

Klub mladih raziskovalcev in mentorjev

»HEUREKA«

IV. OSNOVNA ŠOLA CELJE

»DANES IZLETNIK CELJE IN NIKDAR VEČ«

Zgodovinski pregled delovanja Izletnika Celje

RAZISKOVALNA NALOGA

s področja zgodovine

Avtorica:

Ajda Hrušovar, 9.b

Mentorica:

Jerneja Pavlič, prof. nem. in zgod.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2021

VSEBINA

POVZETEK.....	2
1. UVOD	3
1.1 Opredelitev in izbor raziskovalnega problema.....	3
1.2 Namen in cilj raziskovalne naloge.....	3
1.3 Hipoteze.....	3
1.4 Metode dela	4
2 TEORETIČNI DEL.....	5
2.1 OPREDELITEV POJMA POTNIŠKI PROMET IN MOBILNOST.....	5
2.2 ZGODOVINSKI RAZVOJ POTNIŠKEGA PROMETA	6
2.3 JAVNI POTNIŠKI PROMET V PRETEKLOSTI V SLOVENIJI	8
2.4 RAZVOJ CELJA V 20. STOLETJU.....	9
3 PRAKTIČNI DEL.....	11
3.1 PRVI ZAČETKI »AVTOBUSA MESTA CELJE« PRED II. SVETOVNO VOJNO.....	11
3.2 PRVA POVOJNA LETA »SLOVENIJA AVTO PROMETA« IN NASTANEK »AVTOBUSNEGA PROMETA CELJE«	16
3.3 ŠIRITEV DEJAVNOSTI IN PREIMENOVANJE V »IZLETNIK«	18
3.4 NOVA USTAVA IN OBLIKOVANJE TOZD	22
3.5 LETO 1979 – CELJE DOBI NOVO AVTOBUSNO POSTAJO.....	25
3.6 IZLETNIK CELJE V LETIH PO OSAMOSVOJITVI.....	29
3.7 PRODAJA DRUŽBE IN NASTANEK NOMAGA	31
4 ZAKLJUČEK.....	36
5 LITERATURA IN VIRI.....	38
6 SEZNAM SLIKOVNEGA GRADIVA.....	42

POVZETEK

Naloga raziskuje razvoj avtobusnega prometa v Celju od skromnih začetkov Avtobusa mesta Celje z dvema avtobusoma leta 1929 ter od težkega ponovnega začetka po drugi svetovni vojni vse do hitrega razvoja podjetja v šestdesetih in sedemdesetih letih prejšnjega stoletja. Leta 1964 dobi podjetje ime Izletnik in se poleg avtobusne dejavnosti ukvarja tudi s turizmom. V naslednjih letih podjetje razširi svojo dejavnost s prevzemom hotela Celeia še na gostinsko dejavnost, s Celjsko kočo in izgradnjo potrebne infrastrukture na Golteh pa še na športnorekreacijsko dejavnost. Poseben sektor predstavljajo Izletnikove delavnice. V začetku sedemdesetih prevzema podjetje avtobusne postaje na širšem celjskem območju, v Celju je zgrajena nova avtobusna postaja leta 1979 in odprta taksi služba, leta 1980 še Izletnikova avtošola. Po osamosvojitvi Slovenije potniški promet močno upada, kar povzroči finančne težave, podjetje postane delniška družba z večinskim lastniškim deležem delavcev. Leta 2007 odkupi podjetje Viator&Vektor in zaradi njegovega stečaja leta 2011 preide Izletnik na Gorenjsko banko, ki ga proda novemu lastniku, z združitvijo več podjetij nastane Nomago, od 1. 5. 2018 ime Izletnik Celje ne obstaja več.

Ključne besede: avtobusno prevoznništvo, Celje, Izletnik

1. UVOD

1.1 OPREDELITEV IN IZBOR RAZISKOVALNEGA PROBLEMA

V raziskovalni nalogi sem se osredotočila na zgodovinski pregled enega najbolj znanih podjetij v knežjem mestu, ki je v svojem imenu dolgo časa nosilo ime in simbol mesta, na Izletnik Celje. Zanimal me je njegov zgodovinski razvoj, zanimala so me področja, ki jih je pokrival, zanimalo pa me je tudi njegovo preimenovanje – od koder izhaja tudi naslov raziskave, ki parafrazira znan roman Anne Wambrechtsamer, ki se ukvarja z enim najveličastnejših poglavij celjske zgodovine. Na šoli je pred dvema letoma nastala raziskovalna naloga, ki se je ukvarjala s ponudbo turističnih agencij v času sindikalnega turizma¹. Med ponudniki je bil tudi Izletnik Celje. Že v tej raziskavi se je pojavilo mnogo vprašanj o delovanju Izletnika Celje, na to temo pa tudi že dolgo ni bilo napisane zgodovinske raziskovalne naloge.

1.2 NAMEN IN CILJ RAZISKOVALNE NALOGE

Namen naloge je prikazati začetke avtobusnega prevoznništva v Celju in kako so se skupaj z industrializacijo in večanjem mesta večale tudi potrebe po mobilnosti prebivalstva v Celju in okolici. Porajalo se je tudi vprašanje, ali se je podjetje Izletnik Celje ukvarjalo izključno z avtobusnimi prevozi. Cilj naloge je spoznati delovanje podjetja, ki je dolga leta nosilo ime »Izletnik Celje«, njegove veje delovanja, spreminjanje in reorganizacijo podjetja v Jugoslaviji ter poslovanje podjetja v samostojni Sloveniji, raziskati vzroke, ki so pripeljali do tega, da danes na celjski avtobusni postaji ne najdemo več napisa Izletnik Celje, ampak Nomago.

1.3 HIPOTEZE

V nalogi sem postavila naslednje 4 hipoteze:

1. Celjsko avtobusno podjetje je v preteklosti že večkrat spremenilo svoje ime.
2. V podjetju Izletnik Celje se v svoji preteklosti niso ukvarjali samo z avtobusnimi in turističnimi prevozi.
3. Tudi Izletnik Celje je po osamosvojitvi Slovenije imel velike finančne težave.
4. Izletnik Celje je propadel, avtobusne prevoze v Celju je nadomestil Nomago.

¹ Jerneja Pavlič (mentor), Luka Minić, Valentina Rkman, Larisa Sakalić, Juhuhu, počitnice so tu, Letovanje otrok in družin v preteklosti, Pomen celjskih turističnih agencij v času sindikalnega turizma, Raziskovalna naloga, Zveza prijateljev mladine Slovenije, Komisija za delo zgodovinskih krožkov, IV. osnovna šola Celje, Celje, 2019.

1.4 METODE DELA

Pri raziskovalni nalogi sem najprej poskušala zbrati literaturo na to temo. Že pri načrtovanju raziskovalnega dela sem upoštevala, da se bom morala prilagoditi razglašeni epidemiji v Republiki Sloveniji. Knjižnice so izposojale knjige, našla sem nekaj literature na to temo. Posebej so mi bile v pomoč jubilejne knjižice ob tridesetletnici, petdesetletnici in petinpetdesetletnici delovanja avtobusnega prevoznništva v Celju. Za lažje načrtovanje naloge sem si pogledala tudi knjigi o zgodovini mariborskega in ljubljanskega mestnega prometa. V celjskem arhivu ne hranijo prav veliko dokumentov o Izletniku Celje, ki bi mi bili v pomoč pri raziskavi. Tako sem se osredotočila predvsem na celjske časopise. Najpomembnejše podatke o razvoju avtobusnega podjetja v Celju pred drugo svetovno vojno sem našla v Novi dobi², po drugi svetovni vojni pa v Savinjskem vestniku, Celjskem tedniku oziroma Novem tedniku³, ki je na voljo tudi v digitalni obliki in dostopen v Digitalni knjižnici Slovenije www.dlib.si, kar je bilo za raziskovanje v teh razmerah ključno. V veliko pomoč mi je bilo gradivo iz omenjenih časopisov, ki so ga zbrali raziskovalci naše šole med raziskovalno nalogo o turističnih agencijah v Celju. Pomemben vir informacij v začetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja so bila tri glasila podjetja, ki jih hranijo v Osrednji knjižnici Celje. Za zadnji dve desetletji sem si pomagala s članki znanih slovenskih časopisov, ki so dostopni na medmrežju. Vir slikovnega gradiva sta bili tudi spletni strani Facebooka Stare vedute in fotografije Celja in Izletnika Celje d. o. o.

² 4. januarja 1919 je začel izhajati celjski časnik Nova doba, liberalno celjsko glasilo, ki je izhajalo enkrat do trikrat tedensko. Članki in prispevki so prinašali novice iz Celja in okolice ter obravnavali kulturo in gospodarska vprašanja območja. Urednik in predstavnik konzorcija Rado Pečnik je vtisnil liberalno in jugoslovansko usmerjenost. Časnik je izhajal do leta 1941 in nato pod istim naslovom še od leta 1990 do 1995. (Vir: Osrednja knjižnica Celje, domoznanski oddelek. Dostopno na: <https://www.knjiznica-celje.si/domoznanski-spomini/item/nova-doba>, pridobljeno 21. 2. 2021.)

³ Za začetnika današnjega Novega tednika velja Nova pot, prvi povojni časnik na Celjskem, ki je začel izhajati 2. junija 1945 in doživel le 21 števil. Že spomladi naslednje leto ga je po zimskem premoru nadomestil tednik Na delo (od 13. 4. 1946 do 5. 10. 1946), glasilo Okrožnega odbora OF Celje. Časnik se je s številko 27 preimenoval v Naše delo (12. 10. 1946 do 24. 12. 1946). Po 37 številkah so časniki iz neznanih razlogov nehali izdajati in Celje je ponovno ostalo brez svojega časopisa. V začetku leta 1948 je 13. februarja izšla 1. številka Celjskega tednika, ki je izhajal do 4. 11. 1950, ko se je spremenil v **Savinjski vestnik (od 11. 11. 1950 do 30. 12. 1954) - Glasilo OF mesta Celja, Okraja Celje-okolice in okraja Šoštanj** (odslej: Savinjski vestnik). Od 7. 1. 1955 (8. letnik, 1. št.) je časnik zopet izhajal kot **Celjski tednik - glasilo socialistične zveze delovnih ljudi celjskega okraja** (odslej: Celjski tednik). 12. decembra 1968 je začel izhajati **Novi tednik: glasilo občinskih konferenc SZDL Celje, Laško, Mozirje, Slovenske konjice, Šentjur, Šmarje pri Jelšah in Žalec** (odslej: Novi tednik). 16. avgusta 1991 sta se Novi tednik in Radio Celje registrirala kot podjetje NT&RC d. o. o, tako se tednik še danes imenuje Novi tednik NT&RC. (Božanič, Hadžić, Klajnšek - Grajžl, Oglaševanje v Novem tedniku od 1946 do 2011, Celje, 2015.)

Danes Izletnik Celje in nikdar več

2 TEORETIČNI DEL

2.1 OPREDELITEV POJMA POTNIŠKI PROMET IN MOBILNOST

Promet je pretok oseb, blaga, sporočil ter obvladovanje prostora oziroma prostorskih dimenzij. Promet sodi med storitvene dejavnosti, ker z njim ni ustvarjeno ničesar novega, omogoča pa nemoteno delovanje ostalih dejavnosti.⁴ Potniški promet pomeni prevoz potnikov na določeni razdalji oziroma iz enega v drug kraj. Najnovejša oblika potniškega prometa so vlaki, avtomobili, ladje, jahte ter letala.⁵

»Pojem prometa zajema prevoze, prevozna sredstva, prevozno infrastrukturo, obveščanje, sredstva obveščanja itd. Promet ima funkcijo gospodarske dejavnosti in služi kot sredstvo povezovanja ljudi. Tako razlikujemo različne vrste prometa: kopni, vodni, zračni; osebni in blagovni promet; privatni in javni promet; promet informacij, denarni promet itd.«⁶ Promet se je v zgodovini nenehno razvijal v svojih oblikah, namembnosti, organizaciji in načinu poslovanja. Razvijala so se prevozna sredstva, različne so bile posledice prometa, različni vplivi nanj, različna je bila tudi prometna politika v posameznih obdobjih. Tako lahko zabeležimo dve veliki obdobji v zgodovini prometa. Starejše sega do uveljavitve industrijske revolucije ter novejšo obdobje, ko se uveljavi uporaba pogonske parne sile in motorja. V tem obdobju dobivajo vedno pomembnejšo vlogo v prometu železnice, avtomobili, motorna kolesa, žičnice, dokončno pa se uveljavi zračni promet.⁷

Mestni potniški promet je način mestnega transporta, predvsem v velikih mestih, kjer zaradi goste poselitve zagotavlja temeljne pogoje za učinkovito mobilnost na kratkih razdaljah.⁸

Mobilnost je izraz kakovosti življenja v smislu zadovoljevanja človekovih materialnih in nematerialnih potreb (dobro počutje). Mobilnost v Sloveniji je velika, saj je potovanje na delo in v šolo postalo sestavni del življenja. Poleg teh obstajajo še druge vrste potovanj, med katerimi so najpogostejša turistična in poslovna potovanja.⁹

⁴ Nataša Harl, Prometna geografija, Zavod IRC Ljubljana, Ljubljana, 2008, str. 12. Dostopno na: http://www.impletum.zavod-irc.si/docs/Skriti_dokumenti/Prometna_geografija-Harl_1.pdf, pridobljeno 15. 1. 2021.

⁵ Josip Orbanič, Bojan Rosi, Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji, Fakulteta za logistiko, Celje, 2016, str. 190.

⁶ Vinko Rajšp, Dosedanje raziskave zgodovine prometa na Slovenskem, Zgodovinski časopis, letnik 39, številka 1 in 2, 1985, str. 41.

⁷ Prav tam.

⁸ Orbanič, Rosi, 2016, str. 200.

⁹ Prav tam, str. 194–196.

2.2 ZGODOVINSKI RAZVOJ POTNIŠKEGA PROMETA

Že od samega začetka v razvoju človeštva je človek hodil sam, kar pa na dolgih poteh ni bilo vedno mogoče zaradi izčrpanosti. Tako so ljudje začeli udomačevati živali, ki so jih zajahali ali so vlekli sani oziroma po izumu kolesa različne vrste vprežnih vozil. Kasneje so jih uporabljali tudi za prevažanje tovora.¹⁰ Promet na kopnem se je začel močneje razvijati z iznajdbo kolesa od 4. tisočletja pr. n. št. v Mezopotamiji in je od takrat osnovni element prometa.¹¹ Ceste so najprej pričeli graditi v Mezopotamiji in Perziji. Antična Grčija je bila znana po pomorstvu, Rimljani pa so v okviru svojega imperija ustvarili že pravo cestno omrežje.¹² Rimljani so razvili gradnjo in vzdrževanje cest na visoki ravni, vzorniki pri gradnji so jim bili Etruščani in Latini. Rimske ceste so bile v antiki magistrale, ki so vodile iz prestolnice. V začetku so bile to poti do sosednjih krajev, kasneje pa je skrb za ceste prevzela vojska, kar je dalo pravi zagon gradnji in standardizaciji cest. Javni promet je potekal izključno podnevi in s preprostimi vprežnimi vozili.¹³

Po razpadu rimskega imperija in njegove državne uprave so se povsod po Evropi poslabšale vse prometne in prevozne razmere, organiziran promet je zamrl za skoraj tisoč let. Srednjeveška fevdalna ozemlja in nastajajoča mesta so potrebovala podrobnejše lokalne povezave, kar pa je bilo v nasprotju z načrtovanjem tras rimskih cest. Poklicni trgovci na velike razdalje so na konjih ali oslih tovorili različno blago, razvilo se je tovarništvo, ki je bilo v srednjem veku najmočnejše. Z nastankom mest in trgov (12. in 13. stol.) sta se razvila obrtništvo in trgovina. Potujoči trgovci in obrtniki so bili vez med mesti. Tovorništvo je bila nevozna oblika kopenskega transporta, nošnja tovora z živalmi, ki je prevladovalo od prazgodovine do vprežnega voznega prometa v 18. stoletju. Šele v 18. stoletju gradijo ceste po načrtih, na njihove smeri vplivajo predvsem javni interesi. Veliko pozornost posvečajo nemotenemu tranzitnemu prometu. V 18. stoletju je zacvetelo furmanstvo, ki je bilo pomembna dejavnost kmečkega prebivalstva, in pomeni prevažanje blaga in ljudi z vozovi in kočijami. V času industrijske revolucije je prišlo do povečanega trgovanja, zaradi česar je bilo potrebno izboljšanje poti.¹⁴

V mestih po Evropi so se v 18. stoletju pojavili novi obrtniki »stolonoše«. Kreпки fantje so na stol levo in desno pritrdili približno 3 metre dolga lesena drogova, ki sta ju spredaj in zadaj nosila dva mladeniča. Takšen način premikanja po mestu so si lahko privoščili le najbogatejši. Pozneje so te stole, da so bili uporabni v vseh vremenskih pogojih, pokrili z vseh strani. Do

¹⁰ Orbanič, Rosi, 2016, str. 190.

