

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Marija Karačić

DELOVANJE SLOVENSКИH ŽELEZNIC KOT SUBJEKTA
GOSPODARSKE OBRAMBE V ČASU OSAMOSVAJANJA
REPUBLIKE SLOVENIJE

Diplomsko delo

Ljubljana 2007

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Marija Karačić

Mentor: red. prof. dr. Marjan Malešič

DELOVANJE SLOVENSКИH ŽELEZNIC KOT SUBJEKTA
GOSPODARSKE OBRAMBE V ČASU OSAMOSVAJANJA
REPUBLIKE SLOVENIJE

Diplomsko delo

Ljubljana 2007

ZAHVALA

Iskrena hvala moji družini, še posebej staršem, ki so mi vsa leta študija stali ob strani, me podpirali in "študirali z mano".

Zahvaljujem se svojemu mentorju, rednemu profesorju dr. Marjanu Malešiču, za nasvete in sodelovanje, zaradi katerega je moja diplomska naloga to kar mora biti.

Hvala zaposlenim na Slovenskih železnicah, ki so bili pripravljeni pomagati pri iskanju potrebne literature, še posebej gospe Dori Mezek-Kukec.

Hvala vsem, ki se z menoj veselite uspešnega zaključka dodiplomskega študija.

DELOVANJE SLOVENSКИH ŽELEZNIC KOT SUBJEKTA GOSPODARSKE OBRAMBE V ČASU OSAMOSVAJANJA REPUBLIKE SLOVENIJE

Zaključno dejanje razpadanja Jugoslavije in osamosvajanja Slovenije je bila desetdnevna vojna v juniju/juliju 1991, v kateri pa ni bila uporabljena le vojaška oborožena sila. Slovenija je prepoznala področja, na katerih je bila v prednosti in jih znala tudi izkoristiti, zato je dala velik pomen pripravam in delovanju civilne obrambe. Gospodarska obramba se je izkazala kot zelo pomemben in dejaven segment civilne obrambe. V času osamosvajanja Republike Slovenije smo bili priča mnogim ukrepom in dejavnostim na številnih področjih gospodarske obrambe, na primer na področju prometa, energetike in zdravstva. V diplomski nalogi bom sicer na kratko predstavila delovanje celotne civilne obrambe, vendar bom poudarila predvsem pomembnost gospodarske obrambe, še posebej pa delovanje *Slovenskih železnic*, ki so bile kot subjekt gospodarske obrambe zelo dejavne. V času vojne in moratorija so imele nalogo nuditi podporo vojaški obrambi Slovenije in ovirati delovanje nasprotne strani, pa tudi ohranjati delovanje svoje redne dejavnost - prevoz ljudi in blaga. Slovenske železnice so bile, po prepričanju mnogih, v času vojne leta 1991 najučinkovitejši prevozni sistem, saj so bile ceste blokirane. *Slovenske železnice* so skupaj z drugimi akterji gospodarske/civilne obrambe kvalitetno dopolnjevale obrambna prizadevanja Slovenije. Nevojaški ukrepi so namreč, poleg vojaškega delovanja, pomembno vplivali na potek in izid osamosvojitvene vojne.

KLJUČNE BESEDE: osamosvojitvev, gospodarska obramba, Slovenske železnice.

ACTIVITY OF SLOVENIAN RAILWAYS AS A SUBJECT OF AN ECONOMIC DEFENSE DURING THE ATTAINMENT OF SLOVENIAN INDEPENDENCE

The final chapter in the division of Yugoslavia and attainment of Slovenian independence was the war in June/July 1991. Armed military forces were not the only instrument used against the adversary. Slovenia had recognized its advantages and had used them; therefore a great importance was given to the preparation and implementation of the civil defense. Economic defense was an important and active part of the civil defense in that time. It was active in many fields, for example in traffic, energetics and health care. In this text I will write about activities of civil defense in general, but I will lay a great emphasis on economic defense, especially on activities of "*Slovenske Železnice*" (*Slovenian railways*) It had had an important role of giving support to military defense, obstructing adversary's activities and also maintaining its regular roles of transporting people and goods. Many authors observe that Slovenian railways were the most effective traffic system because the roads were blocked. Slovenian railways, together with other elements of economic/civil defense, made an adequate and useful effort to defense activities of Slovenia. Nonmilitary activities had had a great impact on course of events and outcome of the war for independence.

