnostne ključavnice, ki jih je z notranje strani lahko odprl samo sprevodnik s poseb-

nim ključem. Vodna instalacija je bila opremljena z 90 litrskimi rezervoarji. Vagoni so bili pobarvani z živo rdečo barvo, le strehe so bile bele, beli sta bili tudi bočni črti, ki sta potekali vzdolž cele garniture.<sup>19</sup>

#### OTVORITEV

S svečanega mitinga so brigadirji 8. junija 1948 poslali pionirjem pismo: »Vaša proga je zgrajena.« Na dan dograditve proge je štab MDB pionirske proge izdal odlok, s katerim je proglasil brigado Matije Maležiča za 3-krat udarno in 2-krat pohvaljeno, brigado Mihe Marinka za 2-krat udarno in 3-krat pohvaljeno, 105 brigadirjev je bilo proglašanih za udarnike, 4 za dvakratne udarnike, 112 brigadirjev je bilo pohvaljenih. Do otvoritve pionirske proge, ki je bila določena na nedeljo 13. junija, so se mladinke in mladinci delovnih brigad prostovoljno odločili, da ostanejo na progi in pomagajo frontovcem pri zidavi postaj TV-15, Jelenov žleb in čuvajnice.<sup>20</sup>

Progo so komisijsko pregledali 10. junija 1948 predstavniki GDEŽ, inšpektorja Ministrstva za delo in MLO, navzoč je bil tudi ing. Jože Berčič, vodja gradnje pionirske proge. Pregledali so celotno progo in ugotovili stanje ter določili, kaj je treba do otvoritve še popraviti. Določili so tudi, da morajo do otvoritve vsak dan z lokomotivo prevoziti progo, da se podlaga stlači in utrdi in da je treba vsak dan progo obhoditi in pregledati. Usek v km 2,2 je bilo treba posebej opazovati, ker pobočje še ni bilo dovolj odkopano, v slabem vremenu pa postaviti stalno stražo. Ugotovili so nekaj pomanjkljivosti, ki jih je bilo treba do otvoritve popraviti: cestne prehode označiti z opozorilnimi znaki, zavarovati leseno gospodarsko poslopje vrtnarije Herzmanski pred požarom, progo so morali opremiti še s kilometrskimi in hektometrskimi kamni, nagibnimi kazali, signalnimi naznanilniki in premikalnimi mejniki. Na podlagi tega ogleda so izdali začasno prometno dovoljenje. Dva dni kasneje so progo prevozili s »poskusnim vlakom«. Ker je poizkusna vožnja potekala normalno in na progi ni bilo čutiti sunkov ali zibanja in tudi tir ni bil deformiran, so se odločili, da lahko progo odprejo za reden promet.<sup>21</sup>

V nedeljo 13. junija so se ljudje že ob sedmih zjutraj začeli zbirati po rajonih in so nato s transparenti in slikami voditeljev množično prihajali na slavnostno otvoritev. Na otvoritvenem prostoru, na jasi, kjer je bil tabor MDB Matije Maležiča, pri km 1 pionirske proge, se je do 9. ure zbralo nad 20.000 ljudi, med njimi so bili člani OF mesta



Progo je otvoril  
dr. Marjan Breclj  
(fototeka MLRS)

Ljubljane, brigadirji obeh brigad, ki sta gradili progo, pionirji — železničarji v uniformah, godba. Na veliki tribuni so se zbrali predstavniki ljudske oblasti, množičnih organizacij, udarnikov, delegacije pionirjev iz drugih republik, predstavniki MDB.

Ko je s cvetjem in zelenjem okrašena lokomotiva s Titovo sliko na čelu pripeljala vlak do otvoritvenega prostora, po običajnem voznem redu, a z nalogom da je vlak zamujen, je združena mladinska godba iz Šiške in godba Tineta Rožanca zaigrala državno himno. Komandant MDB Drago Seliger je raportiral podpredsedniku vlade dr. Marjanu Breclju, da je proga zgrajena in jo predaja pionirjem in ljudstvu. Nato se je tovariš Breclj v svojem govoru zahvalil iniciatorjem pionirske proge, Izvršnemu odboru Osvobodilne fronte mesta Ljubljane in Glavnemu odboru ljudske mladine Slovenije in izrekel vse priznanje požrtvovalnemu delu obeh brigad. Poudaril je, da je to dan velikih delovnih zmag in velik praznik mladega rodu. Tod so vidni napor delovnih množic, ki izvršujejo petletni plan in ustvarjajo našim najmlajšim boljšo pot v prihodnost. Tudi s pionirsko progo so jim pokazali, kako se gradi domovina, da bodo v prihodnje sami tako ravnali. Pionirska proga bo kazala pot v prihodnost z željo, da podvojijo napore pri učenju, kar bo najlepša zahvala graditeljem proge. Nato je Ljubiša Veselinović, pomočnik ministra za promet FLRJ dejal, da proga ni samo igrača za razvedrilo in zadovoljstvo, temveč prava proga, ki jo morajo čuvati in s tem pokazati ljubezen do domovine in njenega napredka. Potem, ko so o pomenu proge in prostovoljnega dela govorili še predstavniki OF mesta Ljubljane, organizacijski

