

---

## Zapisi

---

1.02  
Prejeto 4. 5. 1999

UDK 351.812(497.4)"183/1991"

---

Maruša Pleterski\*

---

### Upravna ureditev železnic na Slovenskem od začetkov do leta 1991

---

#### IZVLEČEK

*Železnica in njeno upravljanje mora biti zaradi zapletenosti njenega delovanja posebno dobro organizirano. Na slovensko ozemlje je železnica prišla sorazmerno zgodaj po uvedbi te nove prometne panoge v Evropo in avstrijska monarhija je bila ena prvih držav, ki je železniško politiko oblikovala načrtno. Vzporedno z gradnjo prog in rastočim prometom se je razvijala in spreminjala tudi organizacijska struktura železnic. Na upravljanje železnice so vplivale politične spremembe. Za vodenje železniškega prometa je bil vzpostavljen velik in zapleten aparat. Avtorica predstavlja, kako je država v posameznih obdobjih (pred 1. svetovno vojno, med svetovnima vojnama in po njej) organizirala upravljanje železnice.*

*Ključne besede: promet, železnica, uprava, država*

#### ABSTRACT

#### ADMINISTRATIVE ORGANISATION OF THE RAILWAYS IN SLOVENIA FROM ITS BEGINNINGS UNTIL 1991

*The complexity of a railway system demands an extremely well organised management. Relatively soon after the introduction of this new transportation mode in Europe, in 1830's, the railway network extended throughout the Austro-Hungarian Empire, including the Slovenian territory. The construction of tracks and growing traffic were accompanied by the development and changes in the operational and administrative structure of the national railways. The railways management in Slovenia has always been influenced by current political changes. A large and complex system was set up for the management of railway traffic. The author shows how the railway management was organised by the state in the periods before the First World War, between the two World Wars, and after the Second World War.*

*Key words: transport, railway, administration, state*

---

\* mag., višja kustodinja-arhivistka, Slovenske železnice, SI-1000 Ljubljana, Kolodvorska 11

Po prvih uspehah vožnjah vlaka s parno lokomotivo so ljudje v razvoju in gradnji železniških prog videli gospodarski napredek, zato so se že v tridesetih letih 19. stoletja železniške proge hitro razširile po Evropi. Države so sprevidele, da je pri novi prometni panogi treba poskrbeti tudi za predpise, za upravljanje in vodenje celovite železniške politike.

Osnovno delo železnic je prevoz potnikov in blaga. To opravljajo po prav v ta namen zgrajeni poti - železniški progi, ki je opremljena z različnimi pripadajočimi objekti od signalno-varnostnih in telekomunikacijskih naprav do potniških in tovornih postaj, in s posebej zato narejenimi vozili - lokomotivami in vagoni. Za pravilno delovanje in redno izvajanje prometa skrbijo posamezne strokovno usposobljene delovne skupine, ki opravljajo popravila, vzdrževanje in razporejajo osnovna sredstva ter tako opravljajo neposredno izvršilno službo. Vsaka taka delovna enota lahko deluje samostojno v okviru svojega dodeljenega manjšega območja in strokovnega področja. Zaradi tehnološke enotnosti, ki jo narekuje vozni red pa morajo vse enote delo medsebojno usklajevati. Tako so med seboj po eni strani povezane posamezne istovrstne enote različnih območij, po drugi strani pa različne enote enega območja. Zaradi neprekinjene in poenotene povezave so različne službe istega nivoja na večjem zaokroženem območju povezane v višjem usklajevalnem telesu. Vsa taka višja telesa pa so v eni državi združena v najvišjem upravnem organu, ki tudi sprejema enotna merila, ki zagotavljajo izvajanje integralnega transporta ob sodelovanju vseh sodelujočih enot. To osnovno načelo upravljanja železnic je vidno od prvih začetkov pa do danes.

Železnice so z vključevanjem različnih strokovnih enot sestavljena organizacija, za katero po eni strani veljajo gospodarska načela, po drugi strani pa zaradi narave dela, to je prevozne storitve, zanjo veljajo tudi enaka načela kot za negospodarske organizacije. Vsi ti elementi so poleg splošne državne politične in gospodarske usmerjenosti vplivali na oblikovanje vsakokratne organizacijske strukture železnic.