KEY WORDS: independence, economic defense, Slovenian railways

KAZALO

1. UVOD	7
2. METODOLOŠKI IN HIPOTETIČNI OKVIR	9
2.1 PREDMET IN CILJ PREUČEVANJA.....	9
2.2 HIPOTEZE OZIROMA RAZISKOVALNA VPRAŠANJA.....	9
2.3 UPORABLJENA METODOLOGIJA	10
3. TEMELJNI POJMI	11
3.1 NACIONALNA VARNOST	11
3.2 OBRAMBNI SISTEM	12
3.3 CIVILNA (NEVOJAŠKA) OBRAMBA	13
4. RAZMERJE EKONOMIJA VS. NACIONALNA VARNOST	16
4.1 EKONOMSKO BOJEVANJE	19
5. OSAMOSVOJITEV REPUBLIKE SLOVENIJE	26
6. CIVILNA OBRAMBA V ČASU OSAMOSVAJANJA REPUBLIKE SLOVENIJE ..	31
6.1 UREDITEV CIVILNE IN (V NJENEM OKVIRU) GOSPODARSKE OBRAMBE... 31	
6.2 PRIPRAVE CIVILNE OBRAMBE.....	32
6.3 DELOVANJE CIVILNE OBRAMBE V ČASU OSAMOSVAJANJA REPUBLIKE SLOVENIJE.....	33
7. GOSPODARSKA OBRAMBA V ČASU OSAMOSVAJANJA REPUBLIKE SLOVENIJE	36
7.1 ORIS STANJA NA GOSPODARSKEM PODROČJU V JUGOSLAVIJI PRED NJENIM RAZPADOM.....	36
7.2 PRIPRAVE GOSPODARSKE OBRAMBE.....	38
7.3 DELOVANJE GOSPODARSKE OBRAMBE.....	39
8. ANALIZA DELOVANJA IN VLOGE SLOVENSkih ŽELEZNIC V ČASU VOJNE	44
8.1 ORGANIZIRANOST SLOVENSkih ŽELEZNIC	44
8.2 NAČRTOVANJE IN PRIPRAVE	45
8.3 VPRAŠANJE LOJALNOSTI	48
8.4 PROCES ODLOČANJA.....	49
8.5 INFORMIRANJE, KOMUNICIRANJE IN KOORDINIRANJE V ČASU OSAMOSVOJITVENE VOJNE.....	49

8.6 ORGANIZACIJA IN IZVAJANJE DEJAVNOSTI	51
8.7 STROŠKI VOJNE IN OCENA DELOVANJA.....	59
9. ZAKLJUČEK IN PREVERITEV HIPOTEZ	61
10. LITERATURA	64
11. PRILOGE	71
PRILOGA A: KRONOLOGIJA DOGAJANJA NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH V OSAMOSVOJITVENI VOJNI LETA 1991	71
PRILOGA B: SHEMATSKI PRIKAZ ORGANIZIRANOSTI CIVILNE IN NARODNE ZAŠČITE NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH.....	73
PRILOGA C: SHEMATSKI PRIKAZ LOKACIJ BLOKAD CESTNIH PREHODOV.....	74
PRILOGA D: MESTA POŠKODB ŽELEZNIŠKIH PROG IN OBJEKTOV TER SV IN TK NAPRAV	75

