

JUŽNA ŽELEZNICA KOT CILJ VOJAŠKIH OPERACIJ SLOVENSKEGA
ODPORNišKEGA GIBANJA (1941–1945)*Damijan GUŠTIN*Inštitut za novejšo zgodovino, SI-1000 Ljubljana, Kongresni trg 1
e-mail: damijan.gustin@inz.si*IZVLEČEK*

Članek obravnava bojevanje odporniškega gibanja v Sloveniji med drugo svetovno vojno, usmerjeno proti Južni železnici. Ker je odporniško gibanje že od začetka težilo, da se okupacijskim silam zoperstavi s sabotажami, je bila železnica ena od najpogostejših ciljev take dejavnosti; pri njej so pogosto sodelovali tudi železničarji – pripadniki odporniškega gibanja. Prve odporniške oborožene enote so začele že leta 1941 tudi z oboroženimi napadi na objekte na Južni železnici; marsikje z velikim uspehom, ki se je kazal v začasni prekinitvi prometa. Najbolj sistematično je slovenska partizanska vojska napadala Južno železnico v letu 1944. Kljub načrtnim in uspešnim napadom na ključne objekte, tudi s pomočjo zavezniških letalskih sil, pa ji ni uspelo povsem ohromiti promet na glavni in vojaško pomembni železniški progi iz Nemčije na italijansko in balkansko fronto.

Ključne besede: druga svetovna vojna, promet, železnica, Slovenija, Južna železnica, odporniško gibanje, sabotажe, vojaške operacije

LA FERROVIA DEL SUD COME OBIETTIVO DI OPERAZIONI MILITARI
DELLA RESISTENZA SLOVENA (1941–1945)*SINTESI*

L'articolo si sofferma sulle azioni di lotta rivolte dal movimento resistenziale in Slovenia, durante la seconda guerra mondiale, contro la Ferrovia del Sud. Il movimento resistenziale fin dagli esordi cercò di contrastare le forze di occupazione organizzando sabotaggi e la ferrovia figurò di fatto come uno degli obiettivi più frequenti in seno a questo tipo di attività; vi parteciparono anche ferrovieri che aderirono alla resistenza. Le prime unità armate resistenziali iniziarono a rivolgere attacchi armati agli obiettivi della Ferrovia del Sud già nel 1941; in vari siti con enorme successo, cagionando l'interruzione temporanea del traffico. L'esercito

partigiano sloveno avrebbe tuttavia assaltato la Ferrovia del Sud in modo più sistematico nel 1944. Nonostante la programmazione degli attacchi agli obiettivi chiave, andati a buon fine anche grazie al sostegno delle forze aeree alleate, l'esercito partigiano non riuscì a paralizzare del tutto il traffico transitante sulla principale linea ferroviaria, di fatto nevralgica da un punto di vista militare, che collegava la Germania ai fronti italiano e balcanico.

Parole chiave: seconda guerra mondiale, traffico, ferrovia, Slovenia, Ferrovia del Sud, movimento resistenziale, sabotaggi, operazioni militari

UVOD

Južna železnica¹ je bila zgrajena sredi 19. stoletja zaradi gospodarskih vzrokov, predvsem za modernizacijo glavne avstrijske prometne smeri proti jugu, Dunaj–Trst (Mohorič, 1968, 13–14, 35).² Njen vojaškostrateški pomen je bil tako v drugem planu, čeprav ne nepomemben, saj je železnica vodila skozi Ljubljanska vrata, najugodnejši prehod med Jadranom in Podonavjem. Geopolitični pomen tega prehoda je bil v sto letih, odkar je obstajala železnica, spremenljiv, vendar ne zanemarljiv (Pak, Grafenauer, 1995, 179). To se je pokazalo v prvi svetovni vojni, ko je Južna železnica morala v veliki meri nadomestiti strateško vojaško železnico Beljak–Trst, ki je bila prekinjena že med prvimi vojaškimi operacijami italijanske vojske (Mohorič, 1968, 294–295).

Z delitvijo Južne železnice po razpadu Avstro-Ogrske leta 1918 se je njen pomen še zmanjšal, propustnost in hitrost potovanja zmanjšala, saj so se preusmerili tudi blagovni tokovi. Dve mejni kontroli, tri državne prometne politike, tri uprave, vse to je pomenilo, da je bila Južna železnica pod pritiskom ekonomskih in strateških prestrukturiranj, vendar hkrati še zelo pomembna prometna zveza, saj je bila intenzivnost blagovnega in potniškega prometa v Dravski banovini dvakratno nad državnim povprečjem. Vendar je 1. januarja 1924 obratovanje na vseh progah Družbe južnih železnic prevzela Direkcija državnih železnic v Ljubljani (Mohorič, 1968, 369–394, 399, 438–444, 453).

1 Izraz Južna železnica v članku uporabljam kot oznako za odsek železniške proge Šentilj–Celje–Ljubljana–Trst in to tudi za obdobje druge svetovne vojne. Izraz ni pomenil njene upravne enotnosti. Sicer bi izraz južne železnice historično lahko pomenil tudi vse proge na območju Slovenije, ki jih je zajemala nekdanja Družba južnih železnic.

2 Navajam dve sodobni deli o problemu gradnje in delovanja železnic v avstrijski monarhiji: Dienes, Leitgeb, 1987; Artl et al., 2007. O širših družbenih vplivih železnic: Cvirn, Studen, 2001.

Ko je Nemčija leta 1938 okupirala in nato pripojila Avstrijo, je Južna železnica pridobila pomen kot železniška povezava na Balkan (Zidani Most–Zagreb–Beograd), prometnica po kateri so prihajali poljedelski proizvodi iz Jugoslavije v Nemčijo.³ Italijo in Nemčijo je neposredno povezovala pomembnejša brennerska železnica, pa tudi pontabeljska po dolini Tilmenta/Tagliamonta. Neposredni stik Nemčije in Italije je bil najbolj evidentna posledica napada na Kraljevino Jugoslavijo in njene okupacije, tudi glede Južne železnice.

UNIČENJE PROGE APRILA 1941 IN NJENA OBNOVA

Južno železniško progo sta okupacijski sili Nemčija in Italija, ki sta po koncu kratkotrajnih vojaških operacij proti Kraljevini Jugoslaviji zasedli veliko večino Dravske banovine, dobili neuporabno. Jugoslovanski obrambni načrt je namreč v primeru umika predvideval porušitev vrste ključnih objektov na progi (Terzić, 1982, 195–234). Ne glede na hiter umik je jugoslovanska vojska dejansko uspela porušiti ključne objekte tudi na Južni železnici. Tako je jugoslovanska vojska ob pomoči strokovnega osebja železniške direkcije v Ljubljani porušila med 7. in 10. aprilom 1941: predor pri Šentilju, viadukt pri Lenartu, železniški most preko Drave v Mariboru ter 9. aprila predor pri Črešnjevcu pri Slovenski Bistrici (Žnidarič, 1990, 72; Vidovič-Miklavčič, 1980, 65–66; Mohorič, 1968, 483–484). Na drugi strani obrambne postavitve je bil porušen železniški most pri Rakeku, Štampetov most,⁴ Kraljev viadukt nad Dolom pri Borovnici, največji, borovniški viadukt (10. aprila) ter nadvoz pri Preserjeh. Proga pri Zidanem Mostu je bila poškodovana zaradi bombnega napada nemških letal 6. aprila. Nekatere nadaljnje porušitve med Ljubljano in Celjem je preprečil ban, ki je vztrajal, da se ob umiku ne ruši več objektov, ki služijo civilnemu prebivalstvu (Čepič, 2001, 123; Klanjšček et al., 1976, 43). Ob postopnem umikanju je železniška direkcija evakuirala tudi dobršen del železniškega osebja (Žnidarič, 1990, 63–68).

