

Železniške komunikacije v Sloveniji med NOB

(S posebnim poudarkom na Ljubljansko pokrajino med italijansko okupacijo)

Železniško omrežje, ki poteka po slovenskem narodnem ozemlju, je bilo po prvi svetovni vojni razdeljeno med Italijo, Avstrijo in Jugoslavijo. Z napadom Nemčije in Italije na Jugoslavijo aprila 1941 in z vojaškim zlomom le-te, so sile osi zasegle tudi vse železniško omrežje razpadle kraljevine. Tako so si priključile zelo važne strateške in komunikacijske zveze, ki po najkrajši poti vežejo srednjo in južno Evropo, hkrati pa povezujejo Balkanski polotok v celoto. Nacistični vojski so omogočale pospešeno koncentracijo sil, pa tudi nemško-italijanske ofenzive proti Grčiji in prodiranje dalje na vzhod.

Slovensko omrežje je bilo spričo svoje tranzitne lege ključna prometna žila in tako za Nemce kot za Italijane prvovrednega strateškega pomena. Južna in karavanska železnica sta imeli za povezavo s preostalim jugoslovanskim ozemljem še poseben pomen. Deloma paralizirano železniško omrežje ob razsulu Jugoslavije ni moglo bistveno zaustaviti sovražnikovega napredovanja, čeprav so prodirajoče sovražne armade že v aprilskih dneh močno občutili onesposobljenost železniških komunikacij.

Kako pomembno je bilo naše ozemlje in hkrati železniško omrežje v gospodarskem in strateškem pogledu, vidimo iz tekmovanja obeh vodilnih sil med seboj, saj sta si vsaka po svoje skušali zagotoviti čimvečji in čim bogatejši del ozemlja, z njim pa vsa prometna vozlišča. Nemci, ki so med okupatorji imeli nadrejeno vlogo, so z okupacijo slovenske Štajerske in Gorenjske dobili razen lokalnih prog predvsem gorenjsko in štajersko magistralo. Prekmurje so najprej zasedli Nemci in ga kasneje prepustili Madžarom. Zaradi svoje zemljepisne lege so bile proge bolj ali manj lokalnega pomena. Italijanski okupator je zasedel Ljubljano s preostalimi deli Slovenije. Poleg manj pomembnih prog je dobil tudi gospodarsko pomembni progi Ljubljana — Novo mesto — Karlovac (do Bujarceva) in odsek južne železnice Postojna — Ljubljana — Zalog. Po njih so prevažali vojsko in vojaški material na vzhodno fronto in za boj proti NOV jugoslovanskih narodov. Južna železnica je bila v celoti pomembna prometna žila, ki sta jo uporabljali obe zasedbeni sili; italijanski okupator je po njej prevažal v Italijo tudi nafto in bencin (treno petrolifero). Zaradi pomanjkanja surovin so hoteli Italijani zasesti še zasavski premogovni bazen in progo Ljubljana — Zidani most — Zagreb, ki naj bi povezovala Italijo z NDH, vendar so ta predel zasedli Nemci.

Po dokončnem razkosanju slovenskega ozemlja je bilo železniško omrežje, ki je poprej spadalo pod ljubljansko železniško direkcijo, upravno razdeljeno takole: vse proge na Gorenjskem, na Koroškem pa proge Maribor — Dravograd — Labod, Dravograd — Prevalje — Pliberk, Prevalje — Mežica — Žerjav, Dravograd — Slovenj Gradec — Celje so spadale pod beljaško železniško direkcijo (Reichsbahndirektion Villach), razen Maribora in Celja, ki sta bili pomembni križišči na južni železnici in sta sedaj sodili pod dunajsko železniško direkcijo (Reichsbahndirektion Wien). K le-tej so sodile še naslednje proge in odseki: južna železnica na odseku Sentilj — Maribor — Zidani most — Zalog, Zidani most — Dobova, Pragersko — Ptuj — Ormož — Središče, Ljutomer — Gorenja Radgona in odsek Ljutomer — Veržej do nemško-madžarske meje. Železniške proge v Prekmurju je upravljala madžarska železniška direkcija v Sombathelyju. Italijanski okupator je prevzel administrativno upravo nad preostalimi progami ljubljanske direkcije. Tako je dobil odsek južne železnice od mejne postaje Zalog do Rakea, kočevsko, dolensko in belogranjsko progo do Bujarceva in še nekaj lokalnih

prog. Vse te proge v tako imenovani Ljubljanski pokrajini so bile sicer v sestavi in pod upravo direkcije državnih železnic Ljubljana, ki pa je delovala pod upravo tržaške železniške direkcije.