1. UVOD

Kot želi vsak organizem živeti v varnem okolju, želi tudi vsak narod živeti samostojno v lastni državi. Konec osemdesetih, še posebej pa v začetku devetdesetih let dvajsetega stoletja, se je slovenskemu narodu ponudila možnost uresničiti sanje, osamosvojiti Slovenijo. Za isto obdobje je bilo značilno tudi zelo pestro dogajanje na svetovnem geopolitičnem področju, sovjetski imperij se je začel rušiti, razpuščen je bil Varšavski pakt, novembra 1989 je padel berlinski zid, ki je bil dolgo časa simbol razcepljenosti Evrope. Svet, še posebej Evropa, sta bili priči velikim spremembam. Tem spremembam je sledila tudi Slovenija. Spoznala je, da se mora rešiti iz vedno tesnejšega obroča gospodarsko propadajoče zvezne države Jugoslavije. Kljub temu, da na začetku ni bilo govora o izstopu iz bivše skupne države, se je pot osamosvajanja Slovenije končala z mednarodnim priznanjem Republike Slovenije, kot samostojne, neodvisne države. Jugoslavije je bilo konec.

Slovenija si je samostojnost morala izboriti tudi skozi, sicer kratkotrajno, in vendar vojno. Kar se je dogajalo v Sloveniji v juniju in juliju 1991, je bila ne glede na formalne definicije vojna, in sicer zaradi velikega in pomembnega rezultata, ki ga je dokončno potrdil njen izid. Nastala je namreč nova država. Vendar v osamosvojitveni vojni ni bila uporabljena le oborožena sila. Slovenija je znala prepoznati področja, na katerih je bila v prednosti in jih je tudi izkoristila. Zato je dala velik pomen pripravam in delovanju civilne obrambe. To je bil po svoje velik organizacijski izziv, saj je bil pomemben del sistema civilne obrambe, še posebej civilna zaščita, ravno v času velikih reform. Po drugi strani pa se je Slovenija morala zavedati, da veliko zveznih predpisov na tem področju ni bilo uporabnih za delovanje v situaciji, v kateri se je kasneje znašla Slovenija. Da bi pokrili te pomanjkljivosti, je bilo oblikovano posebno koordinacijsko telo, sprejete so bile tudi Smernice Predsedstva Republike Slovenije o ukrepih za pripravljenost, ki so opredeljevale, med drugim tudi ukrepe na področju civilne obrambe.

Gospodarska obramba se je izkazala kot zelo pomemben in dejaven segment civilne obrambe. Pomena gospodarstva in ekonomskega potenciala države nikakor ne moremo zanikati. Pomemben je tako z vidika dobrine, za katero se borimo, da bi jo ohranili, ker je eden izmed pogojev fizičnega preživetja države in njenih prebivalcev, je pa tudi baza, iz katere se črpajo sredstva, da bi se povečala (vojaška) moč države, in sredstvo, s katerim se lahko vpliva na delovanje nasprotnika. Gospodarska obramba pokriva številna področja družbenega

delovanja, kot so promet in zveze, energetika, zdravstvo, oskrba oboroženih sil in prebivalstva idr. V času osamosvajanja Republike Slovenije smo bili priča mnogim ukrepom in dejavnostim na številnih področjih.

V diplomski nalogi bom sicer obravnavala delovanje celotne civilne obrambe v času osamosvajanja zaradi boljšega razumevanja dogajanja v celoti, vendar bom dala poudarek predvsem gospodarski obrambi, še posebej pa delovanju Slovenskih železnic, ki so bile kot subjekt gospodarske obrambe zelo dejavne. O temi je bilo sicer nekaj napisanega, vendar premalo. Zato sem se odločila, da bom temo obdelala v diplomski nalogi. Slovenske železnice so namreč ena izmed gospodarskih družb, katerih dejavnost je posebnega pomena za obrambo države. Vključene so bile v priprave civilne/gospodarske obrambe za delovanje v primeru agresije JLA na Slovenijo, ki se je kasneje tudi zgodila. V času vojne in moratorija so imele nalogo nuditi podporo vojaški obrambi Slovenije in ovirati delovanje nasprotne strani, pa tudi ohranjati delovanje svoje redne dejavnosti, prevoza ljudi in blaga. Kako uspešno so Slovenske železnice opravile svoje naloge in katere ukrepe so v ta namen uporabile, bom obravnavala v nadaljevanju diplomske naloge.