Na slovenskem ozemlju se je po razdelitvi okupacijskih območij med napadalce in Madžarsko nemško območje civilne uprave (Spodnja Štajerska) neposredno stikalo z italijanskim, že maja 1941 anektiranim območjem Ljubljanske pokrajine. Nemčija kot Italija sta z okupacijo in delitvijo pridobili 226,9 km Južne železnice; od tega Italija okoli tretjino, Nemčija dve. Nov železniški mejni prehod je bil pri Zalogu, ki je bil zadnja italijanska postaja, Laze pa zadnja nemška. Da bi obe državi gradili mejno infrastrukturo, ni podatkov. Pač pa se je v Lazah začela obvozna proga, s katero je nemška okupacijska uprava že leta 1942 povezala po svojem ozemlju Južno železnico z gorenjsko progo (Mohorič, 1968, 484).

3 Leta 1938 je bil obseg tovornega prometa na obmejnih postajah Rakek, Šentilj in Jesenice dokaj izenačen, obsegal je med 837.000 ton (Jesenice) in 1.137.000 ton (Rakek). Glej Mohorič, 1968, 466.

4 Viadukt v bližini postaje Verd.

Prva nujna naloga okupacijske uprave je bila obnova porušenih ključnih objektov na progi. Italijanska oblast, ki je pokrajino 5. maja 1941 že anektirala, je pripeljala vojaški železniški polk, ki je deloval skupaj s številnimi delavskimi skupinami in mostovnimi delavci, najemali pa so tudi domačo delovno silo. Do 8. maja so vzpostavili promet od Rakeka do Logatca, do Ljubljane pa je potniški promet tekkel s prestopanjem na cestno povezavo do Vrhnike, odkoder je bila železniška povezava Vrhnika–Ljubljana. 28. junija pa je bil vzpostavljen promet na celotnem odseku do Ljubljane. Najzahtevnejši tehnični objekt, borovniški viadukt, so obnovili provizorično, z 200 m dolgo jekleno konstrukcijo, ki pa je dopuščala promet z nižjo hitrostjo in manjšo osno obremenitvijo. Otvoritve se je 27. junija udeležil italijanski minister za promet (Vidovič-Miklavčič, 1980, 66).

Nemška okupacijska oblast je progo 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 (Žnidarič, 1990, 72–73).

Vzporedno z obnovo je tekla upravna in nato še lastniška preureditev. Na nemškem okupacijskem območju je Južna železnica pripadla v upravo železniški direkciji Dunaj (Reichsbahndirektion Wien), medtem ko je večina njenih priključkov zahodno od nje prešla pod upravo železniške direkcije Beljak. Proga je postala državna. Takoj 21. aprila so uvedli rajhovske železniške predpise, šele 9. aprila 1943 pa so uvedli veljavnost vseh državnopravnih železniških predpisov (VAB, 1; Žnidarič, 1990, 76). Italijanska oblast je svoj del Južne železnice priključila železniški direkciji v Trstu. Vendar pa so ohranili Železniško direkcijo v Ljubljani, ki so jo le podredili tržaški. Ohranili so tudi večino jugoslovanskih železniških predpisov. Od do tedaj zaposlenih železničarjev Jugoslovanskih državnih železnic jih je nemški upravi pripadlo okoli 9.500, okoli 4.600 pa italijanski. Italija je železničarje obdržala v dotedanjih službah, medtem ko jih je nemška dobršen del premestila na proge v notranjosti države (Vidovič-Miklavčič, 1980, 72; Žnidarič, 1990, 80–82).

Ponovno se je spremenila pripadnost Južne železnice jeseni 1943. Nemška vojska jo je zasedla od Ljubljane do Opčin že med 26. in 29. avgustom 1943, potem ko je šef vrhovnega poveljstva 6. avgusta zahteval od italijanske vojske zavarovanje prog, ki vodijo v Italijo. Takoj po objavi italijanske vdaje pa je nemška oblast, ki je z okupiranih območij Julijske krajine in Tirolske ustanovila dve operacijski coni, dotedanjno direkcijo železnic v Ljubljani podredila Direkciji državnih železnic v Beljaku. Vendar je železniški promet sodil v pristojnost Vojaške prometne direkcije Verona, torej pod poveljstvo nemške vojske v Italiji, vse do 12. decembra, ko ga je prevzela posebna služba v okviru direkcije v Beljaku (Nedog-Urbančič, 1996, 29–34). Sprva so vse osebje pustili na svojih mestih, le nekaj nemških uradnikov so namestili na najpomembnejša mesta. Šele konec oktobra so poostriili nadzor nad osebjem.

VOJAŠKO ZAVAROVANJE JUŽNE ŽELEZNICE MED VOJNO

Južna železnica je sodila med vojaško pomembne, celo strateško pomembne železniške povezave za Italijo in Nemčijo. Kot druge v vojnem času pomembne železnice je bila posebej zavarovana. Tako sta okupacijski oblasti takoj po zasedbi proge zavarovali. Zavarovanje je sčasoma dobivalo vedno bolj izpopolnjene oblike, tudi že pod vplivom dejstva, da je železnica postala pogost cilj pripadnikov slovenskega odporniškega gibanja.

V nadzor in zavarovanje železnic so bile vpete tako policijske formacije kot vojaške enote. Konkretno oblike so bile odvisne od same okupacijske ureditve in stopnje ogroženosti. Stalna oblika je bilo policijsko in izven naseljenih krajev vojaško in policijsko patroljiranje ob progi. To je sprva imelo namen tudi nadzorovanja proge, nato pa vedno bolj preprečevanja dostopa do prog in odkrivanja poškodb, min ter drugih eksplozivnih predmetov. Na italijanskem okupacijskem območju je železnico varovala vojska; bilo jo je okoli 20 bataljonov in baterij; največji del med mejo in Štampetovim mostom nad Verdom je varoval mejni odsek XI. armadnega korpusa; zgolj na omenjenem odseku je bilo okoli 2.300 vojakov. Vojaki so poleg stalnih straž patroljirali ob progi do največ en kilometer od izhodišča, kmalu pa postavljali tudi stalne zasede na najugodnejših dostopih do proge. Na nemškem okupacijskem območju je progo nadzirala železniška policija, ki je posebno skrbno pazila na predore in mostove. Nemški okupator je patroljiranje obdržal vse do konca vojne; patrolje med sosednjimi postajami je povečal na 12 mož in njihovo patroljiranje na triurni razmak (Oblak-Čarni, 1960, 231–233, 237; Žnidarič, 1990, 80, 320).