sekretar GOLMS, predstavnika prostovoljnih graditeljev proge in brigadirjev, se je predstavnik pionirjev zahvalil za dar, ki so ga s progo dobili. Sledila je podelitev nagrad in pohval: brigadi Matije Maležiča so podelili kip mladinke in mladince, brigadi Mihe Marinka sliko izdelano na pionirski progi, najboljši frontovski brigadi slonokoščen kipec Tita, železniški direkciji album s slikami s pionirske proge, predavateljem lepo izrezljano tobačnico, delavcem Delavnic državnih železnic v Mariboru in delavcem kurilnice Ljubljana Šiška plaketi, prav tako je plaketo dobila druga najboljša frontovska brigada. Graditelji proge so podarili album s slikami tudi tov. Breclju in Matiji Maležiču, podpredsedniku MLO.

Dr. Marjan Breclj je nato prerezal trak in odprl progo. Vlak je s častnimi gosti odpeljal proti Trnovskemu gozdu.

Ta dan so odpeljali še vlaki: P8/P7 ob 12.20 s povratkom ob 13.22, P10/P9 ob 14.20 s povratkom ob 16.22, P12/P11 ob 16.10 s povratkom ob 17.12 in P14/P13 ob 18.15 s povratkom ob 19.15. Popoldne tega dne so na otvoritvenem prostoru nastopale folklorne skupine, igrale godbe in peli pevski zbori.<sup>28</sup>

Naslednje dni sta vsak dan vozila le dva vlaka in sicer P2/P1 z odhodom s postaje TV-15 ob 6.30 in povratkom ob 7.32 in P14/P13 z odhodom s postaje TV-15 ob 18.15 in povratkom ob 19.33. Od 1. julija dalje je bil uveden še vlak P8/P7 z odhodom s postaje TV-5 ob 12.20 in povratkom ob 13.22. Vsi vlaki so imeli eno minuto postanka na postaji Jelenov žleb in 27 minut na postaji Trnovski gozd. Cena vozovnice je bila objavljena v Tarifskem obvestilu in je bila izračunana na enak način kot vse vozovnice. Po-



vratna karta na pionirski progi je stala 4 dinarje.

GDEŽ je vključila pionirsko progo v svoje omrežje. Da bi skrbeli zanjo čim vzorneje in bi promet v tehničnem in upravnem pogledu potekal neovirano, so z direktivno naredbo določili, da skrb za progo prevzamejo: v prometnem oziru postaja Ljubljana Šiška, v prometno računskih poslih prometno transportno gospodarstvo Ljubljana Šiška, v gradbenih poslih sekcija za vzdrževanje proge Ljubljana, v strojnih poslih kurilnica Ljubljana. V dopolnitvi te naredbe so še odredili, da sodi pionirska proga glede službe za zveze in varnostne naprave k sekciji za zveze in varnostne naprave in sicer k nadzorništvu elektrozvez Ljubljana Šiška in nadzorništvu signalov Ljubljana Šiška.<sup>23</sup>

Generalna direkcija železnic v Beogradu je maja 1948 izdala navodilo, da se gradijo pionirske železnice samo širine 0,60 m. Ker so pionirsko progo v Ljubljani začeli graditi že marca in so imeli ob izidu navodila pripravljen ves material in vozila za širino proge 0,76 m, načrtov niso spreminjali. Generalna direkcija železnic v Beogradu je odobrila gradnjo pionirske proge 15. julija 1948. Ta odobritev je bila naknadna, saj je bil takrat na ljubljanski pionirski progi že dober mesec reden promet.<sup>24</sup>

Proga zaradi ilovnatega terena ni bila utrjena, zato so se kmalu po otvoritvi pokazale nekatere pomanjkljivosti. Do 1. julija je na progi delalo še 8 železniških delavcev, ki so skrbeli za vzdrževanje proge, in 30 mladincev, ki so odvažali zemljo s pobočja useka. Decembra 1948 je bila ustanovljena tudi komisija, ki je pregledala progo in postajna poslopja in ugotovila precej pomanjkljivosti. Zato je zastopnik prometne službe prosil za čimprejšnjo ureditev prometnih prostorov na urejena električna napeljava in ogrevanje postajah TV-15 in Jelenov žleb, kjer ni bila prostorov.<sup>25</sup>

#### PIONIRJI ŽELEZNIČARJI

Najbolj so bili proge veseli pionirji železničarji. Po začetni neučakanosti in zagnanosti se je tudi življenje na pionirski progi umirjalo in oblikovalo. GDEŽ je določila šefa pionirske proge — prvi je bil Martin Selan do leta 1950, ki je bil hkrati šef postaje Brezovica, nato pa Janez Avpič, ki je tudi stanoval v TV-15, tako da je stalno nadzoroval pionirsko progo — pa tudi poklicnega vlakovodja, strojevodja in kurjača. Ti so imeli nalogo spremljati voznje, srbeti za varnost in za nadaljnjo strokovno izobrazbo pionirjev. Mladinska organizacija je za povezavo

s pionirji na progi in organiziranje kulturnega življenja zadalžila Miklavža Kneza.