2. METODOLOŠKI IN HIPOTETIČNI OKVIR

2.1 PREDMET IN CILJ PREUČEVANJA

Obdobje, ki ga bom obravnavala v diplomskem delu, je eno izmed najpomembnejših obdobji v zgodovini Slovencev. Skozi konflikt, do katerega je prišlo zaradi razkrajanja socialističnega sistema v bivši SFRJ in vedno večjih nasprotij med republiškimi in zvezno oblastjo, ter med samimi republiškimi oblastmi, se je oblikovala samostojnost Republike Slovenije. Veliko dejavnikov je vplivalo na to, da so se spopadi relativno hitro končali in da je bil konflikt razrešen v korist novonastale države Slovenije. Eden izmed razlogov je bil tudi ta, da je Slovenija dala primerno težo nevojaškim oblikam obrambe. Poleg vojaške obrambe je v slovenski osamosvojitveni vojni pomembno vlogo odigrala tudi civilna obramba.

Vemo, da civilna obramba pokriva več področij, eno izmed teh je gospodarska obramba. V diplomskem delu bom izpostavila ravno ta segment, in sicer s posebnim poudarkom na delovanju podjetja Slovenske železnice, kot subjekta gospodarske obrambe. Menim, da je o vlogi Slovenskih železnic v osamosvojitveni vojni premalo napisanega, dejstvo pa je, da so bile sicer majhen in vendar pomemben košček v ogromni sestavljanji, ki se je na koncu sestavila v suvereno državo.

Cilj mojega diplomskega dela bo torej predstaviti delovanje podjetja in različne naloge, ki so jih v tistem času v okviru civilne oziroma gospodarske obrambe opravljale Slovenske železnice. Ob tem bom predstavila delovanje tako civilne kot tudi gospodarske obrambe v času osamosvajanja tudi na drugih področjih, ki ju omenjena sistema pokrivata.

2.2 HIPOTEZE OZIROMA RAZISKOVALNA VPRAŠANJA

H1: Delovanje Slovenskih železnic je skozi celotno konfliktno obdobje, upoštevajoč izredne razmere, v katerih je podjetje takrat delovalo, uspešno opravljalo svoje mirnodobne naloge (prevoz potnikov in blaga idr.) ter s tem uresničilo enega izmed ciljev gospodarske obrambe, in sicer *ohranitev funkcionalne sposobnosti in delovanje prometa-v tem primeru železniškega prometa*.

H2: Slovenske železnice so v osnovi hierarhično organiziran sistem, zato jim je taka organiziranost zaradi učinkovitejšega pretoka (pomembnih) informacij, ki so bile posredovane iz enega centra, v izrednih razmerah omogočila učinkovitejše delovanje. Organiziranost podjetja se z začetkom delovanja v izrednih razmerah ni spremenila. V vojni so se z zadevami civilne/gospodarske obrambe ukvarjali organi, ki so bili za to predvideni v miru.

H3: Kljub temu, da obrambni načrt delovanja Slovenskih železnic za konkretno situacijo, v kateri se je takrat znašla Slovenija, ni obstajal, je podjetje delovalo učinkovito in v skladu s smernicami, ki jih je postavil novoizvoljeni državni vrh.

