

PROMETNA ŠOLA MARIBOR
VIŠJA PROMETNA ŠOLA

Ivan Kumar

**VLOGA IN POMEN ŽELEZNIŠKEGA
PROMETA V NEMŠKEM OKUPACIJSKEM
SISTEMU DRUGE SVETOVNE VOJNE NA
SLOVENSKEM**

Diplomsko delo

Maribor, september 2013



Diplomsko delo višješolskega študijskega programa

**VLOGA IN POMEN ŽELEZNIŠKEGA PROMETA
V NEMŠKEM OKUPACIJSKEM SISTEMU DRUGE
SVETOVNE VOJNE NA SLOVENSKEM**

Študent(-ka): *Ivan Kumar*
Vpisna številka: *12150161603*
Študijski program: *Logistično inženirstvo*
Modul: *Vojaška logistika*
Vrsta študija: *Izredni*
Predmet: *Vojaška zgodovina*
Mentor(-ica): *Dr. Valerija Bernik, prof. zgodovine in sociologije*
Lektor(-ica): *Anja Drogenik, prof. slovenščine*

Maribor, september 2013

SKLEP O DIPLOMSKEM DELU¹

¹ Sklep dobi študent(-ka) v referatu za študentske zadeve po vložitvi obrazcev DIP5 in DIP6.

ZAHVALA

Zahvala gre Ministrstvu za obrambo, ki mi je omogočilo študij.

Zahvaljujem se mentorici dr. Valeriji Bernik za strokovno podporo in nasvete ob izdelavi diplomskega dela.

Zahvaljujem se sodelavcem za nesebično pomoč v času študija.

Zahvaljujem se svoji ženi Barbari Kuhar Kumar, ki mi je stala ob strani in me spodbujala v času študija.



Obr. **DIP 8**

IZJAVA O AVTORSTVU DIPLOMSKEGA DELA
--

Podpisani(-a) Ivan Kumar, rojen(-a) 17. 4. 1977 v Celju, s svojim podpisom potrjujem, da sem avtor(-ica) diplomskega dela z naslovom Vloga in pomen železniškega prometa v nemškem okupacijskem sistemu druge svetovne vojne na Slovenskem .

Maribor, 8. 10. 2013

Podpis:

VLOGA IN POMEN ŽELEZNIŠKEGA PROMETA V NEMŠKEM OKUPACIJSKEM SISTEMU DRUGE SVETOVNE VOJNE NA SLOVENSKEM

Ključne besede: nemški okupacijski sistem, železniški promet, diverzije

Povzetek

V obdobju med prvo in drugo svetovno vojno je bila gradnja železniških povezav v porastu. Slovenija je bila med drugo svetovno vojno geografsko in strateško zelo pomembna. Zaradi njene geografske odprtosti so skozi njo potekale pomembne železniške in cestne komunikacije. Železniški sistem na nemških zasedbenih ozemljih je postal del sistema nemških železnic. Tako se je zgodilo tudi na delnem območju Slovenije, kjer je bil v celoti vzpostavljen nemški režim upravljanja železnic.

Brez železnice na slovenskem ozemlju okupatorske sile ne bi mogle izvajati svojih okupacijskih načrtov. Na drugi strani je nastalo osvobodilno gibanje, ki je ves čas izvajalo diverzije na železnice ter druge objekte in s tem povzročalo škodo okupatorju.

Vsaka uspešno izvedena sabotaža je tudi močno odmevala med Slovenci. Na ta način je osvobodilno gibanje ozaveščalo slovenski narod o svoji prisotnosti in borbi za osvoboditev.

THE ROLE AND IMPORTANCE OF THE RAILWAY TRANSPORT IN THE GERMAN OCCUPATION SYSTEM IN THE SECOND WORLD WAR IN SLOVENIA

Key words: German occupation system, railway transport, diversions

In the period between the First and the Second World Wars the building of rail links was on the increase. Slovenia was both, geographically and strategically, a very important territory during the Second World War. Due to its geographical openness it provided significant rail and road communications. The railway system on territories, occupied by the Germans, became part of the German railway system. The same happened in those regions of Slovenia where the German regime of railway management was fully established.

Without the railway in Slovenia occupying forces would not have been able to carry out their plans. On the other hand, the liberation movement was founded and all the time it carried out diversions on the railways and other objects, and thus caused damage to the occupier.

Each successfully accomplished sabotage echoed loudly among the Slovenians. In this way the Slovenian nation was made aware of the liberation movement's presence and its fight for liberation.

VSEBINA

1	UVOD.....	1
1.1	OPIS PODROČJA IN OPREDELITEV PROBLEMA	1
1.2	NAMEN, CILJI IN OSNOVNE TRDITVE	3
1.3	PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE RAZISKAVE.....	3
1.4	UPORABLJENE RAZISKOVALNE METODE	4
2	ŽELEZNICE NA SLOVENSKEM V JUGOSLAVIJI PRED DRUGO SVETOVNO VOJNO	5
3	ŽELEZNICE NA SLOVENSKEM V NEMŠKEM OKUPACIJSKEM SISTEMU MED DRUGO SVETOVNO VOJNO	7
3.1	ŽELEZNIŠKI TRANSPORT V NEMŠKI VOJSKI IN ORGANIZACIJA NEMŠKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA	7
3.2	NEMŠKI OKUPACIJSKI SISTEM NA SLOVENSKEM	11
3.3	RAZVOJ SLOVENSKEGA ODPORNIŠKEGA GIBANJA IN SABOTAŽNE DEJAVNOSTI	16
3.4	ŽELEZNIČARSKÉ KURIRSKÉ ZVEZE	27
3.5	NEMŠKA OBRAMBA ŽELEZNIŠKE PROGE.....	29
4	KONEC VOJNE IN POSLEDICE NA SLOVENSKIH ŽELEZNICAH	32
5	SKLEP	35
6	VIRI, LITERATURA	37
7	SEZNAM SLIK	40

1 UVOD

1.1 OPIS PODROČJA IN OPREDELITEV PROBLEMA

Slovenija je bila med drugo svetovno vojno geografsko in strateško zelo pomembna. Zaradi njene geografske odprtosti so skozi njo potekale pomembne železniške in cestne komunikacije. Brez železnice na slovenskem ozemlju okupatorske sile ne bi mogle izvajati svojih okupacijskih načrtov.

Napad na Jugoslavijo se je začel v noči na 6. april 1941. Boji z jugoslovansko vojsko so bili kratkotrajni, saj je okupatorjem po enem tednu uspelo popolnoma okupirati ozemlje Slovenije. Slovensko ozemlje so si po kapitulaciji kraljeve vojske razdelile: Italija (Ljubljana, Notranjska, Dolenjska), Nemčija (Gorenjska, Štajerska) in Madžarska (Prekmurje). Kljub hitremu porazu in okupaciji je jugoslovanska vojska po navodilih ob umiku sistematično rušila vse važnejše železniške objekte, da bi otežila napredovanje sovražne vojske (Lorencin, 1996, 7–8).



Slika 1: Okupacijska območja v Sloveniji

Vir: Prirejeno po: <http://vedez.dzs.si/dokumenti/dokument.asp?id=565> (5. 7. 2013)

Okupacijski režimi posameznih okupatorjev so bili različni. Vsi so sicer izdajali navodila in odredbe o preusmeritvi železniške službe v vojaške namene, le da je nemški okupator uvedel veliko strožje ukrepe in metode kot sta jih italijanski in madžarski. V prvi vrsti pa je nemški okupator na železnici zasledoval cilj, kako čim prej in za vsako ceno vzpostaviti varen, reden in dovolj hiter promet ter tudi železniško omrežje prilagoditi svojim vojaškim in političnim načrtom. Železniški sistem na nemških zasedbenih ozemljih je prišel v neposredno upravljanje nemškega ministra za promet in je s tem postal del sistema nemških železnic. Tako se je zgodilo tudi na delnem območju Slovenije, kjer je bil v celoti vzpostavljen nemški režim upravljanja železnic.

Prvo vprašanje, ki se nam ob navedeni tematiki pojavlja je, kako je potekal železniški transport v nemški vojski in kakšna je bila organizacija nemškega železniškega sistema med drugo svetovno vojno. V nadaljevanju se nam prav tako zastavlja vprašanje, kakšne so bile železničarske kurirske zveze.

Zastavlja se še vprašanje razvoja odporniškega gibanja in sabotažne dejavnosti, saj se je upor proti okupatorju na slovenskem ozemlju začel zelo hitro. Slovenski narod se je kmalu

začel boriti za svojo svobodo. Upirati so se začeli najprej posamezniki in manjše skupine, ki so začele izvajati razne manjše sabotaže in propagandne akcije, kmalu pa so se aktivno začeli upirati tudi z orožjem. Zato je smotrno tudi vprašanje nemške obrambe železniške proge.

1.2 NAMEN, CILJI IN OSNOVNE TRDITVE

Namen diplomskega dela je analizirati delovanje in obrambo železnic na Slovenskem v nemškem okupacijskem sistemu med drugo svetovno vojno.

Cilj diplomskega dela je predstaviti osnovne dejavnike vpliva nemškega okupacijskega sistema na slovenske železnice in povezavo razvoja odporniškega gibanja in sabotažnih dejavnosti. Prva oblika neposrednega odpora je bilo sabotiranje okupatorjevih ukazov o varovanju voznega parka in železniških naprav. Slovenski železničarji so ob prihodu okupatorja uničevali, pa tudi skrivali rezervne dele za lokomotive in druge železniške naprave, ki so bile v vojnem času nepogrešljive, s tem pa tudi kvarili vozni park in zavirali okupatorjev vojaški in civilni promet.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE RAZISKAVE

Zgodovinopisno raziskavo spremljajo določene težave, ki jih predstavljajo ohranjeni in dosegljivi viri, pa tudi objavljena strokovna literatura. V tem pogledu je virov in literature dokaj malo.

Predpostavljam, da so se Nemci trudili vzpostavljati redno železniško povezavo, vendar so imeli zaradi slovenskega odporniškega gibanja in sabotažnih dejavnosti precej težav, ki so jim morali posvečati veliko pozornosti, da so jih lahko sproti odpravljali.

V zaključku naloge sem skušal ugotoviti, kako je potekalo odporniško gibanje in kakšne posledice je pustila vojna na slovenskih železnicah.

1.4 UPORABLJENE RAZISKOVALNE METODE

Uporabil sem predvsem teoretične metode, saj gre za zgodovinopisni pristop na temo diplomskega dela:

- metodo deskripcije za opis delovanja in obrambe železniškega sistema med drugo svetovno vojno na Slovenskem v nemškem okupacijskem območju,
- metodo klasifikacije za definicijo osnovnih pojmov,
- zgodovinopisno sem analiziral podatke o dogodkih med drugo svetovno vojno na Slovenskem,
- metodo kompilacije (povzemanje spoznanj, stališč sklepov in rezultatov drugih avtorjev) sem uporabil pri oceni podatkov različnih avtorjev pri opisu in vrednotenju vpliva nemškega okupacijskega sistema na slovenske železnice,
- metodo sinteze sem uporabil za končno sklepno ugotovitev o delovanju in obrambi slovenskih železnic na Slovenskem med drugo svetovno vojno v nemški okupacijski coni.

2 ŽELEZNICE NA SLOVENSKEM V JUGOSLAVIJI PRED DRUGO SVETOVNO VOJNO

Železnica je v obdobju obeh svetovnih vojn predstavljala strateško kategorijo. Bila je edino logistično sredstvo s katerim, poleg vseh dobrin in surovin, ki jih človek potrebuje za preživetje, lahko prepeljemo tudi najtežjo vojaško oborožitev (Lorencin, 1996, 18).