Pionirji so prihajali na progo prostovoljno, v prostem času, včasih pa tudi na račun pouka. Ko so se prijaviili za opravljanje službe, so vpisali v razporedno knjigo, kdaj bo kdo prišel in katero službo bo opravljal. Nekaj pionirjev je bilo vpisanih kot rezerva. Po razporedni knjigi so prijavljene in opravljene službe vpisovali v knjižice — legitimacije, ki so jih dobili ob uspešno opravljenih izpitih. V začetku so službo na TV-15 opravljali v dveh barakah, ki so ju tam pustili delavci, kajti notranjost postajnega poslopja ni bila dokončana. Pionirji so se dela lotili sami, naredili so stopnice v prvo nadstropje, napeljali elektriko in uredili prostore, tako da so bili jeseni 1948 uporabni. Z lesenimi klopmi so opremili pionirsko sobo, kjer so se zbirali pred vožnjo in po njej. Za novoletno darilo 1948 so dobili novo straniščno školjko, polno bonbonov.

Že med počitnicami 1948 so formirali na progi pionirski odred, v okviru katerega so pripravili kulturno — prosvetni nastop v Brezicah. V pionirski sobi so si uredili knjižnico in pripravili več krožkov, namreč bralnega, šahovskega, recitatorskega, likovnega. Likovni krožek je vodil Dore Južna, ki je naredil tudi fresko v pionirski sobi z motivom borbe na eni strani, obnove na drugi strani in z zastavami na sredi in veliko sliko Tita, ki je visela v avli postaje TV-15. Igrali so se razne igre, kot je na primer Človek ne jezi se. Posebno priljubljena je bila igra Monopolis. Ko so odstavili službeno — poštni vagon, ki je zaradi svoje izredne dolžine pogosto iztirjal v ovinku za Jelenovim žlebom, na stranski tir na postaji TV-15, so v njem uredili delavnico. Tu so v okviru tehničnega krožka izdelali marionete, majhno električno lokomotivo iz aluminija, maketo železnice, diaskop iz stare škatle za marmelado in drugo. V pionirski sobi so namestili lutkovni oder. Pripravili so več lutkovnih igrice, med njimi Težave Peteršiljkove mame in Jurčkove sanje, ki so jih hodili gledat okoliški otroci. V avli TV-15 so pripravili razstavo, kjer so predstavili svoje risbe, izdelke tehničnega krožka in fotografije s pionirske proge in izletov.

Od leta 1949 so v pionirski sobi pripravljali tudi tečaje za pionirje, ki so se jim želeli priključiti. Vodili so jih starejši pionirji železničarji pod nadzorstvom železničarjev, ki so bili na progi. Ti so bili tudi v izpitni komisiji. Tečaji niso bili več razdeljeni po sekcijah, temveč so poslušali predavanja in opravljali izpite iz vseh strok. Tako so se odločili zato, ker je bil pri poklicnih, kot so pro-



Pionirji železničarji (fototeka Arhiva SR Slovenije)

govni čuvaji, blagajničarji, veliko osipa. S tem so omogočili, da so pionirji opravljali enkrat eno, drugič drugo službo. Večkrat so preverjali teoretično znanje. Tudi pri vožnjah so preverjali znanje in iznajdljivost pionirjev železničarjev tako, da so na progo namestili razpočnike, kar je pomenilo stoj, nevarnost na progi. Da so bili dobro pripravljene, kaže tudi to, da kljub velikokratnim iztirjenjem lokomotive ali DF vagona hujše nesreče na progi ni bilo. Hodili so na železniško postajo Ljubljana Šiška, kjer so vozili premikalke. Da so se ločili od pravih železničarjev, so si sami izdelali peterokoten našitek z znakom pionirjev in napisom pionirska proga, ki so ga nosili na rokavu. Velikokrat so se vozili tudi s pionirskim avtobusom, ki je v popoldanskih urah vozil na progo.