2.3 UPORABLJENA METODOLOGIJA¹

Glavna metoda, ki jo bom uporabila pri nastajanju diplomskega dela, je analiza primarnih (zakonov, poročil idr.) in sekundarnih (knjig, člankov idr.) virov z obravnavanega področja. Druga metoda, ki jo bom uporabila, bo intervju, in sicer kombinacija strukturiranega in usmerjenega intervjuja. Vsa vprašanja bodo namreč odprtega tipa, imela pa bodo tudi funkcijo iztočnic za morebitna podvprašanja, ki pa ne bodo vnaprej pripravljena.

Izbrane metode bodo pripomogle k realizaciji analize glavnega predmeta proučevanja, to je delovanje Slovenskih železnic v času osamosvajanja Republike Slovenije. Osredotočila se bom torej na študijo primera, in sicer intenzivno zastavljenega raziskovanja, saj bom podrobneje obravnavala le enega izmed subjektov gospodarske obrambe.

¹ Opisi posameznih uporabljenih metod so povzeti po priročniku Navodila za pisanje-seminarske naloge in diplomska dela, katerega avtorji so Bojko Bučar, Zlatko Šabič in Milan Brglez.

3. TEMELJNI POJMI

V okviru tega poglavja bom predstavila pojme nacionalna varnost, obrambni sistem in civilna obramba. Predstavitev omenjenih pojmov se mi zdi pomembna, saj iz njih izhaja pojem gospodarske obrambe, ki je pravzaprav osrednja nit moje diplomske naloge. Ker pa bom pojem gospodarske obrambe kot dela civilne obrambe podrobno obravnavala v poglavjih ki sledijo, ga zaradi želje, da ne bi prišlo do ponavljanja, nisem predstavila v tem poglavju.

3.1 NACIONALNA VARNOST

Kljub temu, da sam pojem nacionalne varnosti ni neposredno vezan na predmet preučevanja v moji diplomski nalogi, je vsekakor z njim povezan. Poleg tega pojem ne nakazuje le na vojaške vire ogrožanja in vojaška sredstva zoperstavljanja virom ogrožanja, temveč izpostavi tudi pomen nevojaških sredstev za zagotavljanje nacionalne varnosti. Obstajajo številne definicije nacionalne varnosti in številna razmišljanja na isto temo. Izpostavila bom le nekatera, še posebej tista, ki obravnavajo pomen nevojaških virov ogrožanja in nevojaškega odgovora nanje.

Mario Nobilo (v Grizold 1999: 24) definira nacionalno varnost kot zapleteno interakcijo političnih, gospodarskih, vojaških, ideoloških, pravnih, socialnih in drugih notranjih in zunanjih družbenih dejavnikov, prek katere si skušajo posamezne države z različnimi sredstvi zagotoviti sprejemljive razmere za ohranjanje suverenosti, ozemeljske celovitosti, fizičnega obstanka prebivalstva, politične neodvisnosti ter možnost za enakopraven, uravnotežen in hiter družbeni razvoj.

Ustrezna nacionalnovarnostna politika mora zagotoviti zadostno zaščito vseh pomembnih vrednot, tako materialnih kot nematerialnih, in sicer pred vojaškimi in nevojaškimi nevarnostmi, zunanjimi ali notranjimi, v ta namen pa uporabi vse primerne oblike nacionalne moči (Malešič 1994: 58).

Dojemanje nacionalne varnosti je v različnih obdobjih različno, saj se spreminja kontekst, v katerega je koncept nacionalne varnosti postavljen. Na omenjeni kontekst pa vplivajo različni dejavniki, kot so zaželene vrednote, mednarodno okolje, notranje okolje, narava ogroženosti

in pristop k odbijanju virov ogrožanja. Glede narave ogroženosti je pomembno poudariti, da je poleg konvencionalnega vojaškega ogrožanja potrebno enako pomembno obravnavati tudi nekonvencionalne vire ogrožanja, ki ne sodijo nujno v vojaško ogrožanje (terorizem, ekološki problemi, idr.). Vzporedno s spreminjanjem vrednot, okolja, zmožnosti in virov ogrožanja, se mora spreminjati tudi varnostna strategija, ki mora upoštevati tako vojaško prisilo kot nevojaške ukrepe (Malešič 1994: 59–60).

