

1. člen se glasi: DZJS na Madžarskem je samostojna organizacija, ki zastopa narodnostne ustavne pravice in interese Srbov, Hrvatov in Slovencev na Madžarskem.

2. člen: Osnovni cilj Zveze je, da s pomočjo organizacijske dejavnosti na političnem in kulturnem področju oziroma z vzgojiteljskim delom spodbuja državljane jugoslovanskih narodnosti za sodelovanje v izgradnji socializma, poleg tega pa jim daje pomoč v uporabljanju ter učenju njihovega materinskega jezika ter jim pomaga pri ohranitvi in negovanju njihove kulture.

3. člen: Zveza na temelju politike Madžarske socialistične delavske partije v okviru Patriotične narodne fronte sodeluje z drugimi družbenimi in državnimi organi.

4. člen: Zveza daje svoj tednik in vse svoje druge izdaje na razpolago za realizacijo nalog in ciljev, ki so določeni v statutu.

Najvišja organizacija Zveze je Kongres, ki se sestaja vsako leto. Kongres izvoli generalnega sekretarja, predsednika (stalno je v Budimpešti) in tri podpredsednike (iz vsake narodnostne skupine enega). Na kongresu je vsaka vaška organizacija zastopana z enim delegatom, ki ga izvoli vaška organizacija, ki se zbere na predlog vaškega aktivista. Nad vaškimi organizacijami so Oblastni in županijski organi. Veliko vlogo imajo aktivisti, ki so v raznih sekcijah, kot sekcija za obveščanje, sekcija za literaturo, za šport...

Aktivisti dobivajo od Zveze denarno nagrado.

Glavni sedež Zveze je v Budimpešti, ulica Szalay 47.

Južnih Slovanov je na Madžarskem približno:

5000 Srbov,

5000 Slovencev,

95.000 Hrvatov, ki jih po jezikovnih skupinah delimo dalje na Bunjevce, Šokce, Bošnjake in Racke Hrvate ter zahodne Gradščanske Hrvate.<sup>20</sup>

#### OPOMBE

1. Iz naše prošlosti, Budapest 1979, str. 22—23.
- 2. Iz naše prošlosti str. 23.
- 3. Iz naše prošlosti, prav tam.
- 4. Nikola Jančić; Naš Front, Sloboda 4. avg. 1945.
- 5. Sloboda 4. 8. 1945, str. 1—6: Osnovna pravila Antifašističnog fronta Slovenaca u Madžarskoj, Mohač, Előre nyamda.
- 7. Okrožnica generalnega sekretarja br. 39/1946.
- 8. Iz naše prošlosti str. 54.
- 9. Iz naše prošlosti str. 54.
- 10. Referat Antuna Roba, Naše novine 11. okt. 1947.
- 11. Referat E. Karagića, Naše novine 18. okt. 1947.
- 12. Referat E. Karagića, Naše novine 18. okt. 1947.
- 13. Resolucija I. Zemeljske konferencije Demokratske omladine Južnih Slavena u Madžarskoj. Naše novine, 6. dec. 1947.
- 14. A Magyar Dolgozok Partjanak programnyilatkozata (12.—14. jun. 1948).
- 15. »Szabad Nep« o radu DSJS. Naše novine, 3. jun. 1948.
- 16. Narodni Kalendar 1980 str. 190—191.
- 17. Ustava Ljudske Republike Madžarske, člen 49.
- 18. Iz naše prošlosti str. 131.
- 19. Statut je odobril Garamvölgyi Jozsef (namestnik ministra slovenšč.)
- 20. Iz naše prošlosti I. Budapest 1979 str. 129.