Nad kulturnim življenjem na progi so bdeli tudi starši, povezani v svet staršev. Ti so pionirje spremljali na izletih poleg šefa proge ali vlakovodje in predstavnika mladine. Izleti so bili dobro organizirani. Ker jim je GDEŽ omogočila, da so dobili eno brezplačno vozovnico na mesec, so se na daljše izlete vozili v vlakom. Poleg večdnevni izletov so imeli tudi krajše, enodnevne. Obiskali so pionirje železničarje v Beogradu in Zagrebu, kjer so vozili tudi njihov vlak. Za 14 dnevni izlet po Jugoslaviji avgusta 1950 so dobili celo svoj vagon, ki so ga dodajali rednim vlakom. Tedaj so obiskali tudi vse pionirske proge, ki so bile zgrajene v Jugoslaviji. Letovali so v Moščenički Dragi, bili so na Ptuj, na Triglavu in Kredarici, pri slapu Savici, v Šentjanžu, Planici, na Sušaku, na Rabu, v Dobenem, na Šmarni gori. Med počitnicami so taborili v Bohinju, druge počitnice pa so preživljali v železniškem domu na Kisovcu. Organizirali so smučarski tečaj v Kranjski gori. Obiskali so tudi Jelenov žleb, po katerem se je imenovala ena od postaj na pionirski progi.<sup>26</sup>

Leta 1950 je bila nekakšna prelomnica. Večina starejših pionirjev je takrat progo za-

pustila. Tudi Ministrstvo za železnice v Beogradu se je odločilo, da vse pionirske proge v Jugoslaviji čimbolj osamosvoji. Tako je pionirska proga v Ljubljani v prometnem oziru postala samostojna, v računsko-ekonomsko-planskem poslovanju pa je bila še naprej povezana z GDEŽ. Da bi mogel šef pionirske proge nadzorovati progo in kar najboljše opravljati naloge, ki jih je z osamosvojitvijo dobil, so mu uredili stanovanje na postaji TV-15.<sup>27</sup>

Po otvoritvi so pionirsko progo obiskali tudi zagrebški in beograjski pionirji železničarji. Prihajali so pionirji iz vse Slovenije v okviru šolskih ekskurzij. Posebej so se za ta izlet pripravili pionirji v Kanalu, kjer so organizirali železničarski krožek in si na tamkajšnji postaji ogledali ustroj železnice in tako pripravljene prišli na pionirsko progo v Ljubljani. Tudi otroški sejem junija 1948 in istega meseca 1949 so povezali s pionirsko progo. Na travniku pri postaji Jelenov žleb so obakrat postavili odre in stojnice, kjer se je odvijal celodnevni program z nastopi godbe, folklornih in baletnih skupin, pevskih zborov. V pravljici hiši so pravljice in uganke pripovedovali člani Narodnega gledališča. Postavili so tudi tabor, kjer so prikazali življenje in delo mladinskih delovnih brigad. Pripravili so tudi skupinske igre z žogo in strelišče za streljanje z zračnimi puškami. Potoček ob travniku so zajezili in tam so člani pomorsko brodarstva društva spuščali različne modele jadralnic. V partizanskem taborišču so borci pripovedovali o narodnoosvobodilni borbi, za zaključek prireditev pa je Zveza borcev prikazala napad partizanov na progo.<sup>28</sup>

#### UKINITEV

Že ko je mladinska organizacija leta 1947 načrtovala gradnjo pionirske proge, so se pogovarjali o tem, da bo proga v prihodnosti elektrificirana. V poročilu Centralnemu komiteju LMJ v Beogradu januarja 1949 je Mestni komite LMS nakazal probleme pionirske proge. Njihov predlog v sodelovanju z GDEŽ je bil, da se pionirsko progo podaljša in bi poleg vzgojnega pridobila tudi gospodarski pomen. Progo bi podaljšali od Podutika do Polhovega Gradca od koder bi prevažali les in bi jo uporabljali tudi tamkajšnji prebivalci za prevoz živil v Ljubljano. Od začetne postaje na Viču bi progo podaljšali do glavne proge Ljubljana—Trst, kjer bi tovor pretovarjali. Tako bi se pionirji z vožnjami tovornih vlakov vključili v gospodarstvo in pripomogli k izvajanju petletnega plana v gozdarstvu. Podaljšana proga bi bila dolga 26 km.

Od otvoritve dalje so ob komisijskih obhodih pionirske proge ugotavljali, da postajna poslopja niso bila dograjena, ker so manjkali podi, električna napeljava, oprema prostorov, stranišča niso bila urejena ... Tudi na progi so odkrili veliko pomanjkljivosti. Križišča s cestami niso bila vsa zavarovana z opozorilnimi znaki, ni bilo kilometrskih kamnov, tirnice ponekod niso bile pravilno pritrjene, kretniški signali so bili brez svetilk in drugo. Predvsem je bil pereč problem posedanja gramozne grede v useku pred postajo Jelenov žleb zaradi ob deževju razmočenega ilovnatega terena. Kljub stalnemu podbijanju in reguliranju tira je moral tu voziti vlak z zmanjšano hitrostjo. Ko so raziskovali vzroke, so ugotovili, da je zaradi površinske in talne vode spodnji ustroj proge razmočen in bi bila potrebna temeljita sanacija useka z globinsko drenažo z betonskim jarkom pod progo za odvodnjavanje podtalnice in odprtima betonskima jarkoma ob straneh proge za odtok površinske vode. Tako bi dosegli izsušitev odseka in s tem stabilnost proge. Načrti za sanacijo so bili narejeni septembra 1951 in potrjeni, vendar je niso izvedli.