V teoriji se pojavljajo razmišljanja o nacionalni varnosti, dajejo prednost zgolj vojaški ogroženosti določene države. Na drugi strani pa so avtorji, ki opozarjajo, da se poleg tradicionalne vojaške ogroženosti pojavljajo številne nove vrste ogrožanja, ki zahtevajo tudi netradicionalen pristop k organizaciji nacionalne obrambe, saj so te vrste ogrožanja predvsem ekološke in ekonomske narave (Brown v Malešič, 1994: 60–61). Številni avtorji (Grizold, Tatalović, Cvrtila 1999: 8–9; Rozić 1992: 12) prepoznavajo pomen nevojaških vidikov ogrožanja varnosti. Razberemo lahko prepričanje, da je v današnjem času večja verjetnost, da bi ljudi ogrožale mirnodobne nevarnosti, kot pa da bi bil vzrok vojna. V soočanju z uničevanjem zemeljskega biološkega sistema, z zmanjševanjem zalog pomembnih surovin in energentov, s hrano kot virom politične in varnostne nestabilnosti je vojaška komponenta veliko premalo učinkovita, potrebno se je torej zateči k nevojaškim oblikam zagotavljanja varnosti.

Grizold definira nacionalno varnost kot stanje varnosti, v katerem je zagotovljen uravnotežen fizični, kulturni in materialni obstoj kakega naroda oz. nacije v odnosu do drugih narodov/nacij oz. mednarodnega sistema kot celote (Grizold 1999: 9). Nacionalna varnost torej ne pomeni več le zagotovitve fizičnega preživetja posameznikov v okviru nacionalnih meja, temveč tudi skrb za minimalno pričakovano stopnjo ekonomske blaginje, politično in socialno avtonomijo naroda ter določeno stopnjo nacionalnega političnega statusa. V tem kontekstu nekatere nacionalno varnostne politike celo povečajo tveganje fizičnega obstoja, da bi zagotovile uživanje drugih dobrin (Pilon 1985: 39).

3.2 OBRAMBNI SISTEM

Obrambni sistem je del varnostnega sistema. Obrambni sistem sestavljata vojaška in civilna obramba, ki morata biti medsebojno usklajeni in povezani. Obrambna strategija Republike Slovenije definira obrambni sistem kot celoto normativnih, organizacijskih, kadrovskih,

materialno-finančnih, tehnološko-tehničnih, političnih, vojaških, izobraževalnih, znanstvenih in drugih dejavnosti, ki jih organizira država za učinkovito zagotavljanje svoje obrambe. Z njimi se zagotavlja delovanje političnega in gospodarskega sistema in družbe v vojni, sodelovanje v operacijah v podporo miru ter tudi izpolnjevanje obveznosti, ki bodo izhajale iz članstva v NATO in EU.

Grizold (1999: 14) definira temeljne naloge obrambnega sistema in pravi, da so te: odvracanje morebitnega napadalca, obramba državnega ozemlja, zaščita prebivalstva in materialnih dobrin pred naravnimi in drugimi nesrečami ter odpravljanje posledic agresije, neoboroženo upiranje agresiji in zagotavljanje delovanja političnega in drugih družbenih podsistemov v vojni. Republika Slovenija daje pri razreševanju in odpravljanju konfliktnih stanj v družbi in v mednarodnih odnosih prednost nenasilnim oblikam. Obrambni sistem je namenjen zagotavljanju varnosti pred zunanjimi viri ogrožanja. Legitimen pa je le tisti obrambni sistem, ki vključuje vojaško in civilno obrambo (Anžič 1997:40).