¹¹ Prav tam, str. 46.

¹² Nataša Harl, Prometna geografija, Zavod IRC Ljubljana, Ljubljana 2008, str. 12. Dostopno na: http://www.impletum.zavod-irc.si/docs/Skriti_dokumenti/Prometna_geografija-Harl_1.pdf, pridobljeno 15. 1. 2021.

¹³ Suzana Kovač, Zgodovina upravljanja cest in cestnega prometa, diplomsko delo, Ljubljana, 2012, str. 13. Dostopno na: <http://docplayer.si/186160889-Zgodovina-upravljanja-cest-in-cestnega-prometa.html>, pridobljeno 16. 1. 2021.

¹⁴ Prav tam.

konca 18. stoletja se je zelo povečalo tudi število kočij v mestih, kar je povzročilo propad stolonošev in glavni prevozniki mestnega potniškega prometa postanejo fijakarji ali izvoščki.¹⁵

Vzporedno z razvojem mest se je spreminjal tudi prometni sistem kot pomemben nosilec mobilnosti. V predindustrijskem obdobju je hoja predstavljala prevladujoči način prometa, zato so bila mesta majhna in gosto poseljena. Obdobje industrializacije je pripeljalo do uvedbe javnega linijskega prometa in s tem je bila omogočena dnevna mobilnost na večje razdalje, posledično pa je prišlo do prostorske rasti mest. Zaradi nižjih cen zemljišč izven mestnih središč so se mesta začela širiti na obrobje, kar je pripeljalo do sprememb v prometnih tokovih.¹⁶ V drugi polovici 19. stoletja so v mestih prevažali potnike v omnibusih s konjsko vleko, kasneje s tramvajem. V začetku 20. stoletja se začne tudi prvi javni avtobusni promet.¹⁷

V času industrijske revolucije je prišlo do povečanega trgovanja, zato je bilo potrebno izboljšanje poti. V drugi polovici 19. stoletja je razvoj cest zavrta železnica, saj so po njej pripeljali približno dvajsetkrat več tovora in štirikrat več potnikov kot po cestah. Poleg tega je bila mnogo hitrejša od cestnih vozil. Z izgradnjo železniških prog je na določeni stopnji zamrlo tudi furmanstvo. Bolj se je razvijalo furmanstvo na krajše razdalje, zlasti prevoz blaga do železniških postaj, ki se je ohranilo nekje do druge svetovne vojne. Šele izum motornih vozil je znova dvignil pomembnost ceste. V Ljubljano je leta 1898 prvi avtomobil pripeljal baron A. Codelli. Čeprav je bil avtomobil v začetnem obdobju predvsem igrača za bogataše, je proizvodnja avtomobilov hitro rasla. Hitri razvoj avtomobilizma je vrnil cesti prejšnji pomen, v marsičem pa ga je še povečal, posebno v mestnem in obmestnem prometu. Izgradnja novih cest za potrebe avtomobilizma se je začela po 2. svetovni vojni, kar je pripeljalo do novega razcveta cestnega potniškega prometa.¹⁸

Današnje najsodobnejše oblike potniškega prometa pa so avtomobili, letala, vlaki in avtobusi. V Sloveniji so razvite vse te oblike potniškega prometa, močno pa prevladuje promet z osebnimi avtomobili, saj smo leta 2016 Slovenci opravili kar 86 % vseh potovanj z avtomobili, delež javnega potniškega prometa se je v Sloveniji od leta 2000 do 2012 zmanjšal skoraj za četrtino. Tako avtobusi in vlaki ne predstavljajo pomembnega deleža, čeprav so pomembni predvsem izven urbanih območij ter za prebivalce, ki nimajo oziroma ne morejo uporabljati avtomobila.¹⁹

¹⁵ Tadej Brate, Zgodovina mestnega prometa v Ljubljani, LPP, Ljubljana, 2005, str. 8–12.

¹⁶ Darka Jezeršek, Mesta in javni potniški promet, str. 2. Dostopno na: https://zdjp.si/wp-content/uploads/2015/10/ASHS_22-2012-1_Jezersek.pdf, pridobljeno 5. 1. 2021.

¹⁷ Orbanič, Rosi, 2016, str. 191.

¹⁸ Suzana Kovač, Zgodovina upravljanja cest in cestnega prometa, diplomsko delo, Ljubljana, 2012, str. 13. Dostopno na: <http://docplayer.si/186160889-Zgodovina-upravljanja-cest-in-cestnega-prometa.html>, pridobljeno 16. 1. 2021.

¹⁹ Orbanič, Rosi, 2016, str. 192.

2.3 JAVNI POTNIŠKI PROMET V PRETEKLOSTI V SLOVENIJI

Začetki javnega avtobusnega prometa segajo v leto 1909, ko sta bili vzpostavljeni prvi dve avtobusni liniji, in sicer med Opčinami in Sežano ter Piranom in Lucijo. Kot prva avtobusna proga se velikokrat omenja proga iz Mosta na Soči do Bovca, ki je bila vpeljana maja 1911. Do 1. svetovne vojne je bilo na Kranjskem vzpostavljenih okrog 10 rednih avtobusnih linij. Velik napredek avtobusnega prometa se je zgodil v tridesetih letih 20. stoletja, pravi razcvet pa šele po 2. svetovni vojni. Tako je bilo leta 1961 v Sloveniji 23 avtobusnih prevoznikov.²⁰

Za lažje razumevanje razvoja javnega potniškega prometa v Sloveniji naloga predstavlja kratek razvoj le-tega v dveh največjih slovenskih mestih, Ljubljani in Mariboru.

Zgodovina javnega prevoza v Ljubljani se pričenja 6. septembra 1901, ko je po mestnih ulicah zapeljal prvi tramvaj, leto prej je bila uradno ustanovljena Splošna malo železniška družba, ki je premogla le 13 pogonskih voz, 1 prikolico in voz za soljenje cest v zimskem času, zaposlovala pa je 64 ljudi. V vsakem od pogonskih vozov je bilo prostora za trideset ljudi (16 sedežev in 14 stojišč), tramvaji pa so dosegali hitrost do trideset kilometrov na uro. Leta 1929 se je Splošna malo železniška družba preimenovala v Električno cestno železnico (ECŽ) in po letu 1930 se je mesto pospešeno lotilo posodabljanja voznega parka, ki je leta 1940 štel 52 enot, razširili so mrežo tramvajskih prog in središče povezali s predmestjem. Po vojni se je Ljubljana hitro širila in tramvaj ni bil več kos rastočim prevoznim potrebam. Ko so se pričeli uveljavljati osebni avtomobili, je bil to dodaten razlog za drugačno ureditev prometa. Maja 1953 je Mestni ljudski odbor Ljubljana ustanovil komisijo, ki je pripravila predlog o prehodu mestnega prometa s tramvaja na trolejbus in avtobus. Sredi petdesetih let so po ljubljanskih ulicah začeli redno voziti prvi trolejbusi in avtobusi, leta 1958, ko je tramvaj dokončno prenehal voziti, pa se je tedanja ECŽ preimenovala v Ljubljana – Transport. Tako tramvaji kot tudi trolejbusi so bili na električni pogon in zato odvisni od napeljanih vodov po mestu. Tokovni odjemnik se je trolejbusu mnogokrat snel in ga je bilo treba vsakič ponovno namestiti. Pozimi so bile dodatne težave zaradi snega in posipanja cest s soljo. Slana voda je namreč prihajala v stik z električno napeljavo in povzročala kratek stik. To so občutili vstopajoči potniki, ki jih je streslo, če so se le dotaknili kovinskih delov vozila. Zadnjič je trolejbus vozil po Ljubljani 4. septembra 1971, nakar so ga v celoti zamenjali avtobusi. Šestdeseta in sedemdeseta leta preteklega stoletja so prinesla nesluten razvoj mestnega javnega prometa in podjetje, ki se je leta 1971 preimenovalo v Viator, je svoje poslovanje razširilo po vsej Sloveniji. Razvila se je turistično-agencijska dejavnosti, v nadaljevanju pa še izgradnja in prevzem žičnic ter širitev podjetja na gostinstvo in taksi službe. Leta 1977 se je Viator povezal s podjetjem SAP in nastalo je podjetje s skupnim imenom SOZD SAP-VIATOR, leta 1981 se podjetje znajde v okviru SOZD INTEGRAL. V okviru tega podjetja se prvič pojavi današnje ime Ljubljanski potniški promet, leta 1989 pa izstopi iz Integra in postane javno podjetje v službi prebivalcev glavnega mesta. Od leta 1994

²⁰ Orbanič, Rosi, 2016, str. 191.

Ljubljanski potniški promet deluje kot javno podjetje, družba z omejeno odgovornostjo, v okviru Javnega holdinga Ljubljana.²¹

Leta 1926 je mestna občina Maribor kupila tri avtobuse. Ustanovljeno je bilo prvo avtobusno podjetje, ki je leta 1926 odprlo dve liniji, med Mariborom in Celjem ter Mariborom in Selnico. Leta 1927 sta dve mestni liniji omogočili nakup devetih slabše opremljenih avtobusov, vendar to potnikov ni motilo. Že 1946 je kljub vojnemu uničenju na dvajsetih linijah vozilo kar trideset avtobusov. Podjetje se je leta 1948 poimenovalo SAP Maribor (Slovenija Avtopromet Maribor), štiri leta kasneje pa se preimenovalo v Avtobusni promet Maribor (APP). Leta 1956 se je tudi APP začel ukvarjati s turistično-agencijsko dejavnostjo. Leta 1966 je število avtobusov naraslo na kar sto deset zaradi večjih potreb potnikov po javnem avtobusnem prevozu. 1972 je prišlo do združitve podjetja z gostinstvom, hotelirstvom in žičničarstvom, nastane Certus, ki je vrhunec dosegel leta 1983, ko je zaposloval skoraj 3000 ljudi. Leta 1985 je prišlo do reorganizacije podjetja, ki se je ločilo na TGD Pohorje in Certus AP Maribor. Štiri leta pozneje je sledila otvoritev nove avtobusne postaje na Mlinski ulici. Žal so prišli po osamosvojitvi Slovenije težki časi za podjetje, ki so bili še težji, ko se je leta 2001 podjetje skoraj znašlo v stečaju. Naslednje leto so le našli rešitev, ko se povežejo z multinacionalnim podjetjem Conex in se preimenujejo v Veolia Transport Slovenija. Leta 2011 je bil ustanovljen Javni gospodarski zavod Marprom, ki je začel obratovati z osemintridesetimi vozili v lasti Mestne občine Maribor in šestimi najetimi vozili, zaposloval je 139 ljudi. Leto kasneje se je preimenoval v Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom d. o. o..²²

2.4 RAZVOJ CELJA V 20. STOLETJU

Mesto Celje se je začelo širiti in razvijati industrijo v drugi polovici 19. stoletja, na kar močno vpliva izgradnja južne železnice, s katero dobi Celje povezavo do Dunaja leta 1846. Med najpomembnejšimi tovarnami so bile Cinkarna, Westnova tovarna emajlirane posode, Rudnik in železarna Štore. Tako so se tudi ljudje množično preseljevali v mesto, v primestnem naselju Gaberje so nastale poleg najstarejše industrijske cone delavske kolonije.²³

Z večanjem slovenskega življa v mestu se večja tudi moč celjskih Slovencev, ki se odločno zoperstavijo celjskim Nemcem, ki so imeli v mestnem svetu večino. V času največjega gospodarskega in kulturnega razcveta mesta je prihajalo med tema dvema skupinama do nestrpnosti in incidentov.²⁴

²¹ Ljubljanski potniški promet. Dostopno na: <https://www.lpp.si/o-druzbi/zgodovina-0>, pridobljeno 25. 1. 2021.

²² Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom, 90 let javnega potniškega prometa v Mariboru, Pokrajinski arhiv Maribor in Večer, Maribor 2016. Dostopno na: http://www.marprom.si/wp-content/uploads/90LetBus_Monografija_Web.pdf, pridobljeno 25. 1. 2021.

²³ Milko Mikola, Stara industrijska podjetja na Celjskem, Zgodovinski arhiv Celje, Celje, 1996, str. 7–9.

²⁴ Ivan Stopar, Celje, Motovun, Motovun 1986, str. 107–109.

Mesto Celje je med obema vojnama predstavljalo eno najhitreje razvijajočih se industrijskih središč v Sloveniji in Jugoslaviji. Število zaposlenih v celjski industriji je iz 1.600 delavcev pred vojno naraslo do začetka druge svetovne vojne na 3000. Poleg podjetij, ustanovljenih pred vojno, se razvijajo tudi manjša podjetja: Pacchiaffova proizvodnja zlata (predhodniki Zlatarne Celje), tovarna tehnic in ključavničarskih izdelkov Ivana Rebeka, Mestna plinarna, stavbno podjetje Vinko Kukovec ...²⁵ V mestu so delno regulirali reko Savinjo, obnavljali so stavbe v mestnem jedru, po Plečnikovem načrtu je bila pozidana palača takratne Ljudske posojilnice, nastala so nova naselja na pobočju Jožefovega hriba, na Otoku in Dolgem polju.²⁶

Po 2. svetovni vojni in po množičnih zaplembah in nacionalizaciji celjskih podjetij se je v Celju pričela intenzivna industrializacija in urbanizacija, zaradi česar so se razvile nove proizvodne panoge, pojavila pa so se tudi obsežna industrijska in stanovanjska območja. Kmalu se je sprožil proces deagrarizacije, pri katerem so se ljudje s podeželja izseljevali v mesto Celje, saj je število delovnih mest močno presegalo število delovno aktivnega prebivalstva, industrializacija pa je sprožala obsežne dnevne migracije delavcev. Industrijska proizvodnja je potekala na podlagi planskega gospodarstva, pri čemer je država določala gospodarsko usmerjenost in število delovne sile ter načrtovala stopnjo dohodka.²⁷ Med večjimi industrijskimi podjetji sta poleg Cinkarne in tovarne EMO bila še proizvajalec pisarniške opreme Aero Celje in Zlatarna Celje. Mesto je bilo znano po zelo močni tekstilni industriji: blagovni znamki Toper in Metka sta bili priznani in cenjeni v širšem gospodarskem prostoru.²⁸

Metalurgija je bila večino 20. stoletja najpomembnejša gospodarska panoga v mestu, po osamosvojitvi Slovenije pa so se bila podjetja prisiljena preusmeriti. V novem času v gospodarstvu prevladujejo storitve in trgovina. Trgovinska in poslovna dejavnost sta skoncentrirani severno od središča ob Mariborski cesti ter na vzhodu, kjer so bili nekoč obrati Cinkarne. Ob Mariborski cesti stoji tudi celjsko sejmišče, znano po vsakoletnem Mednarodnem sejmu obrti in podjetništva, ki je največji poslovni sejem v tem delu Evrope. Celje se iz tipičnega industrijskega mesta, znanega po bazični industriji, v zadnjih letih razvija v mesto storitvenih dejavnosti, z velikim številom razvojno inovativnih podjetij. Turizem in logistične storitve dopolnjujejo svež podjetniški duh mesta in regije.²⁹

²⁵ Mikola, 1996, str. 26–27.

²⁶ Stopar, 1986, str. 111.

²⁷ Stopar, 1986, str. 118–120.

²⁸ Celje international. Dostopno na: <http://celje-international.com/sl/celjsko-gospodarstvo/>, pridobljeno 25. 1. 2021.

²⁹ Prav tam.