Po zgledu Beograda in Zagreba je Mestni ljudski odbor prevzel pionirsko progo v svojo upravo. Ugotovili so, da zanimanje za progo stalno pada. Vzrok zato je bila nedograjena proga in upadanje števila obiskovalcev. Tudi pri pionirjih niso dosegli zaželenega vzgojnega smotra in zadostnega zanimanja. Število pionirjev, ki so se prijavljali na tečaje, je zelo padlo. V prvi tečaj februarja 1948 se je prijavilo nad 300 pionirjev, leto kasneje je hodilo v tečaj le še okrog 40 pionirjev. V tečaj avgusta 1951 sta se prijavila samo še dva pionirja. Osip je bil velik, saj je od vseh pionirjev, ki so uspešno opravili izpite, hodilo stalno na progo le 60 do 80. Vzrok za to upadanje zanimanja lahko iščemo v neprimerno opremljenih službenih prostorih in učilnice. Nespodbudno je bilo tudi to, da so pionirji večkrat vozili prazen vlak. Število obiskovalcev je vsako leto padalo. Leta 1948 so od otvoritve do konca leta prepeljali 49 830 potnikov, naslednje leto je število potnikov padlo na 46 240, še večji padec je bil leta 1950 na 24 639 potnikov, od 1. januarja do 31. avgusta 1951 je progo obiskalo le še 16 269 potnikov. Temu primerno so padli tudi dohodki od voženj, čeprav je redno vzdrževanje vozil in druga obratna režiža ostala v višini kot prejšnja leta.

Pionirska proga je bila z odločbo Vlade FLRJ — Sveta za promet in zveze 11. februarja 1952 prenesena na MLO glavnega mesta Ljubljane z brezplačnim prenosom osnovnih

sredstev. MLO je po prevzemu pionirske proge ustanovil Zavod »Pionirska železnica«. Za to leto je bilo predvidenih v proračunu 7 milijonov dinarjev, železniška direkcija je prispevala še 6 milijonov dinarjev. Ta denar so nameravali uporabiti za popravilo lokomotive in vagonov in stavb na pionirski progi in ureditev poti, ki so vodile k postaji TV-15. Če bi MLO hotel preurediti celotno obstoječo progo, bi potrebovali desetkrat več sredstev. Po dolgih diskusijah na sejah MLO, kjer so govorili tudi o ukinitvi proge, se je večina odbornikov zavzela za to, da proge ne ukinejo. Strinjali pa so se, da proga taka kot je, ne more naprej obstajati. Ker je dejavnost na pionirski progi vztrajno zamirala, so želeli čimprej najti rešitev. Zato je MLO določil, da naj Svet za komunale zadeve formira komisijo, ki bo ugotovila smotnost proge. Komisija je dobila nalogo pretehtati predloga MLO, ali podaljšati pionirsko progo do Tivolija in do Podutika, in bi ta dobila pravi začetek in konec, ali jo opustiti in demontirati. Podaljšana proga bi bila dolga 7 km. Komisija je ugotovila, da bi bilo potrebno vzporedno s podaljšanjem proge misliti na gradnjo športnih objektov, igrišč in restavracije ob končni postaji. Takoj bi morali obnoviti obstoječo progo in jo rešiti propadanja. Hkrati bi morali rešiti vprašanje finansiranja za leto 1953, saj bi bilo za podaljšanje proge potrebno zagotoviti 70 milijonov dinarjev, še enkrat toliko pa za gradnjo spremljajočih športnih objektov. Ker bi bila potrebna prevelika finančna sredstva, so se na seji MLO dogovorili, da bodo tak načrt izvedli po etapah. Najprej bi podaljšali pionirsko progo do Tivolskega parka. Na podlagi teh dogovorov so naročili načrte, ki jih je januarja 1953 predložil Projektivni biro pri Direkciji železnic Ljubljana.

Da bi pionirska proga čimprej samostojno zaživela, je 15. januarja 1953 MLO izdal odločbo o proglasitvi Zavoda »Pionirska železnica« za predračunsko ustanovo s samostojnim finansiranjem in tako je ta Zavod na podlagi plana in predračuna dobival dotacije od MLO.