V začetku posamezne proge še niso bile med seboj povezane, zato so bile tedaj železnice oblikovane še kot zaprt, samostojen kompleks. Z vedno novimi gradnjami pa so se med seboj povezovale in tako so posamezne zasebne družbe in državne železnice morale sklepati medsebojne dogovore in sprejemati enotna merila tako na državni kot na meddržavni ravni, da je promet lahko potekal nemoteno in varno. Hiter tehnični razvoj je vnašal vedno nove spremembe z novo tehnologijo in s stalnim ustanavljanjem in preoblikovanjem različnih strokovnih služb.

---

### Pred prvo svetovno vojno

---

Avstrijska monarhija je bila ena prvih držav, ki je železniško politiko oblikovala načrtno. Konec dvajsetih in v tridesetih letih 19. stoletja je železniška vprašanja obravnavala dvorna pisarna, za finančni del pa je bila pristojna dvorna komora. Za gradnjo in obratovanje prvih železniških prog je država, podobno kot za ceste, podeljevala petdesetletne koncesije železniškim družbam. Njihova upravna ureditev je bila podobna kot pri trgovskih podjetjih in kar se da enostavna. Železniške delniške družbe je upravljal na zboru delničarjev izvoljeni direktorij, ki

je vodil vse posle gradenj. Za večje spremembe ali za razširitev prog je bil pristojen zbor delničarjev. Po otvoritvi proge je bil navadno izbran še lokalni direktor, ki so mu bili podrejeni uradniki in delavci, zaposleni pri izvajanju prometa.

Zaradi vse večjega števila predloženih projektov za pridobitev koncesij so leta 1837 s cesarskim odlokom objavili določila za podeljevanje koncesij. Nekaj let kasneje pa so z dvornim dekretom potrdili načrt železniških prog, važnih za državo. V tem času se je ta sama še izogibala državnim izdatkom za gradnjo prog.

Vendar je država kmalu potrebovala neposreden vpliv svoje uprave na načrtovanje in graditev državnega železniškega omrežja. Zato je v začetku štiridesetih let 19. stoletja prešla na sistematično gradnjo državnega omrežja in postopen odkup zasebnih prog ter je hkrati izvajala tudi obratovanje. Za vodenje vseh teh poslov so pri dvorni komori leta 1842 ustanovili tehnično administrativno direkcijo, ki je hkrati imela dolžnost nadzorovati varnost in rednost prometa za vse državne in zasebne železnice. To direkcijo so razpustili, ko so ob reorganizaciji državne uprave leta 1849 ustanovili ministrstvo za trgovino, obrt in javne gradnje, h kateremu so priključili vsa opravila prejšnje direkcije.

Čas, ko je država obvladovala železniško omrežje, je bil zelo kratek, saj je od srede 50. let zaradi denarne stiske z veliko izgubo prodala proge zasebnim podjetjem. Tako je v Avstriji v naslednjih dveh desetletjih prevladoval zasebni sistem, ki ga je pri nastajanju novih prog vzpodbujala država s subvencijami in garancijami.<sup>1</sup>

Temu so sledile tudi spremembe pri organiziranju železnic. Uprava je od trgovinskega ministrstva prešla na finančno, ki je vključilo tudi inšpekcijsko službo. Le-ta je poleg nadzovanja varnosti prometa skrbela za nadzor nad poslovanjem zasebnih železnic in pravilno izpolnjevanje njihovih statutarnih določil. Potem ko je bilo leta 1861 trgovinsko ministrstvo preurejeno, je v svoj resor vključilo nadzor nad železniškimi pogodbami, določanjem tarif ter ratificiranjem pogodb z upravami železnic in dovoljenji za novogradnje. Zato so ustanovili skupni nadzorni urad. V finančnem ministrstvu je ostal samo nadzor nad državnimi garancijami zasebnih podjetij.

Gospodarske spremembe, zlasti po borzni katastrofi leta 1873, so privedle do ponovne vpeljave državnega sistema železniških prog. Tedaj je bilo mnogo zasebnih železnic podržavljenih. Vključevanje zasebnih prog v državno omrežje se je zaključilo v začetku 20. stoletja, ko so v državno last prešle še vse večje železniške družbe razen Južne železnice.