Zgodovina železnice v Sloveniji sega v leto 1846, ko je bila uradno odprta železniška proga Gradec–Celje in je prvič zapeljal vlak po slovenskih tleh. Pomembna železniška povezava za slovensko ozemlje je bila tako imenovana Južna železnica Dunaj–Trst, saj so postopoma odpirali in priključevali nove proge, s tem je postalo slovensko železniško omrežje zelo razvejano. 1855 so začeli graditi pod okriljem Južne železnice Hrvaško železnico, ki je potekala od Zidanega Mosta do Zagreba. Enotirna proga je bila odprta leta 1862, drugi tir pa je bil dograjen leta 1944. Koroška proga ali dravska proga je potekala od postaje Maribor Studenci do Celovca, zgrajena med leti 1857 in 1863. Težko pričakovana Gorenjska proga Ljubljana–Tržič je bila odprta za javni promet leta 1870. Ta proga je bila pomembna, saj je v tistem obdobju bila Gorenjska dotlej najbolj industrializiran predel Slovenije, brez železniške povezave pa je nazadovala. V obdobju do prve svetovne vojne je potrebno omeniti še proge Pivka–Reka, Divača–Pulj, Trst–Hrpelje, Beljak–Trst ter mnoge lokalne povezave. Med vojnama so se odprle povezave Ormož–Ljutomer–Murska Sobota, Rogatec–Krapina ter Trebnje–Sevnica. (Wikipedija, [online], 2013).

Do začetka druge svetovne vojne so na slovenskem ozemlju zgradili tudi progo med Sevnico in Tržiščem, ki je leta 1938 neposredno povezala dolenjsko železniško omrežje z državno magistralo. V času tik pred drugo svetovno vojno je treba omeniti še začetek gradnje proge Črnomelj–Vrbovsko, najkrajšo zvezo Dravske banovine z morjem, ki pa je niso dokončali (Bogič, 1998, 24).

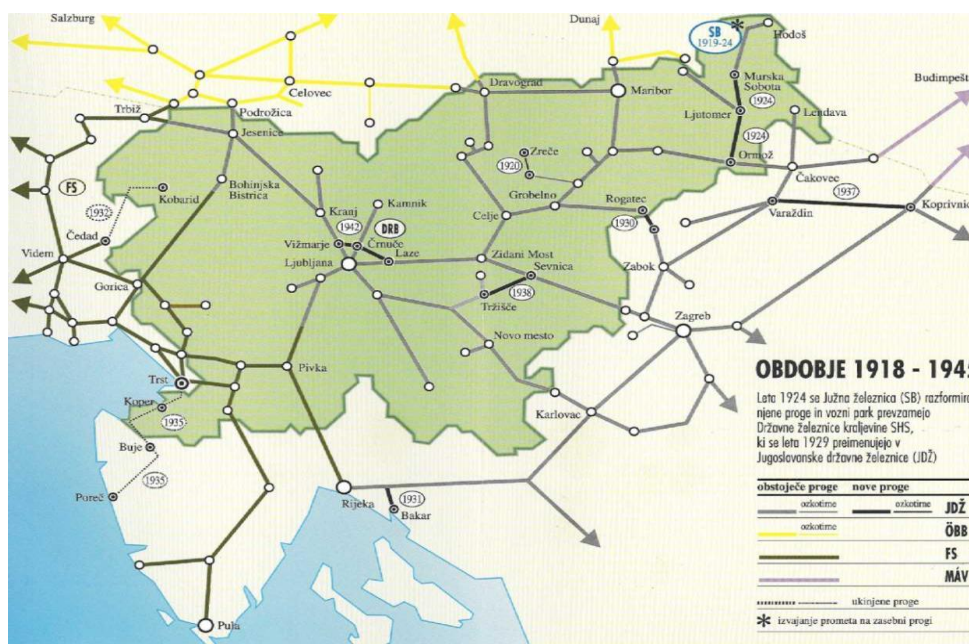
Kljub drugi svetovni vojni so Nemci leta 1942 naredili obvozno progo Vižmarje–Črnuče–Laze, da so se izognili vožnji skozi Ljubljano, ki so jo okupirali Italijani. Leta 1944 so Nemci zgradili še drugi tir med Zidanim Mostom in Zagrebom, začeli pa so tudi z gradnjo obvoznice v Borovnici, en tir so dokončali leta 1945. (Lorencin, 1996, 22).



Slika2: Novo zgrajen most v Zidanem Mostu

Vir:

<http://www.gradimo.com/zanimivosti/kulturna-dediscina/josip-slavec/gradnja-mostu-v-zidanem-mostu>
(5. 7. 2013)



Slika 3: Železnice pred vojno in v času druge svetovne vojne

Vir: Bogič, 1998, 25

3 ŽELEZNICE NA SLOVENSKEM V NEMŠKEM OKUPACIJSKEM SISTEMU MED DRUGO SVETOVNO VOJNO

3.1 ŽELEZNIŠKI TRANSPORT V NEMŠKI VOJSKI IN ORGANIZACIJA NEMŠKEGA ŽELEZNIŠKEGA SISTEMA

Mirovni pogoji, ki jih je po koncu prve svetovne vojne bila prisiljena sprejeti Nemčija, so se poleg vzpostavljanja popolnega nadzora nad nemškim obrambnim sistemom neposredno dotaknili tudi nemškega železniškega sistema. Jasno je postalo, da je vzdrževanje logističnega sistema in s tem bojne sposobnosti vojske mogoče le ob podpori železnic. V ta namen je morala Nemčija predati 5.000 lokomotiv in 150.000 vagonov antantni strani. Na osnovi 89. člena Ustave (iz leta 1919) nemške (weimarske) republike je bil izvršen prenos celotnega železniškega sistema neposredno v last in upravljanje cesarstva. Osnovo za to je predstavljal podpisan sporazum o medsebojnem sodelovanju vseh zveznih dežel na področju železniškega prometa. Poslovanje železnic je onemogočala izredno visoka stopnja inflacije in šele z monetarno reformo leta 1924 je bilo oblikovano samostojno podjetje, ki pa je bilo tako kot vsa ostala v državni lasti obremenjeno s plačevanjem visokih reparacij – letno 660 milijonov nemških mark (Prebilič, 2006, 241).

Kmalu po I. svetovni vojni so železnice sprožile vprašanje zaščite in varovanja. Vendar dodatni nalogi nista bili kos ne zvezna ne deželna policija. Zato so bile leta 1919 organizirane posebne, samostojne enote, za katere so odgovarjale posamezne železniške direkcije. Večina pripadnikov tako formiranih enot je bila iz skupine demobiliziranih vojakov, ki so bili večina brezposelni. Tako so se oblikovale zaščitne železniške enote, ki so varovale premično in nepremično imovino železnic. Te enote niso bile v stalni sestavi. Vpoklicali so jih v primerih rizičnih situacij, kot je to bil primer leta 1921, ko so si sledile stavke in izgredi po vsej Nemčiji. Sicer so železnice imele tudi stalno sestavo enot – železniške policije (Bahnpolizei), ki pa je opravljala specialne naloge v sodelovanju z varnostno policijo (Schutzpolizei). Leta 1927 je železnica začela tudi z organiziranjem posebnih enot, ki so varovale transport pomembnih dobrin (mednje sodijo vsi transporti za

potrebe vojske) pred morebitnim zračnim napadom. Leta 1937 so bile ustanovljene posebne enote – Eisenbahnluftschutztruppen. Njihova naloga je bilo zračno opazovanje, čim hitreje javljanje morebitnega zračnega napada ter akcije zatemnjevanja tako vlakovnih kompozicij, kot tudi vseh ostalih železniških objektov. V sestavi teh enot so organizirali tudi protipožarno službo za primer izbruha požara ob bombnem napadu (Prebilič, 2006, 241–242).

Z nastopom Hitlerja na mesto ministrskega predsednika leta 1933 so se spremenila tudi razmerja med železnico in vojsko. Spomladi 1935 so se začele izvajati pomembne organizacijske spremembe v uradu za enote, kjer je bil ponovno oblikovan transportni oddelek. Oddelek je moral pripravljati načrte za mobilizacijo in transport, bil je zadolžen za rečni in železniški sistem celotnega vojaškega sistema. Iz centralnega urada za vojni transport se je ločil samostojni urad za cestni in železniški transport. Ker je bilo ugotovljeno, da železniški sistem ni sposoben zagotoviti popolne logistike vojaškemu sistemu, je v bila v letu 1936 sprejeta pomoč v višini okoli 600 milijonov mark, s katero so predvidevali predvsem gradnjo dvotirnih povezav med večjimi mesti. Za vzdrževalna dela na železnicah so bile oblikovane posebne železniške enote, ki jih lahko enačimo z vzdrževalci. Delavce so zagotavljale železnice same, ob konicah železniškega poslovanja pa so osebje tudi mobilizirali (Prebilič, 2006, 245).

Poseben sistem so v tedanjih nemških železnicah predstavljale ozkotirne železnice, ki so v številnih primerih dopolnjevale posamezne odseke klasične železniške mreže. Z modernizacijo nemške vojske pa ozkotirna železnica iz I. svetovne vojne (600 mm) ni bila kos obremenitvam. Največjo težavo je predstavljala nosilnost, ki ni dovoljevala transporta nemških tankov. Zato so že pred začetkom II. svetovne vojne nemške železnice začele z nadgradnjo ozkotirnih železnic ter jim s povečevanjem tirnega razmika na 750 mm povečale nosilnost, s tem pa tudi kapacitete, kar je omogočalo tudi transport težkih orožij, med katerim so bili tanki in najtežji kosi artilerije (Prebilič, 2006, 245).



Slika 4: Ozkotirna železnica

Vir: <http://www.kamra.si/Default.aspx?module=5&id=16> (4. 7. 2013)



Slika 5: Nekdanja železniška postaja v Slovenskih Konjicah

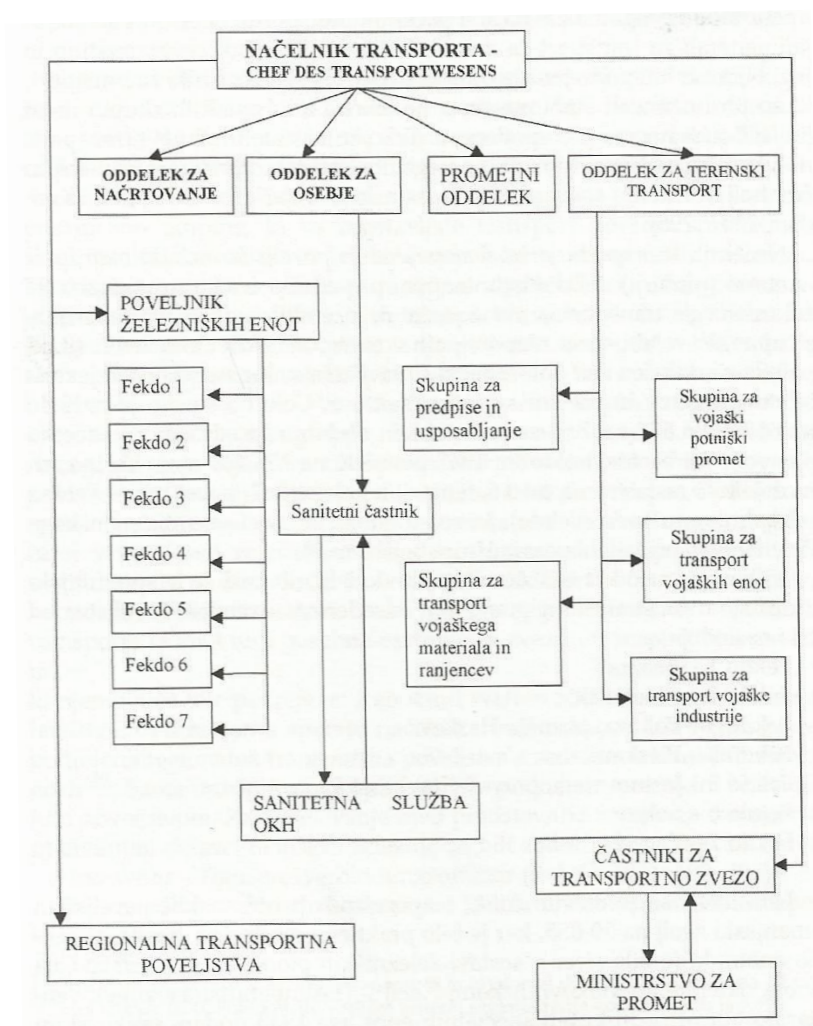
Vir: http://sl.wikipedia.org/wiki/%C5%BDelezni%C5%A1ka_proga_Polj%C4%8Dane_-_Slovenske_Konjice_-_Zre%C4%8De (16. 7. 2013)

Zvezne železnice so dočakale II. svetovno vojno z manjšim številom lokomotiv in vlakov kot so jih imele leta 1914. Sam proces motorizacije oboroženih sil je zanemaril pomen in položaj železnic (Prebilič, 2006, 246).