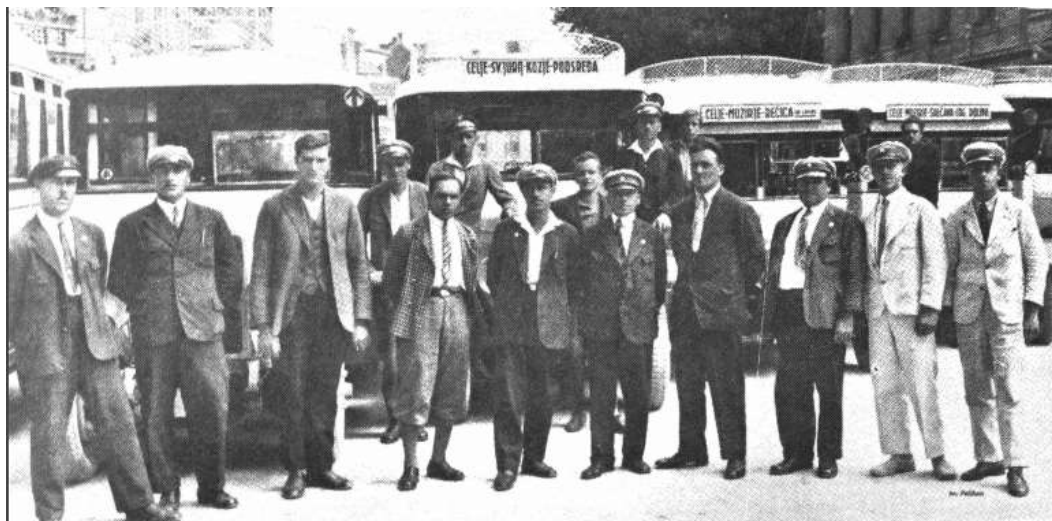
3 PRAKTIČNI DEL

3.1 PRVI ZAČETKI »AVTOBUSA MESTA CELJE« PRED II. SVETOVNO VOJNO

V mesecu juliju leta 1929 je bilo ustanovljeno podjetje za prevoz potnikov, ki se je imenovalo »Avtobus mesta Celje«. Na pobudo celjskega odvetnika in podžupana dr. Antona Ogrizka ga je ustanovila Mestna občina Celje, ki je videla potrebo, da se po vzoru mesta Maribor tudi v Celju ustanovi podjetje za prevoz potnikov. V Novi dobi so zapisali: *»Da se mesto Celje čim bolje prometno zveže s svojo bližnjo in daljšo okolico, zlasti pa s Savinjsko dolino, šentjurskim in šmarskim okolišem in z velikima zdraviliščema na Dobrni in v Rogaški Slatini, je sklenil celjski občinski svet ustanoviti mestno avtobusno podjetje pod imenom Avtobus mesta Celje.«*³⁰

Novo podjetje je vodil upravni odbor, ki ga je imenovala celjska občina iz vrst občinskih odbornikov, med katerimi so bili poleg Antona Ogrizka najpomembnejši hotelir Franc Rebevšek, trgovca Ivan Ravnikar in Anton Fazaric ter Anton Posavec. V podjetje so ob ustanovitvi vložili finančna sredstva Mestna hranilnica, ki je vložila v podjetje prvič 605.000 dinarjev in kasneje 115.000 dinarjev, Banovinska hranilnica in Ljudska posojilnica sta vložili 100.000 dinarjev, 92.000 dinarjev posamezni trgovci iz Celja ter 70.000 dinarjev Trgovinska zbornica v Celju.³¹

Ob ustanovitvi je imelo podjetje dva avtobusa znamke Mercedes, v istem letu pa je kupilo še en avtobus znamke Chevrolet in dva avtobusa znamke Avstro-Fiat. Leta 1930 so kupili še en avtobus znamke Mercedes in dva avtobusa znamke Tatra. S tem je imelo podjetje drugo leto delovanja kar osem avtobusov. Podjetje je ob ustanovitvi zaposlovalo 12 ljudi.³²



Slika 1: Že drugo leto obstoja je imelo podjetje osem avtobusov³³

³⁰ Nova doba, letnik 11, št. 55, 12. 7. 1929, str. 1.

³¹ Avtobusni promet Celje, 30 let podjetja Avtobusni promet Celje, Celje, 1959, str. 7.

³² Prav tam, str. 7, 8.

³³ Ana Jovanovič, Ljubo Račič, Frido Cokan (ur.), 55 let, Izletnik Celje (1929–1984), Izletnik Celje, Celje, 1984, str. 3.

Autobus mesta Celja

I. Celje – Vojnik – Dobrna

Vozni red:

1410	240	• Celje (avtošola, Dvorišče)	• 0,00	1,00
1415	240	• Šmarška Vrata	• 0,05	1,05
1420	270	• Šmarška	• 0,10	1,10
1425	270	• Vojnik	• 0,15	1,15
1430	240	• Dobrna	• 0,20	1,20
1435	270	• Vojnik	• 0,25	1,25
1440	270	• Vojnik	• 0,30	1,30
1445	270	• Vojnik	• 0,35	1,35
1450	270	• Vojnik	• 0,40	1,40
1455	270	• Vojnik	• 0,45	1,45
1460	270	• Vojnik	• 0,50	1,50
1465	270	• Vojnik	• 0,55	1,55
1470	270	• Vojnik	• 0,60	1,60
1475	270	• Vojnik	• 0,65	1,65
1480	270	• Vojnik	• 0,70	1,70
1485	270	• Vojnik	• 0,75	1,75
1490	270	• Vojnik	• 0,80	1,80
1495	270	• Vojnik	• 0,85	1,85
1500	270	• Vojnik	• 0,90	1,90
1505	270	• Vojnik	• 0,95	1,95
1510	270	• Vojnik	• 1,00	2,00
1515	270	• Vojnik	• 1,05	2,05
1520	270	• Vojnik	• 1,10	2,10
1525	270	• Vojnik	• 1,15	2,15
1530	270	• Vojnik	• 1,20	2,20
1535	270	• Vojnik	• 1,25	2,25
1540	270	• Vojnik	• 1,30	2,30
1545	270	• Vojnik	• 1,35	2,35
1550	270	• Vojnik	• 1,40	2,40
1555	270	• Vojnik	• 1,45	2,45
1560	270	• Vojnik	• 1,50	2,50
1565	270	• Vojnik	• 1,55	2,55
1570	270	• Vojnik	• 1,60	2,60
1575	270	• Vojnik	• 1,65	2,65
1580	270	• Vojnik	• 1,70	2,70
1585	270	• Vojnik	• 1,75	2,75
1590	270	• Vojnik	• 1,80	2,80
1595	270	• Vojnik	• 1,85	2,85
1600	270	• Vojnik	• 1,90	2,90
1605	270	• Vojnik	• 1,95	2,95
1610	270	• Vojnik	• 2,00	3,00
1615	270	• Vojnik	• 2,05	3,05
1620	270	• Vojnik	• 2,10	3,10
1625	270	• Vojnik	• 2,15	3,15
1630	270	• Vojnik	• 2,20	3,20
1635	270	• Vojnik	• 2,25	3,25
1640	270	• Vojnik	• 2,30	3,30
1645	270	• Vojnik	• 2,35	3,35
1650	270	• Vojnik	• 2,40	3,40
1655	270	• Vojnik	• 2,45	3,45
1660	270	• Vojnik	• 2,50	3,50
1665	270	• Vojnik	• 2,55	3,55
1670	270	• Vojnik	• 2,60	3,60
1675	270	• Vojnik	• 2,65	3,65
1680	270	• Vojnik	• 2,70	3,70
1685	270	• Vojnik	• 2,75	3,75
1690	270	• Vojnik	• 2,80	3,80
1695	270	• Vojnik	• 2,85	3,85
1700	270	• Vojnik	• 2,90	3,90
1705	270	• Vojnik	• 2,95	3,95
1710	270	• Vojnik	• 3,00	4,00
1715	270	• Vojnik	• 3,05	4,05
1720	270	• Vojnik	• 3,10	4,10
1725	270	• Vojnik	• 3,15	4,15
1730	270	• Vojnik	• 3,20	4,20
1735	270	• Vojnik	• 3,25	4,25
1740	270	• Vojnik	• 3,30	4,30
1745	270	• Vojnik	• 3,35	4,35
1750	270	• Vojnik	• 3,40	4,40
1755	270	• Vojnik	• 3,45	4,45
1760	270	• Vojnik	• 3,50	4,50
1765	270	• Vojnik	• 3,55	4,55
1770	270	• Vojnik	• 3,60	4,60
1775	270	• Vojnik	• 3,65	4,65
1780	270	• Vojnik	• 3,70	4,70
1785	270	• Vojnik	• 3,75	4,75
1790	270	• Vojnik	• 3,80	4,80
1795	270	• Vojnik	• 3,85	4,85
1800	270	• Vojnik	• 3,90	4,90
1805	270	• Vojnik	• 3,95	4,95
1810	270	• Vojnik	• 4,00	5,00
1815	270	• Vojnik	• 4,05	5,05
1820	270	• Vojnik	• 4,10	5,10
1825	270	• Vojnik	• 4,15	5,15
1830	270	• Vojnik	• 4,20	5,20
1835	270	• Vojnik	• 4,25	5,25
1840	270	• Vojnik	• 4,30	5,30
1845	270	• Vojnik	• 4,35	5,35
1850	270	• Vojnik	• 4,40	5,40
1855	270	• Vojnik	• 4,45	5,45
1860	270	• Vojnik	• 4,50	5,50
1865	270	• Vojnik	• 4,55	5,55
1870	270	• Vojnik	• 4,60	5,60
1875	270	• Vojnik	• 4,65	5,65
1880	270	• Vojnik	• 4,70	5,70
1885	270	• Vojnik	• 4,75	5,75
1890	270	• Vojnik	• 4,80	5,80
1895	270	• Vojnik	• 4,85	5,85
1900	270	• Vojnik	• 4,90	5,90
1905	270	• Vojnik	• 4,95	5,95
1910	270	• Vojnik	• 5,00	6,00
1915	270	• Vojnik	• 5,05	6,05
1920	270	• Vojnik	• 5,10	6,10
1925	270	• Vojnik	• 5,15	6,15
1930	270	• Vojnik	• 5,20	6,20
1935	270	• Vojnik	• 5,25	6,25
1940	270	• Vojnik	• 5,30	6,30
1945	270	• Vojnik	• 5,35	6,35
1950	270	• Vojnik	• 5,40	6,40
1955	270	• Vojnik	• 5,45	6,45
1960	270	• Vojnik	• 5,50	6,50
1965	270	• Vojnik	• 5,55	6,55
1970	270	• Vojnik	• 5,60	6,60
1975	270	• Vojnik	• 5,65	6,65
1980	270	• Vojnik	• 5,70	6,70
1985	270	• Vojnik	• 5,75	6,75
1990	270	• Vojnik	• 5,80	6,80
1995	270	• Vojnik	• 5,85	6,85
2000	270	• Vojnik	• 5,90	6,90
2005	270	• Vojnik	• 5,95	6,95
2010	270	• Vojnik	• 6,00	7,00
2015	270	• Vojnik	• 6,05	7,05
2020	270	• Vojnik	• 6,10	7,10
2025	270	• Vojnik	• 6,15	7,15
2030	270	• Vojnik	• 6,20	7,20
2035	270	• Vojnik	• 6,25	7,25
2040	270	• Vojnik	• 6,30	7,30
2045	270	• Vojnik	• 6,35	7,35
2050	270	• Vojnik	• 6,40	7,40
2055	270	• Vojnik	• 6,45	7,45
2060	270	• Vojnik	• 6,50	7,50
2065	270	• Vojnik	• 6,55	7,55
2070	270	• Vojnik	• 6,60	7,60
2075	270	• Vojnik	• 6,65	7,65
2080	270	• Vojnik	• 6,70	7,70
2085	270	• Vojnik	• 6,75	7,75
2090	270	• Vojnik	• 6,80	7,80
2095	270	• Vojnik	• 6,85	7,85
2100	270	• Vojnik	• 6,90	7,90
2105	270	• Vojnik	• 6,95	7,95
2110	270	• Vojnik	• 7,00	8,00
2115	270	• Vojnik	• 7,05	8,05
2120	270	• Vojnik	• 7,10	8,10
2125	270	• Vojnik	• 7,15	8,15
2130	270	• Vojnik	• 7,20	8,20
2135	270	• Vojnik	• 7,25	8,25
2140	270	• Vojnik	• 7,30	8,30
2145	270	• Vojnik	• 7,35	8,35
2150	270	• Vojnik	• 7,40	8,40
2155	270	• Vojnik	• 7,45	8,45
2160	270	• Vojnik	• 7,50	8,50
2165	270	• Vojnik	• 7,55	8,55
2170	270	• Vojnik	• 7,60	8,60
2175	270	• Vojnik	• 7,65	8,65
2180	270	• Vojnik	• 7,70	8,70
2185	270	• Vojnik	• 7,75	8,75
2190	270	• Vojnik	• 7,80	8,80
2195	270	• Vojnik	• 7,85	8,85
2200	270	• Vojnik	• 7,90	8,90
2205	270	• Vojnik	• 7,95	8,95
2210	270	• Vojnik	• 8,00	9,00
2215	270	• Vojnik	• 8,05	9,05
2220	270	• Vojnik	• 8,10	9,10
2225	270	• Vojnik	• 8,15	9,15
2230	270	• Vojnik	• 8,20	9,20
2235	270	• Vojnik	• 8,25	9,25
2240	270	• Vojnik	• 8,30	9,30
2245	270	• Vojnik	• 8,35	9,35
2250	270	• Vojnik	• 8,40	9,40
2255	270	• Vojnik	• 8,45	9,45
2260	270	• Vojnik	• 8,50	9,50
2265	270	• Vojnik	• 8,55	9,55
2270	270	• Vojnik	• 8,60	9,60
2275	270	• Vojnik	• 8,65	9,65
2280	270	• Vojnik	• 8,70	9,70
2285	270	• Vojnik	• 8,75	9,75
2290	270	• Vojnik	• 8,80	9,80
2295	270	• Vojnik	• 8,85	9,85
2300	270	• Vojnik	• 8,90	9,90
2305	270	• Vojnik	• 8,95	9,95
2310	270	• Vojnik	• 9,00	10,00
2315	270	• Vojnik	• 9,05	10,05
2320	270	• Vojnik	• 9,10	10,10
2325	270	• Vojnik	• 9,15	10,15
2330	270	• Vojnik	• 9,20	10,20
2335	270	• Vojnik	• 9,25	10,25
2340	270	• Vojnik	• 9,30	10,30
2345	270	• Vojnik	• 9,35	10,35
2350	270	• Vojnik	• 9,40	10,40
2355	270	• Vojnik	• 9,45	10,45
2360	270	• Vojnik	• 9,50	10,50
2365	270	• Vojnik	• 9,55	10,55
2370	270	• Vojnik	• 9,60	10,60
2375	270	• Vojnik	• 9,65	10,65
2380	270	• Vojnik	• 9,70	10,70
2385	270	• Vojnik	• 9,75	10,75
2390	270	• Vojnik	• 9,80	10,80
2395	270	• Vojnik	• 9,85	10,85
2400	270	• Vojnik	• 9,90	10,90
2405	270	• Vojnik	• 9,95	10,95
2410	270	• Vojnik	• 10,00	11,00
2415	270	• Vojnik	• 10,05	11,05
2420	270	• Vojnik	• 10,10	11,10
2425	270	• Vojnik	• 10,15	11,15
2430	270	• Vojnik	• 10,20	11,20
2435	270	• Vojnik	• 10,25	11,25
2440	270	• Vojnik	• 10,30	11,30
2445	270	• Vojnik	• 10,35	11,35
2450	270	• Vojnik	• 10,40	11,40
2455	270	• Vojnik	• 10,45	11,45
2460	270	• Vojnik	• 10,50	11,50
2465	270	• Vojnik	• 10,55	11,55
2470	270	• Vojnik	• 10,60	11,60
2475	270	• Vojnik	• 10,65	11,65
2480	270	• Vojnik	• 10,70	11,70
2485	270	• Vojnik	• 10,75	11,75
2490	270	• Vojnik	• 10,80	11,80
2495	270	• Vojnik	• 10,85	11,85
2500	270	• Vojnik	• 10,90	11,90
2505	270	• Vojnik	• 10,95	11,95
2510	270	• Vojnik	• 11,00	12,00
2515	270	• Vojnik	• 11,05	12,05
2520	270	• Vojnik	• 11,10	12,10
2525	270	• Vojnik	• 11,15	12,15
2530	270	• Vojnik	• 11,20	12,20
2535	270	• Vojnik	• 11,25	12,25
2540	270	• Vojnik	• 11,30	12,30
2545	270	• Vojnik	• 11,35	12,35
2550	270	• Vojnik	• 11,40	12,40
2555	270	• Vojnik	• 11,45	12,45
2560	270	• Vojnik	• 11,50	12,50
2565	270	• Vojnik	• 11,55	12,55
2570	270	• Vojnik	• 11,60	12,60
2575	270	• Vojnik	• 11,65	12,65
2580	270	• Vojnik	• 11,70	12,70
2585	270	• Vojnik	• 11,75	12,75
2590	270	• Vojnik	• 11,80	12,80
2595	270	• Vojnik	• 11,85	12,85
2600	270	• Vojnik	• 11,90	12,90
2605	270	• Vojnik	• 11,95	12,95
2610	270	• Vojnik	• 12,00	13,00
2615	270	• Vojnik		