Z vojaško in upravno razdelitvijo železniških prog med okupatorji, je bilo številčno stanje železniškega osebja v posameznih na novo postavljenih direkcijskih območjih takole: od skupnega števila železničarjev aprila 1941, to je 14.357, je bilo na slovenskem Štajerskem, v Mežiški dolini in na Gorenjskem pod nemško okupacijo približno 66% oziroma 9476 slovenskih železničarjev, v tako imenovani Ljubljanski pokrajini 32% oziroma 4594 železničarjev in v Prekmurju pod madžarsko okupacijo le 2% oziroma 287 železničarjev.

Kot je bil različen okupacijski režim v posameznih zasedenih pokrajinah, tako so se med seboj razlikovali delovno-organizacijski režimi nanovo ustanovljenih železniških direkcij. Te so izdajale razna navodila in odredbe o preusmeritvi železniške službe v vojaške namene, ki pa jih je nemški okupator izvajal z veliko strožjimi ukrepi in metodami, kot vsaj na začetku italijanski in madžarski. Ob tem moramo poudariti, da je z nemško zasedbo slovenske Štajerske, Mežiške doline in Gorenjske postal novi režim na železnici raznarodovalne politike, ki je bila določena za slovensko Štajersko in Gorenjsko. Z okupacijo pa so si vsi trije agresorji postavili zelo pomemben cilj: čimprej in za vsako ceno vzpostaviti varen in reden promet ter preusmeriti in prilagoditi novo zasedeno področje in železniško omrežje svojim napadalnim strateškim, gospodarskim in političnim načrtom.

Že poleti 1941 je tudi slovenske železničarje zajelo narodnoosvobodilno gibanje, ki se je v naslednjih letih razraslo do te mere, da je bilo glede na ključni značaj železnice ves čas pomembno zaledje NOV. Zlasti v Ljubljanski pokrajini so železničarji zelo zgodaj razvili raznovrstne oblike dejavnosti v okviru dobro organizirane Osvobodilne fronte, Narodne zaščite in Varnostno-obveščevalne službe. Ena izmed pomembnih dejavnosti so bila sabotažna dejanja na voznom parku in železniških napravah. Tako so npr. člani KP in SKOJ ter organizirani frontovci uničevali in skrivali rezervne dele za lokomotive in tako načrtno v okviru službenih dolžnosti kvarili vozni park; nameščali so peklenske stroje (imeli so zveze z ilegalno pirotehnično delavnico) na lokomotive in tovorne vagonne. Neposredno možnost sabotaž so imeli železničarji v delavnicah in kurilnicah.

Odpor železničarjev pa se ni manifestiral samo v vsakovrstnih sabotažah na delovnih mestih, temveč tudi v strokovni pomoči partizanskim diverzantskim skupinam po vsej Sloveniji. V prvem obdobju NOB so minersko-sabotažnim skupinam čestokrat priskrbeli za rušenje prog, mostov in drugih objektov tudi razstrelivo in železniško orodje. Hkrati so jim posredovali strokovno literaturo in tehnična navodila ter tehnično dokumentacijo železniškega omrežja in večjih objektov. Posebno pomembna je bila obveščevalna služba na želez-

Anka Vidovič-Miklavčič se je rodila 1936 v Gornji Radgoni. Osnovno šolo je obiskovala v Trzinu, srednjo šolo in filozofsko fakulteto pa v Ljubljani, kjer je leta 1961 diplomirala na oddelku za zgodovino. Po nekaj letih službe se je 1964 zaposlila v Inštitutu za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani in se kmalu nato nastanila v Mostah.

