

VLOGA ŽELEZNICE PRI GOSPODARSKEM IZKORIŠČANJU  
SLOVENIJE MED DRUGO SVETOVNO VOJNO: PRISPEVEK  
K ODPRTIM RAZISKOVALNIM VPRAŠANJEM*Sabine RUTAR*

Südost-Institut, D-93047 Regensburg, Landshuter Str. 4

e-mail: rutar@suedost-institut.de

*IZVLEČEK*

*Članek obravnava vlogo železnice pri gospodarskem izkoriščanju Slovenije med drugo svetovno vojno, pri čemer se posveča predvsem predstavitvi nekaterih še nerešenih raziskovalnih vprašanj. Dejstvo, da je bilo vzdrževanje železniških prog ena od prednostnih nalog v politiki nemških in italijanskih okupatorskih sil, podpira podmeno, da se je odporniško gibanje zgolj proti koncu vojne osredotočilo na železnico kot na možno in tudi dejansko tarčo sabotaž.*

*Ključne besede: druga svetovna vojna, gospodarsko izkoriščanje, železnica*

IL RUOLO DELLA FERROVIA NELLO SFRUTTAMENTO ECONOMICO  
DELLA SLOVENIA DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE:  
CONTRIBUTO ALLE QUESTIONI DI RICERCA ANCORA IRRISOLTE*SINTESI*

*L'articolo esamina il ruolo della ferrovia nello sfruttamento economico della Slovenia durante la seconda guerra mondiale, focalizzandosi su alcune questioni di ricerca ancora irrisolte. Poiché la manutenzione delle linee ferroviarie rappresentava una delle maggiori priorità in seno alla politica delle forze occupanti tedesche e italiane, l'autrice avanza l'ipotesi che, solo verso la fine della guerra, la resistenza slovena cominciò a trattare la ferrovia come un possibile ed effettivo bersaglio di sabotaggio.*

*Parole chiave: seconda guerra mondiale, sfruttamento economico, ferrovia*

Prispevek zajema tekoče raziskovanje delavskih razmer v jugoslovanskem rudarstvu med drugo svetovno vojno. Raziskovanje je komparativno in se osredotoča na štiri primere: slovenska primera sta rudnik svinca in cinka v Mežici ter premogovniki v trboveljskem revirju. Dodatna primera pa sta rudnik bakra v Boru v vzhodni Srbiji ter rudnik svinca in cinka v Trepči na Kosovu (Rutar, 2005a; Rutar, 2005b; Rutar, 2008; Rutar, 2009). Sledeče pripombe se osredotočajo na perspektivo nemških okupatorjev Slovenije o vlogi železnice pri gospodarskem izkoriščanju okupiranih teritorijev.

Revir Trbovlje leži neposredno ob klasični poti Južne železnice Dunaj–Trst. V devetnajstem stoletju, ko se je zgradila ta proga, so se odločili za pot skozi revirje in ne skozi Ptuj in bližnjo Madžarsko. Razlogi so bili delno politični, na to odločitev pa sta močno vplivali tudi dejstva, da je železnica pomenila pomemben korak v razvoju rudarstva in da je oskrbovanje avstrijskih lokomotiv s premogom pretežno izhajalo iz Trbovelj (Mohorič, 1978, 226–238).

Med drugo svetovno vojno je velik vojaško-gospodarski pomen rudnika Trbovlje nastajal predvsem zaradi lege rudnika Trbovlje, kjer razen zagorskega in hrastniškega premogovnika na razdalji 300 kilometrov od Graške kotline do Jadranskega morja ob strateško pomembni Južni železnici ni bilo večjih premogovnikov. Drugi znaki pa so bili dobra pripravljenost rudnika za proizvodnjo, obstoječe številčno in usposobljeno delavstvo, vsestranska uporabnost trboveljskega premoga in nenazadnje tudi neposredna bližina cementarne, termoelektrarne in opekarne (Ivančič Lebar, 2004, 172).