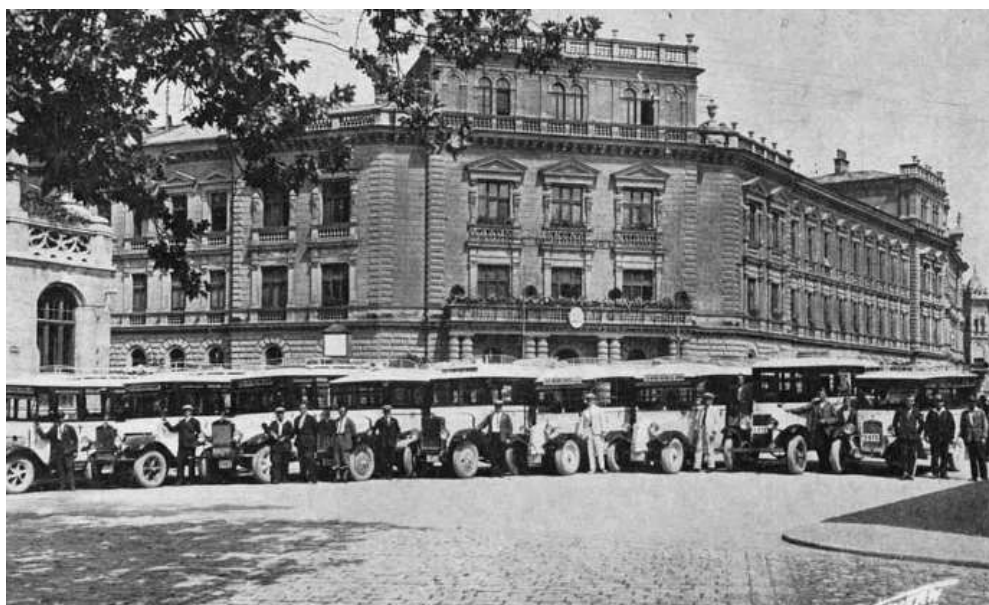
Slika 2: Prvi objavljen vozni red Avtobusa mesta Celje v časopisu Nova doba³⁴

Pred vojno je bila najbolj donosna proga Celje–Dobrna. Poleg te proge so iz Celja in nazaj vozili avtobusi v Vojnik, Mozirje, Logarsko dolino, Podsredo, Bistrice ob Sotli, Šentjur, na Teharje, v Laško in naprej v Rimske toplice, Dramlje, Gornji Grad, Rogaško Slatino in na Vransko. Z avtobusi, ki so bili na bencinski pogon, je podjetje vzdrževalo te proge do leta 1936. V juliju 1936 je podjetje kupilo prve avtomobile na dizelski pogon, en avtobus znamke Mercedes in en

³⁴ Nova doba, letnik 11, št. 57, 19. 7. 1929, str. 4.

avtobus znamke Saurer. Leto kasneje je podjetje kupilo še en specialni avtobus za izlete znamke Krupp, naslednje leto pa še dva avtobusa iste znamke z 41 sedeži. Iztrošene avtobuse so odprodali ter leta 1939 kupili dodaten avtobus znamke Krupp. Leta 1941, tik pred zasedbo mesta s strani Nemcev, so kupili avtobus znamke Mercedes s 35 sedeži, ki so ga Nemci ob vdoru popolnoma novega zaplenili v garaži.³⁵

Pred vojno je moralo podjetje za vsako novo progo zaprositi za dovoljenje bansko upravo v Ljubljani, ki je dajala koncesijo le za takšne avtobusne proge, ki niso bile konkurenčne železnici. Podjetje je neposredno vodil obratovodja. Prvi obratovodja novoustanovljenega podjetja je bil leta 1929 Blaž Pristovšek. Obratovodje je imenovala Mestna občina Celje. Leta 1930 je Pristovšek zaradi spora med odborniki podal izjavo o odstopu in njegovo mesto je prevzel Slavko Prelovec, ki je bil v podjetju skoraj od samega začetka in je bil na vodilnem mestu do leta 1937.³⁶ Nasledil ga je Boris Lavrenčič, ki je podjetje vodil do nemške zasedbe mesta.³⁷



Slika 3: Devet avtobusov Avtobusnega prometa Celje³⁸

Poleg rednih prog je podjetje prevažalo izletnike tudi v sosednje države (Italijo, Avstrijo, Nemčijo, na Češkoslovaško in Madžarsko). Potnike so prevažali tudi po vsej Jugoslaviji. V Celjski kotlini so bile poleg Dobrne najbolj priljubljene izletniške točke Logarska dolina, Rogaška Slatina in Rimske Toplice.³⁹

Konkurenca je bila, kljub temu da je bilo to edino avtobusno podjetje v Celju, v teh letih precejšnja. Podjetju je konkuriral avtobus velenjske občine ter nekaj celjskih privatnih

³⁵ Avtobusni promet Celje, 1959, str. 8.

³⁶ Prav tam, str. 9, 10.

³⁷ Jovanovič in drugi (ur.), 1984, str. 2.

³⁸ Gustav Grobelnik, Izletnik Celje: petdeset let, Izletnik Celje, Celje, 1979, str. 4.

³⁹ Avtobusni promet Celje, 1959, str. 10.

avtobusov. Dejavnost podjetja je padla zlasti v letih 1937, 1938 in 1939, ko je turizem zaradi bližajoče se vojne upadal.⁴⁰

Podjetje si je že drugo leto obstoja uredilo mehanično delavnico in garaže na današnji Kersnikovi ulici 27. Leta 1935 so si uredili garažo tudi v Solčavi. Dve leti kasneje so avtomehanični obrat v Celju razširili in dobro opremili garažo.⁴¹



Slika 4: Zaposleni pred prvo mehanično delavnico na današnji Kersnikovi ulici⁴²

Leta 1931 je podjetje prizadela prometna nesreča in ga skoraj povsem uničila. 9. decembra je pri nezavarovanem prehodu preko železniške proge v Medlogu zaradi slabe vidljivosti prišlo do hude nesreče, ki je zahtevala več smrtnih žrtev. Megleno sredino jutro se je zapisalo v zgodovino Celja in okolice kot črn dan. Tega dne sta se v križišču v Medlogu zaletela savinjski vlak in mestni avtobus, ki je peljal potnike na relaciji Celje–Vransko. Nesreča je zahtevala dvanajst smrtnih žrtev. Škoda je znašala okoli 900.000 dinarjev in zaradi tega je podjetje zašlo v hude finančne težave. Skoraj dve leti je trajal spor med celjsko občino, ki je zastopala interese podjetja, ter železniško direkcijo zaradi izplačila škode ter zaradi izplačila rente ponesrečenim potnikom. Pristojno sodišče je odmerilo polovico plačila škode železniški direkciji, polovico pa celjski mestni občini in s tem se je spor končal. Škoda je bila ogromna, saj je bil avtobus ob nesreči skoraj popolnoma uničen. Ker je šlo za izplačevanje veliko denarja, je bil prizadet ves delovni kolektiv, plače so bile precej zmanjšane, zaposleni so ostali nekaj let zapored brez trinajste plače.⁴³

Celjska Nova doba je opisala potek nesreče: *"Že od ranega jutra je pokrivala Celje, zlasti pa Savinjsko dolino, neprodorna megla, ki se ves dopoldan ni razredčila. Šofer avtobusa je prižgal oba električna žarometa, a tudi to ni mnogo pomagalo, ker so močni električni žarki prodirali*

⁴⁰ Prav tam, str. 11.

⁴¹ Jovanovič in drugi (ur.), 1984, str. 2.

⁴² Prav tam, str. 2.

⁴³ Avtobusni promet Celje, 1959, str. 11.

*gosto meglo komaj za dober meter. Okrog 10.50 je privozil avtobus do križišča pri Kristininem dvorcu v Medlogu. V istem hipu pa je pripeljal od Petrovč dopoldanski savinjski vlak, ki prihaja v Celje ob 10.55. Šofer je v zadnjem trenutku opazil strašno nevarnost; sam ne ve, ali je avtobus zavrl ali ga je močnejše pognal. Potnikov v avtobusu se je za hip lotila silna panika - a le za hip, kajti v naslednjem hipu je bilo že vse končano. Lokomotiva je zadela v avtobus od leve strani pri vratih poleg šoferskega sedeža. Pograbila je karoserijo, jo z ogromno silo snela s šasije in jo vlekla s potniki, sedeži in prtljago vred par korakov naprej, nato pa treščila v dvojni brzojavni drog ob cesti. Če ne bi bilo tega brzojavnega droga, bi bila nesreča mnogo manjša. Strojevodja je takoj zavrl vlak in ga ustavil."*⁴⁴

Od 24 potnikov v avtobusu ni ostal niti eden nepoškodovan. Vest o nesreči se je hitro razširila. Med mrtvimi je bilo največ prebivalcev Savinjske, ki so se po opravljenih dopoldanskih opravkih vračali domov. V nesreči je med drugimi umrl tudi Ivan Kranjc, 40-letni tajnik Kmetске posojilnice iz Celja.⁴⁵ Preživeli šofer Franc Bučar je bil obsojen na tri mesece zapora zaradi malomarnosti in neprevidnosti, pri čemer je sodišče upoštevalo gosto meglo, zelo nevaren položaj križišča in krivdo železniške uprave, ki prehoda ni ustrezno zavarovala.⁴⁶

Leta 1941 ob vdoru Nemcev je podjetje prenehalo poslovati. Okupator je zasedel ves avtopark ter polna skladišča goriva, avtomobilskih gum, maziva in rezervnih delov. V Celju sta ostala le dva avtobusa, ki sta bila v tem času na popravilu. S prihodom okupatorja so se tudi delavci in uslužbenci podjetja razšli. Nekateri so bili mobilizirani, drugi pa odpuščeni. Med vojno je promet s potniki opravljala nemška državna poštna služba »Reichspost«.⁴⁷



*Slika 5: Prva leta Avtobusnega prometa Celje*⁴⁸

⁴⁴ Nova doba, letnik 13, št. 99, 11. 9. 1931, str. 1.

⁴⁵ Prav tam.

⁴⁶ Nova doba, letnik 14, št. 39, 14. 5. 1932, str. 1.

⁴⁷ Avtobusni promet Celje, 1959, str. 11, 12.

⁴⁸ Grobelnik, 1979, str. 7.

3. 2 PRVA POVOJNA LETA »SLOVENIJA AVTO PROMETA« IN NASTANEK »AVTOBUSNEGA PROMETA CELJE«

Po koncu druge svetovne vojne je do aprila 1946 v okraju Celje mesto deloval odsek za lokalni promet, ki je imel na voljo dva stara avtobusa. Nato je lokalni avtobusni promet prevzelo takrat ustanovljeno Državno avtobusno prevozno podjetje Slovenije, podružnica Celje. Poslovanje podjetja po vojni je bilo zelo težko, saj niso imeli dovolj vozil, da bi zadostili vsem potrebam.⁴⁹



Slika 6: Celjski avtobusi takoj po drugi svetovni vojni⁵⁰

2. julija 1948 je prišlo do reorganizacije in s tem se je podjetje preimenovalo v Slovenija avto promet (SAP), podružnica Celje. Pri tem so izločili tovorni promet, ki je deloval v okviru Prevoznništva Celje, SAP se je ukvarjal izključno s prevozi potnikov. 1. aprila 1948 se je remontna delavnica ločila od podjetja in postala samostojno podjetje Remont, ki je bilo pozneje preimenovano v podjetje Avtoobnova. Leta 1951 je imelo podjetje v obratovanju 22 vozil, kar je bilo še vedno premalo za hitro rastoči potniški promet.⁵¹ Leta 1952 se je podjetje kot podružnica SAP osamosvojilo in preimenovalo v Avtobusni promet Celje.⁵² Prelomno leto za posodobitev potniškega prometa je bilo leto 1954, saj se število vozil poveča na 30, zaposlenih je 27 šoferjev, leta 1958 pa 35 šoferjev skrbi za vožnjo 34 avtobusov.⁵³ Leta 1954 je podjetje dnevno pripeljalo v Celje 700 uslužbencev.⁵⁴ Leta 1960 je bila urejena tudi pokrita avtobusna postaja Celje.⁵⁵

⁴⁹ Avtobusni promet Celje, 1959, str. 14, 15.

⁵⁰ Prav tam, str. 4.

⁵¹ Prav tam.

⁵² Grobelnik, 1979, str. 8.

⁵³ Jovanovič in drugi (ur.), 1984, str. 5.

⁵⁴ Avtobusni promet Celje, 1959, str. 25.

⁵⁵ Jovanovič in drugi (ur.), 1984, str. 5.



*Slika 7: Avtobusna postaja Celje v petdesetih*⁵⁶



*Slika 8: Razglednica iz leta 1965*⁵⁷

V sodelovanju z Avtobusnim prometom Celje odpre julija 1961 v Celju svojo poslovalnico IZLETNIK turistična agencija (odslej ITA). Agencija je bila ustanovljena v Ljubljani leta 1960 in je zaradi sodelovanja z avtobusnimi podjetji iz Celja, Nove Gorice, Kranja, Jesenic in Škofje Loke postala v enem letu ena najmočnejših agencij v Sloveniji. V tem letu delovanja so organizirali dva tisoč turističnih potovanj po domovini in sto petdeset v tujino. Ta agencija je tudi v Celju skrbela za izlete v manj znana območja Slovenije, na posebne prireditve, kot so uprizoritve Krsta pri Savici, obisk Prešernovega rojstnega kraja in kraja Jurčičevega Desetega brata. Organizirali so dijaški zimski turizem in poskrbeli za tuje turiste, ki želijo obiskati Jugoslavijo. Tako je ITA v Celju ponujala kar nekaj jesenski izletov v tujino, ki se naslednja leta ponavljajo: za člane Združenja borcev so pripravljali šestdnevni izlet v žensko koncentracijsko taborišče v Rawensbrück; štiridnevni izlet v San Marino, z obiskom Trsta, Benetk, Ravene in Riminija; dvodnevni izlet po Avstrijski Koroški; za člane turistično olepševalnega društva so izpeljali izlet v Dolomite; dvodnevni izlet v Trst in Benetke; izlet čez gore in prelaze Tirolske za člane planinskih organizacij; izlet na Oktoberfest v München; potovanje z vlakom v Pariz in postankoma v Milanu in Zürichu; izlet na dunajski velesejem z vlakom in prav tako z vlakom na šestdnevni izlet v Rim, Neapelj, Pompeje in na Capri. Ti izleti se v naslednjih letih ponavljajo v spomladanskem in jesenskem času. V ITA so spomladi 1962 za ribiče pripravljali izlet na mednarodno ribiško razstavo v Kopenhagenu. V začetku februarja je agencija organizirala ogled drsalne revije v Celovcu.⁵⁸

⁵⁶ Grobelnik, 1979, str. 10.

⁵⁷ Darko Lesjak, Razglednica poslana leta 1965 – Stara AP Celje, Facebook, Stare vedute in fotografije Celja, objavljeno 12. 3. 2018. Dostopno na: <https://www.facebook.com/groups/555909724534753/permalink/1523428217782894>, pridobljeno 12. 2. 2021.

⁵⁸ Minić in drugi, 2019, str. 12–14.



Slika 9: Oglas o sodelovanju⁵⁹



Slika 10: Logotip Izletnik turistične agencije⁶⁰

Oktobra 1964 agencija ITA spremeni svoje ime v Avtoturistično podjetje Izletnik Celje, ki je še vedno sodelovalo s Putnikom Beograd.⁶¹



Slika 11: Vožnja z avtobusom Deutz na Mangart⁶²



Slika 12: Najmodernejši avtobus, ki je konec petdesetih let vzdrževal poleti redno linijo s Crikvenico in Piranom⁶³

3. 3 ŠIRITEV DEJAVNOSTI IN PREIMENOVANJE V »IZLETNIK«

Leta 1964 ob prenehanju večstranske pogodbe, ki je združevala šest podjetij pod imenom Izletnik – Turistična agencija Avtobusni promet Celje zadrži turistično dejavnost in naziv »Izletnik«, torej ga od tega leta poznamo pod imenom Izletnik Celje. Zadevna sodna registracija je bila izvršena oktobra 1964. Že leta 1963 je podjetje prevzelo poslovalnico Izletnik turistična agencija v Velenju. Ob porastu turizma je podjetje razširilo svojo aktivnost tudi na

⁵⁹ Celjski tednik, št. 27, 21. 7. 1961, str. 4.

⁶⁰ Celjski tednik, Objave in oglasi, št. 26, 14. 7. 1961, str. 11.

⁶¹ Minić in drugi, 2019, str. 13.

⁶² Avtobusni promet Celje, 1959, str. 25.