Kmalu po borznem polomu je bilo s spremembo železniške politike, ko je država ponovno načrtovala in gradila proge v lastni režiji, treba na novo organizirati upravo in vodenje železnic. Leta 1875 je bila ustanovljena direkcija za državno železniške gradnje pri trgovinskem ministrstvu, ki je s svojimi oddelki skrbela za vsa železniška področja delovanja.

Zaradi stalnega naraščanja števila prog in gostote prometa je bila kmalu potrebna primernejša organizacija. Zato so leta 1884 kot centralno upravno telo ustanovili Cesarsko kraljevo generalno direkcijo avstrijskih železnic, ki je reševala vsa vprašanja v zvezi z narodnogospodarskim razvojem železniškega prometa. Za vodenje prevozne službe so bile ustanovljene obratne direkcije s precej širokimi

<sup>1</sup> Dr. Alfred Freiherr von Buschmann: Geschichte der Verwaltung, Geschichte der Eisenbahnen der Österr-ungarn Monarchie. IV. Band. Wien 1899.

pooblastili in so bile podrejene Generalni direkciji.<sup>2</sup> Ta organizacija je s posameznimi spremembami veljala do leta 1896. Takrat je bilo ustanovljeno Ministrstvo za železnice, ki je prek svojih štirih strokovnih oddelkov urejalo vsa vprašanja prometne politike države, skrbelo za državne proge ter nadzorovalo še redke proge v lasti zasebnih družb.<sup>3</sup> Avstro-Ogrska je bila ena redkih držav, ki je imela posebno železniško ministrstvo, običajno so bile vse veje prometa združene v prometnih ministrstvih. Za izvajanje državne politike in za enotno poslovanje državnih prog so skrbele državne železniške direkcije. Slovensko območje sta tako pokrivali direkciji v Beljaku in Trstu.<sup>4</sup>

Veliko prog na območju Slovenije je bilo tedaj v lasti zasebne delniške družbe Južne železnice. Ta je imela upravo urejeno drugače. Tej družbi je načeloval svet delničarjev. Generalna direkcija s sedežem na Dunaju je kot izvršilni organ sveta skrbelo za povezavo posameznih strokovnih direkcij, namreč administrativne, finančne, gradbene, strojne in komercialne. Za neposredno izvršilno prevozno službo so skrbeli prometni inšpektorati.<sup>5</sup> Za slovensko območje so bili pristojni inšpektorati v Gradcu, Celovcu in Trstu.

Ta organizacija železnic je z majhnimi spremembami dočkala konec prve svetovne vojne, ko je bilo z razpadom avstro-ogrske monarhije razdeljeno tudi železniško omrežje med nasledstvene države.

---

### Med obema svetovnima vojnama

---

Prvi tedni po koncu vojne so tekli v znamenju osamosvajanja, ustanovitve Narodne vlade Države Slovencev, Hrvatov in Srbov, ki je oblikovala tudi posebno poverjeništvu za promet,<sup>6</sup> saj so bile po vojni železnice z začasnimi mejami odrezane od dotedanjih direkcij in brez lastne uprave. Že 14. novembra 1918 je bila ustanovljena Direkcija državnih železnic v Ljubljani za vse slovensko ozemlje, začasno tudi za proge Južne železnice.<sup>7</sup> Južna železnica je kmalu ponovno prevzela obratovanje na svojih progah in za ozemlje Slovenije in Hrvaške ustanovila Obratno ravnateljstvo Južne železnice v Ljubljani. To je prenehalo delovati, ko je na podlagi rimskega sporazuma 1. januarja 1924 njene proge proti odškodnini prevzela država.

Z ustanovitvijo Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev je bila preurejena tudi uprava železnic. Državne železnice je upravljala Direkcija državnih železnic v Ljubljani, podrejena Generalni direkciji v Beogradu, ta pa ministrstvu za promet.<sup>8</sup> Ljubljanska direkcija je bila 20. januarja 1920 razpuščena; namesto nje je bil vzpostavljen inšpektorat, podrejen zagrebški direkciji.

<sup>2</sup> Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 7. Berlin, Wien 1915, str. 432.

<sup>3</sup> Dr Heinrich Rauchberg: Österreichische Bürgerkunde. Wien 1912.

<sup>4</sup> Ivan Mohorič: Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana 1968.

<sup>5</sup> Almanach der k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft für 1914. Wien.

<sup>6</sup> Uradni list Narodne vlade SHS v Ljubljani, 1. 11. 1918, št. 11, str. 21, 22; Razglasi narodne vlade.

