

## Zgodovina železnic

### Ob 150 - letnici Gorenjske železniške proge

# Železniške delavnice in železniška postaja Šiška

## Uvod

*Pred stopetdesetimi leti, decembra leta 1870, je stekel promet po novozgrajeni železniški progi med Ljubljano in Trbižem. Prometa prva leta ni bilo prav veliko, z leti pa je naraščal, zlasti po dograditvi povezave Trbiž - Beljak in kasneje še železnice, ki jo poznamo pod nazivom Transalpina, iz Celovca ( in istočasno iz Beljaka ) preko Jesenic do Trsta.*

*Končna postaja v Ljubljani je bila v Šiški severno od današnje bencinske črpalke na Tivolski cesti. Sprva ta proga ni imela povezave z Južno železnico.*

*Vagoni so imeli svojo lopo na severni strani postaje v Šiški. Kasneje so jo ob širitvi postaje podrli in zgradili novo med stanovanjem šefa delavnic in poslopjem postaje Šiška, že na ozemlju delavnic. Ta objekt še stoji in ga trenutno zaseda muzej*

*Z leti so v Šiški postavili več različnih delavnic za vzdrževanje in popravila lokomotiv, kasneje pa tudi vagonov. Zaposlenih je bilo največ dobrih 600 delavcev. Večina v Šiški, ostali pa še na raznih deloviščih, ki so občasno spadala pod Šiško ( Zalog, Jesenice itd. )*

*Avtor teksta je Karol Rustja, nekatera poglavja pa sem dopolnil Aleš Lajovic. Pa pojdimo lepo po vrsti.*

## Priprave na gradnjo

V določilih Trgovinskega ministrstva na Dunaju z dne 19. maja 1868 o gradnji železniške proge Ljubljana – Jesenice – Trbiž postaja Šiška ni bila predvidena. Vsa dela v zvezi s potniškim in tovornim prometom naj bi opravljala postaja Južne železnice v Ljubljani (sedaj postaja Ljubljana ), vzdrževanje vozil pa naj bi opravljali na primer v Knittelfeldu. Vemo pa, da je bila zveza Trbiž – Beljak predana v promet šele 25. novembra 1873, zato bi na progi dejansko gospodovala Južna železnica. Zastopnik generalne direkcije iz Dunaja ni soglašal s takim osiromašenjem načrtovane proge in je vztrajal, da se ob gradnji proge tudi v Šiški pripravi vsaj prostor in dovolj velik postajni plato, ker bi bili pozneje gradbeni posegi in pridobivanje zemljišč neprimerno dražji. Podobno stališče je iz vojaških razlogov zavzel zastopnik generalštaba, ki je zahteval v Šiški ustrezno število tirov in vojaško nakladalno rampo za čelno in stransko nakladanje. Zahtevali so, da se postajni plato poveča iz 5 813 kvadratnih sežnjev ( cca 20 910 m<sup>2</sup> ) na 6 650 kvadratnih sežnjev ( cca 23 920 m<sup>2</sup> ).

Zelo mlačni pa so bili tudi šišenski občinski možje, saj jim je postajo železnica nekako vsilila, medtem ko so si drugod za železniške postaje zelo prizadevali. Remize za lokomotive, vozovne delavnice in druge železniške naprave namreč predstavljajo številna delovna mesta.

Spodnja Šiška je dobila stoto hišno številko kmalu po letu 1869, ko je štela 1269 prebivalcev. Leta 1890 pa je bilo že 119 hiš in 2 000 prebivalcev. Zelo se je povečala na prelomu stoletja, saj je bilo leta 1910 že 210 hiš in skoraj 4 900 prebivalcev. To hitro povečanje sovpada s

časom, ko so povečali železniško postajo v Šiški in je ta postala domicilna postaja za vlake Kamniške in Dolenjske proge. V Šiško se je v tem času priselilo več železniških družin. Postaja Šiška, predvsem pa kurilnica, je bila na vzhodnem robu občine Spodnja Šiška, to je » Za vasjo«, zato je v Spodnji Šiški niso šteli za svojo.

Po lokacijski razpravi 15. oktobra 1869 je trgovinsko ministrstvo na Dunaju 11. novembra 1869 dalo soglasje Upravnemu svetu družbe Rudolfove železnice za gradnjo tovornega skladišča v Šiški, potniško službo pa so poverili postaji Južne železnice. Tako je bila sprva v Šiški predvidena le tovorna postaja, na katero bi se priključila tudi Dolenjska proga. Gradbeno podjetje, ki je gradilo ta odsek, je skušalo samovoljno graditi skladišče na malo spremenjeni lokaciji, zaradi česar je ljubljanski Magistrat 18. decembra 1869 zahteval, da se skladišče gradi v skladu z zaključki komisijske obravnave. Načrt postaje je ministrstvo za trgovino odobrilo 13. marca 1870.

Kar se imen tiče, ima postaja Šiška bogato zgodovino: Postaja na železnici cesarjeviča Rudolfa, Ljubljana Gorenjski kolodvor, Ljubljana državni kolodvor, Ljubljana – Šiška, Rudolfsbahnhof, Laibach R.B. itd.

Šišenski občinski odbor je leta 1897 zahteval preimenovanje postaje Laibach Staatsbahnhof v Šiško, saj je postaja stala na področju občine Spodnja Šiška, vendar je bila pristojna direkcija v Beljaku gluha za odborove zahteve.

## Razvoj

Prvotno je postaja Šiška segala nekako od sedanje bencinske črpalke Petrola ob Tivolski cesti na jugu, do sedanje Lepodvorske ulice na severu. Za prevoze sta na postaji služila le dva tira. Od prvega tira sta se za postajnim poslopjem ( starim ) odcepila dva tira proti severu in vodila v lopo za potniške vagone, ki se je končala ob sedanji Lepodvorski ul. Lopa je lahko na vsakem tiru sprejela po pet potniških voz.

Na mestu sedanje Lepodvorske ulice je bila poljska pot, ki je prečkala tire in vodila na polja vzhodno od Šiške. Vozovno lopo so podrli ob širitvi postaje in zgradili novo na lokaciji sedanjih delavnic v Šiški, ki jo poznamo pod imenom Pleskarna ( km 567,0 iz Beograda ). Tudi od drugega postajnega tira sta se nasproti postajnega poslopja odcepila dva tira za kurilniške potrebe. Tira sta vodila skozi kurilniško lopo in se na severni strani lope združila in priključila na drugi tir malo bolj severno od delavnice za hišna popravila. Polovico prvotne kurilniške lope so leta 1924/25 preuredili v sedanjo Strugarno, južna polovica pa je služila kot montažna delavnica. Kurilniška lopa je na obeh tirih nudila streho šestim parnim lokomotivam ( tedaj majhnim ).

V stavbi vzhodno od kurilniške lope je bila vodna postaja, kovinarska delavnica in stanovanje šefa kurilnice. Tudi ta stavba še stoji, le da so ji na vzhodu in severu dodali zelo veliko število prizidkov. Tloris prvotne stavbe je bil le 100 kvadratnih sežnjev, kar je približno 360 m<sup>2</sup>.

Na južni strani so se od prevoznega tira odcepili trije slepi tiri in vodili ob tovornem skladišču, to je ob sedanjem odprtem skladišču Pivovarne Union. Ob tirih so bile pretovorne rampe. Prvotno je imelo skladišče le 33 kvadratnih sežnjev tlorisa ( cca 120 m<sup>2</sup> ); pozneje so ga še nekajkrat povečali.

Na jugovzhodni strani postaje, kjer so bile pozneje zgrajene delavnice Železniške šole, je bil slepi tir in okretnica za lokomotive s premerom 36 dunajskih čevljev ( približno 11,376 m ) ter deponija premoga v obsegu 72 kvadratnih sežnjev ( cca 260 m<sup>2</sup> ).

Postajne naprave so bile skromne, toda skromen je bil tudi promet na Gorenjski progji. Zadeve so se začele spreminjati ob gradnji Kamniške proge. Tedaj so postajne tire podaljšali proti severu, zaradi česar so podrli čuvajnico št. 1. Za potrebe Kamniške proge so zgradili lopo za čakalnico in potniško blagajno, saj teh postajno poslopje ni moglo sprejeti zaradi

utesnjenosti in različnega lastništva. Gorenjska proga je bila tedaj že podržavljena, Kamniška pa je še bila privatna. Tedaj so na severnem delu zgradili tudi centralno postavljalnico, ki pa so jo morali kmalu zatem podreti in zgraditi novo še bolj severno. Ta je služila svojemu namenu do leta 1974, ko so jo podrli zaradi gradnje podvoza na Drenikovi cesti.

Gradnja postaje Šiška in potem njeno postopno večanje je presekala številne poljske poti iz Spodnje Šiške na polja, kar je bil vzrok za mnogo polemik. Zaradi tega so razmišljali o gradnji podvoza že pred stoletjem.

Drugo povečanje postajnih in kurilniških naprav v Šiški je sledilo gradnji Dolenjske proge in povečanemu obsegu prometa na Gorenjski progi. V Šiški so imele domicil parne lokomotive in garniture potniških vlakov za Gorenjsko, Kamniško in Dolenjsko progo vse do leta 1935. Staro postajno poslopje Postaje Šiška ima kilometrsko lego 102,005 km iz Trbiža in 566,599 km iz Beograda. Pretežni del postaje je bil na območju k.o. Spodnja Šiška, le južni del postaje od km 566,225 do 566,775 je ležal na območju k.o. Kapucinsko predmestje.

Po načrtih iz leta 1891 je bilo predvideno, da bi se Dolenjska proga končala v Šiški, enako kot Kamniška. Iz Postaje Šiška bi bil prvi kilometer skupen s Kamniško progo, zatem bi zavila desno proti vzhodu in v km 1,8 prečkala Dunajsko cesto; v km 3,1 Šmartinsko cesto, v km 3,53 v Vodmatu pa bi v podvozu prečkala Južno železnico. Do realizacije ni prišlo.

Uprava državnih železnic je zato 20. decembra 1892 zaprosila za lokacijsko obravnavo načrtov za razširitev Kolodvora državnih železnic v Šiški. Lokacijska obravnava je bila 6. aprila 1893. Takrat so definirali objekte za potrebe strojne službe v Kurilnici ( remizo, okretnico, čistilne jame, figure za premog, tire itd. ). Lokacijska obravnava za gradnjo na parcelah 119/1, 119/2,122/1, 122/3, 124/1 in 124/2 k.o. Kapucinsko predmestje je bila 12. maja 1897.

Tako so do konca 19. stoletja zgradili novo tirno mrežo, okretnico, Rotundo za 10 parnih lokomotiv, severozahodno od Rotunde sedanjo Orodjarno ( leseno ), ob Kamniški progi nekdanjo Pleskarno , skladišče za maziva in prizidek Montaža, kjer je bila stara stružnica za kolesne dvojice firme Rafamet ( kopirna stružnica ).

Vendar je bila Vozovna delavnica kmalu v slabem stanju, za kar so krivili tedaj že priletnega in bolehnega šefa kurilnice Pocka.

Na mestu, kjer je bila prva ( mala ) okretnica za lokomotive, so uredili tir za dezinfekcijo vagonov; kasneje so bili tam prostori Železniške šole oziroma Železniškega muzeja, sedaj pa tam stoji mošeja.

Promet na Postaji Šiška je postajal vedno bolj živahen, saj so dnevno predelali že 14 tovornih vlakov, poleg tega pa je skozi postajo vozilo še 8 tranzitnih vlakov.

Ob tem velja omeniti, da se je Ljubljana potegovala tudi za to, da bi bil v Ljubljani tudi višji železniški urad. Prošnja, ki so jo 30. junija 1884 naslovili na Trgovinsko ministrstvo na Dunaju, je bila odbita. Nova prošnja je romala na Dunaj leta 1891; zadnjo prošnjo za to, da bi Ljubljana dobila višji železniški urad je na Trgovsko ministrstvo naslovila Mestna občina Ljubljana in Deželni zbor. Poleg tega je ljubljanski župan 7.marca 1899 zaprosil Generalno direkcijo Južne železnice na Dunaju in Železniško ministrstvo za ustanovitev Betribsinspektorata Južne železnice v Ljubljani.

V prvih letih 20.stoletja je stekla akcija za gradnjo večjega obrata za popravilo vagonov in lokomotiv v Ljubljani. V ta namen je bilo odkupljenih veliko zemljišč v trikotniku med Kamniško in Gorenjsko progo. Z gradnjo pa niso pričeli in so morala železniška vozila državnih in privatnih železnic na popravila v Knittelfeld in Salzburg. Med Prvo svetovno vojno so hitro zgradili nekaj obratov v Dravljah; po vojni so stroje iz teh delavnic odpeljali na območje zagrebške direkcije ( kar je posebna zgodba ).

V Šiški je pred Prvo svetovno vojno delovala podružnica Splošnega pravovarstvenega in strokovnega društva železničarjev Avstrije. Imeli so svojo knjižnico in prirejali so predavanja ter shode. Zato nas ne čudi, da so leta 1913 v gostilni Anžek v Spodnji Šiški organizirali protestni shod, naperjen proti šefu postaje Viktorju Hraševcu.

Med Prvo svetovno vojno se je promet na splošno izredno povečal, saj je na primer oktobra 1917 skozi Ljubljano peljalo po 120 vojaških transportov dnevno. Glavno železniško postajo so razbremenili na ta način, da so zgradili Tivolski lok, ranžirno postajo Dravlje in obvozno progo Dravlje – Vodmat. Kjerkoli je bilo kaj prostora, so zgradili kako barako za vojake, železničarje, delavnico ali kako skladišče.

Takoj po koncu Prve svetovne vojne so vso dejavnost popravila in vzdrževanja vagonov preselili v Železniške delavnice v Dravljah, ki si jih je sicer lastila vojska. Na Veliki železniški komisiji 3. maja 1920 v Beogradu je slovenski delegat energično zahteval, da draveljske delavnice preidejo v last železnice; nova državna meja je namreč onemogočila vzdrževanje naših vagonov v Knittelfeldu, prostorska stiska v Šiški pa je bila zelo velika. Že pred tem je požar 3. aprila 1920 upepelil 20 vagonov in vse objekte vozovnega obrata v Dravljah, zato so popravilo vagonov ponovno organizirali v stari vozovni delavnici v Šiški, v nekdanji Pleskarni, kljub že omenjenim težavam.

Zaradi pomanjkanja zavornjakov so leta 1920 v leseni baraki poleg vodne postaje v Šiški postavili kupolno peč in pričeli z ulivanjem zavornjakov. Pozneje so livarni namenili večje in boljše prostore, dejavnost pa še razširili na ulitke iz sive litine in bronca ter na nalivanje ležajnih blazin iz bele kovine.

Na postaji Dravlje se je ob koncu Prve svetovne vojne znašlo 245 parnih lokomotiv ( 186 bivših avstrijskih in 59 tujih ). Voznih jih je bilo le 125. Kurilnica v Šiški je imela zelo težko nalogo, saj je morala vzdrževati okrog 100 parnih lokomotiv, ki so vozile na progah:

- Ljubljana – Karlovec
- Ljubljana – Kamnik
- Ljubljana – Jesenice – Podbrdo
- Ljubljana – Kočevje
- Trebnje – Tržišče – Šentjanž
- Jesenice – Planica
- Jesenice – Celovec
- Področca – Baško jezero in
- Svetna vas – Borovlje

Kurilnico na Jesenicah so leta 1921 ukinili in je postala podružnica kurilnice v Šiški, pod katero je spadala tudi podružnica v Novem mestu in podružnica v Velenju ( ta je pred tem spadala pod kurilnico Volšperk ).