Za nemški vojaški transport je bilo značilno močno sodelovanje med transportnim sistemom in nemškimi železnicami, ki od leta 1937 dalje niso več državna družba, temveč državni organ z ministrom za promet na čelu. Sicer civilnemu organu se je leta 1943 pridružil tudi vojaški predstavnik. Področje vodenja je bilo urejeno s posebnim zakonom o upravljanju železnic, ki je prenašal funkcijo generalnega direktorja na prometnega ministra (Prebilič, 2006, 247).

Ureditev nemških železnic in relacije med posameznimi položaji in funkcijami se niso spremenile niti v času vojne, čeprav se je obremenitev železnic nenehno povečevala. Zgolj izjemoma je prometni minister imenoval in pooblastil svoje neposredne nameščence, ki so nato priskočili na pomoč in pospešili reševanje kakšnih posebnih kriznih razmer (Prebilič, 2006, 248).

Na zasedenih območjih je bilo vodenje in organiziranje železniškega transporta v povezavi s statusom ozemlja. Železniški sistem na ozemljih, ki so bila del nemškega Reicha je prešel v neposredno upravljanje nemškega ministra za promet, s tem so ta ozemlja postala del sistema nemških železnic. Tako se je zgodilo tudi z območjem Slovenije, kjer je bil v celoti vzpostavljen nemški režim upravljanja železnic, čeprav Slovenija ni bila vključena v Velikonemški rajh (Prebilič, 2006, 248–249).



Slika 6: Organigram nemškega vojaškega transporta

Vir: Prebilič, 2006, 252

3.2 NEMŠKI OKUPACIJSKI SISTEM NA SLOVENSKEM

Spomladi leta 1941 je nacistična Nemčija že imela v svoji posesti železniško omrežje večine naših sosednjih držav. Tako je Nemčija samo čakala na ugoden trenutek, da se polasti še jugoslovanskega železniškega ozemlja in komunikacij, ki so vodile neposredno proti jugu, zlasti v Turčijo in naprej proti vzhodu. Cilj nacističnega vojnega mehanizma je bil pridobiti nadzor nad jugoslovanskimi tranzitnimi progami, med katerimi je bila najbolj zanimiva proga Maribor–Zidani Most–Zagreb–Beograd–Skopje (Žnidarič, 1990, 70).

Aprila leta 1941 je bilo z napadom na Jugoslavijo dodobra uničeno tudi železniško omrežje. S kapitulacijo Jugoslavije pa so okupatorjeve sile zasegle tudi vso železniško omrežje razpadle kraljevine. Z njim so pridobile zelo pomembne komunikacijske zveze, ki so po najkrajši poti povezovale Srednjo in Južno Evropo. Slovensko železniško omrežje je bilo zaradi svoje prehodne lege tako za Nemce kot za Italijane ključnega pomena. Že prve dni po nemškem napadu na Jugoslavijo je bila izvedena množična evakuacija slovenskih železničarjev. Bilo je nekaj brezupnih poizkusov Jugoslovanske vojske, da bi z rušenjem prometnic zaustavila prodor nemške vojske. Posebej pomembna so bila rušenja na Južni železnici. Nekateri porušeni objekti so pozneje okupatorju kar nekaj časa povzročali resne motnje v prometu. Poškodovane tire in kretnice so nacisti kmalu popravili, dovod vode za napajanje lokomotiv pa so preuredili iz kurilnice (Žnidarič, 1990, 71–72).

Nemška okupacijska oblast je južno železnico zasilno obnovila do konca maja 1941, pri čemer je bil najhujši zalogaj popolnoma porušen predor pri Črešnjevcu. Šele v naslednjih mesecih se je lotila temeljite obnove (Guštin, 2008, 328).



Slika 7: Kolodvor Slovenska Bistrica–Črešnjevce

Vir: <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=33&t=760> (4. 7. 2013)

Kolikšen pomen je imelo za nemškega okupatorja železniško omrežje v okupirani Spodnji Štajerski, kaže tudi to, da so se takoj po prevzemu oblasti lotili gradnje drugega tira na progi Zidani Most–Zagreb. Iz vojaških in gospodarskih razlogov so želeli čim prej okrepiti

propustno moč proge. Pripravljalna dela so nacisti povsem prepustili slovenskim inženirjem, ki so bili združeni v posebnem uradu, imenovanem Neubauamt – urad za novogradnje. Partizanske enote so budno spremljale okupatorjevo delo in ga redno motile. Najbolj aktivni so bili borci maja 1943, ko so pogosto minirali kretnice, razstreljevali tirnice, požigali barake in s sabo jemali delavce. Vse to so bili razlogi, da je bil tir končan šele 26. julija 1944 (Žnidarič, 1990, 73).

Posebna skrb je bila posvečena tudi Južni železnici zaradi možnosti uporabe železnice za vojaške Transporte in prevoze strateških materialov, zato je bila zelo pomembna za italijansko območje. Ocena upokojenega železničarja Franca Hrobata pravi, da je bil promet na železniškem omrežju pred italijansko okupacijo neprimerno večji kot pozneje. Več vojaškega prometa je bilo na progi Zidani Most–Dobova, zlasti po zgraditvi drugega tira leta 1944, več tovarnega prometa pa na progi Zidani Most–Laze. Po številu vlakov na dan je bila omenjena proga leta 1941 izkoriščena približno 75-odstotno, leta 1942 že 75 in leta 1943 kar 79-odstotno. Torej je gostota prometa z leti vojne naraščala. Velika frekvenca tovarnega prometa je bila tudi med Madžarsko in Italijo. Madžarska je pošiljala v Italijo hrano, od tam pa uvažala razno opremo. Vojaški transport so do leta 1943 najpogosteje vozili na relaciji Italija–Grčija. Pomemben na tej progi je bil tudi lokalni tovor. Tako so na primer v Zagrebu na dan naložili od 70 do 80 vagonov premoga, v Trbovljah od 120 do 140 vagonov premoga in 20 vagonov cementa, v Hrastniku pa 20 vagonov premoga in nekaj vagonov v steklarni in kemični tovarni. Večina premoga je šla v smeri proti Mariboru in Avstriji, proti Ljubljani in Zagrebu pa zelo malo. Potniški promet je bil precej skromnejši, saj je na dan vozilo povprečno le od 4 do 5 parov vlakov med Zidanim Mostom in Lazami. Nekajkrat na teden so vozili iz Italije na vzhod vojaški »brzovlaki«, ki so se po navadi vračali z ranjenci (Žnidarič, 1990, 74).



Slika 8: Parna lokomotiva JŽ-serija 28, na slovenskih progah v uporabi med letoma 1922 in 1978.

Vir: http://sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina_%C5%BEeleznice_v_Sloveniji (16. 7. 2013)

Na področju železniškega prometa je bilo sprejetih kar nekaj zakonov in odredb glede železniškega prometa na slovenskem ozemlju, večina zakonov je slonelo na odredbi o nemški železnici z dne 4. julija 1939. Vendar se je večina slovenskih železničarjev dokaj hitro prilagodila novim razmeram. Okupatorju je šlo na roko dejstvo, da je bil železniški promet skozi slovensko Štajersko življenjskega pomena, zato so bili do slovenskih železničarjev veliko strpnejši kot do večine Slovencev v drugih poklicih. Železničarje so nujno potrebovali za opravljanje službe, kar se je najbolj pokazalo ob deportaciji Slovencev leta 1941, ki so zajele razmeroma malo železničarjev. Če bi zanje veljali enaki kriteriji kot za ostale Slovence, bi se na preselitvenih seznamih znašlo neprimerno več železničarjev. Mnogi med njimi so se zato leta 1943 in 1944 lažje odločili za odhod v partizane. Nekaj dni po okupaciji so prispeli nemški železniški strokovnjaki in začeli vzpostavljati okupatorjevo upravo na železnici (Žnidarič, 1990, 76).

Na slovenskem Štajerskem sta bila ustanovljena prometna urada v Mariboru in v Celju. Imela sta sekcije za vzdrževanje prog, nadzorništvo proge, železniške postaje oziroma

prometne službe, železniške naprave ter kadrovsko pravno službo. Centralna kurilnica in sekcija za vzdrževanje prog je bila v Mariboru, ta pa je bila podrejena strojnemu uradu v Gradcu. Strojna postaja je bila v Sevnici, materialno, kadrovsko in finančno službo pa so imeli v Celju (Žnidarič, 1990, 77).

Na vse večje postaje območja slovenske Štajerske so postavili za vodilni kader Nemce, izjemoma tudi slovenske železničarje, kateri so po I. svetovni vojni odšli v Avstrijo. Kasneje so sprejemali nove delavce, tudi ženske za popisovalke vagonov in blagajničarke, za te pa so organizirali približno trimesečni tečaj za opravljanje dela in tečaje nemščine. Mnoge od njih so kasneje premestili v Avstrijo. Slovenskim železničarjem so priznali jugoslovanske strokovne izpite, novi zaposleni pa so opravljali izpit pred notranjo komisijo. Večino bivših slovenskih vodij so prestavili v Avstrijo in Nemčijo. Za slovenske železničarje so pripravili tečaje nemškega jezika. Pomembna pridobitev znanj je bila za vlakovne odpravnike, saj so se morali usposobiti za nove nemške predpise. Ti so pridobili potrdilo o usposobljenosti od učitelja iz Dunaja, ki je dobro znal slovenski jezik. Nove delavce so sprejeli iz vrst progovnih delavcev, katere so hitro usposobili za delo pri nas in v Avstriji. Pomembno vlogo so imeli tudi dispečerji, ki so nadzorovali vožnjo in sestavo vlakov, ti so bili Nemci iz Avstrije, za vozne dispečerje pa so postavili Slovence (Žnidarič, 1990, 77–82).

S 1. septembrom so začeli veljati novi vozni redi, med dodatne ukrepe pa so spadala tudi preimenovanja železniških postaj, kar je dajalo videz ponemčevanja. Postaje so v večini dobile imena po krajih iz časov Habsburške monarhije (Žnidarič, 1990, 83).

O pomenu železniškega prometa za okupatorja na območju okupirane slovenske Štajerske govorijo tudi podatki o stanju parnih lokomotiv na območju urada v Gradcu, pod katerega so spadale tudi vse kurilnice na slovenskem Štajerskem. Tako je 28. februarja 1945 pod strojni urad v Gradcu spadalo 339 parnih lokomotiv, od tega jih je bilo na slovenskem Štajerskem kar 198 (Žnidarič, 1990, 80).