Kot zgodovinarica se je posvetila bibliografiji in raziskavi novejšega obdobja zgodovine slovenskega naroda. Iz obeh področij je 1968 — 1969 pričela objavljati bibliografije, članke in razprave, kar že doslej obsega čez 50 bibliografskih enot. Za obsežno monografijo Slovenski železničarji pod italijansko okupacijo (Oris nastanka in razvoja organizacije OF in oblike narodnoosvobodilnega boja na železnici 1941 — 1943) 1980 je dobila nagrado vstaje slovenskega naroda za leto 1980.

Pričakujoči prispevek je referat, ki ga je avtorica posredovala na posvetu jugoslovanskih gospodarskih novinarjev za II. okroglo mizo oktobra 1977 v Ljubljani in govori o vlogi železniškega prometa in deležu železničarjev v Sloveniji v NOB s posebnim poudarkom na nekaterih specifičnostih za Ljubljansko pokrajino. Za naše bralce je toliko zanimivejši, ker gre tudi za pripisevek naše občine, katerega pomemben in neločljiv del so bili tudi železničarji od Zaloga do Zelene jame.

nici, ki je imela pretežno vojaški značaj in je z dragocenimi vsakodnevnimi in večkrat težko dostopnimi podatki posredno prek centralne komisije VOS in CK KPS sodelovala pri pripravah od najmanjših diverzij do ofenzivnih operacij NOV. Kasneje je s točnimi in pravočasno dostavljenimi podatki o novih situacijah na progah pomagala tudi zavezniški vojski pri njenih operacijah. Iz datumov ohranjenih dokumentov, predvsem vojaških poročil, grafikonov, skic, načrtov prog ali železniških objektov in krajev ob progah je moč sklepati, da je obveščevalna služba na železnici redno pošiljala NOV raznovrstne podatke o sovražnikovem osebnem in tovornem transportu, o utrdbah in sovražnikovih postojankah na progah, številčnem stanju nje-govih enot, oborožitvi, moralnem stanju itd.

Rušenje železniških komunikacij je bila le ena izmed oblik narodnoosvobodilnega boja železničarjev, ki so tedaj predstavljali pomembno vejo delavstva v gospodarstvu in je bil njihov boj nepogrešljiv člen v NOB na Slovenskem. NOV je imela v organizacijah OF na železnici varno zaledje in neizčrpen vir pomoči. Ena izmed pomembnih in kontinuiranih nalog NOV je bila uničevati železniške komunikacije, njene objekte in hkrati uničevati okupatorjeve vojaške sile, ki so varovale železnice. V okviru tega prispevka bom natančneje orisala boj za železnice v Ljubljanski pokrajini od leta 1941 do kapitulacije Italije, v drugih pokrajinah v Sloveniji pa le pregledno.

Promet v Ljubljanski pokrajini je nadzorovala delegacija vzhodnih železnic skupaj z železniškim vojaškim poveljstvom delegacije za vojaške transporte. Poleg tega je skrbela za zavarovanje prog samostojna kohorta železniške milice s sedežem v Ljubljani. V okviru XI. armadnega korpusa so ozemlje južne železnice varovale vojaške enote divizije Granatieri di Sardegna, na Dolenjskem in v Beli krajini pa divizije Isonzo.

Železniške komunikacije v Sloveniji med NOB

(Nadaljevanje z 2. strani)

Okupatorjevi dokumenti iz knjige nezgod železniške direkcije v Ljubljani pričajo o pogostnih sabotažah in diverzantskih akcijah partizanskih enot na proge. V članku Razširimo sabotažne akcije — Delo avgusta 1941 — zvezo, da so v zadnjem času pokazale akcije že lepe uspehe in da je na nešteti krajih med drugim poskodovano tudi železniško omrežje. Dalje pravi poročilo, da mora biti okupator noč in dan pod orožjem, noč in dan ob železniških progah, mostovih in cestah, polasča se ga skrajna živčna napetost. To nam potrjuje tudi ukaz Maria Robottija z dne 6. avgusta 1941 poveljnikom Granatieri di Sardegna in Isonzo o postavljanju nočnih zased, ali v njem med drugim beremo: »Zadnje dni je znatno naraslo število sabotažnih dejanj na železniških progah, zlasti na področju divizije Granatieri di Sardegna. Da napravimo konec takim dejanjem, odredjam, da se poleg rednih nadzorovalnih patrolj organizirajo nočne zasede na tistih krajih vzdolž železniških prog, kjer so najbolj izpostavljenosti možnosti sabotaž.«