⁶³ Prav tam, str. 30.

področje gostinstva. 1. aprila 1967 se Izletniku priključi hotel Celeia, v poslovnem paviljonu v Hrastniku se po sklepu delavskega sveta uredi bife, za delovanje katerega je skrbel hotel Celeia, ki je leta 1968 prevzel tudi Celjsko koč in restavracijo Kladivar v Celju. V Izletnikovih novicah iz leta 1973 izvemo, da je skupščina občine leta 1968 res sprejela sklep o brezplačnem prenosu lastništva Celjske koč na Izletnik, a pravno formalno tega še vse do leta 1973 niso uredili in zato podjetje Celjske koč ni vodilo v svojih knjigovodskih evidencah. Celjska koč s smučiščem je bila v zelo slabem stanju, potrebna prenove, imeli so zelo slabo kadrovsko zasedbo in dolgotrajnejšo okvaro žičnice v pretekli sezoni. Tako so Izletniku Celje v tem letu prenesli lastništvo in odobrili kredite za ureditev stanja.⁶⁴



Slika 13: Celjska koč leta 1970⁶⁵

Leta 1966 so na Izletniku kot avtoturističnem podjetju sprejeli nov statut, po katerem si je poslovanje delilo pet sektorjev: splošni, prometni, tehnični, finančni in komercialni sektor z oddelkom za turizem, ki je leta 1967 postal samostojen sektor – sektor za turizem. Da se je podjetje v tem času silovito širilo pove dejstvo, da se je v enem desetletju (1955–1965) število zaposlenih dvignilo iz 76 na 292, tudi število vozil se je iz 30 leta 1955 povečalo na 130 leta 1971.⁶⁶

Zaradi vse večjega števila vozil in potrebe po kakovostnem in hitrem popravilu je bila med tem leta 1968 zgrajena servisna delavnica z avtomatično pralnico avtobusov in črpalko goriva. Kolektiv je spomladi 1970, sledeč ustavnim dopolnilom iz leta 1968, sprejel nov statut.⁶⁷ 16. 10. 1970 je delavski svet izvolil za glavnega direktorja Avtoturističnega podjetja Izletnik Celje Leopolda Perca. Konec tega leta je podjetje zaradi pomanjkanja vozil najelo 16 avtobusov znamke Mercedes pri podjetjih SAP Ljubljana in Kompas Ljubljana.⁶⁸

⁶⁴ Izletnikove novice, Glasilo delovnega kolektiva Izletnik Celje, Letnik 1, št. 2, september, 1973, str. 24.

⁶⁵ Celjska koč je priljubljena izletniška postojanka, Izletnik Celje, Glasilo delovne skupnosti Avtoturističnega podjetja Izletnik Celje, Letnik I, junij, 1970, str. 8.

⁶⁶ Jovanovič in drugi, 1984, str. 6, 7.

⁶⁷ Prav tam.

⁶⁸ Izletnik Celje, Glasilo delovne skupnosti Avtoturističnega podjetja Izletnik Celje, Letnik II., november, 1970, str. 7.



Slika 14: Stara delavnica ni več ustrezala⁶⁹



Slika 15: Sodobna delavnica Izletnika⁷⁰

Leta 1967 so začeli graditi zimskošportni center na Golteh. Rekreatijski in turistični center Golte (RTC Golte) je pričel delno z obratovanjem konec leta 1969, dokončan je bil leta 1971. V teh letih je bila to za podjetje ogromna naložba, ki pa je začasno ustavila naložbe v obnovo voznega parka.⁷¹ Že v prvi sezoni 1969/70 je smučišče obratovalo vse do 1. maja in gostilo več kot 25.000 obiskovalcev, kljub temu da so se srečevali z mnogimi problemi: neustrezno urejena samopostrežna restavracija, kadrovske problemi, večkratni zastoj in okvara žičnice in neurejena okolica hotela.⁷² Do težav je v tej sezoni prišlo trikrat tudi zaradi zastoja gondolske žičnice, ki je bila takrat najdaljša v vsej Jugoslaviji. To pa je med obiskovalci sprožilo veliko nezaupanje, a so v Izletniku zagotovili, da je bila tehnična napaka kmalu popravljena.⁷³ Februarja 1971 je nov smučarski center gostil Jugoslovansko mladinsko prvenstvo v smučanju in dokazal, da je center primeren za gostovanje tekmovanj na visoki ravni.⁷⁴

⁶⁹ Grobelnik, 1979, str.11.

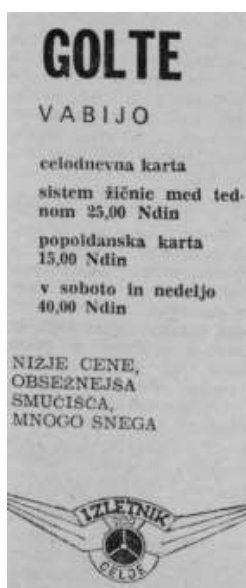
⁷⁰ Prav tam, str. 25.

⁷¹ Jovanovič in drugi, 1984, str. 6, 7.

⁷² Izletnik Celje, Glasilo delovne skupnosti Avtoturističnega podjetja Izletnik Celje, Letnik II., junij, 1970, str. 6.

⁷³ Stanko Štiglic, Odstranjene tehnične napake na gondolski žičnici – Golte, Izletnik Celje, Glasilo delovne skupnosti Avtoturističnega podjetja Izletnik Celje, Letnik I, junij, 1970, str. 8.

⁷⁴ Novi tednik, leto 25, št. 7, 25. 2. 1971, str. 3.



Slika 16: Reklama za Golte⁷⁵



Slika 17: Zimska idila na Golteh⁷⁶

Leta 1973 so popolnoma prenovili hotel Celeia in poleti tega leta so za skoraj mesec dni v hotelu gostili vrhunske atlete Atletske zveze Jugoslavije, ki so opravljali v Celju svoje treninge, saj so jih lahko opravljali na tartanski stezi celjskega Kladivarja.⁷⁷



Slika 18: Prenovljen hotel Celeia leta 1973⁷⁸

V šestdesetih letih je večala svoj obseg tudi Izletnikova turistična dejavnost. Izletnik je leta 1964 opravil dvajset voženj v Celovec na drsalno revijo in prepeljal nad 700 občudovalcev umetnosti na ledu. Njihovi izleti so v okviru ogleda revije vsebovali še ogled Vrbskega jezera ali vojvodskega prestola na Gosposvetskem polju. Izletniki so pohvalili tudi dobro pripravljene vodiče. Istega leta je Izletnik organiziral ogled glasbenega festivala Zagreb 69. Smučarsko

⁷⁵ Novi tednik, leto 25, št. 2, 21. 1. 1971, str. 5.

⁷⁶ Zimska idila na Golteh je za nami, Izletnik Celje, Glasilo delovne skupnosti Avtoturističnega podjetja Izletnik Celje, Letnik I, junij, 1970, str. 6.

⁷⁷ Reorganizacija v hotelu Celeia, Izletnikove novice, Glasilo delovnega kolektiva Izletnik Celje, Letnik 1, št. 2, september 1973, str. 24.

⁷⁸ Prav tam.

silvestrovanje so lahko Celjani preko Izletnika preživel v Dolomitih v Nevegalu ali v Avstriji v Bad Gasteinu ali pri njih rezervirali letalska potovanja v London, Rim, Pariz in Atene, ki jih je organiziral Putnik Beograd. Leta 1965 so pripravili novoletni avtorally v Italiji s silvestrovanjem ob Gardskem jezeru. Potniki so se izleta udeležili s svojim avtom ali si ga izposodili pri Putniku Beograd, za katerega so v Izletniku prodajali še aranžmaje za silvestrovanje v Budimpešti, Sofiji in štirinajstdnevno križarjenje po Sredozemlju.⁷⁹ V letu 1970 so v podjetju tesno sodelovali s turističnimi podjetji Atlas, Kvarner Express in Inex. Tako so lahko svojo ponudbo turističnih aranžmajev močno povečali.⁸⁰ Leta 1973 zasledimo v Izletnikovem glasilu, da se je devet turističnih agencij povezalo z največjim ponudnikom turistične dejavnosti v Jugoslaviji, s Kompasom, kar je vsem podjetjem omogočilo bolj učinkovito skupno propagando, racionalnejšo prodajo avtobusnih kapacitet in usklajene akcije za potovanja.⁸¹



Slika 19: Nov logotip Izletnika Celje⁸²

Velika težava v avtobusnem podjetju so bile tudi številne prometne nesreče, ki so se dogajale zaradi povečanega prometa v šestdesetih letih, neprimernih cest in preutrujenosti voznikov. V letu 1969 so vozniki Izletnikovih avtobusov povzročili kar 84 prometnih nesreč tretjim osebam, leta 1970 pa do novembra eno manj. To je za podjetje pomenilo tudi vsako leto višjo premijo za zavarovanje, saj je zavarovalnica poleg materialne škode morala poravnati tudi odškodninsko odgovornost do tretje osebe.⁸³

3. 4 NOVA USTAVA IN OBLIKOVANJE TOZD

Leta 1974 je s sprejetjem nove ustave v Jugoslaviji prišlo do formiranja Temeljnih organizacij združenega dela (TOZD). V Izletniku so se v drugi polovici 1974 oblikovale naslednje TOZD: Potniški promet, Delavnice, Gostinstvo Celeia, RTC Golte in Turistična agencija. Te so se organizirale v Organizacijo združenega dela »IZLETNIK« Celje, a posle za vse TOZD skupnega pomena je prevzela Delovna skupnost skupnih služb, ki je štela 34 delavcev. Vse TOZD so uskladile svojo organizacijo in samoupravne splošne akte z zakonom o združenem delu 4. februarja 1978.⁸⁴

⁷⁹ Minić in drugi, 2019, str. 13, 14.

⁸⁰ Izletnik Celje, Glasilo delovne skupnosti Avtoturističnega podjetja Izletnik Celje, Letnik II., juni, j 1970, str. 7.

⁸¹ Izletnikove novice, Glasilo delovnega kolektiva Izletnik Celje, Letnik 1, št. 2, september, 1973, str. 6.

⁸² Celjski tednik, št. 3, 22. 1. 1965, str. 7.

⁸³ Vozniki – kam drvimo, Izletnik Celje, Glasilo delovne skupnosti Avtoturističnega podjetja Izletnik Celje, Letnik II., november, 1970, str. 8.

⁸⁴ Jovanović in drugi, 1984, str. 8.

Zaradi poslabšanja situacije na Golteh se je vodstvo podjetja odločilo, da predlaga celjski regiji v podpis samoupravni sporazum za vzdrževanje in nadaljnji razvoj Golt, ki bi zagotovil potrebna denarna sredstva. Ker jim ni uspelo, so se samoupravni organi TOZD in podjetja 1978 odločili, da se TOZD RTC Golte izloči iz njihove delovne organizacije in prenese na drugega upravljalca. Po tem času je Izletnik združeval štiri temeljne organizacije združenega dela.⁸⁵

Največja TOZD v okviru podjetja je bila Potniški promet, ki doživi velik razmik po letu 1970, ko rešujejo prevozne potrebe zlasti za primestni promet ter prevzamejo potniški promet na progi Poljčane–Zreče, kjer je bila ukinjena železniška proga. V sedemdesetih se vrstijo prevzemi avtobusnih postaj, in sicer v Slovenskih Konjicah, Mozirju, Sevnici, Šmarju pri Jelšah, Šentjurju pri Celju in Laškem.⁸⁶ Mestni promet je imel leta 1972 dvanajst linij, na katerih je vozilo 21 avtobusov.⁸⁷



Slika 20: Stara avtobusna postaja (leto 1975)⁸⁸

Od leta 1976 je turistična agencija Izletnika Celje v sodelovanju z Air Tour Jugoslavija ponujala veliko izletov z letalom, kar ni čudno, saj so Slovenci v sedemdesetih letih postali turistični narod. Poleti so organizirali izlete v Tunis, Bodos, Costa del Sol, Costa Bravo in na Mallorco ter petdnevno potovanje na Korziko. Izletnik je pripravil avtobusna potovanja na Bodensko jezero in Renske slapove, z dodatnimi ogledi Mainaua, Liechtensteina ter letovišča Davos. Pripravili so tudi izlete na bavarsko jezero Chiemsee in v München, izlet v Češke Budejovice in Prago ter letovanje na otok Elbo in v Piso. Pester izbor počitnic so pripravili za jesen, nudili so rezervacijo hotelov v Medulinu, Poreču, na Krku, v Vodicah in v Kraljevici. Organizirali so enodnevno potovanje v Gradec, dvodnevna v Budimpešto z Blatnim jezerom in Padovo ter tridnevne na Dunaj, v Prago in v München. V oktobru in novembru so ponujali »velika potovanja« v Nepal (12.800 din), v Indijo (12.500 din) ter v Kenijo (14. 300 din). Jugotoursovo potovanje so lahko Celjani rezervirali v poslovalnicah Izletnika, in sicer so se lahko odpravili na osemdnevno potovanje v Izrael ali Sovjetsko zvezo. Agencija je ponujala še izlete v Rim, London, Pariz,

⁸⁵ Prav tam, str. 9.

⁸⁶ Prav tam.

⁸⁷ Prav tam str. 12.

⁸⁸ Grobelnik, 1979, str. 21.

Amsterdam, Bruselj, Istanbul in Grčijo na »veliko klasično turo«. Izletnik Celje je sodeloval tudi s hrvaško turistično agencijo Atlas, ki je pripravljala veliko klasično potovanje po Španiji.⁸⁹



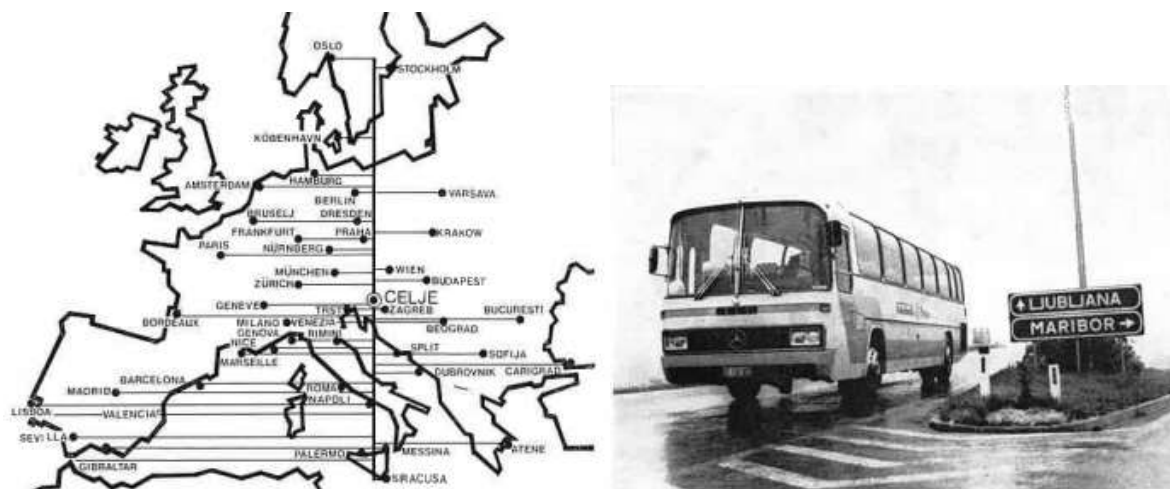
Slika 21: Oglas Izletnika Celje⁹⁰

Leta 1977 so v Novem tedniku že na začetku leta objavili zanimivo in pestro ponudbo izletov Izletnika Celje, in sicer: na Sicilijo (devetdnevni izlet), na zelen otok Ischio v Neapeljskem zalivu (sedemdnevni izlet), v London in Bruselj (osemdnevni izlet), na otok Elbo (petdnevni izlet), na norveške fjorde (dvanajstdnevni izlet), v Nemško demokratično republiko in na Poljsko (devetdnevno potovanje), v Zermatt in Chamonix (šest dni), v Stuttgart na vrtnarsko in cvetlično razstavo (štiri dni), na Bavarsko (tri dni) in v Mainau (štiri dni). Poleg pestrega programa izletov v tujini so dodali še tri po domovini, in sicer v Žabljak pod Durmitorjem (pet dni), v Zlatibor, na Sutjesko, v Drvar, Bihać (štiridnevni izlet) in izlet z imenom »Srednjeveška kultura Srbije« (pet dni). Pri Izletniku so za prvi maj peljali svoje potnike v Italijo, Švico, Zvezno republiko Nemčijo, na Češkoslovaško, v Liechtenstein, Turčijo, Grčijo, Veliko Britanijo in Sovjetsko zvezo, za slednjo se je zanimalo veliko Celjanov. Zasedene so bile tudi kapacitete ob morju v Istri. Kljub temu da je bila Izletnikova turistična agencija zelo poznana med Celjani, jih je največ potovalo s Kompasom. Pozimi je Izletnik smučarjem ponujal počitnice v Mont Bondoni v Italiji in Leogangu na Salzburškem. Tudi v zimskem času so lahko Celjani letovali na Tenerifih ali na Mallorci, novo leto 1978 pa pričakali na Malti. Izletnik Celje je skupaj s Centrom za mladinski turizem (nekdanji Popotnik) organiziral cenejšo petdnevno smuko na slovenskih smučiščih: Arehu, Rogli, Kopah, Krvavcu in Golteh.⁹¹

⁸⁹ Minić in drugi, 2019, str. 17.

⁹⁰ Novi tednik, letnik 40, št. 35, 2. 9. 1976, str. 17.

⁹¹ Minić in drugi, 2019, str. 19–21.