Nato so traso proge okupatorji označili kot območje posebnega režima, tako glede dostopa kot glede ureditve. Do proge so imeli dostop praviloma le zaposleni. Območje proge so začeli čistiti rastja, da bi bilo bolj pregledno. Običajno je bilo izkrčenih od 50 do 150 m zemljišča ob progi. Spomladi 1942 je vojska pripravila tudi načrte za izselitev prebivalstva v trikilometrskem pasu ob progi, dejansko pa so avgusta 1942 izselili tri vasi med Borovnico in Preserjami: Breg, Pako in Goričico (Oblak-Čarni, 1960, 242, 250–251).

Končno so začeli graditi ob progi utrjene točke, kjer je bila stalna posadka. Te so sprva stale ob pomembnih objektih, nato pa so začeli utrjevati celotno traso. Italijanska vojska se je ob progi začela utrjevati že decembra 1941, po napadu na železniški most pri Preserjah. Že leta 1942 je bilo zgolj na odseku od meje do Štampetovega mostu 28 bunkerjev in 26 zavarovanih čuvajnic, število bunkerjev in izpopolnjenost obrambnega sistema pa je v letu 1943 še rasla. Razdalje med posameznimi bunkerji so skrčili na 400 do 500 m, za to pa je bilo načrtovanih in povečini zgrajenih 121 bunkerjev. Spomladi 1943 so začeli postavljati ob progi tudi nepretrgano žično mrežo, pomembni objekti pa so bili ponoči osvetljeni (Oblak-Čarni, 1960, 238, 243, 255–257). Proge pa ni varovalo le več kot 1.800 italijanskih vojakov.

Že kmalu po ustanovitvi enot Protikomunistične milice je za obrambo proge začel uporabljati tudi te enote, predvsem tiste, ki so nastale ob progi (Mlakar, 2003, 166, 167, 172). Poleti 1942 pa so prve stražarske bunkerje začeli graditi tudi na odseku od Rakeka do Pivke (Kramar, 2001, 202).

Manj sistematičen je bil nemški okupator. Ta je sprva vojaško varoval le nekaj najbolj izpostavljenih objektov, npr. okoli Zidanega Mosta je že leta 1941 razporedil protiletalsko baterijo z okoli 300 vojaki. Občasno so progo varovali vermani. Od marca 1944 pa je svoj del proge močno utrjeval tudi na Štajerskem. Postavil je vojaške postojanke, postopoma zgradil bunkerje v bližini mostov in predorov, v katere je namestil predvsem deželne strelce in vojaško drugorazredne enote. Zgolj med Hrastnikom in Zidanim Mostom je bilo 81 različnih bunkerjev (Žnidarič, 1990, 320–321, 353).

Vojaško zavarovanje železnic je najprej prepustil vojaškim posadkam; 15. oktobra 1943 je poveljnik orožništva pri šefu civilne uprave v Mariboru določil, da so za zavarovanje proge odgovorne tudi orožniške posadke v krajih, kjer vojske ni bilo. V celjskem in trboveljskem okraju pa je takrat za zavarovanje Južne železnice skrbel 18. polk deželnih strelcev s tremi bataljoni; ta je spadal v 438. divizijo za posebne namene. Deželni strelci so bili vojaška sila manjše sposobnosti, saj so jih sestavljali vojaki, starejši od 45 let. Za zavarovanje proge so skrbele tudi mejne enote, ki so bile razporejene na višinah nad progo med Lazami in Zidanim Mostom, pa tudi tiste na desnem bregu Save do Brežic (Žnidarič, 1990, 320). Na območju Operacijske cone Jadransko primorje so za zavarovanje proge v prvem trenutku skrbele nemške enote 71. divizije (pet bataljonov), ki so progo tudi zasedle, in policijski bataljon. Vedno večji je postajal delež kolaborantskih enot pri obrambi Južne železnice v obdobju Operacijske cone Jadransko primorje. To službo je opravljala pozimi 1943/44 5. bojna skupina s 7 četami, leta 1944 pa Skupina za zavarovanje železniške proge s 13 četami. Pritegnili so tudi 2. bataljon Slovenskega domobranstva (Mlakar, 2003, 166, 172, 174–175; Ferenc, 1967, 169; Nedog-Urbančič, 1996, 13–14). Opustili so prakso nočnega osvetljevanja proge, so pa okrepili posadke; najbolj pri Štampetovem mostu, kjer so postavili tudi protiletalske topove (Nedog-Urbančič, 1996, 51). Izredno so izboljšali službo za popravljanje prog; ta je bila poslana na mesto poškodbe takoj po prenehanju nevarnosti, ob zadostnem vojaškem zavarovanju. Po progi so patroljirali oklepni vlaki, ki so imeli dovolj težjega in avtomatskega orožja, da so lahko lokalno odbili vsak partizanski napad.

STRATEŠKI POMEN JUŽNE ŽELEZNICE MED VOJNO

Tisto, zaradi česar je bila Južni železnici posvečena posebna skrb, je bila možnost uporabe omenjene železnice za vojaške Transporte in prevoze strateških materialov. Južna železnica je bila na posamičnih odsekih najprej zelo pomembna za italijanski

dovoz nafte z romunskih naftnih polj; da bi povečali pretočnost, so uporabljali tudi stranski progi Sevnica–Trebnje–Ljubljana in Zagreb–Karlovac–Ljubljana. Za italijansko vojsko je bila Južna železnica ena glavnih prometnih smeri za transport armade v Sovjetsko zvezo in za njeno oskrbovanje do konca leta 1942, ko je bila povečini uničena v protiofenzivi Rdeče armade pri Kalaču. Za nemškega okupatorja je bila Južna železnica pomembna predvsem zaradi zveze Zidani Most–Zagreb–Beograd, ki je pomenila eno od dveh zvez za oskrbovanje vojske na Balkanu. Ta je bila zanj tako pomembna, da se je namenil povečati njeno propustnost s predelavo v dvotirno na odseku med Zidanim Mostom in Dobovo, ki je bila končana julija 1944 (Žnidarič, 1990, 321). Z zavezniškimi izkrcanjem na Siciliji in nato v južni Italiji se je strateški pomen Južne železnice za Nemčijo še povečal, saj je bila ena od petih železnic, po katerih je prihajala nemška vojska in nato njena oskrba iz Nemčije. Z večjimi boji na italijanski in balkanski fronti je Južna železnica postajala vse pomembnejša za vojaške Transporte, namenjene na obe fronti. Dnevno je leta 1944 po progi v Zasavju peljalo več kot 100 vlakov; nad polovico jih je bila vojaških transportov (Žnidarič, 1990, 321).