Kurilnica v Šiški je morala skrbeti še za popravilo, odvoz in razrez parnih lokomotiv v Dravljah. Kot je bilo že omenjeno, je bila stiska s prostori, materialom in stroji v Šiški velika. Za nekaj časa ( do leta 1921 ) je vojska dala v najem prostore v artilerijski delavnici na Parmovi ulici, kjer so začasno uredili cevarno za parne lokomotive.

Ob deponiji premoga so postavili dvigalo za opremljanje parnih lokomotiv s premogom. Za pogon dvigala je sprva služil bencinski motor, leta 1922 pa so ga nadomestili z elektromotorjem. Ko so leta 1935 v Šiški prenehali opremljati parne lokomotive, so dvigalo preselili v kurilnico na glavnem kolodvoru, ki je bila tedaj že v sklopu Jugoslovanskih državnih železnic

Poleg lokomotivske remize so v leseni baraki postavili lokomobilo, ki je služila za pogon električnega generatorja z močjo 90 kW in ki je dajal električno energijo za pogon dvigala za opremljanje lokomotiv s premogom in strojem v remizi.

Od leta 1919 je Kurilnica Šiška izdatno pomagala kurilnicam v zagrebški direkciji. V Vinkovcih in Slavonskem brodu je bilo precejšnje število ljubljanskih lokomotiv z osebjem vred na pomaganju, nekaj tudi v kurilnici Srbske Moravice in celo v Beogradu. Prav tako je dajala Kurilnica Šiška lokomotive za vse živilske vlake, ki so vozili v Banat po živila. Pokvarjene parne lokomotive v Dravljah je morala Kurilnica Šiška popravljati in jih nato oddati kurilnicam zagrebške direkcije. Leta 1919 je morala Kurilnica Šiška od svojih 83 vozniških parnih lokomotiv oddati 36 v Zagreb; in oddati je morala seveda najboljše, predvsem vrsto 28.

Zelo pereče je bilo vprašanje strokovnega kadra. Po sklepu Narodne vlade je bilo 16. decembra 1918 odpuščenih približno 300 nemških železničarjev, domov pa je odšlo tudi veliko Čehov tako, da se je zmanjšalo število strojevodij.

Iz tujine so prihajale nove, močnejše parne lokomotive, vendar ni bila nobena dodeljena v Slovenijo. Zaradi nesposobnega osebja, kateremu je bilo zaupano upravljanje in vzdrževanje lokomotiv, so bile nekatere že po štirinajstih dneh uporabe nesposobne za vožnjo. Zgodilo se je na primer, da v Kurilnici Zagreb niso imeli več niti kapljice strojnega in le nekaj litrov repičnega olja.

Tudi železniška postaja je imela po prvi vojni lastni vir električne energije. V baraki s tlorisom 7 x 20,1 m je bila postavljena lokomobila Lanz z močjo 82 kW, ki je poganjala električni generator Siemens – Schuckert; slednji je imel pri 1090 obr/min moč 75 kW in napetost 440 V.

Iz sredstev »sedemodstotnega notranjega državnega investicijskega posojila za dvig železnic« je bila leta 1922 polokrogla Rotunda povečana za 5 stojišč parnih lokomotiv. Ob Vodni postaji so izdelali prizidek za livarno, kovačnico in stružnici za kolesne dvojice. Da je bilo ob tako velikih potrebah zgrajeno tako malo, je vzrok v tem, da je Direkcija Zagreb leta 1920 v Ljubljani razpustila strojno, delavniško in progovzdrževalno službo ter vse podredila neposredno direkciji v Zagrebu. To nevdržno stanje je trajalo do 1. januarja 1924, ko je bila v Ljubljani ustanovljena samostojna direkcija.

Delitev dela med kurilnicama Ljubljana glavni kolodvor in kurilnico Šiška je ostala enaka tudi po podržavljenju Južne železnice konec leta 1923, le da sta pričeli bolj sodelovati. Kurilnica v Šiški je dobila oznako II.

Kmalu po podržavljenju Južne železnice so zaradi racionalnejše rabe parnih lokomotiv, vleko vlakov na lokalnih progah prevzele lokomotive Kurilnice I glavni kolodvor ( Tržič, Kamnik, Kočevje ).

Ker je bilo nesmiselno, da prazne garniture potniških vlakov za dolensko smer in lokomotive teh vlakov stalno prevažajo iz glavnega kolodvora na remiziranje v Šiško, so jih od 1. aprila 1927 oskrbovali v Kurilnici I glavni kolodvor. To so bile parne lokomotive vrste 80 in 180 ( po preštevilčenju vrsta 28 in 135 ). Ob tem je bila iz Šiške prerazporejena na glavni kolodvor večja skupina čistilcev in sprevodnikov.

Stisko pri garažiranju parnih lokomotiv so leta 1928 omilili s tem, da so zgradili tri slepe tire. Leta 1927 je bilo v kurilnici Šiška zaposlenih 458 delavcev ( strojevodje, kurjači, navadni delavci ), v kurilniški podružnici Jesenice 106, v kurilniški izpostavi Novo mesto pa 54; kurilniška izpostava Velenje pa je že prej prešla v pristojnost kurilnice Maribor.

Leta 1929 so v Šiški vgradili novo okretnico z večjim premerom in nosilnostjo, saj na stari niso več mogli obračati večjih lokomotiv.

Zaradi slabega stanja vodnjaka in pomanjkanja vode so leta 1929 napajalnike in druge porabnike vode priključili na javni vodovod, vodnjak pa zasuli. Da parnih lokomotiv ne bi oskrbovali z razmeroma drago in trdo vodo iz vodovodnega omrežja, so leta 1930 povezali vodni postaji na glavnem kolodvoru in v Šiški.

Vozovno delavnico je precej prizadel požar, ki je izbruhnil 1. julija 1930 ob 22 uri.

Leta 1933 so imele v Kurilnici II gorenjski kolodvor domicil sledeče parne lokomotive:

11 lokomotiv vrste	700 ( po preštevilčenju 23 )
7 »	342 » 17
4 »	180 » 135
3 »	56/59 » 127
2 »	155 ( Jesenice – Planica )
1 »	394 ( Kamnik, Tržič )

Prelomno leto za kurilnico v Šiški je bilo leto 1935, ko so vso vleko združili v kurilnici na glavnem kolodvoru, kurilnico Šiška pa preuredili v Kurilniško delavnico Ljubljana gorenjski kolodvor. Vodna postaje je bila zreducirana na pomožno vodno postajo. To je za obrate v Šiški pomenilo velike spremembe. Do tedaj so imele v Šiški domicil parne lokomotive, tam so jih garažirali, opravljali manjša popravila, predvsem pa lokomotive opremljali s premogom, peskom, vodo, mazivi itd., po reorganizaciji pa so morali opravljati obsežna popravila parnih lokomotiv. Zato niso več potrebovali deponij za premog, dvigala za nakladanje premoga na zalogovnike parnih lokomotiv itd., pač pa so potrebovali več delavnic z več in boljšimi stroji. Pričeli so s pripravami za gradnjo novih delavnic in večanjem obstoječih. Delo so med vojno nadaljevali Italijani in za njimi Nemci.

Italijani so leta 1942 montirali kompresor za zrak in izdelali cevno omrežje za komprimiran zrak, s čimer so omogočili uporabo pnevmatskega orodja. Prav tako so na tiru 16 pred sedanjo Vozovno delavnico postavili portalno dvigalo z nosilnostjo 25 ton in zgradili varilnico za lokomotivski oddelek. ( Enaka dvigala so imeli Italijani vgrajena v svojih kurilnicah že med Prvo svetovno vojno ). Poleg stoječe skladišče za rezervne dele, Livarno, lopo za popravilo vagonov, bazen za vodo in razne barake pa so zgradili Nemci leta 1944.

Precej načrtov pa je ostalo le na papirju, na primer načrt za veliko elektro delavnico, veliko montažno halo za popravilo parnih lokomotiv, garaže, skladišča itd.

Po vojni so bili nemški vojni ujetniki zelo cenjena delovna sila v kurilniški delavnici Šiška oziroma v Lokomotivski delavnici Ljubljana Šiška.

Kurilniška delavnica Šiška je bila pristojna tudi za vzdrževanje vodnih postaj.

Težišče dela pa je bilo na obdobjih popravilih parnih lokomotiv. Tako je bilo:

Leto:	Obdobno popravilo lokomotiv	Tekoče popravilo lokomotiv	Tekoče popravilo tovornih vagonov	Tekoče popravilo potniških vagonov
1937/38	59	-	-	-
1938/39	81	-	-	-
1939/40	6	-	-	-
1940/41	53	121	6213	1553
1942	41	184	6424	1606
1943	52	192	9684	2405
1944	69	189	12095	2843
1945 ( do maja )	9	121	2033	503
1950	-	-	-	-
1951	61	-	8324	1490

Neposredno po drugi vojni so lahko večja popravila vagonov opravljali le v Šiški. Leta 1946 so usposobili tudi obrat v Mariboru, naslednje leto pa tudi še v Gorici ( železniška postaja Gorica s kurilnico in delavnicami je bila priključena Sloveniji 15. septembra 1947 ) in Dobovi, ki je 1. januarja 1947 prešla v sestav vozovne delavnice v Šiški. Dobova je ostala v sklopu vozovne delavnice Šiška do 1. julija 1951, ko je prešla v pristojnost delavnic na Ptuju.

Leta 1949 so kurilniško delavnico Ljubljana Šiška razdelili v dve enoti:

- Lokomotivska delavnica Ljubljana Šiška ( lokomotivska delavnica in livarna )
- Železniška vozovno tehnična delavnica Ljubljana Šiška.

Po nalogu Glavne direkcije Jugoslovanskih železnic pa so obrata že aprila 1951 ponovno združili pod imenom Strojne delavnice Ljubljana Šiška z dvema oddelkoma: lokomotivskim in vozovnim. Takrat je podjetje tudi prešlo iz pristojnosti Glavne direkcije za železniške delavnice v Beogradu kot namensko podjetje v sestav Direkcije Ljubljana.

Na osnovi uredbe o organizaciji, poslovanju in vodstvu JŽ je Direkcija JŽ Ljubljana dne 29. marca 1954 izdala odločbo o ustanovitvi Podjetja za popravilo voz in strojev Ljubljana Šiška, ki je pod tem imenom poslovalo že od 1. januarja 1954. V sklopu PPVS Ljubljana - Šiška je bilo od 23. decembra 1953 do 26. septembra 1955 delovišče v Straži pri Novem mestu, kjer so urejali delavnice za popravilo vagonov.

Naslov se je nekoliko spremenil leta 1961, ko je bila namesto Direkcije JŽ v Ljubljani ustanovljena Skupnost železniških podjetij, ki pa se je leta 1965 preoblikovala v Združeno železniško transportno podjetje. Leta 1973 se je dotedanje namensko Podjetje za popravilo voz in strojev Ljubljana – Šiška preoblikovalo v TOZD ( Temeljna organizacija združenega dela ) za vzdrževanje voz in strojev Šiška v okviru Centralnih delavnic in Železniškega gospodarstva Ljubljana. TOZD-u sta bili priključeni še delovišči za popravilo vagonov na Jesenicah in v Zalogu.

V okviru Kurilniških delavnic v Šiški in njenih kasnejših naslednic je nekaj časa deloval zelo aktiven klub Ljudske tehnike. V sklopu tega je leta 1948 pričel z delom tudi Aeroklub Železničar. Delavnico so uredili v stari baraki, ki je stala na prostoru, kjer je sedaj parkirni prostor med Vratarnico in Sindikalnim domom. Tam so popravili razbito letalo tipa Vrabec in z njim odšli na Bloke vaditi letenje.

Leta 1950 sta delovala dva krožka s 77 člani:

- modelarski
- padalski.

Istega leta so dobili razbito letalo Salamander in ga obnovili.

V gasilskem domu PPVS Šiška je imelo več let domicil Prostovoljno gasilsko društvo Železničar Ljubljanskega železniškega vozlišča. Gasilci so bili zaposleni v PPVS Šiška, po končanem delu pa so kot gasilci dežurali in prenočevali v gasilskemu domu. Za intervencije so imeli lasten gasilski avtomobil.

Zapis o delavnicah v Šiški pa ne bi bil popoln, če ne bi bil omenjen tudi dolgoletni tehnični vodja lokomotivskega oddelka Jakob Babnik. Kot velik entuziast je kmalu po vojni v sodelovanju z Zavodom za varjenje v Ljubljani zelo dvignil nivo varjenja in izpopolnil metode reparaturnega varjenja počenih lokomotivskih okvirjev in iztrošenih bakrenih peči parnih lokomotiv.

V osemdesetih in devetdesetih letih prejšnjega stoletja je bil v Šiški zelo agilen Franc Turk iz Logatca. Že njegov oče je bil zaposlen v šišenski Livarni kot pečar, Franc pa se je izučil za ključavničarja in ob delu dokončal še srednjo tehnično šolo, kar je bila očitno odlična podlaga za vse njegove podvige na tehničnem področju v Šiški. Med drugim je skonstruiral podvozje za traktorje, ki jim je omogočalo vožnjo po tirih in s tem notranji premik vagonov v industrijskih obratih. Tako opremljenih traktorjev različnih znamk je bilo v Šiški izdelanih

nekaj deset. Sicer pa se je v Šiški izdelovalo vse mogoče, med drugim tudi vagonске dvigalke, ki so še vedno v uporabi.

Na predlog tedanjega republiškega inšpektorja za delo ing. Petrovića je Šiška leta 1989 prejela jugoslovansko nagrado Zlato sonce ( iz Slovenije je to nagrado tedaj prejel še Revoz ). V tistih letih se je v Šiški res marsikaj postorilo za izboljšanje delovnih pogojev, kar seveda ni ostalo neopaženo.

## OBJEKTI ŽELEZNIŠKIH DELAVNIC V ŠIŠKI

### Vodna postaja

Vodna postaja je bila zgrajena v km 101,729 iz Trbiža oziroma 566,9 iz Beograda. Notranji tloris pritličja je bil 3,79 x 8,21 m. Zaradi tanjših zidov v nadstropju, je bil tam tloris nekoliko večji. V kleti vodne postaje je bil 21,4 m globok vodnjak s premerom 1,8 m. Ko so kasneje ob vodni postaji uredili kovačnico, se je pričel vodnjak rušiti, zato so ga leta 1929 zasuli. Zadnja leta pred zasutjem so iz njega načrpali le okoli 90 m<sup>3</sup> vode dnevno. Voda je bila zelo trda in neprimerna za napajanje parnih kotlov, saj je imela trdoto 23,76 po nemški lestvici. V etaži vodne postaje sta bila dva enaka, okrogla rezervoarja iz jeklene pocinkane pločevine s premerom 3,75 m in višino 2,2 m. Vsak je lahko sprejel po 26 m<sup>3</sup> vode. Iz vodnjaka je vodo črpala batna črpalka in jo potiskala 5,11 m visoko nad zgornji rob tirnic. Batna črpalka je imela:

-premer bata	160 mm
-št. delovnih gibov	40 obr./ min
-povprečni učinek	8 lit. /gib

Parni batni stroj, ki je služil za pogon črpalke, je imel premer bata 158 mm.