3.3 CIVILNA (NEVOJAŠKA) OBRAMBA

Preden predstavim nekatere definicije pojma civilna obramba moram povedati, da so definicije številne. Med seboj se razlikujejo po usmerjenosti delovanja, saj nekatere izpostavljajo zgolj priprave in delovanje v vojnih razmerah, druge pa poudarjajo tudi delovanje v primeru mirnodobnih kriz. Razlike med definicijami so tudi glede komponent, ki sestavljajo civilno obrambo. Nekatere definicije poudarjajo zgolj zaščito in reševanje oziroma civilno zaščito, nekatere definicije pa določene komponente civilne obrambe razumejo kot ločene sisteme. Javorović tako razume gospodarsko obrambo kot samostojen sistem izven okvira civilne obrambe.

Sukiennik pod pojmom civilna obramba razume vse preventivne in reševalne akcije, katerih cilj je odpravljanje posledic rušenja na področjih vojnih operacij in zmanjševanje izgub civilnega prebivalstva, ki se pojavljajo kot posledica zračnih napadov na ozemlje držav, ki so v vojni. Poleg tega je civilna obramba odgovorna za organiziranje in izvajanje učinkovitih reševalnih akcij ob naravnih nesrečah in katastrofah v mirnem času (Sukiennik 1976: 9).

Javorović (1992: 25) pravi, da pojma ni mogoče razložiti enopomensko. Države namreč ne razumejo popolnoma istih stvari pod tem pojmom, je pa vsem pristopom skupno to, da gre za

zaščito civilnega prebivalstva in materialnih dobrin in da pri tem sodelujejo civilne družbene strukture. Civilno obrambo postavi v koncept nacionalne varnosti in v obrambno-zaščitni sistem.

Malešič (1994: 72) v svoji definiciji poudari nevojaškost in nenasilnost civilne obrambe in pravi: "Izraz civilna obramba nam pomeni tisti del obrambno-zaščitne dejavnosti družbe, katere prednostni namen je z nevojaškimi in nenasilnimi sredstvi zavarovati ljudi, družbene in osebne vrednote, gmotne in kulturne dobrine in zagotoviti nepretrganost političnega, gospodarskega in kulturnega življenja v posamezniku in skupnosti neprijaznih razmerah – ob naravnih in drugih nesrečah, v izrednih razmerah in v vojni". Civilna obramba je sestavljena iz civilne zaščite, gospodarske obrambe, politične obrambe, nenasilne obrambe, psihološke obrambe ter opazovanja in obveščanja.

IMADE (1993: 499–500) namesto pojma civilna obramba definira "civilno krizno načrtovanje²", in sicer kot sistem ki je oblikovan, da bi blažil učinke kriz na ljudi, industrijo institucije in družbo neke regije ali države. Sistem vključuje priprave in izvajanje ukrepov, ki blažijo učinke naravnih in tehnoloških nesreč, konvencionalnih in jedrskih vojn.

Tudi v obrambnem sistemu Republike Slovenije obstaja poleg vojaške tudi civilna obramba, razmerje med njima je uravnoteženo. Republika Slovenija je že v preteklosti dosegla visoko stopnjo pripravljenosti civilne obrambe in to uporabila med osamosvajanjem Slovenije v letih 1990/1991. Na tem mestu bi omenila zgolj nekatere definicije civilne obrambe v posameznih dokumentih, ki pokrivajo civilno obrambo v Sloveniji, v smislu povezljivosti z drugimi teoretičnimi razmišljanji o civilni obrambi.

Zakon o obrambi³ opredeljuje civilno obrambo kot celoto ukrepov in dejavnosti državnih organov, organov lokalne samouprave, gospodarskih družb, zavodov in drugih organizacij ter državljanov in državljanek, s katerimi se z nevojaškimi sredstvi in načini podpira in dopolnjuje vojaška obramba države, zagotavlja delovanje oblasti ter preskrbo, zaščito in preživetje prebivalstva v vojnem stanju. Enako je definirana tudi v Beli knjigi o obrambi Republike Slovenije iz leta 1999. V nadaljevanju Bele knjige je zapisano, da civilna obramba obsega politično, gospodarsko in psihološko obrambo ter druge nevojaške oblike obrambe, ki jih

² Civil emergency planning. Glej podrobneje: IMADE, Volume 2 (C-F).