Dokler je odporniško gibanje vodilo lokalni boj, je bil pomen železnice zanj majhen, saj je služila predvsem za daljinski transport in ne kot prometnica v boju zoper odporniško gibanje. Železnice, tudi Južno železnico, so strategiji odporniškega gibanja ocenjevali predvsem po pomenu za nasprotnika, vendar pa tudi kot prispevek k uspešnejši obrambi Sovjetske zveze. Poleg tega pa jo je bilo nemogoče popolnoma zavarovati na vsej dolžini, tako da je bilo mogoče specializiranim enotam vedno izvršiti diverzije. Zelo redko pa je bilo prekinjanje prometa po železnicah v povezavi z operacijami partizanske vojske. Pač pa so uničevanje komunikacij videli kot najpomembnejšo dejavnost odporniških gibanj britanski načrtovalci boja zoper Nemčijo. Slovensko odporniško gibanje je po vključitvi v zavezniško koalicijo leta 1943 večkrat sodelovalo v napadih na komunikacije, ki so bili usklajeni na širšem prostoru, najbolj neposredno junija in septembra 1944, napade na železnice – za nemško vojsko najpomembnejše komunikacije – pa je uporabljalo kot argument za pridobivanje zavezniške vojaške pomoči.

Pred koncem vojne je postalo uničenje železnic strateški cilj jugoslovanskega odporniškega gibanja, da bi čim bolj otežkočilo umik nemške vojske iz jugovzhoda. Predvidevamo lahko, da je bilo že pomembno obdržati del nemške vojske v ujetništvu, še pomembnejše pa zadržati njihove domače kolaborante. "S tem, da jim porušimo čim hitreje in temeljiteje vse komunikacije, bomo onemogočili umike nemških sil preko Štajerske. Važnejše kakor zavzemanje postojank so ravno rušenja komunikacij. [...] Z rušenjem komunikacij bomo tudi preprečili dovoz eventualnih sovražnih rezerv na naše ozemlje in preko našega ozemlja," je razložil Glavni štab svoj pogled na operacije slovenske partizanske vojske (Zbornik NOVJN, 1981, dok. 64).

JUŽNA ŽELEZNICA – OBJEKT SABOTAŽ ODPORNIŠKEGA GIBANJA

Odporniško gibanje, ki je v dveh mesecih po okupaciji nastajalo v jugoslovanskih pokrajinah, je na železnice gledalo predvsem kot orodje okupacijskih sil, s katerim izkorišča okupirano deželo, ob nemškem napadu na Sovjetsko zvezo pa se je temu pogledu pridružilo še gledanje, da železnica omogoča nemškim in drugim osnim silam premike proti Sovjetski zvezi, kar je pomenilo še dodaten argument za poskuse preprečitev prometa. Tisti, ki jih je spočetka pozivalo odporniško gibanje, da preprečijo izkoriščanje železnice za tak namen, pa so bili železničarji, bolj tisti njihov del, ki je bil pristaš Osvobodilne fronte ali še prej povezan v komunističnih organizacijah, ki so imele na železnici v Sloveniji in Jugoslaviji sploh velik vpliv (prim. Žnidarič, 1990, 108–112; Vidovič-Miklavčič, 1980, 170–195). Ti so se pozivom in bolj konkretnim dogovorom tudi kmalu odzvali. Njihove sabotaže so bile sprva usmerjene na vozni park, ki ga je bilo lažje poškodovati kot pa samo progo. Zaradi obnavljanj prog so imeli nesumljiv dostop do prog tudi številni neželezničarji. Taka sabotažna dejavnost je bila sploh oboležje prvih mesecev po okupaciji. Na nemškem okupacijskem območju je bilo največ takih sabotaž v Mariboru in okolici ter v Zassavju. Najuspešnejša je bil požig dveh letal, natovorjenih na vlak na železniški postaji Tezno 18. julija 1941. Kmalu pa so številne premestitve slovenskih železničarjev na proge v Avstriji in številne aretacije takšno dejavnost močno otežile, če ne celo onemogočile (Žnidarič, 1990, 112–117, 149–161). Še bolj intenzivna je bila sabotažna dejavnost železničarjev v Ljubljanski pokrajini. Prvo odvitje tirnice tako beležimo že 12. junija 1941 pri Brezovici, prvo eksplozijo eksplozivnega predmeta na tirih ali pod vozečim vlakom pa 13. julija, 4. avgusta pa celo v predmestju Ljubljane pri Tobačni tovarni (Oblak-Čarni, 1960, 234–235). Sabotaže železničarjev, ki so dobro poznali ranljive točke strojev in progovnih naprav, so bile v začetku odporniškega gibanja najpomembnejši del onesposabljanja prometnih naprav predvsem v Ljubljanski pokrajini, kjer so ostali zaposleni vsi železničarji slovenske narodnosti, kontrola okupacijskih sil pa je bila neučinkovita. Tako so železničarji vse do konca italijanske okupacije izvedli več stotin namernih kvarjenj naprav ob progi, lokomotiv in vagonov, podtikali pa so tudi eksploziv, ki jim ga je priskrbelo odporniško gibanje (Vidovič-Miklavčič, 1980, 170–195).

JUŽNA ŽELEZNICA KOT OBJEKT VOJAŠKIH NAPADOV PARTIZANSKIH ENOT

Kmalu je železniška proga postala pomemben cilj vojaške dejavnosti partizanskih enot. Tem naj bi bila v pomoč tudi navodila za miniranje prog (Zbornik NOVJN, 1952, dok. 81). Največjo privlačnost za partizane je imel komaj obnovljeni borovniški viadukt; zanj je nastajala vrsta načrtov, kako bi bilo mogoče porušiti njegov v

loku potekajoči provizorični tir (Oblak-Čarni, 1960, 237, 247–248). Toda prvi resen napad je proga doživela na drugi točki, na mostu preko Ljubljance pri Notranjih Goricah. Tja je bil usmerjen eden od napadov, ki naj bi poživil partizansko dejavnost konec jeseni 1941. Napad je bil uspešen; partizani so s pehotnim orožjem izsilili dostop minerjev na most in postavitev eksplozivnih nabojev. Zaradi slabe kakovosti eksploziva pa je bil njen učinek manjši od načrtovanega; zrušil je le polovico mostu, tako da je bil promet le oviran, ne pa prekinjen (Hutar, 1995, 13–35; Oblak-Čarni, 1960, 237–238). V letu 1942 so partizani februarja napadli železniško postajo Verd, junija zaustavili vlak poln ljudi, ki so jih italijanske oblasti transportirale v internacijo. V okviru t. i. kampanje Toneta Tomšiča, v počastitev spomina na usmrčenega voditelja odporniškega gibanja, so partizanske enote še ojačale napade na Južno železnico na odseku med Borovnico in Rakekom, da bi prekinile promet in tako preprečile dovoz dveh divizij italijanske vojske iz Italije. To je prvi primer načrtovane partizanske dejavnosti na Južni železnici. Čeprav je bilo tudi jeseni 1942 nekaj miniranj proge, so partizanske enote obnovile napad na progo šele julija, da bi preprečile umik italijanske II. armade z okupiranih delov Jugoslavije. Višek so dosegli avgusta 1943; uporabili so kar dve brigadi, ki sta uspeli večkrat minirati že močno zavarovano progo. Glavni štab Narodnoosvobodilne vojske in partizanskih odredov Slovenije (NOV in POS) je po padcu fašističnega režima v Italiji predvidel, da bo nemška vojska v primeru izpada Italije iz koalicije najprej zasedla Ljubljano in Južno železnico. Zato je v Ljubljanski pokrajini zbrane brigade v avgustu usmeril proti železnicam. V obdobju med 10. avgustom in 9. septembrom so izvedle 62 napadov na poglavitne proge, dovršen del od teh na Južno železnico. Italijanska uprava je prevoze omejila le na premog in vojaške transporte. Med napadi je bil tudi tisti na nemški transport 23. avgusta pri Goričici pri Preserju, ki je nemškim poveljstvom služil kot povod za zasedbo proge do Opčin (Nedog-Urbančič, 1996, 11–13; Ferenc, 1967, 57–65; Oblak-Čarni, 1960, 240, 245–246, 261–262).