Na skupni seji odbornikov mestnega zbora in zbora proizvajalcev 10. in 11. aprila 1953 so ponovno razpravljali o pionirski progi. Menili so, da se to vprašanje vleče iz leta v leto, ne da bi se situacija spremenila in je nesmiselno, da proga, taka kot je, še nadalje obstaja. Ker denarja za temeljito sanacijo in podaljšanje proge v obe smeri ne bi mogli zbrati, samo s podaljškom do Tivolija proga ne bi ničesar pridobila, in ker je vlak pozimi 1952/3 celo prenehal voziti in prometa

kasneje niso več obnovili, so soglasno sprejeli predlog, da se demontira in proda, denar, ki bi ga zato dobili, naj se porabi za druge aktivnosti mladinske organizacije. S prodajo pionirske proge se železniška direkcija ni strinjala. Izvršni svet LRS je na svoji seji obravnaval opozorilo direkcije, naj MLO vrne osnovna sredstva, ker je z opustitvijo obratovanja odpadel razlog prenosa pionirske proge, in ker rabijo lokomotivo in vagona za svojo progo Poljčane—Slovenske Konjice, tire pa tudi deloma za to progo, deloma za industrijske tire. 5. januarja 1954 je izdal odločbo, da MLO vrne Direkciji železnic vsa osnovna sredstva: železniško progo s pripadajočimi napravami, lokomotivo in vagona. Postajna poslopja, kurilnica in zemljišče so ostali še nadalje v lasti MLO. Ta je postajo TV-15, kurilnico in pripadajoče zemljišče že avgusta 1953 dal v upravljanje Upravi zoološkega vrta.

Komisija, sestavljena iz zastopnikov MLO in železniške direkcije, je 1. marca 1954 izvršila primopredajo osnovnih sredstev. Julija 1954 so vozila odpeljali v Poljčane. Na progi Slovenske Konjice—Poljčane—Zreče so vozila s pionirske proge obratovala do leta 1958. Vagone so nato poslali v Železniško transportno podjetje Sarajevo, dodeljeni so bili postaji Mostar, kjer so vozili na ozkotirnici Sarajevo—Čapljina—Ploče. Lokomotivo, ki je na konjiški lokalni progi služila kot aktivna rezerva, ker je zaradi svoje dolžine na ostrih ovinkih proge rada iztirjala, so leta 1958 prestavili v Ljubljano na Gospodarsko razstavišče in so jo uporabljali kot kotelno napravo za ogrevanje prostorov. Kasneje so jo prestavili v tovarno Dekorativnih tkanin, kjer je dajala paro kot stacionaren kotel. Okrog leta 1960 so jo prepeljali v Maribor in jo leta 1961 v Studencih razrezali.

Še danes pa so ohranjena postajno poslopje TV-15 s kurilnico in postajno poslopje Jelenov žleb. Trasa pionirske proge je skoraj v celoti vidna, po njej je od TV-15 do Jelenovega žleba speljana delno asfaltirana kolesarska steza, ki povezuje Vič s Šiško. To je tudi edina kolesarska steza v Sloveniji, ki je bila zgrajena na opuščeni železniški trasi, kajti ob ukinjanju raznih prog v 60. letih so na trasah nameravali zgraditi kolesarske steze ali pešpoti.<sup>29</sup>

#### ZAKLJUČEK

Pionirska proga ni prinesla vsega, kar so pričakovali od nje. Pionirji železničarji, vendar le tisti, ki so stalno hodili na progo, so se res naučili vestnosti pri delu in si pridobili organizacijske izkušnje. Imeli so tudi svojo zabavo in razvedrilo pri vožnjah, toda

le v prvih letih, ker je kasneje število potnikov tako upadlo, da je veselje do voženj usihalo. V ostalem prostem času, ki so ga večinoma preživljali na pionirski progi, saj so nekateri hodili celo v šolo v uniformah, da so lahko takoj po pouku tekli na pionirsko progo, so se z aktivnim delom v kroških izpopolnjevali. Veliko veselja so jim prinašali tudi izleti, ki so bili izpolnjeni z ogledi, rekreacijo in planinarjenjem. Tudi namen, da bi bila pionirska proga zibelka železniških poklicev, ni bil dosežen, razen morda prvo leto, ko sta se jeseni 1948 dva pionirja vpisala v Železniški tehnikum v Pulju, osem pionirjev pa se je vpisalo v poklicno Železniško industrijsko šolo Ljubljana Šiška. Pionirska proga pa je premalo časa obratovala, da bi o tem lahko dobili jasno podobo.

Velika škoda je bila, da proga ni bila nikoli dograjena in, kot to navajajo v poročilu ob prevzemu pionirske proge v upravo MLO, da »pionirska železnica ni odtrgana samo od Ljubljane, nego tudi nikamor ne pelje... Posledice sedanjega trasiranja niso prijetne in so brez dvoma vzrok, da proge ne obiskujejo niti starši v Ljubljani, niti šolski izletniki, ki prihajajo iz vseh delov republike v Ljubljano in katerim naj bi bil vpogled pionirske proge v spodbudno atrakcijo.«

Vsa prizadevanja, da bi pionirsko progo obnovili in podaljšali, ji tako zagotovili večji promet in celo gospodarski pomen, niso rodila sadov. Tako ni preostalo drugega, kot da so progo demontirali. Danes bi bila taka proga ne samo turistična atrakcija, temveč tudi odličен učen pripomoček usmerjenega izobraževanja in ob dobri organizaciji celo šola samoupravljanja za najmlajše.