## DOKUMENTI IN ZAPISKI

### VOJAŠKE ŽELEZNICE NA SLOVENSKEM

STANE KUMAR

Po Južni železnici Dunaj-Trst je že devet let tekkel promet, ko so se okoli leta 1866 bili hudi boji v Italiji, zlasti severni. Dotlej je veljala železniška pot do Verone za odprto. Po tem spopadu pa ni bilo ustrezne poti do fronte, saj je peljala proga v Benetke iz Udin preko Cesarse in ne ob morju iz Trsta kot danes. Tudi preko Brenerja so le delno zgradili železnico in so si morali pomagati z vozovi s konjsko in volovsko vprego. Avstrijci so morali po naših tleh voziti frontne vlake s severa čez Maribor (prvi vlak 1846), Dravograd, Celovec in Beljak (otvoritev 1863) in

dalje po cesti do Furlanije. Podatkov iz tega razdobja ni veliko, vendar je zabeleženo, da so v obe smeri prevozili vsak dan po našem ozemlju 25 do 80 vlakov. Na fronto so spravili nad pol milijona vojakov, in desetino toliko konj. V dunajskih arhivih nismo uspeli za zdaj najti zabeležke o razširitvi tirnin naprav pri nas med vojno na Italijanskem.

Zanimivo poglavje za nas je prva in druga svetovna vojna, predvsem soška fronta, ki je leta 1915 sprožila takojšnjo premestitev goriske kurilnice in delavnice državne železnice na Jesenice in v Beljak ter zgraditev strojnih

izpostav v Štanjelu, Dutovljah, na Opčinah in v Podmelcu. Frontno področje 1915-17 je segalo za železnico od Prvačine do Mosta na Soči (takrat Sv. Lucija-Tolmin). Od Štanjela navzdol in od Mosta navzgor so vozili le ponoči, po možnosti hitro in z zaprtim pihalnikom, da ni bilo isker. Veliki viadukt nad Idrijo so Italijani stalno obstreljevali, vendar so kljub poškodbi vozili po njem vso vojno in tudi drugo vojno je srečno preživel. Leta 1915-16 je pod prometnim vodstvom našega človeka Verija Švajgarja vsako noč rinila vlake mala premikalka kkStB (JŽ 150) med Podmelcem in Lucijo.

Ker je bila Prvačina v frontnem artilerijemskem ognju, so položili leta 1916 tirni odcep od dornberške čuvajnice ob pobočju Trstelja in Fajtovskega hriba proti zahodu. Isto leto so pri Steskah položili 2,7 km dolg tir s tremi mostovi do ajdovske proge pri Batujah. Tudi tod so vozili le ponoči, sledovi pa so ponekod še danes vidni. Zapiski poročajo o »motorni« železnici med Postojno in Ajdovščino in odtod preko Črnič v Šempas, obe iz leta 1915. Iz Dutovelj do fronte pri Kostanjevici so to leto zgradili »bencinsko« progo, dolgo skoraj 22 km. Useki, nasipi in mostovni stebri so še sedaj opazni v Povirju, odcepu od tržaške magistrale in priključku v Dutovljah, od koder je šla preko Krasa v prve bojne črte. Leta 1917 je stekla ozkotirnica med Krepljami in Gorjanskim, normalnotirna pa odtod do Britofa pri Divači. Blizu fronte je nastala leta 1916 cela mreža ozkih prog, na pr. Volčja draga—Gradišče, Opčine—Repentabor, Idrija—Trebuša, Trbiž—Rabelj (parna vleka) in pripravili so že tri četrtine spodnjega ustroja med Kobaridom in Volarji. Med Bohinjsko Bistrico in Zlatorogom (Savica) so že v začetku vojne z Italijo leta 1915 potegnili konjsko železnico, ki pa ni zadostovala velikim potrebam fronte. Od Savice preko Komne je delovala žičnica za ranjence, municijo, gradbeni material in seveda hrano. Zato so dve leti kasneje utrdili spodnji ustroj ozkotirnice in jo elektrificirali. Poleg vozov so imeli na razpolago deset lokomotiv, kar je zadostovalo za 200 ton dnevnega prevoza. Obstaja turistični prospekt v nemščini iz leta 1917, ki na zaključku teksta vključuje to železnico. Po prvi vojni so dobesedno raznesli progo z napeljavo vred, sledovi trase pa so ponekod še vidni. Tudi med Škofjo Loko in Hotavljami so leta 1917 začasno odprli ozkotirnico s konjsko vleko, ki naj bi oskrbovala soško fronto, ta pa se je medtem premaknila na Piavo.