Z naraščanjem sabotaž od pomladi 1942 dalje je okupator vse bolj utrjeval progo z betonskimi utrdbami, bunkerji, s strelskimi zaklonišči. Vzdolž prog je dal izsekati širok pas gozdov, da bi zavaroval Transporte pred partizanskimi napadi. Takšno zavarovanje pa ni bilo posebno učinkovito. Sovražnik je kljub temu imel veliko škodo. Na podlagi statistike sabotažnih dejanj in prekinjenega prometa, približne škode na železnici in njenih objektih v Ljubljanski pokrajini beležimo od 24. julija 1941 do 9. septembra 1943 naslednje podatke. V letu 1941 je bil prekinjen promet 55 ur in je bilo škode za 623.321 Lit. V letu 1942 prekinjen promet za 2981 ur in 1.821.921 Lit škode ter v letu 1943 prekinjen promet za 2248 ur in 1.356.855 Lit škode. Skupaj torej 5284 ur prekinjenega prometa, kar znaša okoli 220 dni ali 7 mesecev in 10 dni prekinjenega prometa v 29 mesecih italijanske okupacije v Ljubljanski pokrajini — za vojni čas veliko breme, prikazuje pa tudi nemoč okupatorja ob materialni škodi za približno 3.802.097 Lit. Če imamo pred očmi, da je vozilo prek Ljubljanskega železniškega vozlišča dnevno v 24 urah, sodeč po voznem redu iz leta 1942, samo vojaških in tovornih vlakov okoli 136, ocenjujemo, da je že manjša prekinitev prometa povzročila okupatorju precejšen zastoj v tranzitu.

Zanimivo bi bilo primerjati podatke o prekinitvah prometa in o škodi v Ljubljanski direkciji s podatki, ki jih je bržkone beležila tudi beljaška železniška direkcija za sabotaže na gorenjskih in koroških progah in dunajska direkcija za štajerske proge. Vendar nam gradivo teh dveh direkcij zaenkrat še ni na voljo. Številna poročila o sabotažah in napadih na teh progah bodisi partizanskega ali okupatorjevega izvora sicer navedeno opisujejo akcije, niso pa zanesljivi podatki o prekinjenem prometu in kolikšna je bila škoda. Pa še ti podatki so fragmentarni.

Priprave nemškega in italijanskega okupatorja na kapitulacijo Italije so tekle vzporedno s pripravami vodstva slovenskega narodnoosvobodilnega gibanja. Nemško vrhovno poveljstvo je v svojem obrambnem načrtu ob sprva pričakovanem in kasneje dejanskem izkrcanju zavezniških sil v južno Evropo in padcu fašizma v Italiji vse bolj določnejše pripravljalo in usmerjalo nemške vojaške sile na zasedbo tistega ozemlja na Balkanu in tako tudi v Sloveniji, ki ga je nameravala zapustiti italijanska vojska. Spričo novega političnega in vojaškega položaja v južni Evropi in južni Sloveniji po kapitulaciji

Italije so postale prometne zveze v tem delu Evrope in v Sloveniji za nemškega okupatorja izredno pomembne.

Temeljite priprave vodstva narodnoosvobodilnega gibanja na kapitulacijo Italije so v marsičem spremenile širokopotezne načrte nemškega okupatorja. Stanje in razporeditve nemških sil in njihovo prodiranje v Ljubljansko pokrajino je terjalo od glavnega štaba NOV in POS vrsto varnostnih ukrepov. Že 9. septembra 1943 je glavni štab v zvezi z novim položajem določal naloge posameznim enotam, med drugim je odredil takojšnje rušenje vseh važnejših železniških prog in objektov. Tako je že konkretne naloge in navodila poslal štabu XIV. in XV. divizije, Zapadnodolenjskemu in Vzhodnodolenjskemu odredu pa o rušenju komunikacij na Dolenjskem in v Beli krajini. V te naloge so bili vključeni dolenski železničarji zlasti iz novomeškega vozlišča, ki so imeli svoj zaščitni bataljon z okoli 160 mož. Vzporedno z evakuacijo vojaškega materiala in orožja iz novomeške postaje so železničarji pripravljali tudi velika rušenja dolenskih prog ter uničenje voznega parka. Strokovnjaki na železnici so pripravili in izdelali tehnično dokumentacijo in nadrobni načrt rušenja. Večja rušenja proge Grosuplje — Novo mesto — Metlika so pričeli z odredbo glavnega štaba NOV in POS in poveljstva XI. divizije ter so potekala od 17. septembra do konca septembra 1943. Porušeni so bili železniški most na Krki pri Novem mestu (Kandijski most) ter železniška viadukta pri Žalni in pri Otovcu. Hkrati so prek porušeni objektov uničili še vozni park, v novomeški kurilnici pa večje število lokomotiv in postajne naprave. Kočevski železničarji so sodelovali pri rušenju proge Grosuplje — Kočevje.