Za pogon parnega stroja je paro proizvajal stoječi parni kotel z:

- delovnim tlakom 3 bare
- skupno ogrevalno površino 5,3 m<sup>2</sup>

Kotel je bil izdelan v Zeltwegu leta 1868 in je imel tovarniško številko 51. Za rezervo je služil parni kotel s tov. št. 58. Ta je bil izdelan v Breslau ( današnji Vroclav na Poljskem ).

Ker vodnjak ni zagotavljal dovolj vode, so vodno postajo leta 1929 povezali z javnim vodovodnim omrežjem v Šiški. Polnjenje lokomotivskih zalogovnikov z vodo iz javnega vodovodnega omrežja je bilo zelo drago, zato so vodno postajo Šiška povezali z vodno postajo na glavnem kolodvoru v Ljubljani. V ta namen so med vodnima postajama zgradili 1017 m dolg litoželezen cevni vod s premerom cevi 150 mm. Cevni vod je imel padec 3,045 m, zato niso bile potrebne črpalke. Voda je bila omehčana in je imela trdoto le od 8,76 do 12 nemških trdotnih stopenj. Iz vodne postaje na glavnem kolodvoru je lahko v Šiško priteklo dnevno do 1284 m<sup>3</sup> vode, iz javnega omrežja pa 1194 m<sup>3</sup>. Voda iz javnega omrežja je imela trdoto 13,42 nemških trdotnih stopenj. Vodo iz vodne postaje na glavnem kolodvoru so pričeli točiti 2. januarja 1931.

V območju Kurilnice II Ljubljana gorenjski kolodvor so bili štirje napajalniki; dva sta bila vezana na rezervoarja v vodni postaji, dva pa na javni vodovod.

Zaradi izdatnih izgub vode v omrežju Šiške je bila koncem osemdesetih let prejšnjega stoletja napravljena nova vodovodna zanka s hidranti po podjetju, nekaj kasneje pa je bila izvedena rekonstrukcija dimnikov in iskrelovnih naprav s prhami na Livarni. Prej je odpadna voda tekla naravnost v kanalizacijo preko usedalnikov, potem pa je bila nabavljena odslužena cisterna. V njej so se prašni delci v miru usedali na dno, voda pa se je v njej počasi ohlajala in krožila. Na ta način so bile prihranjene znatne količine vode ( nekaj m<sup>3</sup>/uro ), voda v Ljubljani pa ni ravno poceni. V Šiški je sicer nekaj vodnjakov, vendar so bili v tistem

času že vsi suhi oziroma zasuti. Nivo podtalnice se je v Ljubljani namreč tekom let močno znižal.

Opisovanje objektov okoli vodne postaje je suhoparno in le malo pregledno, saj so namembnost desetih prizidkov pogosto menjavali in jih spreminjali. Najmanj se je spremenilo stanovanje šefa kurilnice ob vodni postaji. Nekdanja kuhinja šefa kurilnice je služila kot pisarna obratovodje Mehanskega oddelka. Stanovanje je bilo praktično nespremenjeno in je služilo za pisarne Računovodstva. Tudi nekdanja pisarna šefa kurilnice je ostala taka, kot je bila. To je najbolj zahodna pisarna – nasproti nekdanje Montažne delavnice ( poleg bivše Strugarne ). Te prostore je ob prelomu tisočletja uporabljalo vodstvo proizvodnje v Šiški, trenutno pa ga uporabljajo računalničarji.

Opomba: Ob gradnji najstarejših objektov v Šiški so uporabljali še stare dunajske enote za merjenje dolžin. Zato nas ne smejo čuditi v metrih nezaokrožene dimenzije kot na primer:

3,78 x 8,21 m - to je tloris 12 x 26 dunajskih čevljev ali  
2 sežnja x 4 sežnje in 2 čevlja.

Avstrija je temeljni zakon o merskem sistemu sprejela ( oziroma spremenila ) 23. julija 1871 in pričela uvajati metrski sistem.

### **Okretnica**

( železniška naprava za obračanje vozil )

Prva okretnica v Šiški je bila na jugovzhodnem delu postaje, približno tam, kjer je bila šola oziroma Železniški muzej; sedaj je tam Muslimanski kulturni center Ljubljana. Premer okretnice je bil 36 dunajskih čevljev oziroma 11,4 m. Ko so ob koncu 19. stoletja zgradili novo polkrožno remizo za parne lokomotive ( Rotundo ), so v njenem centru vgradili novo okretnico s premerom 14,68 m.

Sedanja okretnica ima premer 24 m in nosilnost 150 ton. Sklep o zamenjavi okretnice je bil sprejet 28. marca 1929, montirana je bila v juniju, preizkušena in prevzeta pa 19. julija 1929. Gradbena dela pri novi okretnici je opravila Progovna sekcija Šiška, vgradila pa jo je Mostovna delavnica Šiška. Enaka okretnica je bila takrat vgrajena na Rakeku in bila po vojni brezplačno prenesena v Zenico.

Pri preizkusu okretnice so vitel preizkusili tako, da so z njim na okretnico potegnili hladno lokomotivo 80.168 ( kasnejša serija 28 ), sama pa je na okretnico zavezila lokomotiva 80.08.

### **Stara kurilniška remiza**

( pozneje lokomotivska montaža, strojna montaža, montažna delavnica, rezervni deli )

Montažna delavnica s tlorisom 12,84 x 50,24 m spada med najstarejše objekte v Šiški. Namenjena je bila za stojišče šestim ( takratnim ) parnim lokomotivam. Skoznjo sta vodila tira 7a in 8a ( po sedanjem številčenju ). Tira sta se južno in severno od delavnice spojila in priključila na glavni tir; na jugu v višini novega postajnega poslopja ( km 566,7 iz Beograda ), na severu pa v višini sedanje Lepodvorske ulice ( km 567,1 iz Beograda ).

V delavnici sta bila revizijska jarka.

Ko so po otvoritvi prometa na dolenjskih progah imele domicil v Šiški tudi lokomotive Dolenjskih železnic, je bila lopa premajhna. Zato so zgradili novo remizo, pri stari remizi pa so tire na severni strani podaljšali. Kmalu po Prvi svetovni vojni ( verjetno leta 1924 ) so remizo pregradili; južni del je bil namenjen montaži, v severnem delu pa so tira odstranili in v njem uredili strugarno. Strugarna je imela skupno transmisijo za vse obdelovalne stroje. Za pogon transmisije je služil elektromotor z močjo 30 kW. Na severni strani nove Strugarne,

kjer je sedaj umivalnica in pisarna, pa so zgradili skromen prizidek za rezervni obrat. Prizidek je bil zelo nizek in po celi širini Strugarne; dolg je bil 12,84 m in širok 4,8 m. Med Drugo svetovno vojno so Nemci prizidek odstranili in na istem mestu zgradili po celi širini Strugarne 19 m dolg prizidek enake višine kot Strugarna. V tem prizidku je sedaj pisarna, umivalnica in delavnica za režijska popravila ( delavnica za hišno skupino, mehanična delavnica ). Po zunanjem izgledu je prizidek neestetski in kviri izgled starejše stavbe.

Kot je bilo že omenjeno južni del stavbe trenutno zaseda Železniški muzej, v severnem delu pa so ateljeji.

## Vozovne delavnice

Prva remiza za potniške vagonne je bila na severozahodni strani starega postajnega poslopja. Ko so leta 1893 večali postajo, so jo morali podreti. Kot nadomestilo so zgradili na severovzhodni strani postaje leseno lopo. To je bil delno lesen, delno zidan objekt s tlorisom 41,5 m x 9,9 m znan pod imenom **Pleskarna** ( km 567,0 iz Beograda ) V njem je bila do selitve v prostore Nove vozovne delavnice tudi kleparska in tapetniška delavnica. Tu se konča tir 12.

Italijani so oktobra 1942 severno od te lope zgradili na tiru 12 30 m dolg revizijski jarek, na obeh straneh tira pa betonsko ploščo. Kasneje je bil preko dela tira zgrajen še nadstrešek. Ko je požar v Dravljah uničil obrat za popravilo vagonov, so na tiru 14 in novem tiru 15 zgradili odprto lopo za popravilo vagonov s tlorisom 61,4 x 14 m. Kmalu zatem so lopo obzidali, kar se je zgodilo pred letom 1935. To je **Stara vozovna**. V severovzhodnem kotu stavbe je bila sredi devetdesetih let postavljena povsem nova, računalniško vodena stružnica za kolesne dvojice firme Rafamet ( 80 kW ).

Ko je Ljubljana v devetdesetih letih 19. stoletja postala važno železniško vozlišče magistralne proge Dunaj – Trst, Gorenjske, Dolenjske, Kamniške in Vrhniške proge, se je zelo povečala potreba po popravilu vagonov, ni pa bilo v Ljubljani za to dejavnost primernih delavnic. Delavnica Petra Keršiča v Šiški, na sedanji Frankopanski ulici, je komaj omembe vredna ( Automobil – Reparaturwerkstatt, Wagen – und Karosserie – Fabrik ). Vagone Južne železnice so vzdrževali v Mariboru, za vagonne Državnih in Dolenjskih železnic pa so morali skrbeti v Šiški. Na obsežnejša popravila so jih vozili v Knittelfeld. Tam je bila delavnica Beljaške direkcije, ki je skrbela tudi za vagonne Tržaške direkcije. Zato si je Ljubljanska mestna občina zelo prizadevala, da bi v Ljubljani zgradili nove delavnice in tako pridobili nova delovna mesta. V ta namen je mestna občina pripravila obsežno zemljišče na levi, zahodni strani Kamniške proge ( kasneje je bila tam Mostovna ). Pri železnici so že leta 1907 pripravili načrte in odkupili zemljišča. Tam so bile predvidene velike delavnice za popravilo lokomotiv in vagonov. Ker pa so z gradnjo odlašali, so zemljišča iz leta v leto dajali v najem. Ob izbruhu Prve svetovne vojne so delavnice za popravilo vagonov začasno uredili na ranžirni postaji Dravlje. Ko so te delavnice 3. aprila 1920 pogorele, so stroje in opremo odpeljali na območje direkcije Zagreb, izven Slovenije. Zagrebška direkcija, pod katero so se nenadoma znašle državne železnice v Sloveniji, ni imela razumevanja za potrebe v Ljubljani. Zemljišče, pripravljeno za gradnjo železniških delavnic, je še leta ostalo neizkoriščeno. Ob izredno perečem pomanjkanju tovornih vagonov, je še leta 1922 stalo v Dravljah in bližnjih postajah 1822 pokvarjenih vagonov. Na te težave je glasno opozarjala Zveza industrijalcev na slovenskem ozemlju Kraljevine SHS, ki je tudi javno pokazala na krivca za tako stanje, to je na direkcijo v Zagrebu, ki je popolnoma ignorirala potrebe v Sloveniji. Za gradnjo se je zavzemala tudi Trgovska in industrijska zbornica v Ljubljani, ki je opozarjala na to, da so sredstva za gradnjo delavnic uzakonjena in tudi zbrana.

Načrti za novo vozovno delavnico in potrebne tire ob Kamniški progi so bili ponovno pripravljene leta 1931. Aprila 1933 je Kurilnica II Ljubljana – Šiška prevzela novozgrajene tire, vendar so služili predvsem za deponijo vagonov. Leta 1934 so ob kamniški progi zgradili

ново vozovno delavnico velikosti 58,8 x 14 m. Novi objekt pa ni ustrezal za vagonско dejavnost, zato se je vanj vselila Mostovna delavnica.

### **Nova vozovna delavnica**

Dokler niso leta 1935 ukinili Kurilnice II gorenjski kolodvor in jo preuredili v kurilniško delavnico, so bile tudi v Šiški potrebne velike deponije premoga. Deponijski prostor za premog je bil tudi vzdolž tirov 16 in 17, to je na prostoru, kjer je sedaj nova vozovna delavnica. Kurilniška delavnica ni potrebovala deponije za premog, temveč prostor in naprave za obsežnejša popravila vagonov. Zato so na tem mestu načrtovali lopo s tlorisom 100 x 14 m za popravilo vagonov. Objekt je leta 1944 zgradila firma Bauunternehmung ing. Jakob Sitter Kranj, filiale Laibach. Lopa je imela leseno ostrešje, ki se od tedaj ni spremenilo. Višina od tirov do prečnikov je 6 m, razdalja med osema tirov pa 7 m. Oba tira sta imela po celi dolžini lope revizijska jarka.

Lopo so po vojni obzidali in je služila za potrebe vozovnega obrata le do leta 1960. Ker v Ljubljani ni bilo primerne prostora za vzdrževanje dizel lokomotiv in motorikov, so to vozovno lopo adaptirali za dizel depo. Uredili so instalacije, centralno ogrevanje, odre za delo na vozilih itd. Na vzhodni strani so po celi dolžini izdelali prizidek, v katerem so uredili pisarne, skladišča, pomožne delavnice, garderobo in sanitarije. Za ogrevanje prostorov je nekaj časa dajala toplo vodo parna lokomotiva, ki je stala približno tam, kjer je sedaj vkopana cisterna za kurilno olje.

Ko je bilo leta 1979 vzdrževanje dizel vozil organizirano ( preneseno ) v novih prostorih v Mostah, je te prostore ponovno prevzel Vozovni obrat. Pred tem je bila potrebna temeljita obnova prostorov in instalacij. Ob tem je bil zasut en revizijski jarek v delavnici in jarek na tiru 18 pred delavnico. Zaradi spremenjenih potreb pri vzdrževanju vozil, je kasneje služil ta prostor za vzdrževanje elektromotornih vlakov 311/315.

Za potrebe Vozovnega obrata so bile postavljene številne lesene barake:

- nasproti Mizarne, na zahodni strani, je bila dolga baraka za shrambo rezervnih delov za vagone, prav tako na vzhodni strani.
- južno od delavnice za popravilo zavor oziroma severno od Gasilskega doma, je bilo skladišče razporednikov
- vzhodno od Varilnice je bilo skladišče za oglje
- vzhodno od Vozovnega obrata je bilo skladišče rezervnih delov
- na koncu tira 29, nasproti mizarske delavnice je bila steklarska delavnica
- ob steklarski delavnici je bila garderoba za delavce vozovnega obrata itd.

### **Livarna**

Zaradi velike potrebe po zavornjakih so leta 1920 postavili v leseni baraki ob Vodni postaji manjšo kupolko in tam ulivali zavornjake. Kasneje so prostore za livarno uredili v prizidku ob vzhodni strani Vodne postaje, to je v vzhodnem delu sedanje Kovačije oz. Kalilnice. Tloris stare livarne je bil le 12 x 16,5 m, v njej pa je bila kupolka za sivo litino, peč za taljenje bron in peč za taljenje bele kovine. Livarna je bila veliko premajhna, zato so dolgo načrtovali večjo, vendar so jo zgradili šele Nemci leta 1944. Za livarno bele kovine je nekaj časa služil prostor velikosti 4,7 x 5 m v zahodnem delu kasnejše delavnice za armature. Ulivanje bron so zaradi utesnjenosti opustili oziroma so to dejavnost prepustili Železniškim delavnicam v Mariboru.