Na nemškem delu proge je do prvega oboroženega napada prišlo že konec julija 1941, ko so minerji Revirske čete razstrelili tire in opornike med Trbovljami in Hrastnikom ter Zagorjem in Renkami (Žnidarič, 1990, 322–324). Severneje od Celja so bile sabotažne akcije na progo redke; v drugi polovici leta 1941 le dve, v letu 1942 pa nobene. Pač pa se je začela vrsta napadov na železniško progo v Revirjih januarja 1942, nato pa spet 23. maja 1942. Spomladi 1943 so partizanske enote iztirile marca in maja tri vlake (Žnidarič, 1990, 326–327, 330–331). Sporadično se je taka dejavnost ponavljala vse obdobje vojne. Vseh napadov na progo na nemškem območju je bilo do jeseni 1943 okoli 30, največ v Zasavju, med Laškim in Celjem in v okolici Pragerskega, kar sovпада z območji, kjer so progo najlaže dosegle partizanske enote na Štajerskem (Žnidarič, 1990, 323, skica).

Kmalu so partizanske enote začele ustanavljati posebne enote za napade na progo, minerske vode ali minersko-sabotažne vode, posebno tiste enote, ki so imele opera-

cijska območja ob železniških progah. Jeseni 1942 je že deloval minerski vod Šerčerjeve brigade na odseku med Borovnico in Rakekom. Prav tako jeseni 1942 je štab Zasavskega bataljona ustanovil prvo tako skupino, ki je imela območje od Celja do Litije. Poleti 1943 jo je prevzela Šlandrova brigada in jo razvila v minerski vod, ki je bil osnovni dejavnik napadov na progo v jeseni in zimi 1943–1944 v Zasavju (Oblak-Čarni, 1960, 256; Žnidarič, 1990, 330, 332–333).

Partizanske enote pa so v letu 1942 že začele napadati tudi Južno železnico na odseku med rapalsko mejo in Trstom. Prva sploh je bila akcija Stjenkove minerske skupine pri Dolenji Gabrovici 25. maja 1942. Ta skupina je bila tudi edina, ki je še vsaj štirikrat minirala prav glavno progo Trst–Postojna (Kramar, 2001, 201–205).

OBDOBJE STALNIH IN VELIKIH NAPADOV NA JUŽNO ŽELEZNICO (SEPTEMBER 1943 – FEBRUAR 1945)

Po kapitulaciji Italije so partizanske enote močno narasle, njihove operativne sposobnosti pa so se povečale. Zaplenjene vojaške zaloge in nato zavezniška pomoč so omogočile tudi specializacijo delovanja. Za napade na železniške proge je bil odločilen predvsem eksploziv. Tega so dobivali najprej iz zaplenjenih italijanskih zalog, nato pa z zavezniško vojaško pomočjo, kar je omogočilo kontinuirano delovanje na progi, ki je bilo dopolnjeno še z občasnimi strateškimi angažirani velikih enot v operacijah, usmerjenih proti železniškim komunikacijam. "Taktika banditov stremi za tem, da z močnimi silami istočasno napadejo oporišča ob progi in s tem preprečijo povezavo posameznih oporišč in pošiljanje okrepitev. Med napadom pa diverzanti minirajo progo. Nujno bi bilo potrebno, da se na odseku, ki ga varuje polk, angažirajo najmanj trije oklepni vlaki" (Zbornik NOVJN, 1980, dok. 178). Tako je taktiko partizanskih enot kot tudi možne protiukrepe sredi leta 1944 označil štab 18. polka deželnih strelcev, ki je varoval progo na Štajerskem.

Napadi na Južno železnico so se nadaljevali tudi po popolnem italijanskem umiku iz Ljubljanske pokrajine. Nadomestitev italijanskih okupacijskih sil z manjšimi nemškimi in nestabilna organiziranost obrambe železnice na odseku med Ljubljano in Postojno je omogočila boljše operacijske možnosti partizanske vojske. Šerčerjeva brigada je že konec septembra 1943 porušila železniški most pri Prestranku in teden pozneje del proge med Pivko in Divačo (Kramar, 2001, 214–215). Odločitev Glavnega štaba NOV in POS o uničenju ključnega objekta na južni železnici je bila jeseni 1943 povezana z zavezniškim prizadevanjem po uničenju pomembnih prometnih povezav, čeprav ne neposredno. Izbran je bil objekt, ki mu je bilo najlaže dostopiti – viadukt Štampetov most nad Verdom pri Vrhniku, ki je premoščal dolino na razdalji 300 m, sam objekt pa je bil dolg 100 m. Za napad 14. oktobra 1943 je bila angažirana celotna 14. divizija s tremi brigadami; glede na zahtevnost zavarovanja in širino bojišča je neposredno napadala tretjina sil. Napad je bil uspešen in četrto uro

napada so minerji lahko minirali dva stebra viadukta ter ju z eksplozivom porušili. Glede na to, da se je partizanska vojska morala takoj nato umakniti z območja okoli železnice, je popravilo lahko potekalo nemoteno in po 230 urah je promet spet stekel (Ferenc, 1967, 414–437). Na štajerskem delu proge so se minerske akcije začele novembra 1943 predvsem v Zasavju. S svojimi akcijami je najbližje Trstu posegala sabotažna skupina Kosovelove brigade, ki je minirala progo in vlakovne kompozicije oktobra pri Opčinah, decembra pa z miniranjem mostu med Nabrežino in Tržičem za tri tedne onemogočila promet, hkrati pa ponovno iztirila vlak in razdrla daljši odsek proge med Pivko in Divačo (Kramar, 2001, 215, 217).

Višek pa so napadi na progo dosegli poleti in jeseni 1944. 4. junija 1944 je Glavni štab zahteval od korpusov in IV. operativne cone, da izvedejo operacije širokih razsežnosti na železniško mrežo. Na Južni železnici sta bila predvidena za napad Štampetov most, most čez Savo pri Pogoniku, kombinirani z diverzantskimi akcijami (Zbornik NOVJN, 1972, dok. 20). Štab 7. korpusa je napad na Štampetov most izvedel 12. junija zvečer s 15. divizijo NOV in POJ, viadukt uspešno miniral in prekinil promet za 255 ur (Nedog-Urbančič, 1996, 143–145). Napad na železniški most pri Pogoniku je bil odpovedan. Pač pa so diverzantsko-sabotažni vodi izvedli v juniju 13 miniranj proge zgolj na odseku med Postojno in Ljubljano, pri čemer so večkrat tudi iztirili vlake (Nedog-Urbančič, 1996, 124–129). Štab IV. operativne cone je prav tako spodbudil sistematične napade na progo zlasti v Zasavju (Zbornik NOVJN, 1972, dok. 98; Žnidarič, 1990, 336–337). V letu 1944 so tako enote IV. operativne cone opravile kar 191 večjih napadov na Južno železnico med Savo in Šentiljem. Večina jih je bila manjšega pomena in posledic, toda julija so uspeli uničiti postajo Zagorje (Žnidarič, 1990, 323, 404). Ker je bila hkrati zaradi uničenja mostu pri Avčah neprevozna tudi proga Jesenice–Gorica, je partizanskim enotam prvič uspelo, da so omrtvile transporte med Avstrijo in Italijo.