Osrednje vprašanje tega prispevka je, ali je sabotažna dejavnost vzdolž proge Južne železnice med vojno s stališča nemškega okupatorja sploh imela odločilen pomen. Zgodovinski viri, vezani na gospodarsko izkoriščanje rudnikov, dajejo povsem nasproten vtis: v prvih treh letih nemške okupacije so železnice namreč delovale brez večjih motenj. Seveda so se sabotažni napadi dogajali, vendar pa do zadnje tretjine leta 1944 niso povzročili večje škode.

Veliko bolj so bili moteni drugi napadeni objekti: skladišče orožja v Zagorju, in sicer že avgusta 1941, mnogokrat pa tudi električne napeljave in lesarski ter gozdarski delavci. Težave z izvozom premoga so nastale na začetku, in sicer zaradi "razstreljenih tunelov, poškodovanih cest in porušeni mostov" v aprilskih bitkah (v: ARS, 2). Do konca 1941 je železniški promet na relaciji Maribor–Gradec potekal samo po enem tiru, zato je bil promet otežen. Avgusta 1941 so v Italijo prepeljali 60.000 ton, na Madžarsko 10.000 ton in na Hrvaško 20.000 ton premoga, v Avstrijo pa so se dnevno pripeljali povprečno trije vlaki, kar znaša približno 80.000 ton premoga. To pomeni, da je bila Avstrija najpomembnejše središče za trboveljske revirje. Zaradi oteženega prometa proti Avstriji je bil avgusta 1941 načrt o dostavi premoga že uresničen za Italijo, Madžarsko in Hrvaško, le za Avstrijo ne. Konec leta 1941 je bilo popravilo železnice zaključeno in promet je bil spet dvotiren, torej so v Avstrijo lahko odpeljali mnogo večje količine premoga (NARA, 1; NARA, 2; NARA, 3; NARA, 4).



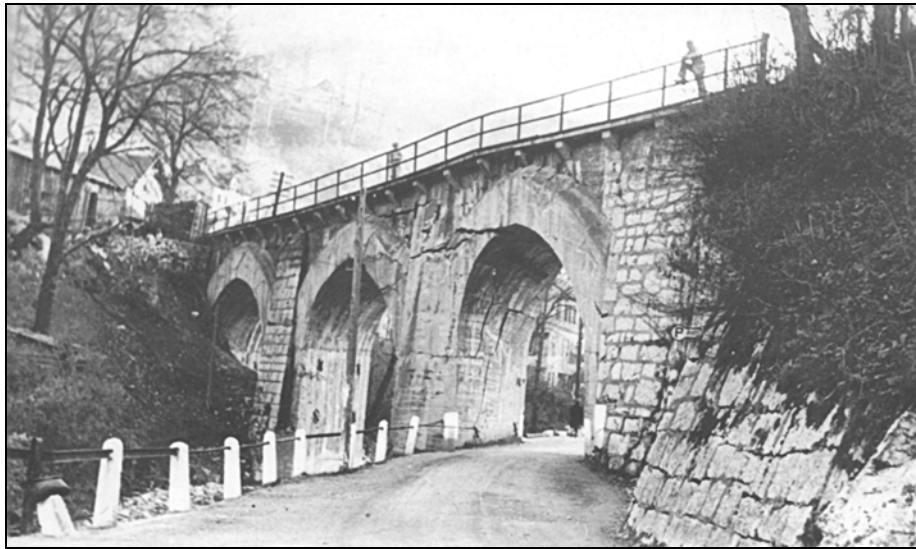
*Sl. 1: Trije mostovi čez Savinjo v Zidanem Mostu (vir: Lange, 1943).  
Fig. 1: The three bridges over Savinja in Zidani Most (source: Lange, 1943).*

Podoben vtis dajejo podatki za področje pod italijansko okupacijo. Do junija 1942, po prvih uspehih partizanov, je italijanska vojska strogo nadzorovala nekaj mest in 17 železniških postaj oziroma najpombnejše proge, medtem ko so partizani že nadzorovali približno polovico tako imenovane ljubljanske pokrajine (Ferenc, 1994, 103–107).