Proga Cedad—Kobarid — gradnja postaje Stupica (1915)

Pozornosti vredna je tudi železnica iz Logatca proti Godoviču, ki so jo začeli graditi ruski ujetniki leta 1915. Dve leti kasneje so jo modernizirali v normalnotirno druge vrste in so po njej do Hotedršice že vozili delovni vlaki (pričevanje I. Mohoriča). Hiteli so graditi proti Črnemu vrhu, vendar je prodor fronte pri Kobaridu delo popolnoma ustavil. Tu naj bi nastal večji prometni vozlož železnice, cest in žičnic preko Zadloga do Poncale (nad Lokvami) in do Idrije. Vsega bi bilo 53 km prog. Od Grahovega in Podmelca v Baški grapi preko Poncale na Ajdovščino je že obratovala težka žičnica, prav tako kot iz Kranjske gore v Trento in obsoško fronto. Žičnice so delovale tudi s Črnega vrha na Col, Predmejo, in iz Čepovanske doline na Banjščico. Vse žičnice so vodile preko težko dostopnih krajev in se priključevale na železniške in cestne zveze.

Na Opčinah nad Trstom so spojili s tirom državni kolodvor bohinjske železnice s postajo magistralne proge privatne Južne železnice in na njej dodali nekaj tirov in jih tudi podaljšali. Na postajah Branik (Rihenberk), Batuje in Prosek so vgradili še 15000 m novih tirov. Samo sežanski postaji so dodali 1600 m tirov. Takoj spočetka so v Volčji dragi postavili municijski tir, vendar so to postajo granate razkopale. Med Trbižem in Mostom na Soči (Sv. Lucija) so dogradili po raznih postajah kar 45 km tirov in samo v Kranjski gori celotne tri prevozne tire zaradi ceste preko Vršiča. Tudi jeseniška kurilnica je dobila prizidek in nekaj tirov. Opravljala je potrebe bivše goriške in dajala stalno pomoč koroški, trbiški in ljubljanski progji.

V Dravljah so ruski ujetniki postavili obširen kolodvor dvanajstih tirov, kjer je bila deponija odstavljenih lokomotiv in vagonov, poleg tega pa še vozovno delavnico, ki je pogorela leta 1920. Odtod je šla spojna proga na nasipu preko kamniške proge, v nivoju



Bencinski vlak (1916)

današnje Titove ceste, kjer je začel tako imenovani vojaški kolodvor in se razprostiral skoraj do Plečnikovih Žal. Z lahkim padcem se je spuščala pod glavno progo in prišla pri vojni bolnišnici na nivo dolenske železnice. Od tod je bil v ostrem ovinku odcep na magistralo pri kemični tovarni. Tak trikot je bil še pred Logatcem z ljubljanske strani in iz ljubljanskega Tivolija na šišensko postajo. Na ljubljanski postaji so razširili tirno omrežje za 1600 m in lahko postavljali štometerske vlake. Podaljške in dodatne tise so gradili še na marsikateri drugi postaji (Zalog, Brezovica, Bitnje, Otoče, Tezno, Pragersko, Strnišče pri Ptujju in drugod).

Tudi med drugo vojno je bilo več sprememb na naših progah. Med Vižmarjem in Lazami je stekla obvozna proga, ki je dvakrat premostila Savo in tekla po takratnem ozemlju nemškega rajha. Razširili so tirno mrežo obeh mejnih postaj: Št. Vid-Vižmarje

in Laze. Tu so celo sezidali osnove za bodočo kurilnico. Iz postajališča Dobova je zrastle obmejna postaja med rajhom in tako imenovano nezavisno Hrvaško. Poleg lope za opremo strojev so položili tudi triangel tirov za obračanje lokomotiv. Tudi Jesenice so dobile dvotirno lopo za lokomotive, Bohinjska Bistrica pa zidano zaklonišče za eno lokomotivo, saj je ta postaja še vedno veljala za obmejno. Zgrajen je bil drugi tir med Zidanim mostom in Dobovo oziroma Zagrebom. Ker je bil proti koncu vojne ponovno porušen borovniški viadukt, so okoli njega zgradili obvoznico z ostrimi loki, strmimi vzponi in padci, ki je služila do 21. decembra 1947, ko je stekla današnja proga po dolini z novo borovniško postajo.