Okupacijski režimi posameznih okupatorjev so bili tudi na železnici različni. Vsi so sicer izdajali navodila in odredbe o preusmeritvi železniške službe v vojaške namene, le da je nemški okupator uvedel veliko strožje ukrepe in metode kot sta jih italijanski in madžarski. V prvi vrsti pa je nemški okupator na železnici zasledoval cilj, kako čim prej in za vsako

ceno vzpostaviti varen, reden in dovolj hiter promet ter tudi železniško omrežje prilagoditi svojim vojaškim in političnim potrebam (Žnidarič, 1990, 89).

3.3 RAZVOJ SLOVENSKEGA ODPORNIŠKEGA GIBANJA IN SABOTAŽNE DEJAVNOSTI

Za odporniško gibanje je značilen odpor/upor v pasivni ali aktivni obliki proti sovražniku, po navadi proti okupatorju, pa tudi v državljanski vojni. Za pasivno obliko so značilne sabotaže¹, propagandno delovanje, za aktivno pa diverzije², terorizem in oborožen boj ter atentati na pripadnike okupatorjeve oblasti. Po navadi je vzrok za nastanek odporniških gibanj okupacija ozemlja oziroma izguba lastne narodnosti in pravic ter nasilje nad civilisti. V različnih deželah so uporniška gibanja organizirala in usmerjala politične sile, po navadi levica (komunisti, socialisti). Odporniško gibanje se bojuje za rešitev nacionalne eksistence, rešitev narodne časti, pa tudi za ohranitev fizične eksistence naroda in svoje cilje (Lorencin, 1996, 15).

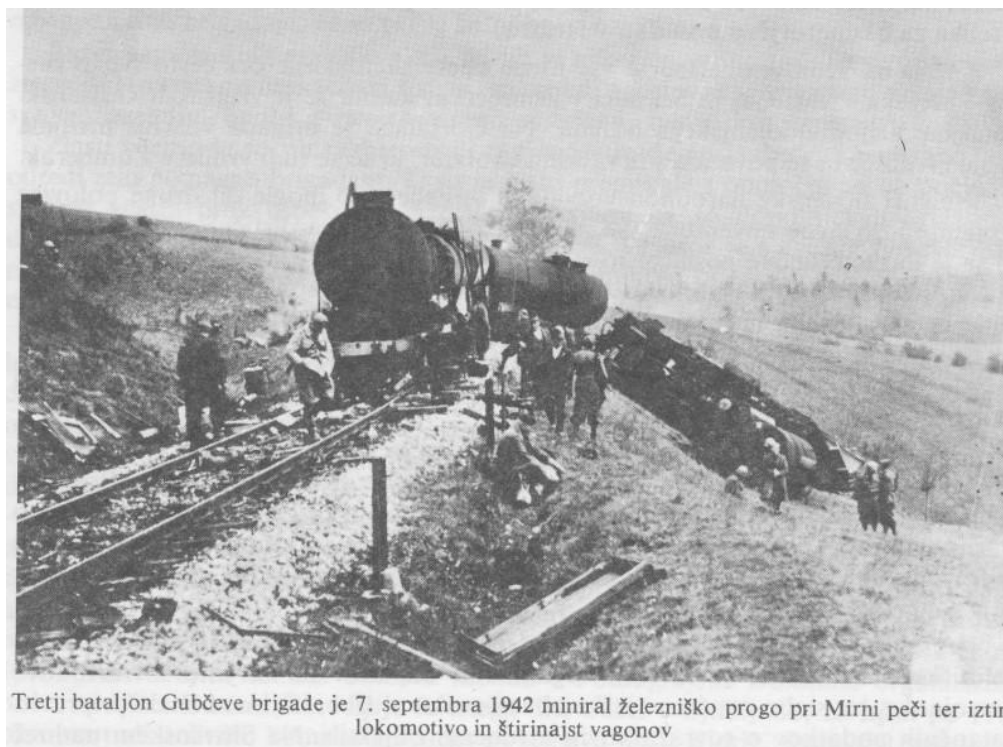
Druga svetovna vojna je zaradi svoje narave omogočila razvoj partizanskega delovanja. Sile osi so bile razmeščene po vsej Evropi, kar je pomenilo, da so bile oskrbovalne linije zelo dolge in ranljive, zato niso imele dovolj enot, ki bi lahko uspešno zatrle nastajajoča partizanska gibanja po Evropi (Cigler, 2007, 10).

Narodnoosvobodilna vojska in partizanski odredi Jugoslavije v svetu veljajo za eno najbolj organiziranih odporniških gibanj med drugo svetovno vojno. Začelo je nastajati takoj po začetku vojne brez tuje pomoči na jugoslovanskem ozemlju. Med vojno je

¹ Sabotaža – **sabotáža** -e ž (â) namerno, navadno prikrito dejanje, ravnanje, s katerim se zlasti iz političnih vzrokov povzroča gospodarska škoda: obsojen je bil zaradi sabotaže; sabotaža v rudniku / gospodarska sabotaža / proti sovražniku so se borili tudi s propagando in sabotažami.

² Diverzija – **diverzija** -e ž (î) vojaška uničevalna akcija na sovražnikovem ozemlju: glavno taktično sredstvo sta bili takrat zaseda in diverzija; diverzantska trojka je izvedla diverzijo; pren. ideološke, politične diverzije // voj. samostojna vojaška akcija, ki ima namen odvrniti sovražnikovo pozornost od glavnega bojišča: izvesti diverzijo z izkrcavanjem na atlantski obali.

neprestano raslo in se izpopolnjevalo tako v vojaškem kot tudi organizacijskem smislu. Leta 1945 je bila Jugoslovanska armada sposobna izvajati obsežne vojaške operacije in je z lastnimi silami skoraj v celoti sama osvobodila državo (Krapež, 1999, 14).



Slika 9: Iztirjenje vlaka pri Mirni peči

Vir: <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=21&t=6805&start=30> (16. 7. 2013)

Odporniško gibanje je bilo v času pred kapitulacijo Italije zaradi pomanjkljive logistične oskrbe prisiljeno predvsem v akcije sabotažnega in diverzantskega tipa.

Upor proti okupatorju na Slovenskem se je pričel kmalu po kapitulaciji Jugoslovanske vojske. Najprej so se začele upirati manjše skupine z manjšimi sabotažami in propagandnimi akcijami, sledili so aktivni upori z orožjem. Kljub temu da je bil okupator neusmiljen pri sankcijah nad uporniki in njihovimi družinami ter da je izvajal totalitarni nadzor, so bili uporniki izredno pogumni. 26. aprila 1941 so predstavniki Komunistične partije Slovenije, Krščanskih socialistov, demokratičnega krila Sokolov in naprednih kulturnih delavcev ustanovili Osvobodilno fronto slovenskega naroda (OF). Hkrati s političnimi so izvajali tudi vojaške priprave; skrivali so orožje, opremo, strelivo in izvajali posamezne akcije. 22. junija 1941 so v Ljubljani ustanovili vojaški vodstveni organ

bodočih partizanskih čet – Vrhovno poveljstvo slovenskih partizanskih čet, ki so ga pozneje preimenovali v Glavno poveljstvo slovenskih partizanskih čet. Odporniško gibanje se je razvijalo v dve smeri. Osvobodilna fronta je bila »civilna zaledna organizacija«, ki je skrbela za oskrbo partizanskih enot. Njen namen je bil organizacija oboroženega odpora proti okupatorjem in prevzem oblasti po koncu vojne (Ločniškar, 2004, 5).

Zaradi nasilnega in raznarodovalnega delovanja okupatorja so se prve partizanske čete in bataljoni aktivirali na Slovenskem že v letu 1941. Izvajali so sabotažne akcije z rušenjem železniških prog, telekomunikacijskih naprav, cest itd. Prva oblika neposrednega odpora je bilo sabotiranje okupatorjevih ukazov o varovanju voznega parka in železniških naprav. Železničarji so ob prihodu okupatorja uničevali, pa tudi skrivali rezervne dele za lokomotive in druge železniške naprave, ki so bile v vojnem času nepogrešljive, s tem pa tudi kvarili vozni park in zavirali okupatorjev vojaški in civilni promet. Posebej aktivni so bili železničarji v delavnicah in kurilnicah, kjer so imeli neposredno možnost za izvajanje sabotaž (Vidovič Miklavčič 1980, 87).

Prve beležene sabotažne akcije se pojavljajo že v mesecu juniju leta 1941. V začetku so bili aktivisti najbolj aktivni na progah Ljubljana–Zidani Most, kjer je zabeleženih kar pet napadov (Žnidarič, 1990, 112–118).

Odporniško gibanje razdelimo na dve obdobji; obdobje od leta 1941 do jeseni 1943 – pred kapitulacijo Italije in obdobje od jeseni 1943 do konca druge svetovne vojne, ko je italijansko zasedbeno območje prevzela Nemčija. Razlikujemo jih v pomembnosti železniških komunikacij za okupatorja, učinkovitosti napada osvobodilnega gibanja, različno uporabljenih sredstvih pri izvajanju, z razvojem vojne na drugih frontah in s sodelovanjem pri napadih na železniške komunikacije z zavezniško vojsko. Odporniško gibanje je železnice gledalo kot orodje okupatorja, s katerim se okorišča. Po italijanski kapitulaciji se nemški okupacijski sistem razširi na območje, ki so ga prej držali Italijani. Ker je bila železnica za okupatorja izredno pomembna, je narodnoosvobodilna vojska od vsega začetka gibanju železniških transportov posvečala posebno pozornost. Z oboroženimi napadi in miniranjem tirov je ogrožala promet ter povzročala zastoje transportov. Na vseh pomembnejših postojankah je okupator namestil vojaške posadke v utrjene bloke, vendar vsi varnostni ukrepi in utrdbe ter oklopne garniture niso mogli zagotoviti rednega prometa (Mohorič 1968, 485).

Beleženi so mali napadi na vozni park in železniško infrastrukturo in tudi prva miniranja proge. Enote so sredstva po večini dobivale v rudnikih, kamnolomih in skladiščih.



Slika 10: Miniranje desnega obrežnega steber mostu čez Krko

Vir: <http://shrani.si/f/2O/C9/3wUe1jrF/scan-130216-0110.jpg> (16. 7. 2013)

V Mariboru so skojevci izvedli nekaj sabotažnih akcij že sredi julija 1941 in z njimi je nacistični okupator utrpel precejšnjo gmotno škodo. Eno najuspešnejših so izvedli v noči na 18. julij 1941 na tezenski železniški postaji. 17. julija popoldne je na to postajo pripeljal vojaški transportni vlak s petnajstimi vagoni. Na dvanajstih so bili naloženi deli za letala, na treh pa železova ruda. Na vlaku je bilo vojaško spremstvo. Ob 23.13 je v enem od vagonov izbruhnil požar, ki se je zaradi vetra hitro širil. Gasilci so požar omejili, a od vagona in obeh letal so ostala le ožgana ogrodja. Vagon so izločili iz transporta in ga postavili na slepi tir tezenske postaje. Železničarji so bili zelo aktivni in so opravili številne sabotažne dejavnosti in sodelovali pri izpolnjevanju drugih nalog v narodnoosvobodilnem gibanju (Žnidarič, 1990, 116).