Poleti 1944 je napadalnost diverzantskih enot nekoliko popustila. V Ljubljanski pokrajini so tako zabeležili v dveh poletnih mesecih 18 uspešnih miniranj proge (Nedog-Urbančič, 1996, 127). Toda v septembru je bila partizanska vojska spet načrtno napotena v napad na komunikacije, saj je 15. septembra Glavni štab ugotovil, da je sovražnikova vojska v fazi umika in je zato potrebno uničiti komunikacije, da se umik (čez slovensko ozemlje) onemogoči. V okviru tedna akcij na komunikacijah Ratweek je bil načrtovan napad na dva velika objekta na Južni železnici – most čez Savo in ponovno Štampetov most. Po daljših pripravah so 20. septembra 1944 napadli most pri Pogoniku z obeh bregov Save (15. divizija in IV. operativna cona). Napad je bil toliko uspešen, da je omogočil minerjem nočno miniranje mostu, ki je zrušilo enega od treh mostnih delov. Teden kasneje je 18. divizija napadla še viadukt Štampetov most, spet odrinila njegovo obrambo in omogočila uspešno miniranje. Hkrati je bila spet na mnogih mestih uničena razdrta proga med Verdom in Logatcem (Nedog-Urbančič, 1996, 149–151). Onkraj rapalske meje sta dva minersko-sabotažna voda večkrat

uspešno minirala progo in vlakovne kompozicije na odsekih med Pivko in Sežano ter v neposredni bližini Trsta (Kramar, 2001, 230–232; Klanjšček et al., 1976, 749). V septembru so minerji uničili toliko proge med Renkami in Zagorjem, da je bil promet med Lazami in Zagorjem prekinjen za več tednov (Žnidarič, 1990, 348).

Jeseni 1944 je tako partizanska vojska dosegla vrh uspešnosti v svojem cilju prekiniti promet na Južni železnici. Promet preko Štampetovega mostu je bil obnovljen 9. oktobra vsaj enotirno, preko mostu pri Pogoniku pa je ponovno stekel šele 26. februarja 1945. Ob vseh miniranjih proge je bil promet med Zidanim Mostom in Litijo ustavljen, deloma je tekel le podnevi. Med ustavitvijo prometa so partizanski minerji nadaljevali napade, čeprav z manjšo intenzivnostjo. Tako so 18. oktobra sistematično uničili 900 m proge na obeh tirih pri postaji Renke. Šele 16. februarja 1945 je po šestih mesecih odsek med Litijo in Zidanim Mostom prevozil prvi vlak (Žnidarič, 1990, 342–343, 349–353). V novembru in decembru 1944 so minersko-sabotažni vodi, ki niso bili odvisni od prisotnosti velikih partizanskih enot, spet intenzivirali svoje delovanje na odseku Južne železnice med Pivko in Sežano; v 60 dneh so 19-krat uspešno minirali, ob čemer je bilo 17-krat poškodovana tudi lokomotiva in vlakovna kompozicija. Podobno je bilo tudi na odseku med Opčinami in Devinom; z malo manjšo intenzivnostjo pa so se te vrste napadi nadaljevali tudi v prvih mesecih leta 1945 (Kramar, 2001, 232–234).

Še pomembnejši za napade so bili napadi na tisti del Južne železnice, ki je vodil z Balkana proti Šentilju. Tu je napadal predvsem minerski vod Kozjanskega odreda. Usmerjen je bil na območje med Zidanim mostom in Celjem ter na odcep proge Zidani Most–Dobova. Vendar tu partizanske enote niso uspele doseči uničenja nobenega strateškega objekta, pač pa so izvedle vrsto večjih in manjših diverzantskih akcij ter napadov (Zbornik NOVJN, 1986, dok. 92). Samo na progi med Zidanim Mostom in Celjem so izvedle preko 50 akcij, polovico med avgustom in novembrom 1944. Zaradi takšne koncentracije uspešnih napadov in miniranj je bil dopuščen promet tudi na tem odseku le podnevi (Žnidarič, 1990, 361–364).

Na odseku med Celjem in Mariborom je bil partizanski vojski najbolj dostopen del proge severovzhodno od Celja, kjer je deloval minerski vod Zidanškove brigade. Sprva so bili pogosti napadi pri predoru Križni vrh pri Poljčanah. Napadi, povezani z junijskim valom napadov na tem odseku, niso dali pomembnejših dolgotrajnih rezultatov. Ko je bila avgusta 1944 ustanovljena še minerska skupina Pohorskega odreda, so se intenzivni napadi prenesli tudi na odsek do Rač, od jeseni 1944, ko je prišel Lackov odred z minersko skupino na Kozjak, pa so se začele tudi akcije na progi severno od Maribora (Žnidarič, 1990, 387–398).

Napadi na proge pa ne bi bili tako uspešni, kot so bili brez vsaj osnovnih informacij, ki so jih partizanske enote in štabi dobivali od vzpostavljene obveščevalne službe med železničarji. Partizanski obveščevalni centri pri enotah v bližini proge (npr. Notranjski odred, Kamniško-zasavski odred) so zbirali in sistematizirali infor-

macije o premikih oklopnih vlakov, o utrdbah in bunkerjih o progi, o vojaških transportih (Kramar, 2001, 243–246; Nedog-Urbančič, 1996, 54–56). Hkrati pa so leta 1944 vzpostavili sistem obveščevalnih točk, s katerim so povsem nadzorovali promet na posameznih odsekih Južne in drugih železnic. Tako je Glavni štab NOV in POS dobival tekoče dnevne informacije o stanju prometa celo na pontabeljski progi, sicer pa od Pohorja⁵ do Krasa. Informacije so bile vsaj deloma na voljo tudi vojaškim misijam pri Glavnem štabu in njihovem letalstvu (Klanjšček et al., 1976, 831; Krpič, 2006, 57–66).

Od pozne jeseni 1944 dalje pa je bila partizanska vojska potisnjena v obrambo in tudi vedno bolj od Južne železnice vsaj na odseku med Ljubljano in Trstom, kar je vplivalo tudi na učinkovitost diverzantsko-sabotažnih vodov. Število napadov na progo se je zelo zmanjšalo. Pač pa je za negotovost skrbelo zavezniško letalstvo, ki je pogosteje bombardiralo in mitraljiralo ključne objekte in lokomotive. Konec decembra je onespobilo viadukt v Borovnici, marca 1945 pa postajo v Zalogu. Nemški vojaški transporti so se tako preusmerili predvsem na progo Beljak–Videm, železničarje iz ljubljanske železniške direkcije pa so začeli siliti v službo na proge v notranjost Nemčije (Nedog-Urbančič, 1996, 158–159). Tudi v pomladanskih mesecih 1945 je bilo partizanskih napadov na Južno železnico zelo malo, v aprilu so popolnoma ponehale.