V trboveljskih revirjih je bil prvi večji napad na železniško progo avgusta 1944, ko je bil, z namenom onemogočiti prevoz premoga po industrijskem tiru do železniške postaje, miniran Riklov most v Hrastniku. Učinek je bil sicer manjši, vendar je bil prevoz premoga po mostu onemogočen skoraj do konca vojne. V knjigi "Zasavski premogovniki danes in nikoli več" ni omenjen noben napad na železnice v revirjih za čas pred tem (Ivančič Lebar, 2004, 168–172).

Napad, v katerem je bila že 27. aprila 1943 razstreljena tovarniška železnica, ko sta bila ubita dva delavca, je bil izvršen znotraj rudnika in torej dokazuje, da Nemcem ni dokončno uspelo v celoti izbrisati protifašističnega oziroma komunističnega duha med delavci, saj so svoj prevzem oblasti v obratu začeli s političnim "čiščenjem" delavskih sil (NARA, 6).<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Glede "političnega čiščenja" pri prevzemu rudnika spomladi leta 1941 glej Rutar, 2005a, 556–558.



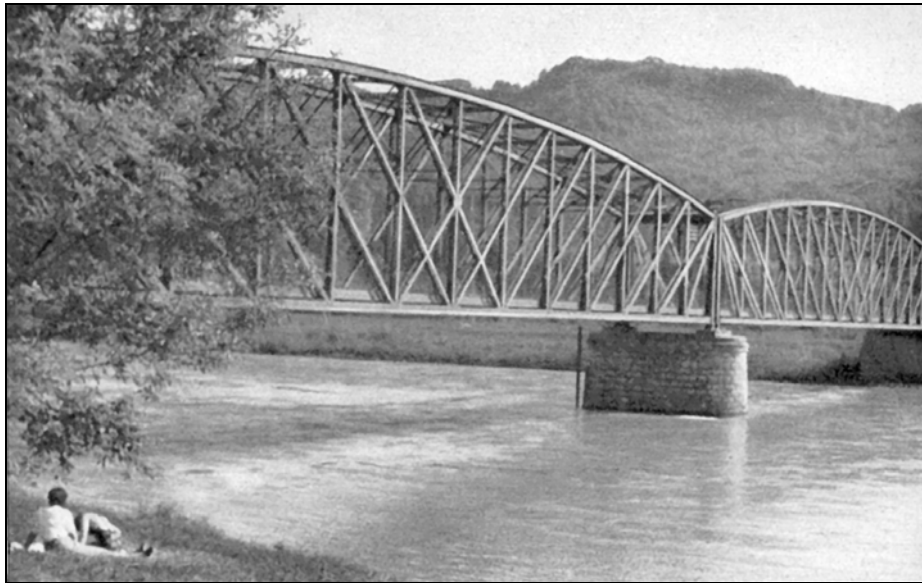
*Sl. 2: Poškodovan Riklov most pri Hrastniku (vir: Ivančič Lebar, 2004, 172).*

*Fig. 2: Damage on Rückl's bridge near Hrastnik  
(source: Ivančič Lebar, 2004, 172).*

Od avgusta 1943 naprej se je trajno zmanjšal izkop. V maju 1944 je bila proizvodnja približno za četrtno pod normalnimi izkopskimi možnostmi, v juliju pa že za polovico. V istem času je nemško vodstvo obrata ugotovilo, da je bilo število pobeglih delavcev večje od števila delavcev, ki so bili na silo odpeljani v partizanske čete. Odpor znotraj obrata se je večal, pripravljenost za delo in za storilnost pa se je vse bolj manjšala.<sup>2</sup> Vendar pa je še vedno, in tu kot referenca služi ocena lokalnega komiteja odporniškega gibanja, večji del delavcev nadaljeval delo in čakal na nadaljnji razvoj dogodkov.<sup>3</sup>

Rudnik Laško je bil ukinjen že marca 1944, Rajhenburg septembra. Avgusta 1944 je bila edina povezava med Hrastnikom in Trbovljami 136,5 metrov dolg tunel med tema krajema, kar je omogočilo nadaljevanje izkopa v Hrastniku. Ta tunel je nemškemu okupatorju med vojno večkrat služil v primerih, ko je bil promet po cesti prenevaren (ARS, 2; NARA, 10, NARA, 11 in NARA, 12).