Nujnost gradnje nove livarne so uvideli tudi Italijani in leta 1942 pripravili načrte za novo sodobnejšo livarno. Stala bi nekako na sredini med sedanjo Livarno in Kovačijo. Nekoč so bile tam lope za potrebe livarne, kasneje pa je bilo postavljeno zidano skladišče. Italijani so Ljubljano zapustili preden so stekla gradbena dela za novo livarno.

Nemci so izdelali nove načrte in izbrali novo lokacijo – sedanjo. Objekt je bil zgrajen leta 1944, vendar je livarna delala v starih prostorih še po koncu vojne.

Ob eksploziji na ljubljanski železniški postaji 8. junija 1945 je bila poškodovana tudi streha nove livarne v Šiški. Po osvoboditvi je bila v prostoru nove livarne najprej garaža za avtomobile. Livarna je pričela z delom v novih prostorih šele 31. avgusta 1946. Kmalu se je pokazalo, da je prostora za tovrstno dejavnost in obseg dela premalo. 18. maja 1950 je bila lokacijska obravnava za prizidek na vzhodni strani. Leta 1953 so zgradili novi kupolki. Potrebe po ulitkih pa so se tako večale, da so morali Livarni leta 1957 prizidati na severnem koncu 15 m dolg prizidek. Tam je bila nekaj časa tudi livarna bele kovine. Zgradba je dolga 54 in široka 15 metrov ( 750 m<sup>2</sup> ) in že dolgo sameva. V njej občasno trenirajo reševalne pse.

V sklopu sedanje Livarne je tudi objekt Bandažarna. Idejo o Bandažarni so oblikovali leta 1949, načrti so bili pripravljeni leta 1953, objekt pa so dogradili leta 1956. Po nekaj poskusih menjave kolesnih obročev na vagonskih kolesnih dvojicah so ugotovili, da je investicija v celoti zgrešena, zato so poslopje adaptirali za potrebe Livarne. Nazadnje je bila v teh prostorih čistilnica in brusilnica ulitkov.

Livarna je bila leta 1977 posodobljena. Zaradi številnih požarov na strehi ob kupolkah, je bilo ostrešje jeseni 1979 zaščiteno pred ognjem. Ker je bilo delo Livarne sporno zaradi obilice isker in saj iz kupolk, sta bili na kupolki leta 1980 vgrajeni iskrolovni napravi z vodnimi prhami. Ob istem času je bil izdelan tudi nadstrešek nad prostorom za pripravo vložka ( 15 x 10 m, 150 m<sup>2</sup> ), kasneje pa še nadstrešek na južni strani zgradbe ( 25 x 12 m, 300 m<sup>2</sup> ). Do zaprtja Livarne v letu 2003 smo ravno uspeli zasfaltirati in zbetonirati vse transportne površine okoli obrata. Pred tem smo marsikje čofotali po blatu in lužah. Zlasti neprijetno je bilo na deponiji gotovih izdelkov na južni strani Livarne, po možnosti še v kakem snegu, ko so stranke prišle po ulitke; deponija je bila namreč brez strehe, ki smo jo dobili šele v devetdesetih letih preteklega stoletja.

Do osamosvojitve se je proizvodnja ulitkov gibala okoli 3000 ton letno, pretežno zavornjakov, po osamosvojitvi pa je padla na okoli 1500 ton, število zaposlenih pa iz 60 na 30 delavcev. V dobrih osemdesetih letih ulivanja sive litine, od leta 1920 do zaprtja v letu 2003, je bilo proizvedenih okoli 100 000 ton ulitkov, v veliki večini zavornjakov ( to so zavorni vložki ).

Inštalirana električna moč Livarne je bila skupaj s kompresorji 0,5 MW.

Detajlno je livarna obdelana v članku *Železniška livarna v Šiški*, ki je dostopen na spletu.

## **Razbijalnica litega železa**

Razbijalnica za lito železo je bila zgrajena leta 1946, po nekaterih virih pa šele leta 1952. Obnovljena je bila leta 1979. Prvotno predvidena lokacija je bila na jugovzhodni strani livarne, vendar je bila zaradi uporabe žerjava za razkladanje težkih kosov stare litine zgrajena na sedanji lokaciji na severovzhodni strani Livarne.

## **Sindikalni dom**

Sindikalni dom je bil nekak južni podaljšek lesene barake, ki je tam stala še od vojne dalje. V njej je bila takoj po vojni šola za učence v gospodarstvu, kasneje pa so njen južni del preuredili v umivalnico in garderobo delavcev v lokomotivskem oddelku. V objektu so bile nekaj časa učilnice v okviru usmerjenega izobraževanja, garaža za viličarja, toplotna postaja in nekaj časa celo bife v okviru fitnesa, ki je deloval v sosednji zgradbi Sindikalnega doma. Sedaj je na mestu severnega dela omenjene barake parkirni prostor in Vratarnica. Idejo za gradnjo sindikalnega doma so družbeno politične organizacije oblikovale jeseni leta 1949 tako, da je bila gradnja vključena v investicijski načrt za leto 1950. Načrte so na Generalni direkciji JDŽ v Beogradu odobrili 19. oktobra 1950, vendar je bilo gradbeno

dovoljenje izdano šele 16. februarja 1952. Gradili so počasi, s prekinitvami in slabo. Stavba je bila dograjena leta 1954. V njej so bili poleg dvorane, garderob in kuhinje predvideni prostori še za področno milico, rdeči kotichek, sindikalno pisarno in pisarno normircev. Pozneje so v nadstropju uredili samske sobe, v katerih je bilo kasneje skladišče za SLO ( Splošni ljudski odpor ). V osemdesetih in deloma devetdesetih letih prejšnjega stoletja je del prostorov v nadstropju zasedalo vodstvo Železniškega muzeja. Kar velika in v bistvu lepa dvorana je služila predvsem kot obratna menza, kasneje, ko ni bilo več malic, pa je bil v njej fitness, plesna šola in morda še kaj. Danes je objekt zanemarjen in deloma izropan, prav tako sosednji na severni strani. Tega je deloma uničil še požar. Žalostno. Dimenzije Sindikalnega doma so 30 x 15 m, 450 m<sup>2</sup>, sama dvorana pa je nekaj manjša. Dom je podkleten in baje je bila včasih tam spodaj bolj ali manj legalna vinska klet, v veliko veselje vseh zaposlenih seveda.

Na mestu sedanjega Sindikalnega doma in Vratarnice je bila prej velika gramozna jama.

## **Varilnica in Cevarna**

Varilnico so zgradili Italijani leta 1942. Prej je na tem mestu stala majhna mizarška delavnica. Leta 1956 ( morda tudi malo kasneje ) so Varilnico podaljšali do Skladišča rezervnih delov in v tem prostoru uredili Cevarno lokomotivskega oddelka. Tloris Varilnice je bil 22,3 x 7,7 m. V sedemdesetih letih prejšnjega stoletja so del Cevarne preuredili v delavnico za izdelavo kalupov za termitsko varjenje tirov. Največ je bilo izdelanih 14 000 kalupov na leto na strelnih strojih firme Foromat po licenci Elektrotermit - a, Essen. Danes je v teh prostorih muzej ( signalno - varnostne naprave ).

## **Rotunda**

Ob gradnji dolenjskih prog, ki so bile v lasti d.d. Dolenjske železnice so se odločili, da bo za vagone Dolenjskih železnic domovna postaja Ljubljana – Šiška, to je postaja Državnih železnic. Skrb za lokomotive Dolenjskih železnic pa je prevzela kurilnica državnih železnic v Šiški. V ta namen so v Šiški zgradili novo kurilniško stavbo – Rotundo s stojišči za 10 lokomotiv. Lokacijska obravnava je bila 6. aprila 1893, zgradili pa so jo verjetno leta 1895 ( nikakor pa ne leta 1885, kot je ponekod napačno navedeno ).

Rotunda predstavlja del kolobarja s središčem v okretnici. Osi posameznih tirov oklepajo kot 8 st. tako, da stari del rotunde tvori kot 94 st., od tega je 14 st. za prizidek pisarn. Maksimalna razdalja med osmi tirov ob zunanji strani je 7,23 m. Od osi okretnice do vogala stavbe ( pisarne ) je 50,231 m. Notranja dolžina je približno 20,5 m. Zanimivost te stavbe je predvsem izredno lahkotna strešna konstrukcija velikega razpona, kakršna se dandanašnji le še redko vidi.

Zaradi potrebe po večjem številu in večjih lokomotivah so leta 1922 Rotundo podaljšali proti jugu in v novem delu pridobili še 5 stojišč za lokomotive. V novem delu so stojišča 5 m daljša, zato je maksimalna razdalja med osmi tirov ob zunanji steni 7,9 m. Notranja dolžina tirov v novem delu je 25,44 m. Na tirih 14, 15 in 16 je na južni strani rotunde pogrezna miza. Ta omogoča izmenjavo koles pri železniških vozilih brez dviga celotnega vozila. Rotunda je bila grajena predvsem za garažiranje, tekoča popravila in kurjenje parnih lokomotiv, zato je bil nad vsakim stojiščem dimnik, v tiru pa revizijski jarek.

Po letu 1935 je Rotunda služila kot lokomotivska montaža, zato so pri obnovi strehe po Drugi svetovni vojni dimnike odstranili; ostala sta le dva. Zaradi večjega obsega del na vrhu parnih lokomotiv ob revizijskih popravilih, kar je predstavljalo delo na višini, so leta 1960 na ostrežje obesili nekake tirnice, na katere so se delavci pripeli z varnostnim pasom, ko so delali na vrhu lokomotiv ( delo na peskovniku, parnemu domu, varnostnih ventilih itd. ).

Italijani so leta 1942 tudi v Rotundi vgradili cevno instalacijo za komprimirani zrak. Podobno so po vojni poskusili tudi s cevno omrežjem za kisik in aceten tako, da bi garniture za

plamensko varjenje in rezanje priključevali neposredno ob stojišču lokomotive in ne bi bilo potrebno prevažati acetilenskih razvijalcev in jeklenk s komprimiranim kisikom. Inštalacijo za aceten so izdelali leta 1947, kmalu zatem pa še za kisik. Vendar ta instalacija ni opravičila gradnje, zlasti ne instalacija za kisik, zato so instalacijo opustili ( majhna poraba kisika, pomanjkanje ustreznih armatur, acetilenske razvijalce so zamenjale jeklenke z disous plinom ).

Delo v Rotundi je bilo naporno, saj ni bila zgrajena za revizijska popravila lokomotiv. Ogrevanja ni bilo, razsvetljava je bila slaba, revizijski kanali pa so oteževali delo. Zato so Nemci pripravljali gradnjo nove, velike in za delo ustrezne delavnice za večja popravila parnih lokomotiv. Gradnja delavnice pravokotne oblike je bila predvidena jugovzhodno od Rotunde na mestu, kjer je sedaj Sindikalni dom oziroma na mestu lesenega skladišča, ki so ga podrli. Po vojni so na vzhodni strani stare Rotunde pri vratih med tiroma 7 in 8 izdelali vetrolov in tako omilili prepih v Rotundi ob pogostih vstopih in izstopih s transportnimi vozički. Ko je bila parna vleka ukinjena, so se v Rotundi popravljale in revidirale cementne cisterne, kasneje pa drezine in železniški gradbeni stroji. V južnem delu se danes vzdržujejo muzejske parne lokomotive, v severnem pa je so razstavljeni najstarejši primerki teh lokomotiv, občasno pa se tam prirejajo večji dogodki kot so recimo podelitev Viktorjev ali pa podelitev železniških priznanj ob okroglih obletnicah itd.

Več desetletij je bila na severnem delu Rotunde, kjer so pisarne, Uprava proizvodnje Šiška, danes pa je tam Uprava Železniškega muzeja.

## **Kovačnica**

Prvotno je bila Kovačnica na severni strani Vodne postaje – to je sedanji srednji del obstoječe Kovačije. Tloris prvotne Kovačnice je bil 9,95 x 5,32 m. Leta 1923 so ji prizidali še 9,2 m dolg podaljšek na zahodni strani ( proti Strugarski delavnici ). Ko se je po Drugi svetovni vojni livarna preselila v nove prostore, so kovačnico podaljšali še za 12 m proti vzhodu – to je v prostor stare livarne. Obnovili so jo do temeljev, nadzidali za 1,5 m in zamenjali streho. Tako se je kovačnica s prvotno delovno površino cca 53 m<sup>2</sup> z dvema prizidkoma povečala na 28 x 9,6 m - to je na 270 m<sup>2</sup>. Delo sta olajšali kovaški vzmetni kladivi Rud. Schudt Dusseldorf z gibom 45 in 110 mm. Leta 1957 je bilo vgrajeno še kovaško pnevmatsko kladivo Prvomajska Zagreb, kasneje pa še tri manjša vzmetna kladiva ( Atlas ). Pogon kladiv je preko transmisije. Vzhodni del Kovačije je preurejen v cevarsko delavnico za potrebe parne vleke muzejskih lokomotiv.

## **Kalilnica**

Potrebo po kalilnici so uvideli že Italijani in zanjo pripravili načrt. Sedanja Kalilnica ima tloris 11 x 5,1 m in je v prizidku, ki so ga po Prvi svetovni vojni sezidali za potrebe livarne. Kalilnica uporablja ta prostor od leta 1946 dalje, ko se je iz njega izselila livarna. V njej sta kalilni peči z instalirano močjo 80 in 60 kW.

## **Reparaturna delavnica**

Reparaturna delavnica predstavlja star prizidek na severni strani stare ključavničarske delavnice. Uporabna površina je bila 25 x 10 m. Vanjo vodi tir št. 13 in nekoč je imel tudi 17 m dolg revizijski kanal. Ta delavnica je bila zgrajena zadnja leta 19 stoletja. Kmalu so v to delavnico vgradili prvo kolesno stružnico.

Po Drugi svetovni vojni so v njej obnavljali gonilno drogovje parnih lokomotiv, kasneje pa so v ta prostor montirali kopirno stružnico za kolesne dvojice poljske firme Rafamet ( 80 kW ). V zadnjem času so v tem prostoru gledališke predstave.

## **Kompresorska postaja**

V prostoru med Kovačnico in Strugarno kolesnih dvojic, kjer so sedaj kompresorji, so prvotno delali ključavničarji in strugarji. Tloris delavnice je bil 16,6 x 6 m. Poleg dveh kompresorjev je bil v tem prostoru kasneje še brusilni in phalni stroj ter dve preši. Za pogon transmisije je služil elektromotor z močjo 15 kW ( kompresorja sta bila Lag Budapest in Ingersoll Rand & ).

V Kompresorski postaji so danes trije kompresorji: že omenjeni Ingersoll Rand ( 15 kW, jermenski prenos, zariban ), Fagram ( 90 kW, uničen ) in Spiros ( 90 kW ). Tam je še rezervni električni agregat Torpedo z avtomatskim vklopom ( 150 kW ). V sedemdesetih in osemdesetih letih prejšnjega stoletja je namreč pogosto prihajalo do prekinitve dobav električne energije, kar je bilo zlasti v primeru Livarne popolnoma nesprejemljivo. Na agregat so bili vezani Livarna in kompresorji, saj brez stisnjenega zraka Livarna ni mogla delati.

## **Delavnica za kolesne dvojice**

Prvo in drugo stružnico za kolesne dvojice so vgradili na južni konec Reparaturne delavnice. Prvo stružnico so postavili leta 1936, drugo pa verjetno leta 1939. Ko se je pojavila potreba po večji stružnici za kolesne dvojice parnih lokomotiv, so na vzhodni strani v vogalu Reparaturne delavnice in stare delavnice ključavničarjev ( sedaj kompresorska postaja ), zgradili prizidek 9,8 x 8,8 m in vanj namestili novo stružnico.