<sup>7</sup> Uradni list Narodne vlade SHS v Ljubljani, 23. 12. 1918, št. 27, str. 58; Ustanovitev višjega ravnateljstva za promet.

<sup>8</sup> Uradni list deželne vlade za Slovenijo, 17. 12. 1919, št. 180, str. 673; Začasna uredba o organizaciji in formaciji železnic v kraljestvu Srbov, Hrvatov in Slovencev.

Tako ureditev je potrdila tudi Uredba o organizaciji ministrstva za promet in prometne službe v Kraljevini SHS leta 1921, ko so v področje ministrstva spadale

železnice, rečni in pomorski promet ter državne gradnje. Ministrstvu je bila podrejena Generalna direkcija železnic, ki je za vso državo urejala prometno železniško politiko in imela nalogo nadzora ter izdajala naredbe in navodila za izvrševanje službe štirim podrejenim obratnim direkcijam: v Nišu, v Novem Sadu, v Zagrebu in v Sarajevu.<sup>9</sup>

Po vključitvi prog Južne železnice v omrežje Kraljevine SHS je bila 1. januarja 1924 v Ljubljani ponovno vzpostavljena Obratna direkcija državnih železnic. Zakonsko so bile pristojnosti, naloge in organizacija ministrstva in direkcij, urejene z uredbo leta 1921, preurejene z uredbo leta 1927. Takrat so v prometno ministrstvo vključili še zračni promet, izločili pa so gradbene zadeve, ki so jih, kar zadeva železnice, priključili generalni direkciji železnic. Tej je bilo podrejenih pet oblastnih direkcij v Beogradu, Ljubljani, Zagrebu, Sarajevu in Subotici in so smele obsegati območje od 1000 do 2000 kilometrov prog.<sup>10</sup>

S spremembo imena države v Kraljevino Jugoslavijo so oktobra 1929 spremenili tudi ime dotedanjih Državnih železnic Kraljevine SHS v Jugoslovanske državne železnice.<sup>11</sup> V naslednjih petih letih so postopoma poenotili do tega časa veljavne različne lastninske oznake vozil, ko so dobila enotno državno oznako JDŽ, izpisano najprej v latinici, nato v cirilici. O novi organiziranosti železnic pa so razmišljali konec tridesetih let.

Ponovne spremembe je prinesla druga svetovna vojna, ko so si okupatorske države razdelile zasedeno ozemlje in uvedle svoje predpise. Na območju Slovenije so za železnice veljali nemški, italijanski in madžarski predpisi.

---

### Po drugi svetovni vojni

---

Po drugi svetovni vojni je vsakokratnim družbenim in gospodarskim reformam sledila preureditev upravljanja železnic. Zato so bile izvedene številne reorganizacije. Takoj po koncu vojne so bile železnice kot nosilke transporta pri obnovi in razvoju gospodarstva urejene strogo centralistično. Preko Glavne uprave železnic in petih regionalnih železniških uprav so jih vodili administrativno operativni organi ministrstva za promet.<sup>12</sup>

S prehodom na plansko gospodarstvo leta 1947 je bila reorganizirana tudi železnica. Vključena je bila v proces preobrazbe iz proračunske v gospodarsko organizacijo z določenim področjem dela: prevoz potnikov in blaga po transportnem planu, popravilo in gradnja prog in vozil. Železnice so postale trust železniških podjetij, železniških gospodarstev, njihovih petih glavnih direkcij in generalne direkcije pod operativno upravnim vodstvom ministrstva za promet. Tega

<sup>9</sup> Uradni list deželne vlade za Slovenijo, 3. 1. 1920, št. 1, str. 1-3; Uredba o ustroju ministrstva za promet.

<sup>10</sup> Službene novine saobračajnih ustanov Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, Beograd, 15. 5. 1927, št. 10, str. 5-38; Uredba o organizaciji ministarstva saobraćaja i saobraćajne službe u Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca.

<sup>11</sup> Službene novine, 15. 11. 1929, št. 22, str. 4; Izmena naziva državnih železnica.

<sup>12</sup> Ljubiša Korać: Organizacija federacije u socialističkoj Jugoslaviji 1943-1978. Zagreb 1981, str. 337.

leta - 15. septembra - so ob ukinitvi vojaške uprave Julijske krajine priključili 380 kilometrov primorskih in istrskih prog cone B in dela cone A k ljubljanski direkciji.