Ob umiku nemške vojske je partizanskim silam, še bolj pa železničarjem, pripadnikom ali simpatizerjem odporniškega gibanja, bila največja skrb, da bi preprečili morebitna miniranja progovnih naprav. Nemška vojska je nedvomno načrtovala tudi uničenje Južne železnice ob morebitnem umiku. Vendar pa je nameravala braniti mejo nemškega rajha na jugovzhodu na črti od Drave ob Sotli in Krki ter Kolpi do Trsta, kjer je jeseni 1944 začela graditi t.i. Južni zid (Südwall). Železničarji so zaznali več ukazov za miniranje kretnic ob načrtovanem umiku nemške vojske na ozemlje starega rajha v maju 1945 (Nedog-Urbančič, 1996, 50). Še pomembnejša je bila samoiniciativnost železničarjev na Štajerskem, kjer partizanske enote niso imele dostopa do prog. V okolici Maribora je priprave na zavzetje prog ob umiku nemške vojske vodil železničar v stikih z odporniško organizacijo. Sicer je oblastni komite Komunistične partije Slovenije (KPS) za Štajersko že v začetku februarja 1945 odredil vrsto ukrepov v okviru priprav za prevzem oblasti, s katerimi naj bi zavarovali proge, objekte in vozila, saj so pričakovali, da bo nemška vojska poskušala progo uničiti. Zlasti jih je skrbelo za mostove čez Dravo. V stikih z nemškimi poveljniki so razstrelitev uspeli preprečiti, prav tako tudi razstrelitev predora pri Šentilju (Žnidarič, 1990, 457–463).

5 OC Pohorje, ki je bil na framskem Pohorju, je imel med svojimi informanti številne železničarje. Predvsem je registriral železniški promet. Njegove informacije so bile dragocene zlasti po novembru 1944, ko je dobil radijsko oddajno postajo in je tako lahko poročal ne le štabu IV. operativne cone, pač pa tudi Obveščevalnemu centru GŠ NOV in POS (Žnidarič, 1990, 246–249).

ORGANIZACIJA ZA ODPRAVO POSLEDIC PARTIZANSKIH NAPADOV NA ŽELEZNIŠKE PROGE

Pomen železniških prog in intenzivnost napadov partizanske vojske na železniške komunikacije je okupatorje silil v organizacijo učinkovite in hitre poprave poškodb na progi. V okviru železnice je sicer obstajala služba za popravila in odpravo izrednih dogodkov, ki so se dogajali tudi v mirnem času. Toda za vojni čas je to bila popolnoma nezadostna organizacija, poleg tega pa tudi neustrezno organizirana. Okupacijske sile so zato vzpostavile posebno, močno okrepljeno službo za popravila, ki je temeljila na vojaški delovni obvezi. Italijanski okupator je imel posebne železniške bataljone, ki so nadaljevali napore po obnovi proge v poletju 1941 (Vidovič-Miklavčič, 1980, 83, 84). Nemški okupator se je s tem problemom srečal takoj po prevzemu celotne proge jeseni 1943. Poleg krepitev vojaškega zavarovanja je vzpostavil vedno večje število delovnih ekip za popravilo proge, ki so morale na progo, tudi ob zaščiti oklepnih vlakov, takoj po zaznani poškodbi ali iztiritvi. Na delovnih vlakih, s katerimi so se vozile delovne ekipe, je bil ves nujno potreben material za večja popravila proge (Nedog-Urbančič, 1996, 149). Na štajerskem delu Južne železnice je nemška uprava že v začetku leta 1944 ustanovila poseben železniški obnovitveni urad v Litiji, ki je bil zadolžen za popravila Južne železnice na odseku od Laz do Zidanega Mosta (Žnidarič, 1990, 343). Odločilnega pomena pa je bila delovna sila. Za popravila prog so porabili tako delovne enote železniških poveljstev kot enote TODTa, v Ljubljanski pokrajini pa tudi organizacijo Narodnih pionirjev. Največje delo na progi med vojno, gradnjo novega obhodnega dela pri Borovnici, s katerim so obšli porušeni viadukt, je vodila železniška direkcija Ljubljana, pri njej pa so poleg enot TODTa in Narodnih pionirjev množično obvezno sodelovali tudi železničarji (ARS, 1 in 2).

SKLEP

Glavna železniška proga skozi Slovenijo, Južna železnica, je bila med drugo svetovno vojno eden izmed glavnih ciljev asimetričnega bojevanja odporniškega gibanja z okupacijskimi silami, tudi premalo opaženega v primerjavi z drugimi partizanskimi akcijami. Gotovo pa je bila tovrstna partizanska dejavnost ena od tistih, ki so okupatorja neposredno bolj prizadevale kot samo delovanje partizanskih enot v prostoru, ki je bil oddaljen od glavnih komunikacij. Vendar pa velja, da je bila možnost dostopa do proge sorazmerno odvisna od moči partizanskih enot, saj so te le redko posegale na območja, kjer niso imele naravnega in dovolj bližnjega dostopa do proge. Na slovenskem ozemlju tako klasičnih sabotažnih akcij s skritim pristopom sabotažne skupine iz globine prostora – kot je bilo miniranje znanega viadukta Gorgopotamos v Grčiji – ne poznamo. Takšna osredotočenost na uničevanje proge je

dala rezultate šele leta 1944, ko so partizanske enote, tudi ob delovanju zavezniškega letalstva, uspele za več mesecev onemogočiti obratovanje proge in prehod vojaških železniških transportov na oseh Italija–Avstrija in Zagreb–Avstrija. Mir maja 1945 je Južna železnica dočkala podobna 'Vidkovi srajčki' – zasilno popravljena na stotinah mest in je terjala celovito obnovo (prim. Kovač, 1996, 46–51, 131–134; Mohorič, 1968, 487–503). Zasilni mostovi in improvizirani nadomestni objekti, kot je bil obvoz borovniškega viadukta, ter pomanjkanje voznega parka so ovirali vzpostavitev normalnega prometa s predvojno hitrostjo in propustnostjo še dolga leta po vojni, ko je železniška mreža še imela prvovrsten pomen za delovanje narodnega gospodarstva.

THE SOUTHERN RAILWAY LINE AS THE OBJECT OF MILITARY OPERATIONS BY THE SLOVENE RESISTANCE (1941–1945)

Damijan GUŠTIN

Institute of Contemporary History, SI-1000 Ljubljana, Kongresni trg 1
e-mail: damijan.gustin@inz.si

SUMMARY

The southern railway line, one of the most important infrastructural segments on Slovene territory, was seized by the German and Italian occupation forces. As such it was a notable as well as accessible object of sabotage, diversions and eventually military attacks by the Slovene resistance. The occupation forces retained the majority of Slovene employees for the management and operation of railway traffic. On one hand this facilitated the execution of sabotage and combat operations by the resistance and made them more effective, yet it created a dilemma: how to prevent the Slovene staff from getting hurt during the attacks.