Slika 22: Prikaz smeri turističnih potovanj Izletnikove turistične agencije do leta 1979⁹²

Slika 23: Najsodobnejši avtobus namenjen turističnim potovanjem⁹³

3. 5 LETO 1979 – CELJE DOBI NOVO AVTOBUSNO POSTAJO

13. decembra 1979 so imeli v podjetju slavnostno sejo samoupravnih organov. Počastili so petdesetletnico delovne organizacije. Ob tej priložnosti je direktor Leopold Perc spregovoril o nastanku in razvoju podjetja.⁹⁴ Na seji so podelili priznanja najstarejšim in najprizadevnejšim članom. 15. decembra pa so svojo okroglo obletnico počastili s slavnostno otvoritvijo nove avtobusne postaje, na kateri je direktor podjetja poudaril, da se je Izletnik iz skromnih začetkov razvil v veliko delovno organizacijo, ki je tega leta štela več kot 800 zaposlenih in imela 380 modernih avtobusov, ki opravljajo prevoze po celi Sloveniji in v zahodnem delu Hrvaške. V zadnjem desetletju je podjetje vlagalo ogromna sredstva v obnovo voznega parka, za modernizacijo delavnic, ureditev avtobusnih postaj in krepitev gostinskih in turističnih dejavnosti ter razvoj taksi službe, ki je to leto začela z delovanjem.



Slika 24: Prva »radio taksija« Izletnika Celje⁹⁵

⁹² Grobelnik, 1979, str. 24.

⁹³ Grobelnik, 1979, 16.

⁹⁴ 50 let Izletnika, Novi tednik, letnik 43, št. 49, 13. 12. 1979, str. 5.

⁹⁵ Od dveh do 300 avtobusov in še kaj, Novi tednik, letnik 43, št. 51, 27. 12. 2079, str. 26.

Da je bila gradnja nove avtobusne postaje nujna naložba, priča dejstvo, da se je tega leta skupaj z mestnimi avtobusi tukaj ustavilo kar 1500 avtobusov dnevno, skozi cel dan se je tukaj zbralo okrog 30.000 potnikov.⁹⁶ Tudi slavnostni govornik na otvoritvi, predsednik sveta občin celjskega območja Vlado Gorišek, je dejal: »*Ko praznujete svoj jubilej, ste lahko na svoje uspehe in dosežke resnično ponosni.*«⁹⁷



Slika 25: Gradnja nove avtobusne postaje⁹⁸

Avtobusno postajo so decembra 1979 slavnostno odprli, a je zaživela dva meseca kasneje, februarja 1980, vendar še vedno ne v celoti, saj so bife ter prodajalni tobaka in časopisa še bili zaprti. V Novem tedniku so se čudili dejstvu, da je uporaba stranišča na postaji plačljiva.⁹⁹

Poleg celjske avtobusne postaje je Izletnik zgradil moderne postaje tudi v Žalcu (1977), Slovenskih Konjicah (1979), v Velenju (1980), v osemdesetih letih pa še v Krškem, Sevnici, Rogaški Slatini, Mozirju in Šentjurju pri Celju.¹⁰⁰ Leta 1982 je po Leopoldu Percu prevzela vodenje podjetja Ana Jovanovič. Leta 1990 podjetje razširi svojo dejavnost tudi z lastno avtošolo.¹⁰¹

Izletnik se je kot edino avtobusno podjetje iz Slovenije udeleževal tekmovanj jugoslovanskih avtobusnih prevoznikov, kjer je bil glavni kriterij zagotavljanje varnosti potnikov in varna vožnja v cestnem prometu. Na tekmovanju v Beogradu je podjetje jeseni 1984 prejelo modri trak za varni prevoz potnikov, v skupaj štirih letih pred tem je bil v konkurenci 36 avtobusnih podjetij razglašen za najboljši avtobusni prevoznik leta kar dvakrat. Vsako peto priznanje, podeljeno na tem tekmovanju, je šlo v roke Izletniku. Celjski avtobusni prevoznik je bil edini iz Slovenije, ki se je tega tekmovanja udeleževal.¹⁰²

⁹⁶ M. Božič, Avtobusna postaja, lepa proslava 50-letnice Izletnika, Novi tednik, letnik 43, št. 50, 20. 12. 1979, str. 7.

⁹⁷ Od dveh do 300 avtobusov in še kaj, Novi tednik, letnik 43, št. 51, 27. 12. 2079, str. 26.

⁹⁸ Grobelnik, 1979, str. 23.

⁹⁹ M. Božič, V Celju avtobusi na novih peronih, Novi tednik, letnik 44, št. 7, 21. 2. 1980, str. 3.

¹⁰⁰ Jovanovič in drugi, 1984, str. 13.

¹⁰¹ 70 let Izletnika Celje – tradicija, vzdržljivost, profesionalnost, Novi tednik NT&RC, leto 54, št. 49, 9. 12. 1999, str. 35.

¹⁰² Vili Einspieler, Modri trak za celjski Izletnik, Novi tednik, letnik 48, št. 36, 6. 9. 1984, str. 4.

Leta 1984 so v Celju kupili dodatne štiri zglobne avtobuse Krpan, dva sta skrbela za progo Celje –Štore, kjer je bila gneča zlasti pozimi največja, dva pa sta razbremenila lokalni promet v Velenju.¹⁰³ Decembra tega leta so imeli v Izletniku težave z dobavo zimskih gum in rezervnih delov, kljub temu da je podjetje kranjskemu podjetju Sava nakazovalo avanse, je bila dobava gum zelo slaba. Tako je imelo od 350 Izletnikovih avtobusov zimske gume samo tistih 50, ki so vozili na težkih progah s klanci ali v mednarodnem prometu.¹⁰⁴



Slika 26: Nova avtobusna postaja Celje¹⁰⁵

Od novembra 1984 je Izletnik vzpostavil direktno linijo z avstrijskim Pliberkom. Avtobus za Pliberk je krenil iz Ljubnega vsak petek ob 15.00, po dveh urah vožnje je bila dobra ura časa za nakupovanje v blagovnici Kmečke gospodarske zadruge, ob 18.15 so se potniki odpravili nazaj proti Slovenj Gradcu, Velenju, Mozirju in Ljubnemu.¹⁰⁶

V osemdesetih letih je imela Izletnikova turistična agencija precej pestro ponudbo izletov in počitnic. Pozimi so priporočali smuko na Rogli, Kopah in Golteh. Pripravili so tudi tri posebne ponudbe, in sicer smučanje v Bovcu, Kranjski Gori in Franciji. Za novoletne praznike so lahko izletniki izbirali med štirimi programi: »silvestrovanje v neznano« s polnočnim kopanjem, silvestrovanje v hotelu Kimen na Cresu, odpravili so se lahko v Crikvenico ali pa v Istro. Mogoč je bil ogled svetovnega prvenstva v akrobatskem smučanju v Kranjski Gori, s posebnimi popusti pa si je lahko šolska mladina ogledala prvenstvo v smučarskih poletih v Planici. Izletnik je pripravil enodnevne prevoze na ogled svetovnega prvenstva v alpskem smučanju v Bormio. Za osmi marec je svojim strankam nežnejšega spola ponujal enodnevni izlet v Šentanel na Koroškem ali na tridnevni izlet v Rabac. Spomladi so pripravljali kar nekaj izletov: Split in delta reke Neretve, Zlatibor in Sirogojno, Ravenna in San Marino ter München. V mesecu marcu so organizirali smučanje na Bjelašnici ter Jahorini. Za prvi maj so lahko Celjani izbirali med Portorožem, Umagom, Porečem, Pulo, Medulinom, Rabcem in crikveniško riviero. Lahko so obiskali tudi Ohrid, Solun, Makedonijo, Kosovo, šli v Benetke in na Bavarsko. Imeli so pestro izbiro turističnih potovanj po domovini (Gorenjska, Dolenjska, Primorska, Koroška) in v tujini

¹⁰³ Izletnikovi Krpani, Novi tednik, letnik 48, št. 34, 23. 8. 1984, str. 1.

¹⁰⁴ S. Šrot, »Bosi« avtobusi, Novi tednik, letnik 48, št. 50, 13. 12. 1984, str. 1.

¹⁰⁵ Prav tam.

¹⁰⁶ Mitja Umnik, »Izletniki« z Izletnikom v Pliberk, Novi tednik, letnik 48, št. 47, 22. 11. 1984, str. 5.

(Dunaj, Bratislava, Budimpešta, Praga, Rim). Seveda ni manjkalo strokovnih potovanj, kratkih oddihov za konec tedna na kmečkem turizmu, v hribih in zdraviliščih ter poslovnih aranžmajev. Za poletno sezono so v Izletniku pripravili pester izbor letovanja na Jadranu, osemdnevno križarjenje po »romantičnih vodah južnega Jadrana« od Splita po dalmatinskih otokih, ogled starodavne kitajske kulture v Zagrebu, ogled cvetlične razstave v Padovi, ogled graškega velesejma, izlet na Notranjsko in križarjenje po Kornatih.¹⁰⁷

V letu 1984 je preko lastnega programa turistične agencije Izletnik letovalo preko 4.000 oseb in potovalo z izleti po domovini in tujini 12.000 potnikov, ki so opravili preko 5.000 nočitev. Od izletov je 60 % odpadlo na enodnevne, 21 % na dvodnevne, ostalo na večdnevne izlete.¹⁰⁸

Jeseni 1990 je Celje močno prizadela poplava. Tudi na Izletniku so imeli gmotno škodo, saj je zalilo spodnje prostore hotela Celeia s kurilnico in skladiščem za živila in pijačo. V delavnici na Kersnikovi ulici pa je poplaval rezervne dele, dva avtomobila in en avtobus.¹⁰⁹

Spomladi tega leta je Izletnik Celje prizadela tudi ena najhujših prometnih nesreč, ki se je zgodila zgodaj zjutraj v Dobovcu pri Rogatcu. Avtobus, ki je vozil delavce iz Krapine v Rogaško Slatino na delo, se je srečal s tovornjakom, iz katerega je viselo nepravilno zavarovano železje, ki je oplazilo bočno stran avtobusa in se zagostilo globoko v avtobus, v višini sedečih potnikov. V nesreči je umro sedem ljudi, med njimi tudi šofer avtobusa, enaintrideset je bilo ranjenih.¹¹⁰



Slika 27: Tragična nesreča v Dobovcu pri Rogatcu¹¹¹

¹⁰⁷ Minić in drugi, 2019, str. 25, 26.

¹⁰⁸ Prav tam.

¹⁰⁹ Rado Pantelič, Vrtoglave številke, Novi tednik, leto 54, št. 45, 8. 11. 1990, str. 6.

¹¹⁰ Marjela Agrež, Sedem mrtvih, enaintrideset ranjenih, Novi tednik, Leto 54, št. 10, 8. 3. 1990, str. 24.

¹¹¹ Marjela Agrež, Strahotna nesreča v Dobovcu, Novi tednik, Leto 54, št. 10, 8. 3. 1990, str. 1.

3. 6 IZLETNIK CELJE V LETIH PO OSAMOSVOJITVI

Leta 1990 so se TOZD spremenile v ekonomske enote, podjetje se je preimenovalo v »Izletnik« Celje, p. o.. Naslednja sprememba je sledila, ko je delavski svet podjetja leta 1995 sprejel Akt o lastninskem preoblikovanju podjetja »Izletnik« Celje, p. o. Na podlagi tega akta se je podjetje preoblikovalo v delniško družbo »Izletnik« Celje, d. d..¹¹² Po osamosvojitvi Slovenije je imel tudi Izletnik presežne delavce, a so omilili zmanjševanje števila zaposlenih tako, da so leta 1992 uvedli 36-urni delovni teden za vse zaposlene v režiji, delavnicah in drugod, le vozni del je obdržal najmanj 36 in največ 42-urni delovni teden. V obdobju od 1992 do 1994 so v podjetju opravili lastninjenje, tako da je bilo 60 odstotkov osnovnega kapitala v rokah delavcev in upokojenih delavcev, ostalo je pripadlo državnim skladom. Akt o lastninskem preoblikovanju in prvi, začasni statut delniške družbe, je delavski svet sprejel decembra 1995, novi statut pa je bil sprejet na skupščini delniške družbe novembra 1997. Delniška družba je imela individualno upravo (direktorico Ano Jovanovič), devetčlanski nadzorni svet in skupščino delničarjev.¹¹³

Leto 1992 so na Izletniku zaključili z manjšo izgubo, ki je bila posledica zmanjšane števila potnikov in velikega števila odpravnin, saj je imelo podjetje v tem letu veliko rednih in predčasnih upokojitev. V najem so zaradi nerentabilnosti oddali vseh 34 lokalov na avtobusnih postajah in s to najemnino pokrivali stroške avtobusnih postaj. Tudi pisarne v pritličju poslopja avtobusne postaje Celje so izpraznili in jih oddali v najem kot poslovne prostore. Prav tako je padalo število vozil. Leta 1990 je Izletnik imel v lasti 365 avtobusov, v začetku leta 1993 pa 296. Slab gospodarski položaj je vplival tudi na prevoze, v letu 1993 je bilo najbolj kritično v Posavju, medtem ko je bilo še vedno veliko potniškega prometa v primestnem prometu Celja, na Kozjanskem in Konjiškem.¹¹⁴

V devetdesetih se je zaradi propadanja podjetij in razmaha osebne prometa potniški promet na rednih avtobusnih linijah precej zmanjševal. Največji delež potnikov je predstavljala mladina, kljub temu da je tudi zanjo bil ta prevoz vedno dražji, saj je 17 % nakupa vozovnice subvencionirala država, 30 % pa Izletnik. V podjetju kljub razmeram niso zaprosili za državne subvencije, kot so to storili v Ljubljani, Mariboru in na Slovenskih železnica.¹¹⁵

Direktorica Izletnika Celje Ana Jovanovič, ki je bila v tem času tudi predsednica sekcije za javni prevoz potnikov v linijskem in prostem cestnem prometu pri Gospodarski zbornici Slovenije, je za časnik Finance v intervjuju povedala, da v Sloveniji pravzaprav nikoli ni bilo pravega javnega avtobusnega prevoza, ki bi ga zagotavljala država, ampak so se avtobusni prevozniki vsako leto dogovarjali o voznih redih. Število potnikov se je iz leta v leto zmanjševalo, cene

¹¹² Urška Marš, Možnost racionalizacije potniških prevozov v družbi Izletnik Celje, diplomsko delo, str. 6. Dostopno na: <https://dk.um.si/Dokument.php?id=61780>, pridobljeno 15. 2. 2021.

¹¹³ 70 let Izletnika Celje – tradicija, vzdržljivost, profesionalnost, Novi tednik NT&RC, leto 54, št. 49, 9. 12. 1999, str. 35.

¹¹⁴ Tone Vrabl, Namenoma nisem nič zamolčala, Novi tednik NT&RC, leto 62, št. 10, 2. 2. 1993, str. 6.

¹¹⁵ 70 let Izletnika Celje – tradicija, vzdržljivost, profesionalnost, Novi tednik NT&RC, leto 54, št. 49, 9. 12. 1999, str. 35.

avtobusnih vozovnic so zato rasle, kar je posledično vplivalo na nadaljnje zmanjševanje števila uporabnikov. Izguba na posamezen avtobus je dosegla že 800 000 tolarjev na leto. Tako so si avtobusni prevozniki prizadevali za znižanje obveznosti avtobusnih prevoznikov do države in spremembo zakona o trošarinah. Za primerjavo med avtobusnim in železniškim prevozom je bila cena dijaške mesečne vozovnice na razdalji Rogaška Slatina–Celje–Rogaška Slatina za avtobus 19.600 tolarjev, za vlak pa 12.460, s tem da je bila cena dijaške vozovnice za avtobus le 56 odstotkov polne cene.¹¹⁶

Do 50-odstotnega vračila trošarine so bili deležni železnica, in sicer za ves promet, potniški in tovarni promet, žičnice ter gradbeni delovni stroji. Železnica je poleg tega prejela še subvencijo iz proračuna, kljub temu da je železnica prevozila največ do deset odstotkov vseh potnikov v javnem potniškem prometu, avtobusni prevozniki pa več kot 90 odstotkov. Država bi morala subvencionirati avtobusni prevoz vsaj na nedonosnih linijah in s tem zagotoviti, da se državljanom, ki nimajo možnosti prevoza z železnico v šole ali na delo, omogoči, da bodo za avtobusne vozovnice plačevali vsaj približno enake cene kot za vlak.¹¹⁷

V devetdesetih letih prejšnjega stoletja se je močno povečalo tudi število manjših družinskih privatnih avtobusnih podjetij, ki so potnike prevažala predvsem na izlete in turistična potovanja. Dve podjetji na Celjskem sta skrbeli tudi za cenejši prevoz dijakov iz Slovenskih Konjic in Zreč v Celje (Avtobusni prevoznik Fijavž) ter iz Mozirja v Celje (Avtobusni prevoznik Marolt). To je Izletniku Celje predstavljalo nelojalno konkurenco. Leta 1997 je slovenski parlament sprejel spremembo zakona o prevozi avtoprevoznikov, po katerem zasebnikom ni dovoljeno opravljati prostih prevozov na rednih avtobusnih linijah. Tako bi morala oba avtoprevoznika zaprositi za soglasje Izletnik Celje, ki jima teh soglasij ni izdalo, ker nista želela postati njihov podizvajalec. Tako so oktobra 1998 inšpektorji ustavili polne avtobuse obeh prevoznikov in sta morala, kljub protestom dijakov, staršev in občin, pristati na pogoje Izletnika.¹¹⁸



*Slika 28: Dolgoletna direktorica Izletnika Celje Ana Jovanovič*¹¹⁹

¹¹⁶ Magda Stražišar, Javni prevoz mora biti privlačen, poceni in kakovosten, Finance, 29. 4. 2001. Dostopno na: <https://avto.finance.si/5042/Javni-prevoz-mora-biti-privlacen-poceni-in-kakovosten>, pridobljeno 12. 2. 2021.