## **Štancarija**

Kaže, da so del delavnice za kolesne dvojice čez leta porabili za Štancarijo. Tam so bile nameščene ekscentrične preše, na katerih so se izdelovale pretežno armature za zavornjake ( več sto tisoč kosov letno ) pa tudi kaj drugega.

## **Orodjarna**

Z imenom Orodjarna je označena lesena stavba med tiroma 19 in 26 ( 21 ) severno od okretnice. Tloris tega objekta je 24,4 x 6,8 m. Zgrajena je bila ob koncu 19. stoletja. Najprej je služila kot skladišče, nato je bila nekaj časa v njej armaturna delavnica in delavnica za popravilo kompresorjev za zavore parnih lokomotiv ter orodjarna in končno samo še orodjarna. Na severni strani je kasneje dobila še 8 m dolg podaljšek.

## **Kotlovnice**

Peči na trda goriva po delavnicah in pisarnah po Šiški so kotlovnice začenjale nadomeščati relativno pozno. Svojo kotlovnico je imela Vozovna, Uprava ( v južnem delu Skladišča rezervnih delov ) in Livarna. Centralno kotlovnico z nekaj deset metrov visokim dimnikom je Šiška dobila šele sredi osemdesetih let. V njej sta bila dva kotla ( Grijanje, Zagreb ) po en MW, kurila pa sta se s premogom. Kasneje je bil na en kotel nameščen oljni gorilec, drugi kotel pa odstranjen ( dotrajan ). Olje v to kotlovnico je pritekalo iz cisterne, ki je vkopana na vzhodni strani Vozovne delavnice. Na opuščeni deponiji za premog pri kotlarni so bila pozidana skladišča.

Sicer pa so bile za velik del proizvodnje v Šiški značilne zelo velike temperaturne razlike, kar je bilo neprijetno zlasti pozimi – spredaj vroče, zadaj mrz in pogosto še prepih. Taki obrati so bili zlasti Livarna, Kovačija in Lokomotivski oddelek, kadar je bilo potrebno delo na še vročih parnih lokomotivah.

## **Gasilski dom**

Zametek gasilskega doma so predstavljali pisarniški prostori v stavbi s tlorisom 15,1 x 7,6 m severno od Skladišča rezervnih delov, ki stoji tam že od Prve svetovne vojne dalje. Po vojni so v teh prostorih uredili obratno kuhinjo, leta 1954 pa je stavba že služila za gasilski dom. Načrt za garažo pri že obstoječem gasilskemu domu v izmeri 10,5 x 7 m je izdelal projektant Pavel Bezruk leta 1954. Svečana otvoritev prizidka je bila junija 1956. V pritličju je bila garaža, v nadstropju pa sejna soba. Kasneje so sejno sobo pregradili in tako pridobili dve spalnici za samske delavce ( več kot 10 postelj ). Ko so delavce preselili na druge lokacije, se je v te prostore naselila Priprava dela.

Po ukinitvi gasilske enote v Šiški so garažo delno predelali v delavnico za izdelavo rezervnih delov, v jugovzhodnem delu pa so uredili elektro delavnico. Ko se je ta kasneje preselila v jugovzhodni del cevarne ( nasproti vratarnice ), je te prostore zasedel gasilski servis in tam vzdrževal gasilne aparate.

Severno od gasilske garaže so pozneje zgradili še gasilski stolp in sanitarije.

Danes stoji le še poslopje, v katerem je bila Priprava dela. Sanitarije so bile preurejene v bivalnico za osebje muzejskih parnih lokomotiv.

## **Transformatorska postaja**

Od leta 1933 do 1955 je PPVS električno energijo nizke napetosti dobivala iz transformatorske postaje v Podjetju za progovne naprave ( Mostovna ). Do tja je bil položen 20 kV kabel iz transformatorske postaje v Črnučah. V transformatorski postaji v Podjetju za progovne naprave sta bila vgrajena dva transformatorja Bergman 100 kVA

20/0,4 kV. Ker pa je s stalnim večanjem porabe obremenitev dosegala tudi 256 kVA, sta se transformatorja nedopustno segrevala, saj je dejanska obremenitev presegala dopustno. Transformatorska postaja v Podjetju za progovne naprave je služila za oskrbo z električno energijo železniške postaje, Zdravstvenega doma, Železniške šole, Podjetja za progovne naprave, PPVS in Signalne delavnice.

Leta 1955 je bila v PPVS v Šiški ( km 566,560 iz Beograda ) zgrajena nova transformatorska postaja, ki je poleg PPVS oskrbovala z električno energijo tudi Železniško šolo. Stoji med Livarno in nekdanjim stanovanjem šefa v Šiški.

Potrebe po električni energiji so se stalno povečevale, posebno drage pa so bile »konice«, zato je bil že sredi devetdesetih let nabavljen računalniški sistem, ki je preprečeval take nenadne, navadno po kratkotrajne velike porabe energije. Najprej je izključil kalilne peči, potem velike stružnice itd.

## **Skladišča**

### **Skladišča rezervnih delov**

Gradnjo skladišča za kotelne cevi in embalažo s tlorisom 23,5 x 5,8 so načrtovali že leta 1935. Dokumentacijo za novogradnjo so pripravili tudi Italijani, vendar so ga zgradili šele Nemci. Gradila ga je firma Bauunternehmung ing. Jakob Sitter iz Kranja, filiale Laibach. Skladišča so zgradili severno od varilnice s tlorisom 32 x 11,5 m. Po vojni je služila stavba ves čas kot skladišče rezervnih delov in garaža, v južnem delu pritličja pa je bila zgrajena kotlovnica. V etaži so uredili garderobo za delavce ( po letu 1955 ); sedaj so v zgradbi muzejske zbirke in ponovno kotlovnica s kompresorsko postajo za potrebe muzeja.

### **Skladišče maziv in goriv**

To skladišče izstopa po izgledu, ker je podkleteno in ni postavljeno v splošni gradbeni liniji sever – jug. Osnovno skladišče ima tloris 19,2 x 8,7 m. Kasneje je bilo podaljšano v severni smeri za cca 8 m tako, da je bila celotna dolžina 26,65 m. Osnovno skladišče je bilo zgrajeno verjetno okoli leta 1895. Danes je že podrt.

### **Skladišče plinov in vnetljivih tekočin**

To skladišče je novejšega datuma. Pozidano je bilo v devetdesetih letih prejšnjega stoletja. Ima dimenzije 22 x 10 m in stoji vzhodno od Livarne. Na njegovem južnem delu je stala cisterna TNP z uparjevalcem, saj mestnega plina v Šiški tedaj nismo več uporabljali. V Livarni smo plin potrebovali za gretje modelnih plošč na Foromatih ( stroji za izdelavo livarskih form ), gretje loncev za transport litine in gretje Livarne ( Termogeni ).

### **Skladišče materiala**

Skladišče materiala med tiroma 7 in 13 je imelo prvotni tloris le 27 x 7,3 m. Kot marsikaj drugega so leta 1935 načrtovali podaljšanje skladišča, izvedli pa so ga šele leta 1957. Prvotno skladišče je sedaj podaljšano na južni strani ( pisarne ) in na severni strani ( skladišče ). Osnovno skladišče je bilo zgrajeno verjetno kmalu po Prvi svetovni vojni. Pred nekaj leti so objekt podrti.

### **Livarniško skladišče**

Tudi to skladišče je bilo zgrajeno v devetdesetih letih prejšnjega stoletja na mestu šup za kremenčev pesek. Ima dimenzije 25 x 12 m in stoji na zahodni strani Livarne. Na njegovem južnem delu sta dva boksa za prani moravški in novomeški kremenčev pesek. In ker sta obsijana s soncem, tam ni bilo težav z zmrzovanjem. V sredini so bili skladiščeni livarski pomožni materiali in dodatki, na severni strani pa je bila drvarnica in manjše priročno skladišče z rezervnimi deli predvsem za livarske formarske stroje in ostalo pnevmatsko opremo.

### **Lopa za drva in premog**

Zaradi slabe oskrbe s premogom v zimi 1953/54 ( motena dobava ), so v PPVS Šiška jeseni 1954 zgradili lopo za premog in drva. Lopa lahko sprejme 300 ton premoga in 80 m<sup>3</sup> drv. Lopa stoji med tiroma 26 in 19 ( ta je bil že pred časom ukinjen ), nekaj metrov za orodjarno na severni strani. Lopa ima tloris 20 x 5 m.

Danes stojijo na tem mestu kontejnerji za plin.

### **Rezervoar za vodo**

Direkcija državnih železnic v Ljubljani ( takrat Staatsbahndirektion in Laibach ) je v kurilniški delavnici Šiška zgradila pokrit betonski rezervoar za 150 m<sup>3</sup> vode. Z deli so pričeli julija 1944, gradila pa ga je ista firma kot skladišče rezervnih delov. Rezervoar ima tloris 16 x 4 m, v sredini pa je globok 3,1 m in ima obokan strop. Rezervoar je severno od mizarske delavnice pod lopo za les, ki je pa ni več.

### **Mizarska delavnica**

Prvotna mizarska delavnica je bila v pritlični leseni baraki s tlorisom 45,3 x 7,8 m med tiroma 29 in 30 severno od sedanje mizarske delavnice. Ob povečani dejavnosti ob popravilu vagonov, kjer je bil nekoč velik delež lesene gradnje, so bili nujno potrebni boljši prostori za

mizarsko delavnico in delavnico za izdelavo livarskih modelov. Gradnjo nove delavnice po načrtih iz leta 1935 so v Beogradu odobrili 31. dec. 1938. Detajlni načrti pa so bili izdelani junija 1940. Tloris predvidene mizarne je bil 53,1 x 7,9 m.

Nova mizarska delavnica je bila zgrajena leta 1947 s tlorisom 44,3 x 7,3 m ( ročna mizarna, strojna mizarna, pisarni ) med tiroma 30 in 31. V Mizarni je bilo na razpolago okoli petdeset raznih obdelovalnih strojev .V podaljšku na južni strani je bila še zavorna delavnica 8,5 x 7,3 m.

Ob pripravah na servisiranje razporednikov za vse vozovne delavnice v Sloveniji, so leta 1977 delavnico za zavore povečali na račun mizarske delavnice.

Pred par leti se je v te renovirane prostore s postale Ljubljana preselil ŽKUD Tine Rožanc. Prvotna delavnica za livarske modele je bila v pritlični lesenih baraki s tlorisom 15 x 5 m. Baraka je stala približno tam, kjer je bila kasneje zgrajena varilnica, vzhodno od Rotunde.

## **Lopa za les**

Med artilerijsko vojašnico in delavnicami v Šiški je bila dolga lopa predvsem za les v dolžini nekaj deset metrov, saj je bila poraba lesa pri popravilu pretežno lesenih tovornih vagonov nekoč zelo velika. Dolga je bila 60 in široka 10 metrov. Odstranjena je bila okoli leta 2005.

## **Transportne poti v šišenskih delavnicah**

Ne tako daleč nazaj v Šiški ni bilo niti kvadratnega metra asfalta. Stvari so se začele spreminjati v osemdesetih letih preteklega stoletja po obnovi vodovodnega omrežja. Borba z razmočenim terenom je bila včasih zelo intenzivna, kar velja predvsem za viličarje, ki so dostikrat obtičali v kaki blatni luži. Utrjene in asfaltirane so bile najprej glavne transportne poti po podjetju, zadnja pa je na vrsto prišla Livarna, čeprav je bilo okoli nje daleč največ notranjega transporta ( nekaj tisoč ton materiala je bilo treba dostaviti v in iz Livarne vsako leto ). No, in ko smo končno tudi to uredili, smo Livarno zaprli. Sic transit gloria mundi!

## **Delavnice ŽGP - ja**

Opis zgradb v Šiški ne bi bil popoln, če ne bi omenili dveh montažnih lesenih zgradb, ki se držita skupaj in imata na severni strani še nadstrešek. Stojita ob spomeniku oziroma severno od Rotunde. Dolžina teh stavb je 53 in širina 11 m. Nekoliko naprej proti severu imajo gradbeniki še pokrit skladiščni prostor v izmeri 25 x 10 m. Te zgradbe so v Šiški že vsaj štirideset let, v njih pa so pisarne, skladišče in delavnice za popravilo manjših gradbenih strojev. Stalno je bilo tu zaposlenih par deset delavcev, organizacijsko pa nikoli niso spadali pod železniške delavnice v Šiški.

## **Garaže ŽAO in Železniška šola**

( Kot Železniška šola je tu mišljena ŽIŠ, IKŠ, ŽEKŠ in Železniška višja tehnična šola Ljubljana ).

Italijani so jeseni leta 1941 načrtovali gradnjo avtomobilskih garaž v Šiški, vendar so le te ostale na papirju.

Nasproti postajnega poslopja v Šiški je bila velika gradbena jama, katero so zasipali z ugaski. Na tem prostoru so leta 1947 ( km 566,7 iz Beograda ) zgradili za ŽAO ( Železniški avtomobilski oddelek ) poslopje velikosti 44,3 x 13,35 m, naslednje leto pa še prve prostore za Železniško šolo.

Po odloku Glavne direkcije JDŽ z dne 29. marca 1947 je bil ŽAO, ki je bil do tedaj podrejen prometno – transportnemu gospodarstvu Ljubljana – Šiška, izločen iz tega gospodarstva z

veljavnostjo s 1. junijem 1947. ŽAO je postal samostojno gospodarsko podjetje pri Glavni direkciji za eksploatacijo železnic.

Leta 1949 so garaže ŽAO predelali v šolske delavnice in zgradili vezni objekt med šolskimi delavnicami ter učilnicami. V novem ( veznem ) delu so bile sanitarije in elektro delavnice. Objekte so kasneje dograjevali; varilnico in kovačnico so zgradili leta 1955. Za skladišče, kleparsko in mizarsko delavnico je služila baraka, v kateri je bila med Prvo svetovno vojno jedilnica. Na tem mestu stoji danes zgradba knjigovodskega servisa ( Kontrola dohodkov ). Večina objektov omenjene šole je bila podrta in na tem mestu je bil v zadnjih nekaj letih pozidan Muslimanski kulturni center Ljubljana. Vmes je bil v prostorih šole nekaj časa tudi Železniški muzej.

## **Skladišče na postaji Šiška**

Tovorno skladišče postaje Šiška je stalo v smeri sever – jug severno od sedanje Petrolove črpalke ob Tivolski cesti in se raztezalo do Železniške šole.

Prvotno skladišče je imelo tloris le 18 x 6,6 m. Leta 1893 so njegovo dolžino podvojili, vendar je kmalu postalo premajhno, zato so se pri komisijem ogledu 12. maja 1891 odločili za podaljšanje na 109 m.

Vzdolž skladišča je bilo na njegovi vzhodni strani 5 razkladalnih tirov. Prvi trije tiri so imeli na koncu vagono okretnico tako, da je bilo mogoče iz teh tirov ročno potisniti vagon na tir, ki je vodil mimo čelne strani skladišča do Nabavljalne zadruge uslužbencev direkcije državnih železnic, to je do stavbe, kjer je nekdanj domovala Sekcija za energetiko ( poznamo jo tudi še pod imenom PEP ).