During the time of predominantly guerrilla warfare (1941–1943) the attacks on the southern railway line were sporadic and improvisational. They depended on the possession of explosives and technical knowledge. During this period along some sections of the route frequent small-scale attacks, targeting vehicles and railway infrastructure (telephone and telegraph connections), occurred as well as some attempts to derail trains by staff that had joined the resistance.

In the following period the attacks on the railway lines were already planned and were executed by specialized units. By that time, however, access to the tracks was obstructed by security measures such as deploying military units along the track, clearing forest up to 200 meters either side of the tracks, building bunkers, etc. The Italian occupation authorities devoted the most attention to these measures in the senses of time and scale. The attacks on trains and sabotage of the track were

important aspects of the partisan struggle. This was especially the case in respect to the most protected railway line – the southern. This is why the German army occupied the line between Ljubljana and Opicina before proceeding with the occupation of Italy.

During the third phase of the struggle (1944–1945) the southern railway line was a subject of systematic intelligence activities on the part of the partisan army and of subsequent coordinated and controlled actions by miners. Intelligence information was also referred to allied commands for the planning of air strikes. Occasionally partisan troops executed elaborate large-scale operations along the southern railway line, as well as others, targeting key objects like bridges and viaducts. In June and September of 1944 Slovene partisan units performed several operations of this sort that were planned in association with allies and executed with the support of allied air forces.

During the war, the southern railway line was heavily guarded due to its great strategic significance. It was never abandoned and was constantly renovated and reconstructed. At the same time it represented a target of frequent partisan attacks, which limited its use and transport abilities such as its capacity for military transport to the fronts in Italy and the Balkans. Simultaneously with the destruction of the railway line the plans for its reconstruction after the war were being prepared by expert boards of the resistance movement.

Key words: World War II, traffic, railway lines, Slovenia, southern railway line, resistance, sabotages, military operations

VIRI IN LITERATURA

- ARS, 1** – Arhiv Republike Slovenije (ARS), AS 1709. Zbirka okrožje Ljubljana, fasc. 6/I. Zbirka okrožnic 1945. Direkcija državnih železnic Ljubljana, 19. 1. 1945, št. 2. Okrožnica št. 8.
- ARS, 2** – ARS, AS 1709. Zbirka okrožje Ljubljana, fasc. 6/I. Zbirka okrožnic 1945. Direkcija državnih železnic Ljubljana, 19. 1. 1945, št. 2. Okrožnica št. 17.
- VAB, 1** – Verordnungs- und Amtsblatt des Chefs der Zivilverwaltung in der Untersteiermark, 21. 4. 1941, št. 4.
- Zbornik NOVJN (1952):** Zbornik dokumentov in podatkov o narodnoosvobodilni vojni jugoslovanskih narodov. Borbe v Sloveniji 1941. Del VI, knj. 1. Ljubljana, Partizanska knjiga.
- Zbornik NOVJN (1972):** Zbornik dokumentov in podatkov o narodnoosvobodilni vojni jugoslovanskih narodov. Borbe v Sloveniji 1944 (1. junij – 15. julij). Del VI, knj. 14. Ljubljana, Partizanska knjiga.

- Zbornik NOVJN (1980):** Zbornik dokumentov in podatkov o narodnoosvobodilni vojni jugoslovanskih narodov. Borbe v Sloveniji 1944 (16. julij – 31. avgust). Del VI, knj. 15. Ljubljana, Partizanska knjiga.
- Zbornik NOVJN (1981):** Zbornik dokumentov in podatkov o narodnoosvobodilni vojni jugoslovanskih narodov. Borbe v Sloveniji 1944 (1. september – 20. oktober). Del VI, knj. 16. Ljubljana, Partizanska knjiga.
- Zbornik NOVJN (1986):** Zbornik dokumentov in podatkov o narodnoosvobodilni vojni jugoslovanskih narodov. Borbe v Sloveniji 1944 (21. oktober – 15. december). Del VI, knj. 17. Ljubljana, Partizanska knjiga.
- Artl, G., Guertlich, G., Zenz, H. (ur.) (2007):** Mit Volldampf in den Süden: 150 Jahre Südbahn Wien–Triest. Wien, Österreichisches Staatsarchiv.
- Cvirn, J., Studen, A. (2001):** "Ko vihar dirjajo hlaponi": k socialni in kulturni zgodovini železnice v 19. stoletju. Ljubljana, Slovenske železnice – Železniški muzej.
- Čepič, Z. (ur.) (2001):** Dr. Marko Natlačen o svojem delovanju med 6. aprilom in 14. junijem 1941. Prispevki za novejšo zgodovino, 41, 1. Ljubljana, 121–147.
- Dienes, G., Leitgeb, F. (ur.) (1987):** Die Südbahn: vom Donauraum zur Adria (Wien–Graz–Marburg–Laibach–Triest). Graz – Wien, Leykam.
- Ferenc, T. (1967):** Kapitulacija Italije in narodnoosvobodilna borba v Sloveniji jeseni 1943. Maribor, Obzorja.
- Hutar, V. (1995):** Most. Ljubljana, Enotnost.
- Klanjšek, Z., Ferenc, T., Ferlež, I. (1976):** Narodnoosvobodilna vojna na Slovenskem 1941–1945. Ljubljana, Cankarjeva založba.
- Kovač, V. (1996):** Povojna obnova prometa v Sloveniji, zlasti železniškega, in priprave nanjo. Ljubljana, Slovenske železnice.
- Kramar, J. (2001):** Primorski in istrski železničarji 1957–1947. Ljubljana, Slovenske železnice.
- Krpič, N. (2006):** Organizacija obveščevalne službe NOV in PO Slovenije 1941–1945. Diplomsko delo. Ljubljana, samozaložba.
- Mlakar, B. (2003):** Slovensko domobranstvo 1943–1945: ustanovitev, organizacija, idejno ozadje. Ljubljana, Slovenska matica.
- Mohorič, I. (1968):** Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana.
- Nedog-Urbančič, A. (1996):** Železničarji in železnice pod nemško okupacijo v nekdanji Ljubljanski pokrajini 1943–1945. Ljubljana, Slovenske železnice.
- Oblak-Čarni, M. (1960):** Partizanske akcije na železnici Zalog–Rakek pod italijansko okupacijo. Prispevki za novejšo zgodovino, 1961, 2, 2. Ljubljana, 229–263.
- Pak, M., Grafenauer, B. (1995):** Postojnska vrata. V: Enciklopedija Slovenije, 9. Ljubljana, Mladinska knjiga.
- Terzić, V. (1982):** Slom kraljevine Jugoslavije 1941: uzroci i posledice poraza. Beograd – Ljubljana – Titograd, Narodna knjiga – Partizanska knjiga – Pobjeda.

Vidovič-Miklavčič, A. (1980): Slovenski železničarji pod italijansko okupacijo v Ljubljanski pokrajini 1941–1943: Oris nastanka in razvoja organizacije OF in oblike narodnoosvobodilnega boja na železnici 1941–1943. Ljubljana, Inštitut za zgodovino delavskega gibanja – Železniško gospodarstvo Ljubljana.

Žnidarič, M. (1990): Železničarji in železnice v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja na slovenskem Štajerskem. Ljubljana, Železniško gospodarstvo.