¹¹⁷ Prav tam.

¹¹⁸ Marjela Agrež, Zaseda, ogorčenje in protest, Novi tednik NT&RC, leto 53, št. 43, 29. 10. 1998, str. 7.

¹¹⁹ Prav tam.

3. 7 PRODAJA DRUŽBE IN NASTANEK NOMAGA

Izletnik Celje je 16. januarja 2007 iz nekrivdnih razlogov razrešil dotedanjo direktorico Ano Jovanovič, ki je od zaposlenih želela odkupiti delnice podjetja. Novi direktor je postal Darko Šafarič. Dva tedna kasneje (29. 1. 2007) je zbor zaposlenih delničarjev družbe sprejel ponudbo Skupine Viator&Vektor za prodajo delnic celjske družbe. Ponudba se je nanašala na vse delnice družbe, ki so v 100-odstotni lasti zaposlenih in bivših zaposlenih. Mednarodna poslovna mreža Skupine Viator&Vektor je v ponudbi zagotovila nadaljnji razvoj podjetja skupaj s spremljajočimi dejavnostmi, prav tako pa niso predvidevali odpuščanja 398 zaposlenih.¹²⁰

Leta 2014 se je Izletnik Celje uvrščal med vodilna avtobusna podjetja v Sloveniji. Osnovna dejavnost je bila še vedno prevoz potnikov v cestnem potniškem prometu. Sedež je bil v Celju, lokacijsko pa so delovali na področju širše celjske regije in Posavja. V voznem parku so za javni linijski prevoz, posebni linijski prevoz, mestni prevoz in občasni prevoz razpolagali z 220 avtobusi (nadstandardni turistični avtobusi, turistični avtobusi, medkrajevni avtobusi, primestni avtobusi, mestni avtobusi, mini avtobusi in kombi vozila). V okviru javnega linijskega prevoza so bili najpomembnejši prevozi ljudi na delo in z dela ter prevozi dijakov in drugih šolarjev. Poleg enkratnih vozovnic so nudili tudi večkratne vozovnice, kot so osnovnošolske, dijaške, študentske ali delavske mesečne vozovnice, delavske oziroma upokojske kuponske vozovnice, osnovnošolske, dijaške ali študentske kuponske vozovnice in bus klub vozovnice za študente. Na svojih avtobusih so ponujali za krajše ali daljše obdobje tudi prostor za oglase podjetij, zainteresirana podjetja so lahko izbirala, na kateri relaciji avtobusa naj bo njihov oglas.¹²¹



Slika 29: Logotip Izletnika leta 2014¹²²

V okviru Izletnika je še vedno delovala turistična agencija, ki je leta 2014 ponujali ogled planiških tekem, izlete v Gardaland ter počitnice v Sloveniji in na Jadranu. Preko sistema Eventim, katerega član je bila agencija, so ponujali vstopnice za različne tuje in domače koncerte ter športne prireditve. Prav tako so ponujali rezervacijo in nakup letalskih kart.¹²³

¹²⁰ Novi lastnik Izletnika, 24.UR.com, 31. 1. 2007. Dostopno na:

<https://www.24ur.com/novice/gospodarstvo/nov-lastnik-izletnika.html>, pridobljeno 10. 2. 2021.

¹²¹ Info SLOVENIJA, IZLETNIK Celje, 2006–2020. Dostopno na: <https://www.info-slovenija.si/sl/imenik/prevoz-potnikov/izletnik-celje>, pridobljeno 9. 2. 2021.

¹²² Jezikovna agencija. Dostopno na: <https://jezikovna-agencija.si/projekt/izletnik-celje/>, pridobljeno 9. 2. 2021.

¹²³ Info SLOVENIJA, IZLETNIK Celje, 2006–2020. Dostopno na: <https://www.info-slovenija.si/sl/imenik/prevoz-potnikov/izletnik-celje>, pridobljeno 9. 2. 2021.



Slika 30: Reklamni letak Izletnikove turistične agencije¹²⁴

V Izletniku so imeli najsodobnejšo opremljeno servisno dejavnost, ki ni bila namenjena samo lastnemu parku, ampak so ustrezno usposobljeni strokovnjaki zagotavljali kvalitetna popravila avtobusov in tovornih vozil. Ponujali so: servisiranje avtobusov in tovornih vozil, popravilo zavor, montažo in centriranje gum, popravilo električnih naprav, elektronsko diagnostiko, optično kontrolo in nastavitev podvozja, kontrolo tahografov in omejilnikov hitrosti, popravilo klimatskih naprav in grelcev, pranje vozil, popravilo poškodovanih vozil, ličenje vozil, prodajo rezervnih delov.¹²⁵

S svojim delovanjem je izletnikova avtošola pričela leta 1990. Usposabljali so kandidate za voznike motornih vozil vseh kategorij. Letno je v avtošoli opravilo izpit med 350 in 400 kandidati. V skrbi za bodoči razvoj prometa in varovanja okolja so usposabljali voznike v varčni vožnji, ki temelji na varčevanju porabe goriva, zmanjšanju obrabe motornih sklopov in defenzivne vožnje, pripravi za pridobitev temeljne kvalifikacije za voznike, ki je potrebna za profesionalno opravljanje poklica voznika v članicah evropske unije.¹²⁶



Slika 31: Avtošola Izletnika Celje¹²⁷

Zgodba Izletnika Celje pod družbo Viator&Vektor zaradi stečaja tega podjetja leta 2011 ni trajala dolgo. Od leta 2011 do 2014 je bila lastnica Izletnika Gorenjska banka. 16. decembra 2013 je prvič neuspešno razpisala javno dražbo za delnice Izletnika Celje, ki jih je pri banki

¹²⁴ Prav tam.

¹²⁵ Prav tam.

¹²⁶ Prav tam.

¹²⁷ Prav tam.

zastavila lastnica Izletnika družba Skupina Viator & Vektor, ki je bila v stečaju. Izhodiščna cena je bila 5,5 milijona evrov.¹²⁸



Slika 32: Izletnikova avtobusna postaja leta 2014¹²⁹

Gorenjska banka je 11. 6. 2014 na drugi javni dražbi prodala 91,48 odstotkov osnovnega kapitala družbe Izletnik Celje po ceni 2,077 milijona evrov za celoten paket delnic. Varščino so vplačali štirje morebitni kupci, paket pa je kupil Darko Martin Klarič za 3,25 milijona evrov. Direktor Izletnika Celje Darko Šafarič je ob prodaji povedal, da Klariča pozna skozi poslovna razmerja kot korektnega poslovneža in človeka, da bo dober lastnik in ne bo preprodal družbe, ne glede na to, da se doslej ni ukvarjal z avtobusno dejavnostjo. Šafarič je še poudaril, da se je s prodajo večinskega paketa delnic končala agonija v podjetju, ki je imelo težave pri pridobivanju poslov in finančnih virov, ker je bil njegov večinski lastnik v stečaju. Tako bi se lahko pod novim lastnikom v podjetju posvetili delu in nadaljevali uspešno kot zadnji dve leti, ko so ustvarili dobiček.¹³⁰



Slika 33: Leta 2017 dobi Izletnik nov logotip¹³¹

Izletnik Celje je 1. 6. 2017 hčerinsko družbo Koratur¹³² s Koroške pripojil k Izletniku. Tako ime koroškega avtobusnega podjetja ni obstajalo več, saj je zaradi okrepitev konkurenčnih prednosti poslovanja pod eno družbo ter poenostavljenega sistema odločanja in upravljanja

¹²⁸ Vili Einspieler, Nova javna dražba Izletnika Celje, Delo, 11. 6. 2014. Dostopno na: <https://old.delo.si/gospodarstvo/podjetja/nova-javna-drazba-izletnika-celje.html>, pridobljeno 10. 2. 2021.

¹²⁹ Prav tam.

¹³⁰ Vili Einspieler, Izletnik Celje ima novega lastnika, Delo, 12. 6. 2014. Dostopno na: <https://old.delo.si/gospodarstvo/podjetja/izletnik-celje-ima-novega-lastnika.html>, pridobljeno 10. 2. 2021.

¹³¹ Info SLOVENIJA, IZLETNIK Celje, 2006–2020. Dostopno na: <https://www.info-slovenija.si/sl/imenik/prevoz-potnikov/izletnik-celje>, pridobljeno 9. 2. 2021.

¹³² Zgodba koroškega avtobusnega podjetja sega v leto 1947, ko so v okviru Rudnika Mežica ustanovili poseben obrat, ki je rudarjem nudil prevoz na delo iz preostalih koroških krajev v obrate Rudnika Mežica. Pozneje se je transportnim storitvam za zaposlene pridružila še Železarna Ravne. Tako je nekdanji Koratur pred desetletji deloval kot prevoznik delavcev v dva največja koroška zaposlovalca. Preden se je leta 1988 Koratur preoblikoval v samostojno delniško družbo, sta bila lastnika koroškega avtobusnega podjetja še SAP Viator in Integral. (e.Koroška.si, Koratur včeraj, danes in nikoli več, 7. 6. 2017. Dostopno na: <https://e-koroska.si/koratur-vceraj-danes-nikoli-vec/>, pridobljeno 11. 2. 2021.)

postalo poslovna enota celjskega Izletnika, uporabniki sprememb v kakovosti storitev naj ne bi občutili.¹³³

Leta 1917 sta se povezali dve pomembni avtobusni podjetji Avrigo Nova Gorica in Izletnik Celje. Z junijem ju je povezovalo novo skupno vodstvo, ki ga je prevzel direktor Sandi Brataševac. Pred tem so vsi avtobusi dobili poenoteno podobo. S tem je bila končana prva faza združitve v skupini Adventura Holding, v kateri so bili povezani Integral Notranjska d. o. o., Integral Zagorje d. o. o., Integral Stojna Kočevje d. o. o., Koratur d. d. ter Promet Mesec d. o. o.. Skupina je v voznem parku razpolagala z že več kot 500 avtobusi, kot koncesionarji so izvajali javni potniški promet v cestnem prometu na več kot 500 linijah po Sloveniji in tako povezovali več kot polovico slovenskega ozemlja. Cilj nove skupine je bil postati najboljši ponudnik avtobusnih prevozov, potovanj ter izletov v Sloveniji in regiji.¹³⁴



Slika 34: Poenoten logotip Izletnika in Avrigo¹³⁵

Podjetje Adventura Holding v večinski lasti podjetnika Darka Martina Klariča je s 1. 5. 2018 avtobusne prevoznike Avrigo iz Nove Gorice, Izletnik Celje in Promet Mesec iz Logatca združil v enotno družbo z imenom Nomago. Julija tega leta sta se ji pridružili še potovalna agencija STA in družba Avtobusni prevozi Rižana. Nomago, podjetje za prevoze in potovanja, želi postati vodilna družba za povezovanje ljudi ne glede na destinacijo. Sandi Brataševac, direktor Nomaga, ki je pred tem vodil družbi Avrigo in Izletnik Celje, je dejal, da v družbi lahko potnike pripeljejo v Ljubljano, Koper, Ivanovce ali pa v Pariz, na Šrilanko in Antarktiko, saj je podjetje organizator, upravljalec in prevoznik hkrati. Sedež Nomaga je v Ljubljani, regijski centri pa so v Celju, Ljubljani in Novi Gorici. Avtobusni prevozniki, povezani v Nomago, so koncesionarji za izvajanje javnega potniškega prometa v cestnem prometu in povezujejo dobro polovico slovenskega ozemlja. Poleg združitve družb so v Nomagu ob prevzemu obljubili digitalno preobrazbo, širitve v tujini (kupili so 70-odstotni delež avtobusnega prevoznika Brioni iz Pulja), poenostavljene storitve za uporabnike, večjo dostopnost in boljšo kakovost prevozov.¹³⁶

¹³³ e.koroska.si, Koratur včeraj, danes in nikoli več, 7. 6. 2017. Dostopno na: <https://e-koroska.si/koratur-vceraj-danes-nikoli-vec/>, pridobljeno 11. 2. 2021.

¹³⁴ Aleš Stergar, Po lastniški konsolidaciji še organizacijska, Delo, 23. 6. 2017. Dostopno na: <https://old.delo.si/gospodarstvo/podjetja/po-lastniski-konsolidaciji-se-organizacijska.html>, pridobljeno 10. 2. 2021.

¹³⁵ Izletnik Celje d.o.o, Facebook, objavljeno 27. 6. 2017. Dostopno na: <https://www.facebook.com/izletnikcelje/>, pridobljeno 10. 2. 2021.

¹³⁶ Nataša Koražija, Avrigo in Izletnik odhajata v muzej, prihaja Nomago, Finance, 3. 5. 2018. Dostopno na: <https://manager.finance.si/8933171/Avrigo-in-Izletnik-odhajata-v-muzej-prihaja-Nomago>, pridobljeno 10. 2. 2021.



Slika 35: Novi napisi na avtobusni postaji Celje¹³⁷

Avtobusni prevozniki, ki se združujejo v Nomago, kot koncesionarji izvajajo javni potniški promet v cestnem prometu na več kot 500 linijah po Sloveniji. V lasti imajo približno tretjino avtobusov v Sloveniji oziroma dobrih 500 enot voznega parka. Mestni potniški promet trenutno izvajajo v petih slovenskih mestih (Nova Gorica, Velenje, Postojna, Krško in Idrija), posebne linijske prevoze pa za več kot sto šol in številna podjetja po Sloveniji.¹³⁸

¹³⁷ Časopis Celjan, Facebook, objavljeno 16. 5. 2018.

Dostopno na: <https://www.facebook.com/136204289782342/photos/nasvidenje-izletnik-celje-v-za%C4%8Detku-maja-so-se-naive%C4%8Dji-slovenski-ponudniki-avto/1775078502561571/>, pridobljeno 10. 2. 2021.

¹³⁸ Rozmari Petek, Od Izletnika Celje do Portoroške Marine, Večer, 26. 4. 2018. Dostopno na: <https://www.vecer.com/slovenija/od-izletnika-celje-do-portoroske-marine-6455996>, pridobljeno 10. 2. 2021.

Danes Izletnik Celje in nikdar več

4 ZAKLJUČEK

Zgodovina avtobusnega prometa v Celju se začne leta 1929, ko zaradi večanja mesta in razvoja industrije organiziran javni prevoz postane nuja. Mestna občina Celje z vlagatelji ustanovi prvo podjetje Avtobus mesta Celje z dvema avtobusoma in 12 zaposlenimi. Prve tri redne proge so bile na Dobrno, v Rogaško Slatino in na Vransko. Podjetje se je z naraščanjem potreb po potniškem in turističnem prevozu hitro širilo, tako že drugo leto obstoja uredijo mehanično delavnico na današnji Kersnikovi ulici, vozni park pa v dveh letih povečajo na osem avtobusov. Razpad podjetja povzroči druga svetovna vojna, javni prevoz v tem času prevzame »Reichspost«. Po vojni je odsek za lokalni promet prevzel z dvema avtobusoma potniški promet, aprila 1946 prevzame avtobusni promet Državno avtobusno prevozno podjetje Slovenije, podružnica Celje, ki se leta 1952 osamosvoji in preimenuje v Avtobusni promet Celje. V teh letih se začne izjemna rast potniškega prometa in s tem širjenje podjetja in voznega parka. Oktobra 1964 se registrira avtoturistično podjetje Izletnik Celje, ki prevzame ime Izletnik od turistične agencije, ki je bila ustanovljena leta 1960 v Ljubljani in je leto kasneje v Celju odprla poslovalnico. Po razpadu te agencije se ohrani dejavnost v okviru novonastalega podjetja Izletnik Celje. Leta 1974 se je Izletnik preoblikoval v TOZD. Leta 1990 se z ukinitvijo TOZD naziv podjetja spremeni v Izletnik Celje p. o., pet let kasneje pa v delniško družbo izletnik Celje d. d.. Leta 2007 se podjetje pridruži Skupini Viator&Vektor, ki je šlo že leta 2011 v stečaj, nova lastnica Izletnika tako postane Gorenjska banka, ki je podjetje leta 1914 prodala poslovnežu Darku Martinu Klariču. Leta 1917 sta se povezali dve pomembni podjetji Avrigo Nova Gorica in Izletnik Celje v skupino Adventura Holding. Leto kasneje se podjetju pridruži še Promet Mesec v Logatcu in tako nastane nova družba z imenom Nomago. Ime Izletnik Celje s 1. 5. 2018 ne obstaja več. Tako lahko svojo prvo hipotezo, da se je ime celjskega avtobusnega podjetja večkrat spreminjalo, potrdim.