Slika 11: Tezenska železniška postaja

Vir: <http://www.plinarna-maribor.si/res?bin.svc=obj&bin.id=162512EF-BDAF-0009-10D2-75B659574140>
(16. 7. 2013)

Partizanski napadi na železniško mrežo so se po organiziranosti in škodi, ki so jo povzročili, tudi stopnjevali ter povečevali z vsakim letom okupacije. Aktivni so bili poleg partizanov tudi civilisti in železničarji. Vsaka uspešno izvedena sabotaža je tudi močno odmevala med Slovenci. V letu 1941 so zabeleženi posamezni primeri miniranja in odvijanj tračnic. Leta 1942 je že bilo večje število miniranja, izvedene so bile rušitve prog, napadi na postaje, vlake, telegrafске in telefonske drogove in okupatorjeve bunkerje ob progi. Najhujše posledice so pustile sabotaže izvedene leta 1943. Za njih je značilno delno ali celotno iztirjanje vlakov. Proti koncu vojne so partizani prenehali s sabotažami in diverzijami, ker so dobili ukaz, da je treba varovati železnice za obdobje po vojni (Žnidarič, 1990, 112–118).

Spodaj je zbranih nekaj najbolj odmevnih sabotažnih akcij na Slovenskem.

Na železniški progi med Šentiljem in Celjem so leta 1941 izvršili dve sabotažni akciji. 24. julija 1941 se je blizu Pragerskega iztiril tovorni vlak, 20. septembra pa so aktivisti OF minirali železniški predor v Košakah med Mariborom in Pesnico, kar je povzročilo daljšo prekinitvev prometa (Žnidarič, 1990, 326).

V noči na 27. julij leta 1941 so partizani trboveljske skupine vdrli v okupatorjevo skladišče minerskega materiala pod Bukovo goro pri Trbovljah in odnesli 22 kilogramov eksploziva, naslednjo noč pa so že minirali železnico blizu Trbovelj in železniški oporni zid med Trbovljami in Hrastnikom. Zagorski aktivisti so minirali oporni zid južno od Zagorja, zato je promet tekel le po enem tiru (Klanjšček, 1978, 116).

17. avgusta 1941 so partizani bili še uspešnejši; zaradi razrušene proge sta se iztirili dve lokomotivi, razbitih je bilo več vagonov, poškodovana je bila precejšnja količina vojaškega materiala. Promet je bil prekinjen za 15 ur (Vidovič Miklavčič, 1970, 197).

V noči na 13. september 1941 je krška odporniška skupina minirala in močno poškodovala železniški most severno od postaje Krško. S tem je promet ustavila za osem ur (Žnidarič, 1990, 325).

V noči na 2. oktober so partizani Savinjske čete na dveh mestih minirali železniško progo Celje–Velenje. Prvo akcijo so izvedli malo pred polnočjo med Šempetrom in Polzelo, hkrati pa so minirali tudi progo pri Podgori med železniškima postajama Polzela in Šmartno ob Paki. Obe akciji sta uspeli, čeprav sta promet ustavili le za nekaj ur, imeli pa sta razmeroma močan odmev tudi v Šoštanju in Velenju (Žnidarič, 1990, 325).

Prvo minersko akcijo v Slovenskem primorju sta 28. oktobra 1941 izvedla Karlo Maslo in Edvin Dolgan, ko sta med Narinom in Kilovčami iztirila vlak, poln nemških letalcev z vzhodne fronte, ki so bili namenjeni na oddih na jadransko obalo. V poročilu Glavnega štaba NOV in POS so navedli, da je bilo mrtvih 70 pilotov, 200 pa ranjenih (Kramar, 2001, 200).

3. februarja 1942 je druga četa 2. partizanskega štajerskega bataljona napadla in razorožila sovražnikovo stražo pri železniškem predoru v bližini Štanjela. 17. marca 1942 pa je s svojim ognjem zaustavila tovorni vlak pri Škofljici in hudo poškodovala lokomotivo. 3. partizanski bataljon Ljuba Šercerja je istega dne pri Verdu pri Vrhniki napadel italijansko posadko na železniški postaji, zavzel postajo in uničil njene naprave (Klanjšček, 1989, 94).

Kamniška četa je v noči na 22. april 1942 minirala in porušila več mostov čez Nevljico ter zažgala sovražnikov propagandni avtomobil, ki je po vaseh predvajal nacistične filme (Klanjšček, 1978, 246).

Oddelek 1. partizanske brigade je 26. aprila 1942 pri Radohovi vasi obstreljeval italijanski vojaški vlak, pri čemer sta padla dva in bili ranjeni štirje vojaki (Klanjšček, 1989, 105).

Obsežnejša akcija 1. Štajerskega bataljona ponoči 9. maja 1942, v kateri naj bi borci poleg rudniške žičnice v Kotredežu in miniranja drogov električnega daljnovoda Velenje-Ljubljana pri Trojanah porušili tudi del železniške proge med Zagorjem in Renkami, pa je zaradi slabega minerskega materiala le delno uspela. Na progi med Zagorjem in Renkami je eksplodirala le ena mina, ki je poškodovala samo desni tir, kljub temu pa je na progi nastal kar osemurni zastoj prometa (Žnidarič, 1990, 327).

Od 20. maja do konca junija 1942 je 1. bataljon Dolenjskega odreda štirinajstkrat rušil železniško progo ter skoraj vsak dan obstreljeval vlake, poleg tega pa tudi okupatorjeve posadke in patrolje ob progi. Iztirili so sedem vlakov ter ubili in ranili 17 sovražnikovih vojakov. Zaradi teh partizanskih akcij so se morali transporti divizije Macerata za dva dni ustaviti v Divači in Ljubljani (Klanjšček, 1978, 280).

Maja in junija 1942 je 2. bataljon Dolenjskega odreda oblegal sovražnikovo posadko v dolini Mirne ter pogosto obstreljeval vlake in patrolje. Kar trinajstkrat mu je uspelo porušiti železniško progo Trebnje–Šentjanž in štirinajstkrat progo Trebnje–Novo mesto. Iztiril je štiri vlake ter popolnoma razdejal železniški postaji Mirna in Brezovica pri Mirni, druge pa večkrat obstreljeval. V teh akcijah so ubili oziroma ranili 22 sovražnikovih vojakov. V akciji na železniško postajo v Bistrici pri Mokronogu so med drugim zaplenili tudi štiri tone usnja za nujno potrebno obutev (Klanjšček, 1978, 281).

Četa bataljona Miloša Zidanška je 25. maja 1942 napadla in razdejala železniško postajo Čušperk, povzročila trčenje dveh vlakov, razrušila progo, iztirila oklepni vlak in položaj zapustila šele 26. maja, ko so v pomoč napadenim prihitele močne okupatorjeve enote iz Grosupljega in Kočevja (Klanjšček, 1978, 288).

15. junija 1942 je 1. oziroma Selška četa II. Poljanskega bataljona z nekaj borci II. grupe odredov v Rakovici blizu Kranja uničila železniški most in 120 metrov proge (Klanjšček, 1989, 123).

21. junija 1942 so na progi Trebnje–Šentjanž na odseku 6.172–7.00 kilometra odnesli tirna polja, dolga 280 metrov in jih prevrgli čez nasip. Promet je bil prekinjen za dva dni in pol (Vidovič Miklavčič, 1970, 197).

25. julija 1942 je skupina borcev Zahodnodolenjskega odreda porušila progo med železniškima postajama Birčna vas in Uršna sela v km 69.0; prevrnili so lokomotivo, razbili službeni voz in iztirili dva vagona, promet pa je bil prekinjen za 48 ur (Vidovič Miklavčič, 1970, 197).

4. septembra 1942 so borci II. oziroma Pokljuškega bataljona razbili železniško postajo v Nomenju, 14. septembra 1942 pa je Cankarjev bataljon požgal železniško postajo v Žirovnici (Budna in drugi, 1992, 125).

Minerska skupina Pohorskega bataljona, ki so jo poslali v Mislinjsko dolino, je 30. oktobra 1942 zvečer blizu predora Huda luknja tik pred prihodom vlaka minirala progo. Akcija je bila zelo uspešna, saj se je lokomotiva s štirimi vagoni iztirila in močno poškodovala. Uničili so 25 metrov železniškega nasipa in 60 metrov proge. Proga je bila za promet uporabna šele čez dva dni, ko je iz Zidanega Mosta na pomoč prišla posebna ekipa s potrebnimi pripravami (Žnidarič, 1990, 328).

25. decembra 1942 je četa 3. bataljona SO (Soškega odreda) iztirila vlak na Krasu. Ubili so šest nemških oficirjev (Kramar, 2001, 203).

V noči na 27. december 1942 so partizanske enote uničile železniško progo v dolžini petih kilometrov ter postaje na Rakovniku, v Mirni in Krmelju. (Klanjšček, 1978, 397)

Tomšičeva udarna brigada je 13. marca 1943 pri Mirni uničila 2,5 kilometra železniške proge Trebnje–Sevnica (Klanjšček, 1978, 407).

12. marca 1943 so partizani zažgali postajališči Št. Rupert in Rakovnik, postajna poslopja v Mokronogu pa so zažgali 25. avgusta 1943, saj je bila proga okrog Mirne najpogostejša tarča njihovih napadov (Rustja, 1994, 91).

6. aprila 1943 so partizani napadli italijansko patroljo na progi pri Podmelcu. Ubili so pet, ranili pa 11 italijanskih vojakov. Istega dne so borci SPO (Severnoprimskega odreda) napadli italijansko stražo na progi pri Podbrdu. Padel je en italijanski vojak, dva pa sta bila ranjena. Partizani so zaplenili strojnico, tri puške in zaboje streliva (Klanjšček, 1989, 160).

Kamniško-savinjski partizanski odred je 1. maja 1943 požgal železniški postaji Trzin in Jarše, ter uničil železniški transport na postaji Sava (Klanjšček, 1989, 160).

Na progi Trebnje–Mirna–Šentjanž so partizani 2. maja 1943 pri kilometru 4.000–4.600 prevrnili tirna polja, promet je bil prekinjen za tri dni, 19. maja 1942 so bila pri kilometru 5.2–6.0 in 6.20–6.7 prevrnjena tirna polja, promet je bil tokrat prekinjen za dva dneva (Vidovič Miklavčič, 1970, 199).

9. maja 1943 je minersko-sabotažni vod Gregorčičeve brigade odvil 20 metrov tračnic na progi pri Kanalu in ko je pripeljal vlak iz Podmelca, se je iztirila lokomotiva s tremi vagoni. Promet je bil zaustavljen za 22 ur (Kramar, 2001, 205).

17. maja 1943 so borci Kamniško-savinjskega odreda izvedli dve akciji. Iztirili so tovorni vlak pri Ponovičah, približno ob istem času pa se je po njihovi "zaslugi" pri Zagorju iztiril in prevrnil hitri vlak. Promet je bil ustavljen 12 ur. 15. junija ponoči so partizani na progi blizu Sevnice odstranili tračnice, zato se je iztiril hitri vlak Zagreb–Dunaj. V nesreči je bilo sedem težko in 22 lažje ranjenih nemških vojakov (Žnidarič, 1990, 330).

18. julija 1943 je minerska skupina Kozjanskega bataljona izvedla sabotažno akcijo na železniški progi med Grobelnim in Šentjurjem. Poškodovali so lokomotivo, ki se je prevrnila skupaj z osmimi vagoni. Po nemških poročilih je bil promet zaradi tega ustavljen za petnajst ur (Žnidarič, 1990, 333).

Avgusta 1943 je Primorski odred porušil del proge Gorica-Podbrdo, minerski oddelek Gregorčičeve brigade pa dva mostova na progi Ponteba–Videm. V istem mesecu so borci Tomšičeve brigade na progi Ljubljana–Trst pri Goričici poškodovali tire v dolžini 40 metrov, da se je vlak zvrnil čez nasip, pri čemer so zgoreli štirje vagoni bombaža (Kramar, 2001, 206).