Ministrstvo za promet je bilo leta 1949 preoblikovano, izločene so bile železnice, ki so bile z združitvijo resorjev prometnega ministrstva in generalne direkcije združene v posebnem železniškem ministrstvu. Temu je bilo na omrežju Jugoslavije podrejenih 19 direkcij: Glavna direkcija železniških delavnic, Glavna direkcija za gradnjo železnic, Generalna direkcija za preskrbo železničarjev, Glavna direkcija spalnih in jedilnih voz in 15 direkcij za eksploatacijo železnic (v Sloveniji v Ljubljani in Št. Petru na Krasu). Taka organizacija tudi zaradi prevelike razdrobljenosti ni mogla trajati dolgo.

Uvedba delavskega samoupravljanja na železnici leta 1954 je prinesla nove spremembe. Tedaj so bile Jugoslovanske železnice opredeljene kot javna služba za prevoz potnikov in blaga, železniška sredstva pa niso bila več državna, temveč družbena last. Na območju republike oziroma avtonomne pokrajine so se transportna podjetja in ostala namenska podjetja združevala v skupnost železniških podjetij - direkcijo, le-ta pa v skupnost Jugoslovanskih železnic - Generalno direkcijo. Še vedno pa je bilo upravljanje centralizirano.<sup>13</sup>

Šele z zakonskimi spremembami leta 1961, ko so bile ukinjene direkcije in generalna direkcija ter izvršilnim enotam dane materialne možnosti upravljanja, je bila izvedena decentralizacija. Železniška transportna podjetja in druge gospodarske organizacije in zavodi so po republikah sestavljale skupnost železniških podjetij, te pa so tvorile skupnost Jugoslovanskih železnic. Tedaj je bila dejavnost železnice opredeljena kot gospodarska dejavnost. Upravljanje je bilo družbeno, kar je pomenilo, da je bila poleg voljenih predstavnikov v odbor skupnosti železniških podjetij oziroma v skupnost Jugoslovanskih železnic imenovana še tretjina članov republiškega oziroma zveznega izvršnega sveta.

S ponovno reorganizacijo leta 1966 so se Jugoslovanske železnice organizirale po železniških transportnih podjetjih za določeno območje, ki je predstavljalo zaokroženo celoto. Ustanovili so 6 transportnih podjetij: ŽTP Beograd, Zagreb, Sarajevo, Skopje, Titograd in Združeno železniško transportno podjetje Ljubljana. Vsako je imelo položaj samostojne samoupravne delovne organizacije. Za območje Slovenije in Istre so se delavci z referendumom odločili za združeno podjetje, ki je imelo v svojem sestavu tri transportne in več namenskih podjetij. Da bi zagotovila tehnično in tehnološko enotnost so bila transportna podjetja dolžna med seboj sodelovati in enotno izvajati naloge prometa. Vlogo usklajevanja nalog skupnega pomena je kot posebna poslovna skupnost opravljala Skupnost JŽ.

Ustavna dopolnila in zakon o združenem delu leta 1976 so povzročili tudi spremembe v organiziranju železnic. Posamezne, z delovnim procesom zaokrožene enote so leta 1973 organizirali kot temeljne organizacije združenega dela (TOZD), ki so se na podlagi samoupravnega sporazuma o združevanju povezovala v sestavljeno organizacijo združenega dela (SOZD) z imenom Železniško gospodarstvo Ljubljana (ŽG). Zaradi zagotavljanja skupnih notranjih in mednarodnih zadev

<sup>13</sup> Železnice, Železniški stručni časopis, oktober 1984, št. 10, str. 9-19; Mr Sreten Gibetić: Razvoj organizacione strukture JŽ.

se je ŽG z delegatskim sistemom vključevalo v skupne organe upravljanja na ravni skupnosti Jugoslovanskih železnic.<sup>14</sup>

Za povezovanje in usklajevanje interesov med uporabniki in izvajalci železniških storitev je bila kot prva v Sloveniji leta 1974 ustanovljena Samoupravna interesna skupnost za železniški in luški promet, ki je delovala do leta 1989. Njen namen je bilo uspešno izvajanje prometa in njegovo usklajevanje s potrebami gospodarstva ter reševanje medsebojnih družbenoekonomskih odnosov glede "finansiranja izpadlega dohodka" na železnici. Samoupravno interesno skupnost je vodila skupščina, sestavljena iz zбора uporabnikov in zбора izvajalcev.