- 
- 2 Izguba delavstva je rasla od skupno 1.027 mož v mesecu juliju do 2.484 v septembru in končno do 3.806 v oktobru 1944 (ARS, 2; NARA, 7; NARA, 8; NARA, 9; NARA, 11 in NARA, 12).
- 3 Mikuž 1973, 654f.; mobilizacija rudarjev v Hrastniku in Zagorju naj bi bila precej uspešna, v Trbovljah pa bi to držalo le za separacijo.



*Sl. 3: Zadnji nemški most na jugovzhodu: Brežice na Savi.*

*V ozadju obronki Gorjancev (vir: Lange, 1943).*

*Fig. 3: The last of the German bridges in the southeast: Brežice by Sava.*

*In the background the hillside of Gorjanci (source: Lange, 1943).*

Že v času izseljevanja med leti 1941 in 1942 je večji del neopredeljenega prebivalstva in simpatizerjev nacizma postal odklonilen do okupatorja, vendar pa je delo v rudniku nudilo varnost – nenazadnje proti deportaciji. Še na prehodu iz leta 1944 v 1945, ki je bil zaznamovan z zadnjo nemško ofenzivo na Štajerskem, so okupatorji delavcem, ki so se borili za partizane, relativno uspešno ponudili amnestijo. Njihova motivacija je bila hudo primanjkovanje delovnih sil. Tistim, ki so se vrnili, so dejansko brez večjih posledic zopet ponudili njihovo delo (Troha, 1987, 435ff.).

Zdi se, da je bil tako imenovani "Bandenwesen" s stališča nemškega okupatorja bolj obrobni problem. V propagandističnem smislu je bilo najbolj nadležno najbrž dejstvo, da so bila slovenska okupirana območja obravnavana kot del "Velike Nemčije", če že ne *de iure*, pa vsaj *de facto*. Partizanski odpor znotraj velikonemške meje ni natančno ustrezal nacionalsocialističnemu projektu. Vendar pa je od leta 1944 dalje pomanjkanje delavcev zaradi številnih pobeglih ali prisilno odvedenih v partizane postajalo največji problem okupatorjev pri gospodarskem izkoriščanju te dežele (NARA, 5; ARS, 2).



*Sl. 4: Brestanica (Rajhenburg), najstarejši grad na Štajerskem, do leta 1941 samostan trapistov s predelovalnico čokolade, tedaj šola organizacije DAF (Deutsche Arbeitsfront) [leta 1943]. Železniška proga Dunaj–Zidani Most–Brežice(–Zagreb) (vir: Lange, 1943).*

*Fig. 4: Brestanica (Reichenburg), the oldest castle in Styria, until 1941 a Trappistine monastery with a chocolate factory, at the time the photo was taken [1943] a DAF (Deutsche Arbeitsfront) organization school. The railway connection between Vienna–Zidani Most–Brežice(–Zagreb) (source: Lange, 1943).*

Druga trajna motnja v podjetju je bila primanjkovanje železniških vagonov, zato so pogosto pridobivali premog le za jalovišče, od koder ga ni bilo potrebno tovoriti, primanjkovalo pa je tudi lesa. Vendar pa pritožbe zaradi primanjkovanja vagonov za odvoz premoga niso nujno dokaz za motnje izven rudnika. Železniška uprava na Dunaju je rudarstvu na razpolago ponudila samo določeno količino vagonov. Iste pritožbe je mogoče najti tudi v mirnem času, kar pomeni, da niso izključno posledica vojne.<sup>4</sup>