Tudi štirinajsta divizija je izvajala sabotažne akcije. 22. avgusta 1943 je minerski vod Tomšičeve brigade miniral železniško progo in iztiril vlak pri Borovnici, Šercerjeva in Gradnikova pa sta dva dni pred tem napadli sovražnikovo postojanko v Pijavi Gorici in porušili mostove na cestah Ig–Ljubljana, Brest–Podpeč in Ig–Pijava Gorica (Klanjšček, 1978, 749).

28. septembra 1943 so partizanske enote obstreljevale postajo Rakek in poškodovale postajno poslopje, tirne naprave in minirale progo med Rakekom in Planino. Promet je bil prekinjen za 49 ur (Vidovič Miklavčič, 1970, 110).

26. oktobra 1943 sta 2. in 4. bataljon Goriške brigade napadla posadki na železniški postaji pri Avčah in na mostu pri Ajbi v Soški dolini. Ob zavzetju postojanke so ujeli 42 vojakov z več oficirji in zaplenili deset strojnic, 20 pušk ter več streliva in opreme. Uničili so vse prometne naprave, postaja pa je zgorela. Takrat so uničili tudi del proge med Ajbo in Avčami (Kramar, 2001, 219).

23. novembra 1943 je minerski vod Šlandrove brigade miniral progo med Litijo in Zagorjem ter v zrak pognal tovorni vlak, ki je prevažal hrano. Promet je bil prekinjen dva dni (Žnidarič, 1990, 332).

Ena pomembnejših je bila skupna akcija 17. in 18. brigade v noči na 12. januar 1944, ko sta napadli soško železniško progo od Sv. Lucije (Most na Soči) do Kanala, zavzeli Log pri Avčah in porušili tri železniške mostove, od katerih je bil eden dolg 25 metrov, zaplenili srednji minomet in pobili 18, ujeli pa deset sovražnikovih vojakov (Klanjšček, 1978, 624).

27. februarja 1944 je oklepni vlak med Grosupljem in Čušperkom zapeljal na mino, iztirila se je lokomotiva s tremi vagoni, kmalu po tem pa so vlak napadli še partizani in zažgali vagoni. Promet je bil prekinjen 28 ur in 10 minut, škodo pa so ocenili na 15.340 lir. Štiri dni pozneje je na razdrto progo zapeljal oklepni vlak med Škofljico in Šmarjem - Sapom. Iztirili so se trije vagoni, ker pa so očiščevalna dela ovirali partizani, je bil promet prekinjen 59 ur in 10 minut (Vidovič Miklavčič, 1970, 126).

25. aprila se je zgodila hujša nesreča. Na mino sta zapeljala dva vlaka (681-B, 690-B), od katerih se je eden iztiril, cisterne z nafto pa so se vnele. Dva vojaka sta umrla, ranjenih je bilo šest železničarjev in štirje vojaki. Škodo so ocenili na 734.000 lir, promet je bil prekinjen 34 ur in 30 minut (Vidovič Miklavčič, 1970, 128).

19. in 20. aprila 1944 je Prešernova brigada med napadom 31. divizije na progo Logatec–Košana na 96 mestih razdrila tirnice med Košano in Št. Petrom na Krasu. Uničevala je tračnice, električno napeljavo, kretnice itd. Skupaj je 31. divizija v tem napadu na 300 mestih razdrila tirnice od Rakeka proti Košani, tako da je vlak ponovno začel voziti šele 30. aprila, toda samo po enem tiru (Kramar, 2001, 221).

Brigade so se v noči na 18. junij 1944 v dolino spustile nekoliko južneje ter napadle sovražnikove postojanke in železniško progo med Kranjem in Otočami. Napad sicer ni bil

povsem uspešen, vendar so uničili pet manjših mostov, med njimi 24 metrov dolg most pri Lipnici (Klanjšček, 1978, 740).

Na progi Celje–Maribor je Tomšičeva brigada v noči na 19. junij premagala nemško zaščito mostu pri Zbelovem zahodno od Poljčan. Zaradi nepravilno postavljenega razstreliva sicer ni uničila mostu, je pa rušila nasip in uničevala tire. Medtem je Šercerjeva brigada hudo poškodovala predor pri Lipoglavu. Proga je bila neprevozna še mesec dni (Klanjšček, 1989, 246).

19. septembra 1944 so izvedli dve akciji. Minerski vod 2. bataljona je ponovno miniral progo med Dravogradom in Ravnami, minerski vod 1. bataljona pa progo med Holmcem in Prevaljami. V prvi akciji so uničili lokomotivo in pet vagonov, ubili so tudi nekaj Nemcev; v drugi pa so partizani uničili lokomotivo in štiri vagone. Obe sabotaži sta promet preprečili za sedem dni (Žnidarič, 1990, 385).

Bračičeva brigada je v noči na 12. november 1944 med Polzelo in Žalcem v Savinjski dolini porušila pet mostov, da bi sovražniku otežila dostop na osvobojeno ozemlje, minerji Šercerjeve pa so na petnajstih mestih (med postajama Dovže in Turiška vas) porušili železniško progo. V akciji na Šoštanj je Šercerjeva brigada dva dni zatem zaplenila okrog pet ton prepotrebne usnja in porušila most pri Družmirju na cesti Celje–Slovenj Gradec, Tomšičeva brigada pa je krenila na Pohorje (Klanjšček, 1978, 794).

Ker je okupator hotel partizanske enote odvrniti od prometnih zvez in tako zavarovati premike svojih kolon z italijanske fronte, je s pomočjo domobrancev v naslednjih mesecih izvedel večje ofenzivne sunke proti osvobojenemu ozemlju. S tem je partizanske enote 7. korpusa zapletel v spopade in obrambo osvobojenega ozemlja, zato so v zadnjih treh mesecih leta 1944 izvedle le malo diverzantskih akcij na železniške komunikacije (Nedog Urbančič, 1970, 149).

Januarska poročila leta 1945 referentov 7. korpusa za železnice pričajo, da je bilo skoraj vse železniško omrežje Slovenije v nevoznem stanju, položaj pa je iz dneva v dan postajal še slabši. To je bila v veliki meri posledica sabotažnih akcij naših enot, deloma pa tudi načrtnega zavezniškega bombardiranja prometnih središč in komunikacij. Hkrati je primanjkovalo železniškega materiala, goriva in voznega parka. Okupator je bil tako prisiljen uporabiti določene odseke železniškega omrežja s prestopanjem, kar mu je pomembno zmanjšalo udarno moč (Kovač, 1996, 25–33).



Slika 12: Porušen železniški most čez Dravo pri Dravogradu

Vir: <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=21&t=6805> (16. 7. 2013)

3.4 ŽELEZNIČARSKE KURIRSKE ZVEZE

Osvobodilno gibanje pa je poleg rušenja železniških prog tudi uporabljalo železniške komunikacije, ki so bile v rokah okupacijskih sil, za hitrejše opravljanje kurirske službe. Kurirji so prenašali zaupno pošto, organizacijska navodila, povelja, razna obvestila in literaturo ter pri tem sodelovali z železničarji (Rozman, 2006, 80–87).

Vsaka kurirska postaja je imela svojo oznako TV (terenski vod), številko postaje in veliko črko (razen Dolenjske), ki je označevala pokrajino. Tako je za Štajersko bila to črka S, za

Gorenjsko črka G, Koroško K in Primorsko P. Postaje niso bile oštevilčene po vrstnem redu zaradi varnostnih razlogov (Rozman, 2006, 87).

Kurirske službe so imele organizirane javke¹. Javke so bila skrivna mesta za vzdrževanje zvez med partizanskimi enotami. Nahajale so se ob železnicah, na domovih pri zanesljivih ljudeh ali pa v obliki bunkerjev (Rozman, 2006, 90).

Železničarji so bili dobro organizirani na področju kurirskih zvez. Na progi med Celjem in Pragerskim sta bila dva pomembna prehoda. Pri Vrbnem med Štorami in Šentjurjem je čez proggo potekala stalna kurirska pot med kurirskima postajama 1/21 v Cerovcu in 1/20 Šentrupertu. Ta prehod so uporabljali tudi pri transportu ranjencev iz bolnice Zima pri Cerovcu. Pri Zidanem Mostu so kurirji že leta 1942 prenašali iz Dolenjske na Štajersko pošto in literaturo ter transportirali orožje. V obratni smeri so bili po teh zvezah poslani številni mobiliziranci. Te poti so uporabljali tudi vojaški in politični funkcionarji (Žnidarič, 1990, 277).

Organizacija OF je še posebej pridobila na svojem pomenu po zapori Ljubljane, ko so jo Italijanski fašisti februarja 1942 obdali z žico in bunkerji. Železniške zveze so postale edina redna zveza med obkoljenim mestom, v katerem je delovalo politično in vojaško vodstvo osvobodilnega gibanja in posameznimi kraji. Tudi mejno črto med nacistično Nemčijo in fašistično Italijo so hrabri železničarji uspešno premagovali, čeprav so pri tem izpostavljali življenje. Vodstvo OF na železnici je iz različnih strok (strojevodje, kurjači, osebje za spremstvo vlakov itd.) izbralo najbolj zanesljive železničarje, ki so lahko hkrati s službenim delom opravljali tudi kurirsko delo (Godec in Ribič, 1988, 133).

Železničarji so pošto, dokumente in tisk prevažali v kantah za gorivo z dvojnimi dnom ali v rezervoarjih za vodo. Večkrat so na lokomotivo montirali dodatne posode za vodo, v katerih so prevažali večje količine materiala. Sodelovali so tudi ugledni ljudje, kot so zdravniki, odvetniki, podjetniki, ki so v svojih torbah s skritimi predali prenašali pošto, železničarji pa so poskrbeli za varnost pri prevozu. Ena najbolj varovanih in zastraženih prog je bila progga Zidani Most–Ljubljana. Železničarji so v ta namen celo uvedli svojo obveščevalno službo (Godec in Ribič, 1988, 131–135).

¹ Javka je med narodnoosvobodilnim bojem pomenila tajno mesto za vzdrževanje zvez med partizanskimi enotami .

Ljubljansko železniško vozlišče je zaradi pomembnosti in bližine nemško-italijanske meje postalo izhodišče za skoraj vse ilegalce, ki so potovali po železnici v različne kraje Slovenije. Do jeseni 1943 so bili ilegalni prevozi številčnejši proti Primorski in Štajerski skozi Zalog in Litijo. Prehodi ilegalcev so bili s primernimi dokumenti 1941 še lahki in zato zelo številni. Potovanje ilegalcev pa je že v začetku 1942. leta postalo težje, ker je okupator uvedel nove poostritvene ukrepe in Ljubljano obdal z žico. Največkrat so ilegalce pripeljali oblečene v železničarje, zato so v kurilnici Ljubljana zbirali železniške kape in uniforme kurjačev, sprevodnikov in drugih železničarskih služb (Godec in Ribič, 1988, 133).

Kurirji so bili mladi, pogumni ljudje, sicer ne bi mogli opravljati tako zaupnih in nevarnih nalog. Bili so tudi dobri obveščevalci. V železničarjih so imeli zveste in zanesljive sodelavce (Žnidarič, 1990, 279).

3.5 NEMŠKA OBRAMBA ŽELEZNIŠKE PROGE

Slovenska železnica je bila zaradi lege ključna prometna povezava za Nemce. Zato so takoj po okupaciji progo tudi zavarovali. Stalna oblika zavarovanja je bilo vojaško in policijsko patroljiranje ob progi, sprva namenjeno nadzoru, kasneje pa tudi preprečevanju dostopa do proge ter odkrivanju poškodb in eksplozivnih predmetov (Lorencin, 1996, 53).