V delež novih železnic na slovenskem ozemlju spada tudi ozkotirna proga iz Čedadada do Sužida (25 km), ki jo je zgradila italijanska armada med prvo vojno in jo po letu 1918



Frontni vlak med Beljakom in Področico (1916)



Jesenice (1916)

podaljšala do Kobarida. Na njej je tekel tovarni in potniški promet do leta 1932, ko so jo 1. avgusta ukinili zaradi konkurenčnosti modernizirane ceste Čedad-Kobarid. Proga je bila dolga 28 km in je vožnja med obema krajema trajala uro in 40 minut, ker so lokomotive prenesle le 25 km/h hitrosti.

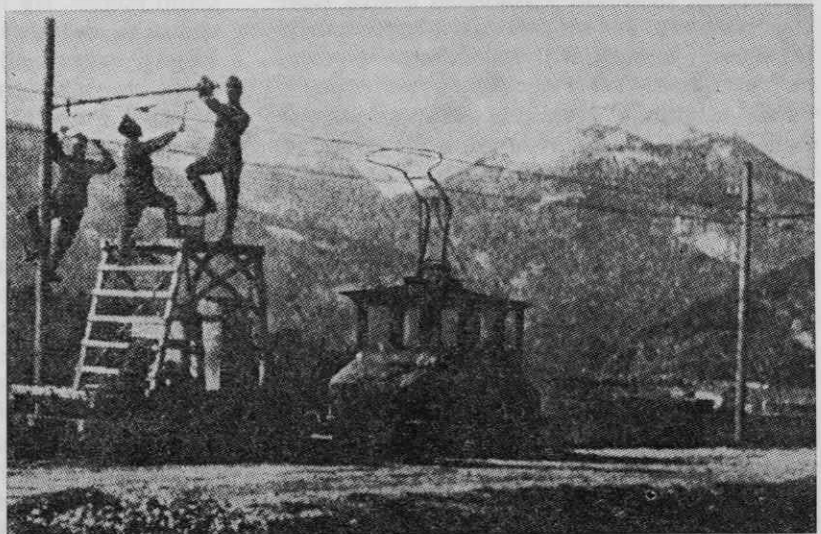
Železnice na slovenskem ozemlju so v dveh vojnah doživele marsikatero spremembo, ki jih še danes ni moči zbrati in opisati. Nastajale so gozdne, rudniške, gradbinske proge, tiri v gramoznice in deponije za ugaske, v taborišča, lazarete in vojna skladišča. Ponekod so vojne gradnje še danes v rabi kot na primer v Lazah, Šentvidu, Kidričevem, Črnučah in v Dobovi.

Vsaka vojna pogojuje visoke postavke gradbene dejavnosti. Dosti postaj je dobilo poleg bližnjega okoliša ali v njem vrsto pomožnih stavb, predvsem barak; postavljali so

zasilna postajališča, lope, rampe, skladišča, dezinfekcije, prevezovališča, ambulante in podobno. Razkladališča za topove, kamione, vozove, živino, municijo, proviant in gradbeni material so rasla, kjerkoli je bila možnost, le da je bilo bližje fronti. Posebno poglavje je bila demontaža celotnih prog. Italijani so v kratkem času okupacije leta 1918 odnesli progo Logatec—Hotedršica, leta 1941 pa Črnomelj—Vrbovsko. Nemci so odpeljali z Žirovskega vrha nad Škofjo Loko ozkotirnico 60 cm. Iz zapisa vidimo, da so ostanki prog, tunelov, mostov, postajnih poslopij, čuvajnic itd. prava arheološka zanimivost za zgodovinarje in ljubitelje železnic. Sem sodijo že tudi naše opuščene proge z vsem stavbnim obsegom.

#### VIRI

Revija Eisenbahn, Wien, Feldarchiv, Wien,  
— Lastni arhiv. —



Ozkotirna železnica Bohinjska Bistrica—Savica (elektrifikacija 1917)