Ob eksploziji municije na glavni železniški postaji Ljubljana 8. avgusta 1945 sta bili tam porušeni obe skladišči, zato so hitro pričeli graditi nadomestno skladišče na postaji Šiška. Skladišče je 9. oktobra pričelo graditi gradbeno podjetje Ivan Seršen iz Domžal in ga junija 1946 dogradilo. Skladišče je imelo 1459 m<sup>2</sup> uporabne površine in je stalo ob Tivolskem loku, med Signalno delavnico, Železniškim zdravstvenim domom in Sekcijo za elektroenergetiko. Trasa prestavljene proge proti Sežani je skladišče prepolovila, zato so ga podrli. Sedaj je tam veliko parkirišče.

Obe skladišči ( staro in novo ) sta stali v trasi sedanjega poteka proge Ljubljana – Postojna in sta bili ob gradnji podvozov odstranjeni. Vso skladiščno dejavnost so preselili na novo tovorno postajo Moste, ki je bila odprta 18. decembra 1961.

Na mestu, kjer so sedaj delavnice Sekcije za energetiko, so leta 1901 zgradili skladišče za sol.

## **Obrat za impregnacijo pragov**

V Šiški je nekaj časa deloval tudi obrat za impregnacijo železniških pragov ( Unternehmung für Holzimpragnierung, G. Loewenfeld – Wien ). Z delom so pričeli leta 1909, pri delu pa je bil angažiranih okoli 150 delavcev. Del dejavnosti je bil na lokaciji Brinje ( v podaljšku Jernejeve poti čez progo ), drugi del obrata pa je bil za varilnico lokomotivskega oddelka oziroma gasilskim domom. Tam so bile nekaj časa garažirane muzejske lokomotive. Na tem mestu je bila prej dezinfekcija vagonov.

## **Varilnica tirov**

Slab kilometer od današnje postaje Šiška proti severu je ob Kamniški proggi v bližini toplarne in na isti strani med letom 1993 in 1997 delovala Varilnica tirov. Organizacijsko je spadala pod Šiško. Z varjenjem niso pretiravali. Izvedli so okoli 1200 zvarov na leto ( obžigalno varjenje ).

## Postaja Šiška

Obseg dela postaje Šiška se je v 130 letih njenega obstoja zelo spreminjal. Gradili sočasne in stalne objekte ter jih kasneje zaradi dotrajanosti, kot odvečne ali pa zaradi potrebe po prostoru, porušili. Tako so morali postavljalnico na severni strani postaje prvič porušiti konec 19. stoletja, ko so večali postajo, drugič pa leta 1974 ob gradnji podvoza na Drenikovi cesti. Na južni strani podvoza so tedaj postavili tudi novo zgradbo za postajo Šiška. To so pred Drugo svetovno vojno projektirali ob stadionu v Šiški, 1,2 km severno od dotedanje, to je ob sedanji Podlimbarskega ulici. Ta postaja je imela predvidene le tri tire. Od zgradbe prvotne postaje Šiška ni ostalo nič, druga zgradba z nadstreškom še stoji in je v njej ambulanta nekdanjih Centralnih delavnic ( danes SŽ - VIT ) ter Planinsko društvo Železničar, tretjo oziroma sedanjo Postajo Šiška pa so postavili, kot je bilo že omenjeno, okoli pol kilometra severno od prejšnje, nad Drenikovo cesto.

### Podvozi

Ob širitvi železniške postaje v Šiški so presekali 5 poljskih poti, ves promet pa preusmerili na kasnejšo Janševo cesto. Zapornice na tej cesti je posluževal čuvaj v čuvajnici št. 85 v km 567,497 ( iz Trbiža 101,103 ) ob Janševi cesti. Zapornice so bile večji del dneva zaprte, kar dokazujejo številni protesti in časopisne kritike od leta 1901 dalje. Prve razprave o izven nivojskem križanju so potekale že leta 1890, realizirane pa so bile šele leta 1976, ko so zgradili podvoz na Drenikovi cesti in Janševo cesto zaprli.

Prve dni maja 1961 so pričeli rušiti hiše okoli železniških prehodov med postajo Šiška in Ljubljano. To so bila pripravljala dela za ureditev železniškega vozlišča s podvozi. Stari ljubljanski velesejem v Tivoliju so pričeli rušiti 6. junija 1961.

Podvoz na Celovski cesti je bil odprt 15. oktobra 1962, podvoz na Dunajski cesti pa 8. novembra istega leta.

### Industrijski tiri

Na postaji Šiška je bilo tudi nekaj industrijskih tirov, za katerimi pa ni več sledu. Nasproti postajnega poslopja se je od kurilniškega tira v km 566,762 ( 101, 837 iz Trbiža ) odcepil industrijski tir podjetja Lavrenčič & Co ( industrijska in trgovska družba z o.z ) dolg 282 m. Tir se je končal nekako tam, kjer je sedaj tiskarna Delo. Kasneje je bil tam tir Gradis – Žaga Šiška.

Severno od postajnega poslopja se je odcepi kratek ind. tir podjetja Kregar; zgrajen je bil leta 1928. Takoj za njim pa še ind. tir podjetja Gross in Bolaffio sin. Kasneje je bil to ind, tir podjetja Slovenija vino. Na tem tiru je bila leta 1931 vgrajena 30 tonska tehtnica, ki je bila odkupljena od železnice.

V km 567,310 ( 101,290 ) se je odcepil ind. tir in vodil po vzhodni strani postaje proti jugovzhodu v Artilerijske delavnice na Parmovi.

Po rekonstrukciji železniške postaje leta 1962 je tudi Pivovarna Union povečala kapaciteto ind. tira.

Tir številka 31, na katerem so bile nekaj časa garažirane muzejske lokomotive, je bil pred časom ind. tir podjetja Lowenfeld.

Zanimiv je bil industrijski tir Železničarske nabavljalne zadruga Šiška. Na njega je bilo mogoče vagoni dostavljati le preko okretnice na koncu tovarnega skladišča, saj je ležal pravokotno na skladiščne tire. Dolg je bil 38 m.

Vzhodno od tovarnega skladišča na postaji Šiška, v trikotniku med gorenjsko progo in progo proti Sežani, je ljubljanski trgovec Adolf Lorant ( Veletrgovina špirita, kolonijalnega in špecerijskega blaga ) leta 1923 zakupil železniško zemljišče in tam zgradil skladišče in

pisarno. Uporabljal ga je do leta 1939, ko je stavbo prodal Ivanu Figarju, pilarskemu mojstru, ki je skladišče adaptiral in v njem uredil delavnico s tlorisom 24 x 8,4 m.

Železničarska nabavljalna zadruga je leta 1929 postavila v Šiški severno od svojega skladišča ( nekdanje je bil tam sedež Sekcije za elektroenergetiko ) na mestu, kjer je sedaj parkirni prostor, cestno mostno tehtnico. Tehtnico je vgradila Prva jugoslovanska tovarna tehtnic Ivan Rebek iz Celja ( sedaj Libela Celje ).

## **Drobne zanimivosti**

Direkcija državnih železnic v Ljubljani je leta 1944 ob postajnem poslopju, na koncu ind. tira Lovrenčič, zgradila rezervoar za vodo. Rezervoar je imel tloris zgornjega roba 10 x 10 m, na dnu pa 3 x 3 m. Globok je bil 2,5 m in je lahko sprejel 120 m<sup>3</sup> vode. Zgradila ga je že omenjena firma ing. Sitterja iz Kranja. Rezervoar so zgradili na zemljišču V.H.Rohrmanovih dedičev, ki so gradnjo dovolili pod pogojem, da se rezervoar za požarno vodo po vojni zasuje in zemljišče povrne v prvotno stanje.

Na južni strani postajnega poslopja je bilo skladišče za petrolej in priročno skladišče postaje Šiška. Na tem mestu so leta 1939 predvideli gradnjo stanovanjske hiše za nadzornika proge. Gradnjo je prehitela vojna. Sedaj na tem mestu stoji baraka, v kateri so domovali razni uradi pa tudi Železniško projektivno podjetje.

Železniška postaja je imela velik pomen za Šiško, zato nas ne čudi poimenovanje ulic. Sedanja Medvedova je bila do 1923 leta Kolodvorska, Polakova ulica pa Železniška ulica.

Občinski odbor je maja 1906 s 16 glasovi za in 9 proti izglasoval sklep, da Marija Franzot lahko dejavnost trafike na železniški postaji Šiška razširi še z bufetom. Kiosk je stal približno tam, kjer je sedaj vratarnica pivovarne Union. Objekt je bil izbrisan iz registra leta 1926.

Obseg dela na postaji Šiška je mogoče najlepše prikazati s številom zaposlenih. Leta 1927 je bilo na postaji Šiška zaposlenih 295 železničarjev ( 12. kretnikov, 32 premikačev, 11 prometnikov, 100 sprevodnikov 81 navadnih delavcev itd. ).

Prostor med Železniškim zdravstvenim domom, Signalno delavnico in Tivolskim lokom so na začetku leta 1931 namenili za centralni vrt ( cvetličnjak, tople grede ) za okrasitev postaj. Tam so po vojni načrtovali zaklonišče ( bunker ) za zaščito osebja postaje pred bombnimi napadi.

Na severnem delu postaje ob kamniški progi je bil v šolskih letih 1947/48 do 1950/51 Železniški tehnikum. Deloval je v izredno slabih barakah. Po selitvi tehnikuma v Pulo so barake nekaj časa služile za internat Železniške šole.

Postaja Šiška je bila nadzorna postaja Pionirske proge v Ljubljani. Do osamosvojitve Pionirske proge 1. junija 1950 sta bila šef Pionirske proge in vlakovodja v staležu postaje Šiška.

Vozna mreža na postaji Šiška ( in do Vižmarij ) je bila priključena na električno napetost 15. aprila 1964, s poskusnim obratovanjem pa so pričeli 1. maja 1964.

## **Sekcija za vzdrževanje proge**

Na postaji Šiška je takoj po Prvi svetovni vojni pričela z delom Progovna sekcija IX Ljubljana Gorenjski kolodvor. Sekcija je bila pristojna za sledeče proge:

- Ljubljana – Kamnik
- Ljubljana – Grosuplje – Kočevje
- Ljubljana – Kranj in
- Kranj – Tržič

Sekcija se je ves čas borila s prostorsko stisko. V to sekcijo je bilo vključena tudi Mostovna delavnica. Ob Kamniški progi v km 1,286 je Progovna sekcija zgradila skladišče s tlorisom 27,5 x 10 m. Ob Janševi cesti, na severovzhodnem delu postaje, so leta 1939 zgradili

priljučno stavbo s tlorisom 55,17 x 6,15 m za nadzorništvo proge. Prostori so služili tudi kretnikom in premikačem postaje Šiška. Stavbo so leta 1968 adaptirali. Prvo upravno stavbo so si delili z Železniškim zdravstvenim domom na Celovski 4. Ker je bila stavba za oba uporabnika premajhna, so za Progovno sekcijo predvideli novo stavbo poleg ŽZD. Gradnjo so dogovorili leta 1940, vendar je vojna gradnjo preprečila. Progovno sekcijo IX Gorenjski kolodvor so Italijani 24. decembra 1942 ukinili oziroma so jo združili s Progovno sekcijo II Ljubljana glavni kolodvor v enotno sekcijo – Sekcijo za vzdrževanje prog Ljubljana. Združitev je bila smiselna, saj je večina prog obeh dotodanjih sekcij pripadla Nemcem.

## **Signalna delavnica**

Ob pričetku Prve svetovne vojne so iz Trsta evakuirali signalno delavnico in jo namestili v trikotu med progo proti Sežani in Jesenicam. To je bila majhna enota s 23 zaposlenimi in je imela nalogo skrbeti za signalne in varnostne naprave na državnih železnicah. Sprva so domovali v barakah, leta 1925 pa so zgradili objekte na Celovski 6, ki še stojijo ( trenutno je v njih študentski Kampus ). Število zaposlenih se je večalo in tako je bilo leta 1948 v Signalni delavnici zaposlenih že 100 delavcev.

Leta 1954 se je Signalna delavnica preoblikovala v Železniško podjetje za signalne naprave, ki se je nato leta 1960 preimenovalo v Obrat za avtomatizacijo prog, ta pa 1. januarja 1961 v Podjetje za avtomatizacijo prog Ljubljana ( PAP ). Obseg podjetja je prerasel potrebe železnice zato se je podjetje 18. Oktobra 1966 popolnoma osamosvojilo.

Leta 1946 se je Signalna delavnica združila z Elektro delavnico. Stroki sta res malo sorodni, po svoji specifičnosti pa zelo različni. Kmalu se je izkazalo, da je ena dejavnost trpela na račun druge. Zato je bila ta skupna enota kmalu razformirana, Signalna delavnica pa razdeljena v delavnico v Ljubljani in sekciji za vzdrževanje v Pivki in Celju.

## **Mostovna delavnica**

Južna železnica v naši bližini ni imela nobene delavnice za vzdrževanje mostov. To delo je običajno opravljalo privatno podjetje Waagner Biro iz Graza.

Lastno delavnico za vzdrževanje mostov je imela Sekcija za vzdrževanje prog v Gorici ( državni kolodvor ) in je skrbela za jeklene mostove na progah Ravnateljstva državnih železnic v Trstu. Po razsulu Avstro-Ogrske se je delavnica za mostove iz Gorice preselila v Ljubljano, kjer je bila vključena v Sekcijo za vzdrževanje Gorenjske in Dolenjske proge s sedežem v Dravljah, vodja delavnice Čeh Skandolo pa je odšel na Češko.

Delovni prostor te delavnice je bil v stari vojaški baraki zato so iz ostankov Roth – Waagnerjeve konstrukcije pričeli graditi primerno zgradbo. Zelo aktivno so delali na obnovi porušениh mostov ( tudi na Koroškem ), pozneje pa so prevzeli tudi novogradnjo mostov na progi Ogulin – Knin.

Za delavnico jim je uspelo zbrati precej orodja, strojev in pripomočkov. Za pogon strojev so uporabljali ozkotirno lokomotivo, ki so jo v ta namen predelali v lokomobil. Po požaru v Dravljah 3. aprila 1920 je vojska stroje zaplenila, lokomobil pa so morali ponovno usposobiti kot lokomotivo. S skromnim inventarjem so uredili nove prostore v dveh majhnih barakah ob čuvajnici št. 385 v km 567,493 ( 101,107 ) - to je ob Janševi cesti. Za pogon strojev so predelali in usposobili star parni kotel in parni stroj.

V tem času so bile državne železnice v Sloveniji podrejene direkciji v Zagrebu. Ta ni imela lastne delavnice za mostove, zato je morala Mostovna delavnica iz Ljubljane prevzeti vsa dela na področju Hrvaške. Po ustanovitvi direkcije v Ljubljani si je direkcija Zagreb prilastila Mostovno delavnico in jo postopno preselila v Zagreb, zato je morala direkcija v Ljubljani začeti znova. Na glavnem kolodvoru ob Šmartinski cesti je uredila skromno delavnico za mostove v sestavi II. Progovne sekcije. Obseg dela se je večal, saj so poleg mostov skrbeli

še za okretnice, vagonске tehtnice, drezine, progovne vozičke, orodja itd. Leta 1934 je bila ob Kamniški progi dograjena vozovna delavnica Kurilnice II Ljubljana – gorenjski kolodvor v velikosti 58,8 x 14 m. Ker delavnica ni ustrezala za popravilo vagonov, so prostore namenili Mostovni delavnici in je s poznejšimi dozidavami predstavljala osrednje delavniške prostore Mostovne. Po selitvi je bila 13. januarja 1936 vključena v IX. Progovno sekcijo Ljubljana – gorenjski kolodvor. Tik pred začetkom vojne je bilo v Mostovni zaposlenih 70 delavcev. Italijani so 25. decembra 1942 združili obe Progovzdrževalni sekciji v enotno Sekcijo za vzdrževanje prog Ljubljana, v njenem sestavu pa je ostala tudi Mostovna delavnica.