Na nemškem okupacijskem območju je progo nadzirala železniška policija, ki je posebej skrbno pazila na predore in mostove. Nemški okupator je patroljiranje obdržal vse do konca vojne. Patrolje med sosednjimi postajami je povečal na 12 mož, njihovo patroljiranje pa na triurni razmak (Guštin, 2008, 329).

Nemci so traso proge označili kot območje posebnega režima, tako da so lahko do nje dostopali le zaposleni (Žnidarič, 1990, 320).

Strateško zelo pomembna železniška proga je bila za Nemce Dunaj–Maribor–Ljubljana–Trst. Zato so že prve dni okupacije storili vse, da bi promet potekal nemoteno (Žnidarič, 1990, 320).

Do sredine leta 1943 je nemški okupator to progo uporabljal zlasti za zvezo s Hrvaško, Štajersko in Gorenjsko. Ker je pri urejanju prometa po njej želel biti neodvisen od

italijanske železniške uprave, je do oktobra 1942 zgradil železniški odsek Laze–Črnuče–Šentvid pri Ljubljani in jo tako po svojem okupacijskem ozemlju povezal z gorenjsko železnico. Za dobro varovanje prometa je nacistični okupator poskrbel takoj po okupaciji (Žnidarič, 1990, 320).

Vendar niti najtemeljitejši varnostni ukrepi in utrdbe ter oklopne garniture niso mogle zagotoviti varnosti in rednega prometa. Vodstvo narodnoosvobodilnega gibanja se je od vsega začetka zavedalo pomena železniškega prometa za okupatorja, zato so partizanske enote že od leta 1941 z oboroženimi napadi in miniranjem prog ogrožale promet in povzročale zastoje transportov (Žnidarič, 1990, 321).

Leta 1943 so se varnostne in prometne razmere v sosednji Hrvaški močno poslabšale, tako da je moral nemški okupator večji del prometa v smeri vzhod-zahod (ki se je prej skoraj nemoteno odvijal čez Madžarsko in Hrvaško proti Italiji), premakniti na progo Čakovec–Pragersko–Zidani Most–Laze in Dobova–Laze (Žnidarič, 1990, 329)

Nemški okupator je imel leta 1943 v večjih mestih ob revirski progi Zagorje-Trbovlje-Hrastnik od 80 do 90 vojakov, pozneje je posadko v Trbovljah celo okrepil z 200 možmi, okupatorjeva posadka v Zidanem Mostu pa je ves čas štela približno 300 vojakov, ki so bili razporejeni na obeh straneh Save. Razpolagala je še s štirimi hitrostrelnimi topovi in štirimi topovi kalibra sedem centimetrov. Močna posadka železniške policije je bila tudi na drugi strani meje med štajersko in gorenjsko okupacijsko cono na postaji Sava. Poleg stalnih patrolj je okupator progo skušal varovati še s posebnim sistemom bunkerjev vzdolž proge. Konec novembra 1943 so v postojanke ob železniški progi Laze–Zidani Most–Maribor prišle enote deželnih strelcev, in sicer 661., 621. in 922. bataljon iz 18. polka deželnih strelcev, ki je imel sedež v Celju (Žnidarič, 1990, 329) .

Ker je bila proga Dunaj–Trst glavna prometna proga skozi Slovenijo, ki je tudi povezovala nemško bojno industrijo z italijanskim bojiščem, so jo Nemci skušali čim bolj zavarovati. Na progi med Postojno in Ljubljano so zato zgradili veliko število postojank in bunkerjev. Ker je okupator želel obdržati pomembne železniške proge, je močno povečal nadzor in skrajšal čas odpravljanja prekinitvev in okvar, ki so jih povzročali partizani. Poskušali so zavarovati železnice tudi pred napadi iz zraka, zato so vzpostavili močne postojanke protiletalske obrambe. Da so želeli do konca vojne za vsako ceno zavarovati železnice,

kažejo podatki, da so enote okupatorja še v drugi polovici aprila 1945 z enako zavzetostjo branile glavne postojanke ob železnici (Lorencin, 1996, 57).

Okupator je zaradi izredne strateške pomembnosti slovenskega ozemlja vztrajal in se silovito boril do konca vojne, kajti preko našega ozemlja je potekala pot, kjer je načrtoval transport vojakov in materialno tehničnih sredstev (Lorencin, 1996, 58).

4 KONEC VOJNE IN POSLEDICE NA SLOVENSkih ŽELEZNICAH

Ob koncu vojne so bile železniške proge v Sloveniji na številnih odsekih nevozne. Vlaki so vozili le na relaciji Zalog–Ljubljana–Brezovica, Rakovnik–Kočevje, Brezovica–Vrhnika in Borovnica–Rakek. Slovenskim železnicam so med vojno porušili 206 mostov, poškodovali so 846 železniških poslopij, uničili 368 postajnih poslopij, stanovanjskih zgradb, vodnih zgradb in tovornih skladišč. Porušenih je bilo tudi večje število kurilnic, delavnic, čuvajnic in drugih manjših zgradb. Že leta 1945 in 1946 se je veliko število porušenih objektov obnovilo ali vsaj začasno usposobilo za uporabo. Med vojno je bilo porušenih 85 km postajnih tirov in 230 km železniških prog, prav tako je bilo neuporabnih 7 predorov (Kovač, 1996, 48).

Ob koncu vojne je moralo nemško poveljstvo na hitro pripraviti načrte za pravočasen umik in hkrati upoštevati, da so ceste in železniške proge precej ovirane z vojaškimi transporti, vozili in tudi kmečkimi vozovi. Ker so Nemci želeli zadržati prodor enot JA proti Ljubljani, so delno razstrelili komunikacijske objekte, v celoti so jim preprečili aktivisti OF in člani NZ. Za razstrelitev komunikacijskih objektov je nemški okupator usposabljal skupine minerjev in posameznike (Nedog in Urbančič, 1996, 182).

Januarska poročila leta 1945 referentov 7. korpusa za železnice pričajo, da je bilo skoraj vse železniško omrežje Slovenije v nevoznem stanju, položaj pa je iz dneva v dan postajal še slabši. To je bila v veliki meri posledica sabotažnih akcij naših enot, deloma pa tudi načrtnega zavezniškega bombardiranja prometnih središč in komunikacij. Hkrati je primanjkovalo železniškega materiala, goriva in voznega parka. Okupator je bil tako prisiljen uporabiti določene odseke železniškega omrežja s prestopanjem, kar mu je pomembno zmanjšalo udarno moč. Usposobili so progo med Grosupljem in Kočevjem, skušali so popraviti tudi progo proti Novemu mestu, vendar je do novomeške postaje še vedno manjkalo okoli štiri kilometre proge (Kovač, 1996, 25–33).

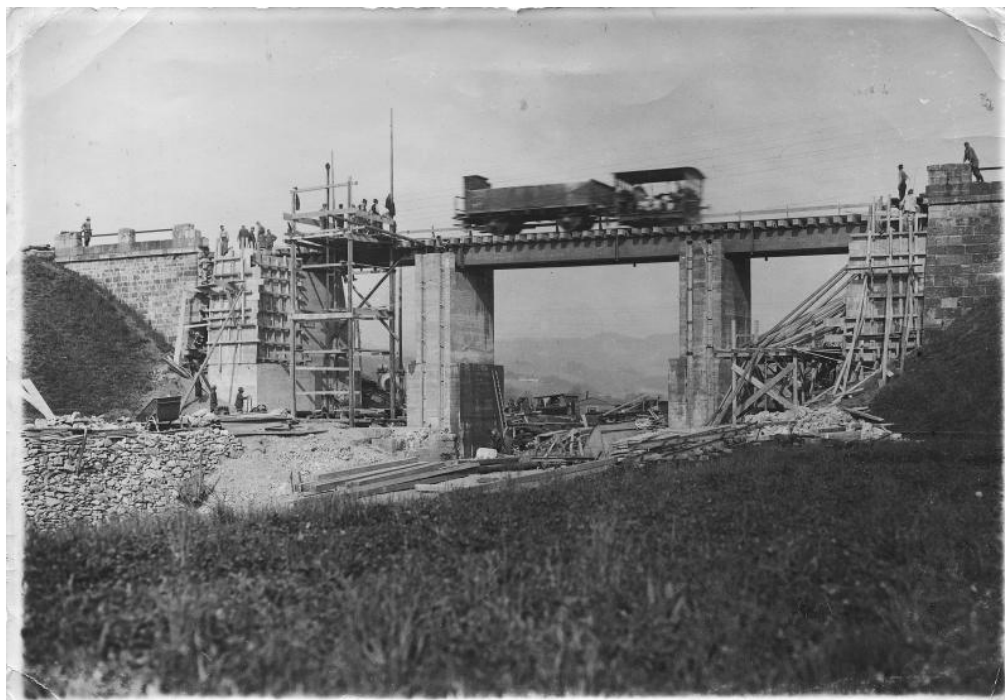
Večina železniških prog je bila nevoznih. Vozna je bila proga Zidani Most–Zagreb, porušen pa most za povezavo s progo proti Ljubljani. Proga proti Šentilju ni bila vozna pri

postaji Pesnica, kjer pa je prometno-tehnični oddelek že obnavljal viadukt. Lokalna proga Ljubljana–Vrhnika je bila vozna, prav tako Črnuče–Kamnik, Rakovnik–Grosuplje in Trebnje–Novo mesto. Porušen je bil viadukt v Žalni in zasut predor v Višnji Gori, demontiran pa večji del proge. Na progi Novo mesto–Metlika so bili porušeni vsi objekti ter uničen ves gornji ustroj. Vozni sta bili progi Grosuplje–Kočevje in Trebnje–Sevnica, nevozna pa proga Novo mesto–Straža. Proga Št. Peter–Reka je bila vozna, Kozina–Pulj pa nevozna. Proga Trst–Hrpelje–Kozina je bila nevozna, prav tako proge Trst–Gorica in Gorica–Prvačina–Ajdovščina ter Gorica–Podbrdo–Jesenice. Proga Maribor–Dravograd je bila vozna, Pragersko–Čakovec pa samo do porušenih mostov čez Studenčnico in čez Dravo na Ptuju. Proga Celje–Dravograd je bila vozna samo do Velenja. Proga Ljubljana–Jesenice je bila vozna, le pri medvoškem mostu je bilo predvideno prestopanje. Od Jesenic do Trbiža je bila proga vozna, prav tako tudi lokalna proga Kranj–Tržič (Kovač, 1996, 48).

Enako hudo kot na progah je bilo razdejanje pri strojnem in voznem parku. Večina potniških vagonov je bila brez okenskih stekel in razsvetljave, poškodovani so bili sedeži, zavore in druga oprema. Ostanke izžganih, bombardiranih in izrabljenih lokomotiv ter prevrnjenih in pokvarjenih vozil so zbrali in deponirali na vseh razpoložljivih tirih na Teznem pri Mariboru, v Lazah, Podnartu, pri Škofji Loki in na številnih drugih postajah. Bilanca pustošenja in razdejanja je bila porazna (Mohorič, 1968, 487).