#### OPOMBE

1. Sto godina železnica Jugoslavije, Beograd 1951, str. 582—595. — Vestnik, 1. 6. 1947, str. 22 do 24 (Otroške železnice in njihov pomen za množično dviganje tehnične kulture). — 2. Arhiv Inštituta za zgodovino delavskega gibanja (v nadaljevanju IZDG), fond CK ZSMS, fascikel 12, LMS 1945—50. — 3. Gradimo, 4. 2. 1948, str. 1 (Z izvršitvijo letošnjega plana bomo izredno razbremenili našo oblast. Govor sekretarja MOOF tov. Matije Maležiča). — 4. Skupni arhiv Železniškega gospodarstva Ljubljana pri Prometnem inštitutu (v nadaljevanju AŽGPI), Pionirska proga. — 5. Ljudska pravica, 26. 2. 1948, str. 4 (Letos bo stekla pionirska železnica v Ljubljani). — Ljudska pravica, 9. 3. 1948, str. 4 (Ljubljanski pionirji bodo še letos dobili železnico). — Slovenski poročevalec, 26. 2. 1948, str. 3 (Še letos bo stekla pionirska železnica). — Slovenski poročevalec, 6. 2. 1948, str. 3 (Začetek mladinskih delovnih akcij). — Pionirski list, 10. 3. 1948, str. 3 (Lado: Pionirska proga).

— 6. Mladina, 19. 3. 1948, str. 1 (Otvoritev del na gradnji pionirske proge). — Slovenski poročevalec, 16. 3. 1948, str. 5 (Pričetek gradbenih del na pionirski železnici v Ljubljani: Brez sanjarjenja v življenje). — 7. IZDG, fond CK ZSMS, f. 15, Pionirski oddelek. — Pionirski list, 12. 6. 1948, str. 2 (Dragica Pinter: Naša proga). — 8. Slovenski poročevalec, 2. 4. 1948, str. 1. (Začetek velikih del na mladinskih gradiliščih). — Ljudska pravica, 27. 5. 1948, str. 3 (8. junija bo pionirska proga izročena prometu). — Ljudska pravica, 8. 6. 1948, str. 1 (Pionirska proga je zgrajena). — Mladina, 12. 6. 1948, str. 1 (Naša borba na pionirski progi ni bila lahka, zato smo tembolj veseli zmage). — AŽGPI, Pionirska proga. — 9. IZDG, fond CK ZSMS, f. 15, Pionirski oddelek. — Slovenski poročevalec, 2. 4. 1948, str. 1 (Začetek velikih del na mladinskih gradiliščih. Prvi uspehi mladinske delovne brigade Matija Maležič pri gradnji). — Slovenski poročevalec, 26. 5. 1948, str. 3 (a. p.: 8. junija bo peljal prvi vlak po pionirski progi). — Gradimo, 7. 5. 1948, str. 1 (Tonja: IV. LMDB »Mihe Marinka« je pričela z delom na pionirski progi). — Ljudska pravica, 18. 3. 1948, str. 4 (Med brigadirji na pionirski progi). — Ustni vir: Drago Seliger. — 10. IZDG, fond CK ZSMS: f. 15 — Pionirski oddelek, f. 12 — LMS 1945 — 50. — Zgodovinski arhiv Ljubljana (v nadaljevanju ZAL), LJU Predsedstvo MLO Ljubljana, f. 4. — 11. Vestnik, 1. 3. 1948, str. 144 (Pionirska železnica pred gradnjo). — Vestnik, 1. 5. 1948, str. 234 (Eno uro na pionirski progi). — Ljudska pravica, 26. 2. 1948, str. 4 (M: Letos bo stekla pionirska železnica v Ljubljani). — Slovenski poročevalec, 26. 2. 1948, str. 3 (Še letos bo stekla pionirska železnica). — Mladina, 5. 6. 1948, str. 2 (Pred otvoritvijo pionirske proge. 13. junija bo slovesna otvoritev pionirske proge v Ljubljani). — 12. Gradimo, 4. 2. 1948, str. 2 (T. Z.: Pionirji železničarji se pripravljajo, da bodo vodili promet na pionirski progi). — Gradimo, 11. 2. 1948, str. 2 (Tone Zidar: Pionirji — bodoči železničarji se pripravljajo). — IZDG, fond CK ZSMS, f. 15 — Pionirski oddelek. — Vestnik, 1. 3. 1948, str. 144 (Pionirska železnica pred gradnjo). — Tovariš, 4. 6. 1948, str. 543 (Vera Stermecki: Na pionirski progi). — 13. AŽGPI, Pionirska proga. — 14. AŽGPI, Pionirska proga. — ZAL, GO-2211/52, Pionirska proga. — 15. Bernhard Schmeiser: Krauss—Lokomotiven, Wien 1977. — 16. Nova renumeracija lokomotiva, tendera i motornih kola, Subotica, 1935. — 17. Skoraj vse proge v Bosni in Hercegovini so bile zgrajene s širino 760 mm. Ozkotirne proge so v osemdesetih in devetdesetih letih 19. stoletja rekonstruirali in usposobili za večje osne obremenitve. Na predelavo ozkotirnic na normalni tir ni bilo mogoče misliti, ker so bile državne rezerve izčrpane. Za uvedbo brzovlakov, ki naj bi na rekonstruirani progi povezovali Sarajevo z Bosanskim Brodom, je uprava Bosansko hercegovskih državnih železnic potrebovala nove, hitre, lahke lokomotive, ki so bile sposobne voziti z večjimi hitrostmi. Z lokomotivami vrste IIA 4 je