Kot zanimivost naj omenim, da so železničarji na velikem osvobojenem ozemlju, ki je nastalo po kapitulaciji Italije na Dolenjskem in Notranjskem, še pred velikim rušenjem komunikacij od 9. do 18. septembra vrževali partizanski promet na lokalni progi Novo mesto — Straža — Toplice celo do 14. oktobra 1943. Komanda železniške postaje Novo mesto je skrbelo, da so bile proge v tem času dobro oskrbovane in sposobne za potniški in tovorni promet. V ta namen so izdelali posebni vozni red, po katerem je vozil vlak dvakrat dnevno, in to v zgodnjih jutranjih in večernih urah v obe smeri na progi Metlika — Novo mesto — Grosuplje in Grosuplje — Kočevje, trikrat dnevno pa iz Novega mesta v Stražo — Toplice in nazaj. V tem času so potovali partizani in civilisti brezplačno, le na podlagi vojaških in civilnih propustnic. Tako imenovani partizanski vlak je prevajal tudi partizanske enote na nove položaje.

Stanje prog po kapitulaciji Italije je bilo naslednje: železniške proge Ljubljana — Grosuplje — Novo mesto — Metlika — Karlovac, zlasti odsek od Novega mesta proti Beli krajini, dalje Trebnje — Sevnica in Grosuplje — Kočevje so bile tako temeljito porušene, da bi Nemci s številno delovno silo in z ogromnimi finančnimi sredstvi le deloma obnovili promet, česar pa seveda niso zmogli. Tako je odpadel tranzit Ljubljana — Karlovac in dalje čez Liko na Gorski Kotar proti severnemu delu jadranske obale. Toliko odločnejše se je nemški okupator zavzemal in porabil veliko vojaških sil in sredstev za ohranitev strateško pomembne zveze Ljubljana — Postojna — Pulj oziroma Postojna — Reka (zveza z Jadranom) in Ljubljana — Jesenice — Celovec, Jesenice — Trbiž — Videm in Jesenice — Gorica. Operacijska cona Jadransko Primorje, kamor je spadala tudi Ljubljanska pokrajina, je bila torej v prometnem pogledu v tem času sila pomembna. Med veliko nemško ofenzivo jeseni 1943 si je nemški okupator prizadeval, in to z velikimi vojaškimi silami, odločno odvrniti NOV in POS od strateško pomembnih točk med Ljubljano — Postojna — Reka — Puljem, Trstom — Vidmom in Trbižem, pa tudi med Ljubljano in Karlovcem. V letih 1944 in 1945 nam številni okupatorjevi in partizanski doku-

menti bogato ilustrirajo skoraj vsakodnevne napade enot NOV in POS na železniške komunikacije. Izrjene in okrepljene inženirske čete in bataljoni, minersko-pionirski vodi so s številnimi in nenehnimi sabotažnimi akcijami na proge in njene objekte učinkovito zavirali ali prekinjali promet. Nemški statistični podatki o sabotažah v letu 1944 na gorenjski in kamniški progi prikazujejo, da so partizanski napadi na progi Ljubljana — Jesenice najbolj prizadeli odseke med Naklim in Podnartom ter med Lescami — Žirovnico in Javornikom, na progi Jesenice — Bohinjska Bistrica pa na odseku Nomenj — Bohinjska Bistrica.