Železniška povezava Dunaj–Trst je med okupacijskimi leti delovala v glavnem brez motenj – in tako je tudi moralo biti. Preko te proge – kot na primer tudi čez švicarski Gotthard ter preko mnogih drugih prog – so bile speljane dostave premoga v Italijo, in sicer v okviru tako imenovanega "Italien-Kohle-Verkehr", torej "Premogovnega predmeta v Italiji". Po avstrijskih progah so prepeljali premog iz zgornje Šlezije, čez Gotthard pa iz Saarlanda in Porurja. Te dostave so se izvršile na podlagi gospodarskega sporazuma med Hitlerjem in Mussolinijem (sporazum je bil izdelan že 1940. leta med vojnim pohodom v Francijo). Jasno je bilo, da če bi Italija vstopila v vojno, angleški premog ne bi bil več na razpolago. Ob dejstvu, da so si Nemci zagotovili vse večja gospodarska podjetja v okupiranih državah, je bil namenjen tudi kompenzaciji.

V retoričnem smislu je bil revir Trbovlje poimenovan kot revir za oskrbovanje zgornještajerske industrije – skozi dostave premoga so reaktivirali ponovno združitev Štajerske tudi v gospodarskem smislu. Kot rečeno, je bil največji del trboveljskega premoga odpeljan proti Zgornještajerski, drugi največji del za izvoz namenjenega izkopa pa so prepeljali v Italijo (Rutar, 2005a, 554f.).

V sintezi lahko rečemo, da je bilo za nemškega okupatorja ključnega pomena ohranjanje železniške proge v delujočem stanju. Dejstvo, da so bile te poti šele proti koncu leta 1944 cilj večjih partizanskih napadov, dokazuje, da je bil nadzor res dobro organiziran in je ostal najvišja prioriteta. Le proti koncu vojne tudi tega nadzora ni bilo več možno doseči.

Poglobljenih raziskav skoraj vseh vidikov te kratke obrazložitve pa do sedaj primanjkuje ali pa so narejene izključno s stališča narodnoosvobodilnega gibanja, torej brez obvezne pozornosti na druge politične akterje in na družbeno-ekonomski kontekst v celoti.<sup>5</sup>

4 NARA, 1–12, mesečna poročila med julijem in decembrom 1941 ter med januarjem in novembrom 1942. Glej tudi dnevna poročila vodje obrata med sredino in koncem aprila, maja, junija, septembra, novembra in decembra 1942, ter od konca januarja do marca 1943 (ARS, 1).

5 Za obravnavo sorodnih problemov gl. prispevka Anglo-Američani in sabotaže slovenskih partizanov na Južni železnici (G. Bajc) ter Južna železnica kot cilj vojaških operacij slovenskega odporiškega gibanja 1941–1945 (D. Guštin).



*Sl. 5: Bohinjski predor (na meji med nemškim Rajhom in Italijo)  
na Turski progi Salzburg–Bled–Trst; Julijske Alpe  
(vir: Lange, 1943).*

*Fig. 5: The Bohinj Tunnel (on the border between the German Reich and Italy)  
on the Tauern line between Salzburg–Bled–Trieste; the Julian Alps  
(source: Lange, 1943).*

#### ZAHVALA

Prisrčno se zahvaljujem kolegu Andreasu Helmedachu za ključno diskusijo na temo delavskih razmer v jugoslovanskem rudarstvu med drugo svetovno vojno in pomoč pri njeni kontekstualizaciji.



THE ROLE OF THE RAILWAY IN THE ECONOMIC EXPLOITATION  
OF SLOVENIA DURING THE SECOND WORLD WAR: A CONTRIBUTION  
TO OPEN RESEARCH QUESTIONS

*Sabine RUTAR*

Südost-Institut, D-93047 Regensburg, Landshuter Str. 4

e-mail: rutar@suedost-institut.de

**SUMMARY**

*The article deals with the role of the railway in the economic exploitation of Slovenia during the Second World War. It focusses on presenting some yet unresolved research questions with regard to this matter. The hypothesis put forth is that, given that the maintenance of the railway had a very high priority within the politics of the German and Italian occupying forces, the resistance forces only towards the end of the war seriously considered and also succeeded in making the railway a target for sabotage.*

*Key words: Second World War, economic exploitation, railway*

**VIRI IN LITERATURA**

**ARS, 1** – Arhiv Republike Slovenije (ARS), Energieversorgung Südsteiermark (EV Süd), fascikel 8.

**ARS, 2** – ARS, EV Süd, fasc. 67. Niederschrift zur Direktorenkonferenz. Cilli, 21. 4. 1944.

**NARA, 1** – U. S. National Archives & Records Administration, Washington (NARA). Oberbergamt Wien, T-17 R 17. Lagebericht, 14. julij 1941.