Po sklepu Ministrstva za promet v Beogradu je Mostovna delavnica pričela z delom kot enota gradbenega oddelka Železniške uprave Ljubljana. 17. maja 1947 je prevzela tudi naloge ukinjene delavnice SKO v Šentvidu.

Novo organizacijsko obliko je dobila 15. februarja 1948, ko je postala Sekcija za izdelavo in popravilo progovnih naprav in inventarja Ljubljana Šiška. Pod tem imenom je ostala do 29. marca 1954, ko je postala JŽ Podjetje za progovne naprave Ljubljana s stalnim deloviščem v Novi Gorici, od 15. maja 1958 pa je delala pod imenom JŽ Podjetje za regeneracijo tirnega materiala, dokler ni 25. marca 1974 zaživela s starim imenom Mostovna, ki pa danes ne obstaja več.

### **Sekcija za elektroenergetiko**

V območju postaje Šiška je domovala tudi Sekcija za elektroenergetiko Slovenskih železnic. Prvi zametek te sekcije je bilo Nadzorništvo za vzdrževanje električnih inštalacij pri kurilnici Ljubljana, ki je obstajalo od leta 1930 dalje. Ob eksploziji na železniški postaji Ljubljana 8. junija 1945 je bila delavnica Nadzorništva porušena.

Predvojno Nadzorništvo je po vojni delovalo kot Sektor za jaki tok. Leta 1946 so Sektor za jaki tok združili s Signalno delavnico. Ko se je izkazalo, da dejavnosti ne sodita skupaj, čeprav imata nekaj skupnega, so se razšli. Zaradi povečanega obsega del je 1. aprila 1952 zaživela Elektrosekcija, ki je prerasla v Železniško elektro podjetje. Ustanovljeno je bilo 29. marca 1954. Uprava je nekaj časa domovala v baraki na Celovski 4 a ob ŽZD, remontna delavnica pa je bila v Pivki.

Leta 1960 so se preoblikovali v Obrat za elektrifikacijo prog, sedež pa so dobili v stavbi, ki jo je zgradila Nabavljalna zadruga leta 1926/27 ( Tivolska cesta 41 ). Tik po vojni je sicer v tej stavbi domovalo podjetje za preskrbo železničarjev, pozneje pa trgovina Železničar.

Nekdanja Sekcija za elektroenergetiko spada sedaj pod SŽ Infrastrukturo in skrbi trenutno za približno 610 km vozne mreže in 24 stabilnih ter tri prevozne ENP ( elektro-napajalne postaje ).

### **Postaja Dravlje**

Postaja Dravlje je bila med postajama Ljubljana Šiška in Vižmarje na progi Ljubljana – Jesenice, takoj za sedanjim nadvozom preko Ljubljanske obvozne ceste. Zgradili so jo ob začetku Prve svetovne vojne. Načrti za to postajo so bili na prizadetih občinah razgrnjeni od 30. decembra 1915 do 12. januarja 1916. Dograjevali so jo postopoma in kasneje tire tudi postopoma demontirali. Dolga je bila 1127 m in je bilo v času največjega obsega tam 30 tirov z uporabno dolžino 900 m. Postaja je bila zgrajena na Gruntnih njivah, to je v predelu med sedanjo Litostrojsko in Devovo ulico. Na desni strani proge, kjer so bili obrati Iskre v Stegnah je bilo 6 tirov, ostali pa so bili na levi strani proge; nedavno je bila tam še industrijska cona ( Avtomontaža, Šipad, Maja, Unitas, Avtotehna, Petrol itd., danes pa Celovski dvori in nekaj ostankov nekdanjih podjetij). Vse to zemljišče je bilo v lasti železnice do leta 1971.

Na postaji Dravlje se je zbiral in pripravljala tovor za Soško fronto. Po končani vojni je bila tu sprva deponija pokvarjenih lokomotiv in vagonov, postaja pa prekategorizirana v

prometišče. V Dravljah so se v vagone naselili železničarji in begunci. Še leta 1922 je bilo v Dravljah 35 vagonov – stanovanj.

Prometišče je bilo 1. marca 1925 ukinjeno; tam sta ostali le še dve službeni mesti: kretnik in čuvaj. Od tistega časa dalje je bil tam le še odcep za industrijski tir k smodnišnici za Bežigradom in deponija pokvarjenih voz. Generalna direkcija v Beogradu je 16. avgusta 1928 ukazala demontirati vse tirne naprave v Dravljah, vendar je zaradi utesnjenosti na postaji Šiška ostalo v Dravljah še osem tirov vse do konca leta 1931, ko so demontirali štiri tire, ostale pa nekaj kasneje. Tirnice so odpeljali iz Slovenije. Tako je tam ostal le še vojaški industrijski tir, ki je bil izgrajen ob rekonstrukciji Gorenjske proge leta 1964. Ta tir je tik pred Drugo svetovno vojno uporabljal Štab za utvrđivanje, po vojni pa Jugoslovanska ljudska armada.

Državne železnice so imele v Dravljah samostojno centralno skladišče ( oskrbovališče ). Ko je bila leta 1924 v Ljubljani ustanovljena železniška direkcija, je omenjeno skladišče prešlo v sestav ekonomskega oddelka novoustanovljene direkcije v Ljubljani, skupaj z glavnim skladiščem v Mariboru, ki je do tedaj služilo le za potrebe Južne železnice.

Po končani Prvi svetovni vojni so prazne lesene objekte na postaji Dravlje uporabili za vozovno delavnico državnih železnic, v njej pa je bilo zaposlenih 108 delavcev. Za takratni čas je bila delavnica sodobno opremljena in je bila priznana kot najboljša v novonastali državi. Njeno nazadovanje je bilo opaziti takoj zatem, ko so jo izločili iz Inšpektorata državnih železnic v Ljubljani in jo podredili Železniški direkciji v Zagrebu. Slednja je delavnico zapostavljala in favorizirala delavnice na Hrvaškem. Najbolj usoden za ta obrat pa je bil požar 3. aprila 1920, ko so ognjeni zublji v dveh urah upepelili vse objekte vozovnega obrata; zgorelo je tudi 20 vagonov. Viktor Šepec je po opoldanskem odmoru ob 13.45 polnil rezervoar za bencin pogonskega motorja. Iskra je zanetila požar na motorju in ko je eksplodiral še sod z bencinom, se je požar bliskovito razširil še na vse lesene objekte. Delavnice oziroma tisto, kar je od njih še ostalo uporabnega, so po tem dogodku preselili v Zagreb.

## **Obvozna proga Vodmat – Dravlje**

Zaradi lažjega prevoza vojaških transportov skozi Ljubljano, so na začetku Prve svetovne vojne povezali Gorenjsko in Dolenjsko progo z obvoznico, ki se je ognila tako glavnemu kot gorenjskemu kolodvoru. Ob projektiranju obvoznice leta 1915 so hoteli obvoznico speljati čim bolj naravnost po projektirani trasi dolenjske železnice iz leta 1881. S tem pa so prišli v nasprotje s Stavbnim redom za mesto Ljubljana iz leta 1896. Stavbni red je predvideval širjenje Ljubljane proti severu na prodnat in malo višji teren. Obvoznica te širitve ne bi dopuščala, saj je bila speljana preblizu mestnega jedra. Interese mesta je uspešno zastopal svetnik Ljubljanskega magistrata arh. ing. Ciril Koch. Dosegel je, da je bila obvoznica speljana v loku in bolj oddaljena od mesta. Pri tem je interese mesta podpirala tudi Zbornica za obrt in trgovino za Kranjsko. Pereče je bilo vprašanje nivojskih križanj s cestami. Posebno so se lomila kopja glede križanja takrat najbolj prometne Šmartinske ceste ( takrat Martinova cesta ) in dostopom v Zeleno jamo. Politični obhod ( nekaka lokacijska obravnava ) je bil v dneh od 13. do 15. januarja 1916. Razlastitveni dogovor je bil sklenjen 5. februarja 1917.

Obvoznica se je odcepila od gorenjske proge na takratni ranžirni in deponijski postaji Dravlje v km 99,581 iz Trbiža, to je nekako v km 568,117. Od cepišča je bila speljana po terenu, kjer je sedaj tovarna Litostroj in prečkala sedanjo Verovškovo cesto približno tam, kjer je sedaj Plinarna. Z nadvozom je prečkala kamniško progo in Vodovodno cesto v km 1,2 pri nekdanji čuvajnici na Vodovodni cesti. Nadvoz obvozne proge je bil km 1,855 Kamniške proge ( porušen je bil v šestdesetih letih od rekonstrukciji Vodovodne ceste ). Od tu dalje je obvoznica zavila v rahlem loku proti vzhodu in v km 2,1 prečkala današnjo Dunajsko cesto ( nekaj Tyrševo, po vojni pa Titovo cesto ) severno od Centralnega stadiona. Na sedanji Dimičevi cesti je bil vojaški kolodvor ( zaradi bližine vojaških artilerijskih skladišč ). Proga je

šla nato preko sedanje Vojkove ceste in za tovarno IMP zavila proti današnjemu Zavodu za rehabilitacijo invalidov ter skozi Savsko naselje in mimo Kolinske dosegla Zeleno jamo. Tu je v podvozu prečkala progo Zidani most – Ljubljana v tedanjem km 431,0 ( iz Dunaja ). Od tu je vodila obvoznica proti jugu in se priključila na Dolenjsko progo skupaj z Vodmatskim lokom. Dolžina te proge je bila 4,9 km, skupna dolžina pa 6,206 km. Na obvozni progi so bile tri čuvajnice, 14 zavarovanih potnih prehodov in en prepust.

Vojaški kolodvor ob smodnišnici v Stanežičah je imel šest postajnih tirov dolgih približno 700 m in dolgo nakladalno rampo.

Po končani Prvi svetovni vojni obvoznica ni bila več potrebna, zato so jo ukinili; najprej od Vodmata do vojaškega kolodvora. Ostali del proge od vojaškega kolodvora za Bežigradom do Dravelj je služil kot vojaški industrijski tir. Končno soglasje za ukinitvev celotne proge je Ministrstvo vojske in mornarice v Beogradu dalo 21. februarja 1934.

## **Tivolski lok**

Tivolski lok je povezoval Gorenjsko progo in dvotirno progo Ljubljana – Sežana ( Južno železnico ). Tako so vlaki iz Gorenjske lahko vozili iz Šiške proti Brezovici in Sežani, ne da bi zapeljali na prenatrpano glavno ljubljansko postajo.

Tivolski lok ( Tivolska zanka ) se je odcepil na postaji Ljubljana Šiška v km 101,993 iz 1. tira in v loku z  $R = 225$  m zavijal desno, prečkal v nivoju Celovško cesto ( tedaj Marije Terezije cesto ) in se v km 0,661 priključil na progo Ljubljana – Sežana v km 566,845 ( tedaj 433,203 iz Dunaja ). To je približno vzhodno od kopališča Ilirija na sedanji Tivolski cest ( prej cesti VII. Korpusa ).

Zaradi nujnosti gradnje se je vrstni red postopkov pogosto spreminjal; tako so tudi tu najprej zgradili tir in šele nato urejali lokacijsko dokumentacijo ter lastninske zadeve. Politični obhod ( lokacijska obravnava ) je bila 21. novembra 1916.

Po Prvi svetovni vojni so to tirno zvezo prekinili. Ostal je le slepi tir do Celovške ceste, ki je služil kot industrijski tir.

Po kapitulaciji Italije ( septembra 1943 ) so postaje Ljubljana – Šiška in Šentvid ter postaji Zalog in Laze izgubile status obmejnih postaj, saj je bila dotedanja Ljubljanska pokrajina vključena v Nemško okupacijsko cono Jadransko primorje. Od 4. novembra 1943 dalje je bil spremenjen tudi prometni režim skozi Ljubljano. Tovorni vlaki iz Laz niso več vozili po obvoznici skozi Črnuče v Šentvid, temveč so šli najprej v Zalog, kjer so jih ranžirali, od tod dalje pa skozi Ljubljano in Ljubljano - Šiško v Šentvid. Vlaki iz Šentvida za Laze pa so še nadalje vozili po obvoznici preko Črnuč.

Takoj po kapitulaciji Italije so Nemci pričeli ponovno graditi Tivolski lok in ga v začetku leta 1944 predali v promet. Obnova te tirne zveze je bila težja kot novogradnja med Prvo svetovno vojno, saj se je ob trasi medtem zgradilo več objektov. Na levi strani obnovljene zveze še stoji poslopje Nabavljalne zadruge ( še nedavno je bila v njem nekdanja Sekcija za elektroenergetiko ), na desni strani pa Železniški zdravstveni dom na Celovski cesti.

Tir nove zvezne proge se je odcepil na postaji Ljubljana Šiška pri tedanji kretnici št. 9 in je tekel v loku  $R = 250$  m in padcu 4,3 promile preko Gosposvetske ceste do desnega tira proge Ljubljana - Sežana, na katerega se je priključil v km 566,727; na levi tir pa v km 566,844. Iz varnostnih razlogov se je ta tirna zveza končala s 77 m dolgim slepim tirom.

Lok je omogočal vožnjo vlakov iz Brezovice na postajo Šiška in obratno. Opremljen je bil z vsem potrebnimi signalno – varnostnimi in telefonskimi napravami. Promet na spoju loka s progo Ljubljana – Sežana ( cepišče Tivoli ) je urejal prometnik, ki je imel svoje prostore v čuvajnici št. 386 ob Celovski cesti. Po vojni so ob tem tiru ( loku ) zgradili novo tovarno skladišče ( kot nadomestilo za skladišči, ki jih je porušila eksplozija na postaji Ljubljana junija 1945 ). Vlaki so morali ob skladiščni rampi voziti z določenimi omejitvami, saj ni bilo prostega

profila. Ta novi Tivolski lok je služil prometu do leta 1964, ko so ga, ob preložitvi proge skozi Tivoli, podrli. Pred razdrtjem tira je po njem vozilo do 13 tovornih vlakov dnevno.

## **Zapornice**

Na obeh straneh postaje Šiška so bile zapornice; na južni strani na Parmovi ulici, ki se je nadaljevala v Vošnjakovo, na severni pa na Černetovi z odcepom ob Gorenjski železnici. Ker je bilo prometa, predvsem pa premika veliko, so bile te zapornice večji del dneva spuščene ob silnem navdušenju čakajočih. Da pa je bilo stalno dviganje in spuščanje zapornic fizično utrudljivo, pa tudi odgovorno početje, ni treba posebej omenjati. Železniški prehod na Černetovi je razbremenil podvoz na Drenikovi, prehod na Parmovi pa je bil enostavno ukinjen. Tam je sedaj Petrolova pumpa.