Po referendumu sprejeti spremembi organizacije ŽG leta 1978 so za področje prevozne dejavnosti ustanovili šest železniških transportnih organizacij po posameznih prometnih središčih. ŽG je po tej samoupravni reorganizaciji postalo usklajevalec zadev skupnega pomena za združene tozde. Na ravni Jugoslavije je z drugimi transportnimi organizacijami soodločalo o skupnih zadevah železnic v okviru Skupnosti jugoslovanskih železnic.

Taka organiziranost je z delnimi spremembami veljala do sprejetja ustavnih amandmajev SRS. Na tej osnovi je ŽG Ljubljana z odlokom Izvršnega sveta skupščine Republike Slovenije 1. januarja 1990 dobilo status javnega podjetja na področju osnovne železniške dejavnosti (bivše ŽTO); nekdanja namenska podjetja pa so dobila status družbenih podjetij, ki so medsebojne odnose urejala s pogodbami. Skupaj so sestavljala celoten sistem železnic na območju Slovenije in Istre.<sup>15</sup>

Z dnem osamosvojitve Republike Slovenije, 25. junijem 1991, so železnice v Sloveniji dobile značaj državnih železnic.<sup>16</sup> Z iztekom moratorija sklenjenega z Brionskim sporazumom v začetku julija 1991 so se z 8. oktobrom 1991 začeli v Sloveniji izvajati osamosvojitveni dokumenti. Na tej podlagi so za slovenske železnice prenehali veljati zvezni zakoni. Zaradi kontinuitete delovanja železnic sta še naprej obveljala zakona o temeljnih varnosti in o prevoznih pogodbah v železniškem prometu, seveda z ukinitvijo določb, ki so se nanašale na pooblastila organov Skupnosti JŽ. Hkrati je bil na meddržavni ravni sprejet protokol med Republiko Slovenijo in Republiko Hrvaško, s katerim so bile istrske proge priključene Hrvaški, proga Lendava-Mursko Središče pa Sloveniji ter določene mejne postaje med državama.<sup>17</sup>

V skladu z novim položajem železnic se je 18. julija 1991 spremenilo tudi ime javnega podjetja v Slovenske železnice Ljubljana. Danes so Slovenske železnice oblikovane kot delniška družba, katere edini lastnik je država.

<sup>14</sup> Nova proga, 31. 7. 1978, št. 21, str. 1-6; Skupna stališča o nadaljnji preobrazbi samoupravne organiziranosti v okviru Železniškega gospodarstva Ljubljana.

<sup>15</sup> Nova proga, Glasilo železničarjev Slovenije in Istre, 1991, št. 1, str. 4; Alojz Bakan: Novi odnosi v Skupnosti JŽ.

<sup>16</sup> Nova proga, Glasilo železničarjev Slovenije in Istre, 1991, št. 6, str. 2; Alojz Bakan: Osamosvojitve in železnica.

<sup>17</sup> Nova proga, Glasilo slovenskih železničarjev, 1991, št. 10, str. 2; Mario Škrinjar: Železničarji Slovenije in Istre sedaj z drugačnimi odnosi na skupnem evropskem trgu.

---

Maruša Pleterski

---

ADMINISTRATIVE ORGANISATION OF THE RAILWAYS IN SLOVENIA FROM ITS  
BEGINNINGS UNTIL 1991

---

S u m m a r y

---

The 1830's saw a rapid expansion of the railway network throughout Europe. The Austro-Hungarian Empire was among the first countries to run a planned railway policy. The construction of railway network, growing traffic and constant technical progress were accompanied by the development and changes in the organisational structure of the national railways. Before before the First World War, a number of administrative systems succeeded one another - from the original, very simple one, through to a separate Ministry of Railways with an extensive administrative apparatus. In the period before the two World Wars, following many administrative changes in the first years, the organisational structure of the railways settled to a certain degree. After the Second World War, the railways experienced frequent administrative reorganisation as a result the changes in the socio-political system: from the centralist and socialist through to the self-management. The last major change was introduced after the independence of Slovenia, whereupon the Slovenian Railways became a state owned sharehold company.