**NARA, 2** – NARA, T-17 R 17, 15. avgust 1941.

**NARA, 3** – NARA, T-17 R 17, 15. september 1941.

**NARA, 4** – NARA, T-17 R 17, 16. oktober 1941.

**NARA, 5** – NARA, T-17 R 17. Lagebericht, 17. november 1943.

**NARA, 6** – NARA, T-17 R 17, 16. maj 1944.

**NARA, 7** – NARA, T-17 R 17. Lageberichte, 18. junij 1944.

**NARA, 8** – NARA, T-17 R 17, 18. julij 1944.

**NARA, 9** – NARA, T-17 R 17, 14. avgust 1944.

**NARA, 10** – NARA, T-17 R 17. Lageberichte, 18. september 1944.

**NARA, 11** – NARA, T-17 R 17, 21. oktober 1944.

**NARA, 12** – NARA, T-17 R 17, 22. november 1944.

- Ferenc, T. (1994):** La provincia italiana di Lubiana. Documenti 1941–42. Udine, Istituto Friulano per la Storia del Movimento di Liberazione.
- Ivančič Lebar, I. (2004):** Zasavski premogovniki danes in nikoli več. Trbovlje, Zasavski muzej.
- Lange, F. (1943):** Sonnenland Untersteiermark mit Blick auf Oberkrain. München, F. Eher.
- Mikuž, M. (1973):** Pregled zgodovine narodnoosvobodilne borbe v Sloveniji. Vol. IV. Ljubljana, Cankarjeva založba.
- Mohorič, I. (1978):** Problemi in dosežki rudarjenja na Slovenskem. Zgodovina rudarstva. Maribor, Obzorja.
- Rutar, S. (2005a):** Zwischen Volkstumspolitik und Volksbefreiungskampf. Braunkohlenabbau im deutsch besetzten Slowenien. V: Tenfelde, K., Seidel, H. C. (ur.): Zwangsarbeit im Bergwerk. Der Arbeitseinsatz im Kohlenbergbau des Deutschen Reiches und der besetzten Gebiete im Ersten und Zweiten Weltkrieg. Veröffentlichungen des Instituts für soziale Bewegungen, Schriftenreihe C. Arbeitseinsatz und Zwangsarbeit im Bergbau, 1. Essen, Klartext Verlag, 537–569.
- Rutar, S. (2005b):** Arbeit und Überleben in Serbien. Das Kupfererzbergwerk Bor im Zweiten Weltkrieg. Geschichte und Gesellschaft, 31, 101–134.
- Rutar, S. (2008):** Arbeitseinsatz in Kosovo. Der Bleizinkerzbergbau in Trepča 1941–1944. Südost-Forschungen, 67 (v pripravi).
- Rutar, S. (2009):** Arbeit und Überleben in Jugoslawien. Regionale Bergbaugesellschaften und der Zweite Weltkrieg. Veröffentlichungen des Instituts für soziale Bewegungen, Reihe C: Arbeitseinsatz und Zwangsarbeit im Bergbau während des Ersten und Zweiten Weltkrieges. Essen, Klartext Verlag (v pripravi).
- Troha, N. (1987):** Oris razvoja narodnoosvobodilnega gibanja v Revirjih. V: Repe, B. (ur.): Izročilo Čebin. Posvet ob 50. obletnici ustanovnega kongresa KPS in prihoda Josipa Broza Tita na čelo KPJ. Ljubljana, Komunist, 423–439.