## **Železniško športno društvo**

Kmalu po Prvi svetovni vojni ( verjetno leta 1919 ) so se fantje v Šiški, navdušenci za nogomet, povezali v Športni klub Vesna. Ob tistem razpustu dijaškega športnega društva Hermes, se je nekaj športnih navdušencev vključilo v Športni klub Vesna, ki je dalje deloval pod imenom Hermes. Ker so bili v Šiški železničarji najbolj opazna skupina, so se v Športnem klubu Hermes sklenili z njimi tesneje povezati. Zato so na občnem zboru kluba leta 1925 ime kluba Hermes razširili v Železniški športni klub Hermes.

Stalne težave s prostori za igrišče je železniška uprava omilila na ta način, da je za simbolično najemnino odstopila v uporabo 21 596 m<sup>2</sup> zemljišča, kjer je sedaj stadion med Gorenjsko in Kamniško progo. Leta 1932 je površino povečala še za 1300 m<sup>2</sup>. Zemljišče so lahko ogradili in na njem postavili lesene slačilnice.

Načrte za ureditev je izdelal ing. Stanko Bloudek. Po svojem obsegu in uporabnosti je sodilo med največja športna igrišča v Sloveniji. Prvotne skromne objekte so odstranili in leta 1940 dogradili in odprli že soliden stadion s številnimi po mednarodnih pravilih zgrajenimi igrišči. Delo Železniškega športnega kluba Hermes je odmevalo tudi drugod po državi. Po zgledu Hermesa so kmalu ustanovili Železniške športne klube v Mariboru, Zagrebu, Subotici, Sarajevu in Beogradu.

Med Drugo svetovno vojno je delo v klubu mirovalo, dasiravno so bili tudi med vojno poskusi, da bi delo oživili.

Po vojni je delo nadaljevalo Fizkulturno društvo Železničar. Staro leseno tribuno so uspeli nadomestiti z zidano, ki je bila dograjena leta 1953.

Leta 1946 so Fizkulturno društvo Železničar skupaj s fizkulturnim društvom Bratstvo in Partizan združili v Fizkulturno društvo Triglav, kar pa ni bila dobra rešitev. Stagnacijo so preprečili s tem, da so januarja leta 1948 ustanovili Sindikalno športno društvo Železničar. To se je leta 1953 preimenovalo v Železniško športno društvo Ljubljana. Trenutno deluje pod nazivom Železničarsko športno društvo Slovenije, zemljišče pa je bilo že pred leti prenešeno ( ? ) na Mestno občino Ljubljana.

## **Počitniške kapacitete**

Ena od pozitivnih posledic samoupravljanja je bila tudi gradnja počitniških kapacitet in je bil tako oddih recimo na morju, v gorah, v zdraviliščih itd. dostopen takorekoč vsem.

Delavci železniških delavnic v Šiški so si tako že kmalu po vojni s prostovoljnim delom in ob pomoči podjetja zgradili velik dom na Kisovcu pod Veliko planino. Iz doline so do tja napeljali žičnico, kupili gozd in postavili žago ter na kraju samem pripravljali les za gradnjo. Ta dom še stoji, je obnovljen in sprejema goste, le, da je sedaj v privatnih rokah.

Tekom let so se kupile tudi počitniške prikolice, nekaj kasneje pa celo apartmaji v Stari Gauzi na Cresu, na Crvenom vrhu v Istri in še kje. Delavcem pa so bile tako ali tako že zelo dolgo

dostopne tudi druge počitniške kapacitete v lasti Slovenskih železnic. Zelo popularno je bilo na primer počitniško naselje v Rovinju.

## **Prehrana**

V drugi polovici prejšnjega stoletja je imela pri nas vsaka nekoliko večja t.i. » organizacija združenega dela » organizirano prehrano v času malice, kar drugje po svetu ni bil ravno slučaj. Tako so tudi delavnice v Šiški imele svojo »menzo« v Sindikalnem domu. Ker je bilo delavcev veliko, seveda niso mogli vsi malicati ob istem času, zato je bil napravljen urnik po obratih: Vozovna od - do, Livarna od - do itn. Sprva se je kuhalo v Šiški, kasneje, ko je bilo zaposlenih manj, pa so hrano pripeljali od drugod, vendar še vedno iz železniških kuhinj. Na prelomu tisočletja pa se je tudi to nehalo in je moral poskrbeti vsak zase. Pa se je tudi tedaj našla rešitev, saj se je tik ob delavnicah v Šiški, na prostoru bivših artilerijskih delavnic ob Parmovi cesti pojavila velika Mercatorjeva trgovina.

Kakorkoli – za marsikaterega delavca v Šiški je bila malica edini topli obrok tekom dneva. In to izdaten.

Za gašenje žeje je bila na toplotno obremenjenih delovnih mestih ( npr. v Livarni ) na razpolago tako rekoč neomejena količina pozimi čaja, poleti pa kave ( proja ).

Naneslo pa je, da so na postaji Šiška raztovarjali tudi vagone z vinom ( pred vojno vinski trgovec Rojina, potem Slovenijavino oziroma Slovin ). Prvotno so bili na vagonih leseni sodi z vinom, ki se jih je dalo zlahka prevrtati. Premakniti je bilo potrebno le železni objemni obroč, na tistem mestu se je nato z ročnim lesnim svedrom zavrtalo in ko je priteklo vino, so ga lovili kar v vedra. Po končani operaciji so luknjo začepili in železni obroč namestili na staro mesto tako, da skoraj ni bilo opaziti, da je vina v sodih malo manj; kalo pač.

## **Higiena**

Po zgraditvi centralnega ogrevanja konec osemdesetih let prejšnjega stoletja je bilo tople vode za tuširanje dovolj oziroma v skoraj neomejenih količinah. Vsak delavec je enkrat mesečno dobil zavitek toaletnega papirja, en kos navadnega mila, eno posodico posebnega mila za masti in olja in eno tubo medicinske zaščitne kreme. Zaščitna sredstva so se izdajala po potrebi tako zaščitne rokavice, zaščitna očala, glušniki, delavski čevlji in zaščitna oblačila. Razen pečarjev čelad skoraj nismo rabili.

## **Železničarji v Šiški**

Za časa avstro - ogrske monarhije so bili na železnicah zaposleni predvsem Avstrijci in Madžari pa še kakšen Čeh se je znašel vmes, Slovencev pa bolj malo. Po razpadu monarhije so Avstrijce ( Nemce ) večidel izgnali, Madžari in Čehi pa so odšli sami. Med vojnama so se na naših železnicah zaposlovali predvsem Slovenci, po drugi vojni pa vedno več pripadniki drugih jugoslovanskih narodnosti iz cele nekdanje države tja do Negotinske Krajine. K zaposlovanju ljudi iz tako oddaljenih krajev je močno pripomoglo dejstvo, da so imeli na železnici brezplačne karte in so tako lahko marsikateri vikend preživeli doma ter relativno poceni bivanje v Sloveniji v delavskih domovih; izdatna prehrana med delovnim časom je pa bila tako ali tako zastoj. Brez njih recimo Livarna v Šiški praktično ne bi mogla funkcionirati. V vojnih časih in par let po njih so si pomagali z ujetniki. Zlasti so bili cenjeni nemški vojni ujetniki po drugi svetovni vojni.

Med tisoči železničarjev, ki so v Šiški nabirali žulje in tam pustili življenjske moči, je bilo več zanimivih oseb. Mednje zagotovo sodi tudi Mariofil ( Jožef ) Holeček. Rodil se je v Spodnji Šiški in je na postaji Šiška veljal za sposobnega uradnika. Po smrti žene je leta 1903 dal

železnici slovo in odšel v Frančiškanski samostan in bil 25. julija 1906 posvečen v duhovnika. Umrli je 12. februarja 1923 kot frančiškanski provincial.

Kot redovnik je veliko deloval v Šiški, kjer je bilo njegovo delo zelo opazno. Tu je ustanovil dobrodelno društvo » Vincencijeva konferenca » in bil njen predsednik, » Katoliško prosvetno društvo » ( 1912 ), zaslužen je bil za ustanovitev » Šišenske hranilnice in posojilnice » ( 1908 - 1929 ). Kot predsednik društva » Otroški prijatelj » je skrbel za slovenski otroški vrtec v Šiški.

Šef Kurilnice v Šiški Wilhelm Poka de Pokafalva je bil načelnik društva » Dobra gospodinja ». To je bilo izobraževalno društvo za odrasle deklice ter otroke uslužbencev in delavcev državne železnice. Ustanovljeno je bilo leta 1905 in je imelo svoj sedež v Šiški.

Med znamenitimi železničarji, ki so bili zaposleni v delavnicah v Šiški ne moremo mimo narodnega heroja Tineta Rožanca. Delal je v Livarni, ustreljen pa je bil kot talec leta 1942. Stanoval je v Pirničah pod Šmarno goro in tako vsak dan prečkal tedanjo mejo med Italijo in Nemčijo, kar mu je omogočilo delovanje v korist Osvobodilne fronte ( prenos informacij in še česa ). Kot občinski odbornik je bil pooblaščen, da je skrbel za osirotelega Franca Rozmana – Staneta, kasnejšega komandanta slovenske partizanske vojske in prav tako narodnega heroja.

#### **Poznani šefi kurilnice oziroma kurilniških delavnic v Šiški:**

ing. Adolf Socher	1880 - 1900
Wilhelm Poka de Pokafalva	1904 – 1910
vitez Julius Zahon	1913 – 1915
ing. Zvonimir Milhofer	1927
ing. Ivo Gliha	1928 – 1929
ing. Gjuro Emer	1930
ing. Pehani	1948
Franc Kadunc + Rudolf Šubašič	1949
ing. Flajs	1958
dipl. ing. Stane Škerjanc	1967
dipl. ing. Janez Eržen	1971
ing. Petar Vuković	1975
dipl. ing. Sergej Jeglič	1979 - 1983
ing. Pavel Jeras	1983 - 1988
dipl. ing. Drago Jejčič	1989 - 1993
ing. Ivan Medič	1993 - 1997
dipl. ing. Marjan Mahkovic	1997 - 2004

#### **Poznani šefi postaje Šiška:**

Vinko Gurnig	
Josef Dettela	1886 – 1900
Viktor Hrašovec	1902 – 1915
Franjo Žemlja	1927 – 1931
Avgust Černe	1945
Vinko Kavčič	1985
Ivo Por	1990
Kovač Michael	
Zlatomir Lucić	

Dragan Stojanović  
Max Petek

- 2015  
2015 -

Navedene letnice pomenijo le to, da je navedena leta zasedal to delovno mesto, ni pa iz tega razvidno, kdaj je delovno mesto prevzel ali oddal.

### **Viri in literatura:**

Arhiv Slovenskih železnic

Arhiv Slovenije: fond 188: kr. ministrstvo za železnice

Osebni fond Ivana Mohoriča

Zgodovinski arhiv Ljubljana: fond št. 311 osebni fond Jožeta Jenka

fond št. 16 Občina Spodnja Šiška

Zbirka načrtov 04 Železnica

Časopisi: Železničar

Slovenec

Jutro

Slovenski narod

Vestnik

Jože Jenko: Postaja Ljubljana – Šiška nekdanj; Nova proga 1962 št. 4 in 5

Branko Šušter: Spodnja Šiška pušeljc Ljubljane; Ljubljana 1996

Spomini nekdanj zaposlenih v delavnicah v Šiški:

Jože Jeraj

Franc Kavelar

Jakob Babnik

Friderik Beguš

Ivan Dragovan

Franc Debevc

Rudolf Šubašič

Tomo Jenko

Bogdan Vatovec, ki je skrbel za tehnično dokumentacijo Slovenskih železnic od leta 1945 do 1981,

Ing. Venčeslav Funtek

Ing. Vaso Zajc

P.S.: Članek, katerega avtor je Karol Rustja in je bil napisan leta 1999, sem deloma popravil ( smeri neba ) in deloma dopolnil podpisani. Vse navedeno ne drži popolnoma, je pa v članku obilo zanimivih informacij in podatkov in bi bilo res škoda, da se marsikaj od napisanega pozabi.

Se je pa na območju, ki ga je nekdanj zasedala t.i. » Temeljna organizacija združenega dela«- to je TOZD Podjetje za vzdrževanje voz in strojev Šiška ( 58 000 m2, 38 tirov v različnih smereh z dolžino dobrih 12 km oziroma skupaj s postajnimi 18 km. Tiri so oštevilčeni od zahoda proti vzhodu; prvih 6 tirov je na postaji Šiška, sedmi pa že v delavnici), v zadnjih letih marsikaj spremenilo. Livarna je bila ukinjena ( 2003 ), ostala proizvodnja pa je bila deloma že prej, deloma kasneje, postopoma prenešana v železniške delavnice v Mostah. Delavci so bili večinoma premeščeni v razne oddelke Centralnih delavnic v Mostah ( danes SŽ – ViT ), nekaj pa na delovišče v Zalogu. Kar je bilo uporabnih strojev, so bili preseljeni

ali prodani na različne konce; nekaj na železnico ali kam drugam, ostalo pa je romalo na odpad.

Od nekdanjih mnogoterih dejavnosti je v Šiški ostalo smo vzdrževanje, opremljanje in garažiranje muzejskih parnih lokomotiv. Nekdanjo Upravo, Rotundo, Staro Vozovno in večji del skladišč je prevzel Železniški muzej. Vozovno delavnico so zasedli gradbeniki ( ŽGP ) in tako svojo dejavnost in prisotnost v Šiški izdatno razširili; zasedajo seveda tudi vse preostale tire na severni strani Šiške ( veliko tirov je bilo izgrajenih ). Na območju nekdanjega PPVS je še nekaj drugih firm in ŽKUD » Tine Rožanc » ( v nekdanji Mizarni oziroma Zavorni delavnici, ki je bila za potrebe ŽKUD – a temeljito obnovljena ). Kar nekaj objektov je bilo v preteklih letih porušenih, tako Gasilski dom, razna skladišča, Pleskarna itd., zgradba mogočne Livarne pa začuda še stoji, čeprav je že dobrih sedemnajst let zapuščena in ne služi tako rekoč nikomur in ničemer, le na jugovzhodni strani je dobila sosedo – mošejo oziroma Muslimanski kulturni center Ljubljana na mestu, kjer je bila nekdanj Železniška šola in nekaj časa Železniški muzej.

Od prve železniške postajne zgradbe v Šiški ni ostalo tako rekoč nič. Stala je približno tam, kjer danes stoji edino poslopje ob Gorenjski progi vzhodno od Pivovarne Union (Pivovarniška 5, km 566,6 iz Beograda ), tiri pa so bili deloma preloženi, deloma izgrajeni. V stari zgradbi Postaje Šiška danes deluje ambulanta nekdanjih Centralnih delavnic (trenutno SŽ – ViT ) in fizioterapija ŽZD. V tem poslopju ima sedaj prostore tudi Planinsko društvo Železničar.

Novo postajno zgradbo so zgradili ob rekonstrukciji ljubljanskega železniškega vozlišča oziroma gradnji podvozov na današnji Dunajski, Celovski in Drenikovi ulici. Stoji pol kilometra severno od stare postaje, na zahodni strani tirov ( km 567,3 iz Bg.) in je prav idilična. Verjetno je ena od lepših železniških postaj v Sloveniji. V njej slušbuje samo še prometnik, sama zgradba pa je več ali manj prazna. Res škoda.

Aleš Lajovic