Leta 1964 se podjetje preimenuje v Avtoturistično podjetje Izletnik Celje in se ukvarja tako s potniškim prometom kot s turistično agencijo. Leta 1967 se podjetju pridruži hotel Celeia s Celjsko kočo in bifejem na stadionu Kladivar. Istega leta so začeli graditi zimsko športni center na Golteh, ki je začel z obratovanjem v letu 1969, a v podjetju ostane le do leta 1978. Z novo ustavo Jugoslavije leta 1974 se je v Izletniku oblikovalo pet organizacij: Potniški promet, Delavnice, Gostinstvo Celeia, RTC Golte in Turistična agencija. največja organizacija je bila Potniški promet, ki v sedemdesetih letih prevzame in gradi nove avtobusne postaje na Celjskem, leta 1979 dobi novo avtobusno postajo tudi Celje. Tega leta ustanovijo Izletnikovo taksi službo, leta 1990 pa svojo avtošolo. Leta 2014 je bila osnovna dejavnost Izletnika Celje še vedno prevoz potnikov, a so se poleg tega v podjetju ukvarjali še vedno z lastno turistično agencijo, s servisno dejavnostjo in avtošolo, gostinski del so zaradi nerentabilnosti v začetku devetdesetih odprodali oziroma dali v najem. Tako lahko svojo drugo hipotezo prav tako potrdim.

Po osamosvojitvi Slovenije je imel tudi Izletnik presežne delavce, kar je povzročilo, da so leta 1992 uvedli krajši delovni teden za nekatere zaposlene. Leto 1992 so na Izletniku zaključili z manjšo izgubo, ki je bila posledica zmanjšanega števila potnikov in velikega števila odpravnin, zaradi nerentabilnosti so dali v najem vse lokale. Prav tako je padalo število vozil iz 365 avtobusov leta 1990 na 296 leta 1993. Zaradi propadanja nekaterih velikih podjetij in razmaha osebnega prometa je število potnikov precej padlo, kar je povzročilo dvig cen avtobusnih prevozov in s tem ponoven upad potnikov. Nikoli pa Izletniku v devetdesetih letih ni bilo potrebno zaprositi države za subvencije. Tako lahko hipotezo, da je tudi Izletnik Celje po osamosvojitvi Slovenije imel velike finančne težave, delno potrdim, saj so manjše izgube uspešno reševali z različnimi ukrepi.

Zadnjo hipotezo, da je Izletnik Celje propadel, njihove avtobusne prevoze pa nadomesti Nomago, lahko ovržem. Takoj po osamosvojitvi Slovenije se je podjetje lastninilo, tako da so imeli zaposleni v podjetju svoje delnice v večinski lasti. Leta 2007 je večino teh delnic odkupilo podjetje Viator&Vektor, ki se je leta 2011 znašlo v stečaju. Za nakup delnic je Viator&Vektor vzel kredit pri Gorenjski banki, ki je s stečajem tega podjetja postala lastnica Izletnika. Banka je leta 2017 podjetje prodala poslovnežu Darku Martinu Klariču, ki je združil Avrigo iz Nove Gorice in celjski Izletnik. S tem letom na celjskih avtobusih ni več legendarnega napisa s tremi celjskimi zvezdami. 1. maja 2018 nastane Nomago, ime Izletnik Celje se ukine, podjetje pa deluje še naprej znotraj ogromnega podjetja Nomago, ki ima v lasti približno tretjino avtobusov v Sloveniji.

5 LITERATURA IN VIRI

LITERATURA:

- Avtobusni promet Celje, 30 let podjetja Avtobusni promet Celje, Celje, 1959.
- Tadej Brate, Zgodovina mestnega prometa v Ljubljani, LPP, Ljubljana, 2005.
- Gustav Grobelnik, Izletnik Celje: petdeset let, Izletnik Celje, Celje, 1979.
- Ana Jovanovič, Ljubo Račič, Frido Cokan (ur.), 55 let, Izletnik Celje (1929–1984), Izletnik Celje, Celje, 1984.
- Milko Mikola, Stara industrijska podjetja na Celjskem, Zgodovinski arhiv Celje, Celje, 1996.
- Mojmir Mosbrucker (mentor), Zala Božanič, Jasna Hadžić, Rok Klajnšek - Gražl, Oglaševanje v Novem tedniku od 1946 do 2011, raziskovalna naloga, Mladi za Celje, Celje, 2015.
- Josip Orbanič, Bojan Rosi, Razvoj transporta, logistike in mobilnosti v Sloveniji, Fakulteta za logistiko, Celje, 2016.
- Jerneja Pavlič (mentor), Luka Minić, Valentina Rkman, Larisa Sakalić, Juhuhu, počitnice so tu, Letovanje otrok in družin v preteklosti, Pomen celjskih turističnih agencij v času sindikalnega turizma, Raziskovalna naloga, Zveza prijateljev mladine Slovenije, Komisija za delo zgodovinskih krožkov, IV. osnovna šola Celje, Celje, 2019.
- Vinko Rajšp, Dosedanje raziskave zgodovine prometa na Slovenskem, Zgodovinski časopis, letnik 39, številka 1 in 2, Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 1985.
- Ivan Stopar, Celje, Motovun, Motovun, 1986.

INTERNETNO GRADIVO:

- e.Koroška.si, Koratur včeraj, danes in nikoli več, 7. 6. 2017. Dostopno na: <https://e-koroska.si/koratur-vcera-j-danes-nikoli-vec/>, pridobljeno 11. 2. 2021.
- Osrednja knjižnica Celje, domoznanski oddelek. Dostopno na: <https://www.knjiznica-celje.si/domoznanski-spomini/item/nova-doba>, pridobljeno 21. 2. 2021.
- Info SLOVENIJA, IZLETNIK Celje, 2006-2020. Dostopno na: <https://www.info-slovenija.si/sl/imenik/prevoz-potnikov/izletnik-celje>, pridobljeno 9. 2. 2021.
- Jezikovna agencija. Dostopno na: <https://jezikovna-agencija.si/projekt/izletnik-celje/>, pridobljeno 9. 2. 2021.
- Urška Marš, Možnost racionalizacije potniških prevozov v družbi Izletnik Celje, diplomsko delo, str. 6. Dostopno na: <https://dk.um.si/Dokument.php?id=61780>, pridobljeno 15. 2. 2021.
- Celje international. Dostopno na: <http://celje-international.com/sl/celjsko-gospodarstvo/>, pridobljeno 25. 1. 2021.
- Darka Jezeršek, Mesta in javni potniški promet, str. 2. Dostopno na: https://zdjp.si/wp-content/uploads/2015/10/ASHS_22-2012-1_Jezersek.pdf, pridobljeno 5. 1. 2021.
- Suzana Kovač, Zgodovina upravljanja cest in cestnega prometa, diplomsko delo, Ljubljana 2012, str. 13. Dostopno na: <http://docplayer.si/186160889-Zgodovina-upravljanja-cest-in-cestnega-prometa.html>, pridobljeno 16. 1. 2021.
- Ljubljanski potniški promet. Dostopno na: <https://www.lpp.si/o-druzbi/zgodovina-0>, pridobljeno 25. 1. 2021.

- Javno podjetje za mestni potniški promet Marprom, 90 let javnega potniškega prometa v Mariboru, Pokrajinski arhiv Maribor in Večer, Maribor 2016. Dostopno na: http://www.marprom.si/wp-content/uploads/90LetBus_Monografija_Web.pdf, pridobljeno 25. 1. 2021.
- Nataša Harl, Prometna geografija, Zavod IRC Ljubljana, Ljubljana 2008, str. 12. Dostopno na: http://www.impletum.zavod-irc.si/docs/Skriti_dokumenti/Prometna_geografija-Harl_1.pdf, pridobljeno 15. 1. 2021.
- Suzana Kovač, Zgodovina upravljanja cest in cestnega prometa, diplomsko delo, Ljubljana 2012, str. 13. Dostopno na: <http://docplayer.si/186160889-Zgodovina-upravljanja-cest-in-cestnega-prometa.html>, pridobljeno 16. 1. 2021.
- Novi lastnik Izletnika, 24.UR.com, 31. 1. 2007. Dostopno na: <https://www.24ur.com/novice/gospodarstvo/nov-lastnik-izletnika.html>, pridobljeno 10. 2. 2021.
- Izletnik Celje d. o. o, Facebook, objavljeno 27. 6. 2017. Dostopno na: <https://www.facebook.com/izletnikcelje/>, pridobljeno 10. 2. 2021.
- Darko Lesjak, Razglednica poslana leta 1965- Stara AP Celje, Facebook, Stare vedute in fotografije Celja, objavljeno 12. 3. 2018. Dostopno na: <https://www.facebook.com/groups/555909724534753/permalink/1523428217782894>, pridobljeno 12. 2. 2021.
- Časopis Celjan, Facebook, objavljeno 16. 5. 2018. Dostopno na: <https://www.facebook.com/136204289782342/photos/nasvidenje-izletnik-celje-v-za%C4%8Detku-maja-so-se-najve%C4%8Dji-slovenski-ponudniki-avto/1775078502561571/>, pridobljeno 10. 2. 2021.

ČASOPISNI VIRI:

- Finance:
 - Nataša Koražija, Avrigo in Izletnik odhajata v muzej, prihaja Nomago, Finance, 3. 5. 2018. Dostopno na: <https://manager.finance.si/8933171/Avrigo-in-Izletnik-odhajata-v-muzej-prihaja-Nomago>, pridobljeno 10. 2. 2021.
 - Magda Stražišar, Javni prevoz mora biti privlačen, poceni in kakovosten, Finance, 29. 4. 2001. Dostopno na: <https://avto.finance.si/5042/Javni-prevoz-mora-biti-privlacen-poceni-in-kakovosten>, pridobljeno 12. 2. 2021.
- Delo:
 - Vili Einspieler, Izletnik Celje ima novega lastnika, Delo, 12. 6. 2014. Dostopno na: <https://old.delo.si/gospodarstvo/podjetja/izletnik-celje-ima-novega-lastnika.html>, pridobljeno 10. 2. 2021.
 - Aleš Stergar, Po lastniški konsolidaciji še organizacijska, Delo, 23. 6. 2017. Dostopno na: <https://old.delo.si/gospodarstvo/podjetja/po-lastniski-konsolidaciji-se-organizacijska.html>, pridobljeno 10. 2. 2021.

- Vili Einspieler, Nova javna dražba Izletnika Celje, Delo, 11. 6. 2014. Dostopno na: <https://old.delo.si/gospodarstvo/podjetja/nova-javna-drazba-izletnika-celje.html>, pridobljeno 10. 2. 2021.
- Večer:
 - Rozmari Petek, Od Izletnika Celje do Portoroške Marine, Večer, 26. 4. 2018. Dostopno na: <https://www.vecer.com/slovenija/od-izletnika-celje-do-portoroske-marine-6455996>, pridobljeno 10. 2. 2021.
- Nova doba (Digitalna knjižnica Slovenije: www.dlib.si)
 - Nova doba, letnik 11, št. 55, 12. 7. 1929, str. 1.
 - Nova doba, letnik 11, št. 57, 19. 7. 1929, str. 4.
 - Nova doba, letnik 13, št. 99, 11. 9. 1931, str. 1.
 - Nova doba, letnik 14, št. 39, 14. 5. 1932, str. 1.
- Celjski tednik, glasilo socialistične zveze delovnih ljudi celjskega okraja (Digitalna knjižnica Slovenije: www.dlib.si)
 - Celjski tednik, št. 27, 21. 7. 1961, str. 4.
 - Celjski tednik, Objave in oglasi, št. 26, 14. 7. 1961, str. 11.
- Novi tednik: glasilo občinskih konferenc SZDL Celje, Laško, Mozirje, Slovenske konjice, Šentjur, Šmarje pri Jelšah in Žalec (Digitalna knjižnica Slovenije: www.dlib.si)
 - Novi tednik, leto 25, št. 7, 25. 2. 1971, str. 3.
 - Novi tednik, leto 25, št. 2, 21. 1. 1971, str. 5.
 - Novi tednik, letnik 40, št. 35, 2. 9. 1976, str. 17.
 - 50 let Izletnika, Novi tednik, letnik 43, št. 49, 13. 12. 1979, str. 5.
 - Od dveh do 300 avtobusov in še kaj, Novi tednik, letnik 43, št. 51, 27. 12. 1979, str. 26.
 - M. Božič, Avtobusna postaja, lepa proslava 50-letnice Izletnika, Novi tednik, letnik 43, št. 50, 20. 12. 1979, str. 7.
 - Od dveh do 300 avtobusov in še kaj, Novi tednik, letnik 43, št. 51, 27. 12. 1979, str. 26.
 - M. Božič, V Celju avtobusi na novih peronih, Novi tednik, letnik 44, št. 7, 21. 2. 1980, str. 3.
 - Vili Einspieler, Modri trak za celjski Izletnik, Novi tednik, letnik 48, št. 36, 6. 9. 1984, str. 4.
 - Izletnikovi Krpani, Novi tednik, letnik 48, št. 34, 23. 8. 1984, str. 1.
 - S. Šrot, »Bosi« avtobusi, Novi tednik, letnik 48, št. 50, 13. 12. 1984, str. 1.
 - Mitja Umnik, »Izletniki« z Izletnikom v Pliberk, Novi tednik, letnik 48, št. 47, 22. 11. 1984, str. 5.
 - Rado Pantelič, Vrtoglave številke, Novi tednik, leto 54, št. 45, 8. 11. 1990, str. 6.
 - Marjela Agrež, Sedem mrtvih, enaintrideset ranjenih, Novi tednik, Leto 54, št. 10, 8. 3. 1990, str. 24.
 - Marjela Agrež, Strahotna nesreča v Dobovcu, Novi tednik, Leto 54, št. 10, 8. 3. 1990, str. 1.

- Novi tednik NT&RC (Digitalna knjižnica Slovenije: www.dlib.si)
 - Tone Vrabl, Namenoma nisem nič zamolčala, Novi tednik NT&RC, leto 62, št. 10, 2. 2. 1993, str. 6.
 - 70 let Izletnika Celje – tradicija, vzdržljivost, profesionalnost, Novi tednik NT&RC, leto 54, št. 49, 9. 12. 1999, str. 35.
 - Marjela Agrež, Zaseda, ogorčenje in protest, Novi tednik NT&RC , leto 53, št. 43, 29. 10. 1998, str. 7.

6 SEZNAM SLIKOVNEGA GRADIVA

Slika 1: Že drugo leto obstoja je imelo podjetje osem avtobusov

Slika 2: Prvi objavljen vozni red Avtobusa mesta Celje v časopisu Nova doba

Slika 3: Devet avtobusov Avtobusnega prometa Celje

Slika 4: Zaposleni pred prvo mehanično delavnico na današnji Kersnikovi ulici

Slika 5: Prva leta Avtobusnega prometa Celje

Slika 6: Celjski avtobusi takoj po drugi svetovni vojni

Slika 7: Avtobusna postaja Celje v petdesetih

Slika 8: Razglednica iz leta 1965

Slika 9: Oglas o sodelovanju

Slika 10: Logotip Izletnik turistične agencije

Slika 11: Vožnja z avtobusom Deutz na Mangart

Slika 12: Najmodernejši avtobus, ki je konec petdesetih let vzdrževal poleti redno linijo s Crikvenico in Piranom

Slika 13: Celjska koča leta 1970

Slika 14: Stara delavnica ni več ustrezala

Slika 15: Sodobna delavnica Izletnika

Slika 16: Reklama za Golte

Slika 17: Zimska idila na Golteh

Slika 18: Prenovljen hotel Celeia leta 1973

Slika 19: Nov logotip Izletnika Celje

Slika 20: Stara avtobusna postaja (leto 1975)

Slika 21: Oglas Izletnika Celje

Slika 22: Prikaz smeri turističnih potovanj Izletnikove turistične agencije do leta 1979

Slika 23: Najsodobnejši avtobus namenjen turističnim potovanjem

Slika 24: Prva »radio taksija« Izletnika Celje

Slika 25: Gradnja nove avtobusne postaje

Slika 26: Nova avtobusna postaja Celje

Slika 27: Tragična nesreča v Dobovcu pri Rogatcu

Slika 28: Dolgoletna direktorica Izletnika Celje Ana Jovanovič

Slika 29: Logotip Izletnika leta 2014

Slika 30: Reklamni letak Izletnikove turistične agencije

Slika 31: Avtošola Izletnika Celje

Slika 32: Izletnikova avtobusna postaja leta 2014

Slika 33: Leta 2017 dobi Izletnik nov logotip

Slika 34: Poenoten logotip Izletnika in Avrige

Slika 35: Novi napisi na avtobusni postaji Celje