16. maja 1944 je bila konferenca delegatov Glavnega štaba Slovenije s predstavniki gradbenega ministrstva in ministrstva za lokalni promet, kjer so govorili o vzpostavitvi prometa na najpomembnejših prometnih žilah. Glavni štab je predložil program del, ki je predvideval, naj bi povsod postavili provizorije, dokončno gradnjo in vzdrževanje pa bi potem prevzelo pristojno ministrstvo. Prednost naj bi imele železniške in cestne zveze z osvobojenim ozemljem Primorske in Koroške. Za obnovitev porušenih objektov ter pristaniških naprav bo skrbel Glavni štab Slovenije v sporazumu s pristojnimi ministri. Redno vzdrževanje vseh komunikacij in objektov takoj prevzame pristojno ministrstvo, če pa bi tam primanjkovalo delovne sile, bi sodeloval Glavni štab. Prometno-tehnični oddelek je predlagal, naj bi za redno vzdrževanje komunikacij veliko pozornost posvetili obratovanju kamnolomov. Glavni štab se je obvezal, da bo vsa podjetja, ki jih je mobiliziral, zadržal samo do vzpostavitve prometa na glavnih komunikacijah. Hkrati bo do nadaljnjega upravljal z vsemi okupatorjevimi skladišči gradbenega materiala. Prometno-

tehnični oddelek je predlagal tudi prednostni vrstni red vzpostavitve prometa in vsak dan poročal o stanju prog, stanju obnovitvenih del, organizaciji vojaške službe na železnici, o stanju lokomotiv in voznega parka, zalogah premoga in mazil itd (Kovač, 1996, 46–47).



Slika 13: Obnova viadukta nad cesto Maribor–Lenart

Vir: <http://www.vlaki.info/forum/viewtopic.php?f=21&t=6805> (16. 7. 2013)

5 SKLEP

Slovensko železniško omrežje je bilo zaradi svoje prehodne lege za Nemce ključnega pomena. Preko njega sta potekali izredno pomembni železniški povezavi med Dunajem in Trstom ter Dunajem in Zagrebom. Preko teh prog je nemški okupator oskrboval italijansko fronto in skoraj celotni balkanski polotok.

Železniški sistem na nemških zasedbenih ozemljih je postal del sistema nemških železnic. V prvi vrsti pa je nemški okupator na železnici zasledoval cilj, kako čim prej in za vsako ceno vzpostaviti varen, reden in dovolj hiter promet ter tudi železniško omrežje prilagoditi svojim vojaškim in političnim načrtom.

Nemci so imeli zaradi odporniškega gibanja in sabotažnih dejavnosti precej težav pri vzpostavitvi rednega železniškega prometa. Že slovenski železničarji sami so povzročali težave z nevestnim delom, kar je pripomoglo k zaviranju okupatorjevega civilnega in vojaškega prometa.

Odporniško gibanje se je na Slovenskem organiziralo že prvo leto vojne. Zaradi pomanjkanja orožja so partizani pri napadih na železnice pogostokrat improvizirali tako, da so na neeksplodirane artilerijske izstrelke ali letalske bombe namestili časovni vžigalnik in jih uporabili kot mine, eksploziv so dobivali tudi z napadi na rudnike ali so ga odtujili okupatorju. Z razvojem odporniškega gibanja so diverzije in napadi postajali vse pogostejši in vse bolj organizirani.

Za sabotažno dejavnost odporniškega gibanja na Slovenskem je bila ključnega pomena Teheranska konferenca v decembru 1943. Na tej konferenci so sprejeli sklep, da je edina legitimna vojaška sila na področju Jugoslavije, in s tem tudi Slovenije, partizanska vojska. To je pomenilo, da so partizani in zavezniki uradno začeli sodelovati. Tako je osvobodilno gibanje na pobudo zaveznikov nekajkrat izvedlo večje in intenzivnejše napade na železnice v Sloveniji tudi v sodelovanju z zavezniškim letalstvom. Na ta način je osvobodilno gibanje preraslo v pravo partizansko vojsko, ki je bila sposobna izvajati večje vojaške akcije. Tako osvobodilno gibanje ni samo oviralo ali prekinilo zelo pomembnega železniškega prometa, temveč je nase vezalo tudi veliko število okupatorskih vojakov, ki bi

jih okupator lahko uporabil na drugih frontah. Zavezniki so v zameno partizanskemu osvobodilnemu gibanju zagotavljali pomoč v materialno-tehničnih sredstvih, tudi z eksplozivom, ki je bil izredno pomemben pri opravljanju diverzij na železnico.

V diplomskem delu sem svojo začetno predpostavko potrdil in dokazal, da so se Nemci na ozemlju okupirane Slovenije trudili vzpostavljati redno železniško povezavo, vendar so imeli zaradi odporniškega slovenskega gibanja in sabotažnih dejavnosti precej težav, katerim so morali posvečati veliko pozornosti, da so jih lahko sproti odpravljali. Zaradi dejavnosti odporniškega gibanja se je železniški promet odvijal z velikimi časovnimi zamudami.

Namen prvih sabotaž in diverzij je bil predvsem povzročiti škodo okupatorju. Vsak napad, ki je povzročil daljši zastoj ali večjo škodo na železniških komunikacijah, je imel strateški pomen, kar kaže, da sabotaže niso imele samo lokalnega značaja. Tudi če je bil namen odporniškega gibanja pri napadih na železniške komunikacije delovati lokalno, so bile posledice zaradi pomembnosti slovenskih železniških komunikacij za okupatorja skoraj vedno tudi globalnega značaja.

Ob koncu vojne so bile proge v večini nevozne, porušenih in poškodovanih pa je bilo tudi večina železniških objektov. Enako stanje je bilo pri voznem in strojnem parku. Porušenih je bilo tudi večje število kurilnic, delavnic, čuvajnic in drugih manjših zgradb.

6 VIRI, LITERATURA

1. Bogič, M. *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo, 1998.
2. Brate, T. *Zadnje parne lokomotive na Slovenskem*. Ljubljana: Kmečki glas, 2006.
3. Brilej, M. *150 let železnice: 1849–1999: Od Celja do Ljubljane*. Ljubljana: Slovenske železnice, 2002.
4. Budna, N., Dežman J. in Lušina J. *Gorenjski partizan: Gorenjski odred 1942–1944*. Kranj: Partizanski knjižni klub, 1992.
5. Cigler, F. [online]. *Obramba osvobojenih ozemelj v Sloveniji med drugo svetovno vojno*. Diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede. (Citirano 16. 7. 2013). Dostopno na naslovu: <http://dk.fdv.uni-lj.si/diplomska/pdfs/cigler-franc.pdf>.
6. Dolinar, K. in Knop, S. *Leksikon Cankarjeve založbe*. Ljubljana: Cankarjeva založba, 1994.
7. Drnovšek, M. in Bajt, D. *Slovenska kronika XX. Stoletja: 2. izdaja*. Ljubljana: Nova revija, 1997.
8. Godec, C. in Ribič, H. *Partizanski koridor*. Ljubljana: Partizanska knjiga, 1988.
9. Guštin, D. *Južna železnica kot cilj vojaških operacij slovenskega odporniškega gibanja (1941–1945)*. Ljubljana: Inštitut za novejšo zgodovino, 2008.
10. Klanjšček, Z. *Oris narodnoosvobodilne vojne na Slovenskem 1941–1945*. Ljubljana: Mala knjižnica NOV in POS, 1981.
11. Kovač, V. *Povojna obnova prometa v Sloveniji, zlasti železniškega in priprave nanjo*. Ljubljana: Slovenske železnice, 1996.
12. Kramar, J. *Primorski in istrski železničarji 1857–1947*. Ljubljana: Slovenske železnice, 2001.

13. Krapež, M. *Vojaška organizacija odporiških gibanj v Evropi med drugo svetovno vojno*. Diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede, 1999.
14. Ločniškar, G. *Gverilsko bojevanje proti okupacijskim silam na Slovenskem v letu 1941*. Diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede. (Citirano 16. 7. 2013). Dostopno na naslovu: <http://dk.fdv.uni-lj.si/dela/Locniskar-Gasper.PDF>
15. Lorencin, D. [online]. *Diverzije, sabotaže in vojaški napadi odporiškega gibanja na železnice in druge prometnice na Slovenskem 1941–1945*. Diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede. (Citirano 16. 7. 2013). Dostopno na naslovu: <http://dk.fdv.uni-lj.si/diplomska/pdfs/lorencin-domen.pdf>
16. Mohorič, I. *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska Matica, 1968.
17. Nedog-Urbančič, A. *Železničarji in železnice pod nemško okupacijo v nekdanji Ljubljanski pokrajini 1943–1945*. Ljubljana: Slovenske železnice, 1996.
18. Prebilič, V. *Vojaška logistika: Teorija in zgodovina*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede, 2006.
19. Ratkovič, B. in Petrovič P. *Vojni leksikon*. Prvi del. Beograd: Vojnoizdavački zavod Beograd, 1981.
20. Rozman, J. [online]. *Geografska analiza prehodov čez Savo med II. svetovno vojno (na odseku Dol-Renke)*. Diplomsko delo. Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za družbene vede. (Citirano 16. 7. 2013). Dostopno na naslovu: <http://dk.fdv.uni-lj.si/dela/Rozman-Joze.PDF>
21. Rustja K, *Proga predorov*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo, 1990.
22. *Slovar slovenskega knjižnega jezika – delovna verzija* [online]. (Citirano 12. 8. 2013). Dostopno na naslovu: http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=sabota%C5%BEa&hs=1
23. *Slovar slovenskega knjižnega jezika – delovna verzija* [online]. (Citirano 12. 8. 2013). Dostopno na naslovu:

http://bos.zrc-sazu.si/cgi/a03.exe?name=sskj_testa&expression=DIVERZIJA&hs=1

24. Vidovič Miklavčič, A. *Slovenski železničarji pod italijansko okupacijo v Ljubljanski pokrajini: oris nastanka in razvoja organizacije osvobodilne fronte in oblike narodnoosvobodilnega boja za železnici 1941–1943*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo Ljubljana, 1980.
25. Wikipedija, [online]. *Zgodovina železnice na Slovenskem*. (Citirano 28. 8. 2013). Dostopno na naslovu:
http://sl.wikipedia.org/wiki/Zgodovina_%C5%BEeleznice_v_Sloveniji#Literatura
26. Zadnik, M. *Istrski odred*. Nova Gorica: Knjižnica NOV IN POS 27/I, 1975.
27. Žnidarič, M. *Železničarji in železnice v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja na slovenskem Štajerskem*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo Ljubljana, 1990.

7 SEZNAM SLIK

SLIKA 1: OKUPACIJSKA OBMOČJA V SLOVENIJI.....	2
SLIKA 2: NOVO ZGRAJEN MOST V ZIDANEM MOSTU	6
SLIKA 3: ŽELEZNICE PRED VOJNO IN V ČASU DRUGE SVETOVNE VOJNE.....	6
SLIKA 4: OZKOTIRNA ŽELEZNICA	9
SLIKA 5: NEKDANJA ŽELEZNIŠKA POSTAJA V SLOVENSKIH KONJICAH	9
SLIKA 6: ORGANIGRAM NEMŠKEGA VOJAŠKEGA TRANSPORTA	11
SLIKA 7: KOLODVOR SLOVENSKA BISTRICA—ČREŠNJEVEC	12
SLIKA 8: PARNA LOKOMOTIVA JŽ-SERIJA 28, NA SLOVENSKIH PROGAH V UPORABI MED LETOMA 1922 IN 1978.	14
SLIKA 9: IZTIRJENJE VLAKA PRI MIRNI PEČI	17
SLIKA 10: MINIRANJE DESNEGA OBREŽNEGA STEBER MOSTU ČEZ KRKO	19
SLIKA 11: TEZENSKA ŽELEZNIŠKA POSTAJA	20
SLIKA 12: PORUŠEN ŽELEZNIŠKI MOST ČEZ DRAVO PRI DRAVOGRADU	27
SLIKA 13: OBNOVA VIADUKTA NAD CESTO MARIBOR—LENART	34