Železniški promet so onesposabljale tudi združene akcije enot NOV, ki jih je čestokrat pripravil glavni štab NOV in POS. Tako npr. so v noči na 22. september 1944 porušili železniški most nad Savo pri gradu Poganič blizu Litije. Večjega strateškega pomena je bila tudi akcija 18. divizije, ko je 26. septembra 1944 tretjič rušila Štampetov most in uničila železniške tise med Verdrom in Štampetovim mostom. Promet na progi Ljubljana — Postojna je bil prekinjen za 20 dni. Kolikšen zastoj je bil to v prometu, si lahko predstavljamo, če je tam dnevno vozilo 80 vojaških vlakov v obe smeri. Sočasni napadi na ozemlju 4. operativne cone so onesposobili, promet tudi na relaciji Ljubljana — Zidani most — Maribor.

Na operacijskem območju 9. korpusa je bila večja akcija na železniško progo Jesenice — Gorica, in sicer na odseku proge med Podbrdom in SV. Lucijo (danes Most na Soči) v Baški grapi. V večdnevem srditem boju, ki je potekal konec junija in v začetku julija 1944, so partizanske enote temeljito porušile več železniških mostov in razdejale progo tako, da je bil promet za dalj časa prekinjen. Ta akcija je imela ugoden odmev tudi v zavezniških krogih in poveljnik zavezniških sil v Sredozemlju feldmaršal Henry Wilson je maršalu Titu poslal brzojavko s pohvalno in priznanjem NOV. Nemci so morali preusmeriti ves promet čez Celovec — Trbiž — Videm oziroma čez Ljubljano — Jesenice — Trbiž — Videm.

V zvezi z dogovori maršala Tita v Italiji od 6. do 14. avgusta 1944 o sodelovanju zavezniškega letalstva v operacijah NOV in POS so zavezniška letala pričela bombardirati večje železniške objekte v Sloveniji. Iz prometne knjige nezgod železniške direkcije v Ljubljani razberemo podatke o pogostnih letalskih napadih, ki so se pričeli konec avgusta 1944 in so skladno naraščali z zaključnimi operacijami naših enot. Zračni napadi na železniške postaje, delavnice, vozni park, proge, mostove so bili pogosti na progi Ljubljana — Trst oziroma Zagreb — Trst, Maribor — Zidani most, nekajkrat pa tudi na gorenjsko, kočevsko in dolensko progo.

Stanje železniških komunikacij ob koncu vojne je bilo naslednje: porušeni so bili mostovi v Zidanem mostu, pri Litiji, v Mariboru, v Solkanu, viadukti pri Žalni, Otovcu in Gornjem Doliču ter Štampetov viadukt. Dalje so bili porušeni mostovi v Soški in Baški dolini, pri Zalogu, Preserju, pri Medvodah, Otočah in Žirovnici. Izraženo v številkah: od 1380 km tekočih prog je bilo porušeni 230 km, od 375 km postajnih tirov pa 85 km. Od 1520 kretnic je bilo razbitih 225, od 1.300.000 pragov je bilo 500.000 uničenih, od 17.000 objektov je bilo okoli 6000 m porušeni, od 35 predorov je bilo neuporabnih 7 in od 60 mostov je bilo porušeni v razpetini 35 m 25 mostov. Dalje je bilo od 4200 železniških zgradb porušeni 850. Uničen in razdejan je bil strojni in vozni park. Vse železniške proge so bile pretrgane. Vsa večja križišča so tako izgubila svoj pomen.

Delež slovenskega bojišča v povezavi z narodnoosvobodilnim bojem jugoslovanskih narodov je prav gotovo tudi v učinkovitem rušenju železniških komunikacij in v občutnem zaviranju oziroma prekinitvah sovražnikovega tranzita, kar je imelo dalekosežne posledice tudi pri sklepnih operacijah ob koncu vojne, ko so se zveze med nemškim rajhom in balkanskim, italijanskim in madžarskim bojiščem vse bolj trgale.

ANKA VIDOVIČ-MIKLAVČIČ

NAŠA SKUPNOST — 25. MAJ

Umetniška priloga. Ureja Komisija pri uredniškem odboru Nsk, zanjo odgovarja Marjan Močnik.