bilo mogoče zvečati potovalno hitrost s 7,5 m/s (27 km/h, na 9,7 m/s (35 km/h). Do leta 1896 so izdelali osem lokomotiv za Bosansko hercegovske državne železnice. Na osnovi te konstrukcije so kasneje izdelali pregretoparno varianto brzovozne potniške lokomotive vrste BHStB IIIb 5 oziroma kasneje JDŽ 73, ki so obratovale do leta 1975. — Alfred Horn: Die Bahnen in Bosnien und der Herzegowina, Wien, 1964. — Rihosek — Schäffer: Lokomotiven der Bahnen in Bosnien und Herzegowina, Wien, 1952. — G. Margin: Les locomotives de Bosnie — Herzegovine, Chemins de Fer Regionaux et Urbains, Paris, 1972, št. 114, str. 3—19. — 18. Ljudska pravica, 1. 6. 1948, str. 3 (Lokomotiva za pionirsko progo obnovljena). — 19. AŽGPI, Pionirska proga. — ZAL GO-2211/52, Pionirska proga. — Ljudska pravica, 31. 5. 1948, str. 3 (Do 1. junija bodo v oddelku potniških vozov Delavnic državnih železnic izdelali nove vozove za pionirsko progo). — 20. IZDG, fond CK ZSMS, f. 12, LMS 1945 do 50. — Mladina, 12. 6. 1948, str. 1 (Naša borba na pionirski progi ni bila lahka, zato smo tembolj veseli zmage). — Ljudska pravica, 13. 6. 1948, str. 2 (Danes otvoritev pionirske proge). — 21. AŽGPI, Pionirska proga. — ZAL, GO-2211/52, Pionirska proga. — 22. Ljudska pravica, 14. 6. 1948, str. 1 (Slavnostna otvoritev pionirske proge). — Pionirski list, 16. 6. 1948, str. 1 (Pionirska proga — najlepše darilo delovnega ljudstva našim najmlajšim). — Vestnik, 1. 7. 1948, str. 307—309 (S: Pionirska proga že štirinajst dni v obratu). — Mladina, 19. 6. 1948, str. 1 (13. junija je bila izročena prometu pionirska proga v Ljubljani. Pionirska proga, ki smo jo sami zgradili, nam utrjuje vero v lastne sile, v moč našega ljudstva). — Slovenski poročevalec, 12. 6. 1948, str. 3 (V nedeljo bo stekla pionirska železnica). — Slovenski poročevalec, 10. 6. 1948, str. 1 (Pionirska proga dograjena. Slovesno jo bodo odprli v nedeljo). — Slovenski poročevalec, 15. 6. 1948, str. 4 (Prvi vlak na pionirski progi). — AŽGPI, Pionirska proga. — ZAL, GO-2211/52, Pionirska proga. — 23. AŽGPI, Pionirska proga. — Službena obvestila GDEŽ Ljubljana, 29. 5. 1948, str. 347 (Direktivna naredba št. 16—48. Vključitev pionirske proge v omrežje GDEŽ-a). — Službena obvestila GDEŽ Ljubljana, 5. 6. 1948, str. 365 (Št. 18—48. Vključitev pionirske proge v omrežje GDEŽ-a). — 24. ZAL, GO-2211/52, Pionirska proga. — 25. AŽGPI, Pionirska proga. — 26. IZDG, fond CK ZSMS, f. 15, Pionirski oddelek. — Ustni vir: Jože Blaz, Tone Florjančič, Dore Južna, Miklavž Knez, Sašo Kralj, Zinka Mikec, Fani Rižnar, Janko Vrhnec. — 27. AŽGPI, Pionirska proga. — 28. Pionirski list, 14. 7. 1948, str. 3 (Železničarski krožek v Kanalu). — Slovenski poročevalec, 26. 6. 1948, str. 5 (Otroški sejem na pionirski progi). — Gradimo, 11. 6. 1949, str. 4 (Pionirski dan. V nedeljo popoldne vsi na pionirsko progo). — Gradimo, 1. 7. 1949, str. 4 (Pionirski dan v Ljubljani). — 29. Podatki o ukinitvi zbrani: AŽGPI, Pionirska proga. — ZAL: OLO enota 64; MLO P f. 4 in 5; MLO T 869/51, T 985/52, T 102/53, T 1833/53; MLHO P 0047.