³ Zakon o obrambi. Ljubljana: Uradni list RS, 200-01/90-3/53: 5. člen.

izvajajo državljani, samoupravne lokalne skupnosti, državni organi, gospodarske družbe, zavodi in druge organizacije (Bela knjiga o obrambi RS 1999: 42). Tako zakon kot Bela knjiga o obrambi v definiciji poudarjata delovanje civilne obrambe v času vojne, ne pa tudi v miru⁴. Tudi Grizold (2005: 149) opozarja, da trenutno veljavni Zakon o obrambi podobno kot nekatere druge definicije, še vedno razume usmeritev civilne obrambe zelo tradicionalno, saj omejuje izvajanje priprav civilne obrambe na delovanje države v vojni. Doktrina civilne obrambe RS, definira civilno obrambo skozi njene naloge in pravi, da je strateški cilj civilne obrambe RS zagotoviti hitro, prilagodljivo in učinkovito ukrepanje proti različnim oblikam ogrožanja nacionalne varnosti na političnem, gospodarskem, medijsko-informativnem in vrednotnem področju v izrednem in vojnem stanju, krizah ter ob motnjah na trgu (Doktrina civilne obrambe 2002:15). Usmeri se torej tudi na delovanje v nevojnih razmerah.

V povezavi s pojmom civilna obramba omenjam koncept asimetričnega vojskovanja, katerega bistvo lahko v najširšem smislu razumemo kot uporabo tistih vojaških in nevojaških sredstev ter tehnik, ki v določenem trenutku povzročijo glede na uporabljena sredstva najbolj neporocionalne učinke, še posebej proti nasprotniku, ki je tehnološko ali drugače superioren⁵. Vedno večji pomen daje konceptu asimetričnega vojskovanja tudi zveza NATO in ponuja koncept operacij, ki temeljijo na tezi, da je nasprotnika potrebno razumeti kot zapleten sistem vojaških, političnih, ekonomskih, kulturnih in tehnoloških področij, ki jih ne moremo premagati le z močjo orožja, temveč tudi z dejavnostmi na ekonomskem, informacijskem, socialnem in drugih področjih⁶.

⁴ Vendar pa se Slovenija zaveda spremembe težišča ogrožanja nacionalne varnosti v prid nevojaškemu virom ogrožanja. Možnost vojaškega ogrožanja Slovenije se je močno zmanjšala. Zato Frankovič in Najzer (2004: 2) v definiciji civilne obrambe izpostavita delovanje civilne obrambe tako v izrednem in vojnem stanju kot tudi ob krizah. Za obvladovanje kriz pa si Slovenija prizadeva razviti celovit sistem kriznega upravljanja (Frankovič, Najzer, 2006: 6). Ustanovljen je bil Nacionalni center za krizno upravljanje. Za učinkovito delovanje v krizi je namreč nujno hitro in učinkovito usklajevanje dela med organi in organizacijami, ki so vključeni v krizno upravljanje. Obstoj Nacionalnega centra za krizno vodenje je pomemben tudi zaradi zagotavljanja funkcionalne povezanosti in usklajenosti med posameznimi ravnmi organiziranja določene gospodarske in druge dejavnosti ter med aktivnostmi civilne obrambe (Doktrina civilne obrambe, 2002:25). Z vključevanjem v NATO, v spremenjenem mednarodnem okolju in ob močno zmanjšani neposredni vojaški nevarnosti, je po letu 2001 začelo prihajati do prilagajanja koncepta gospodarske obrambe novim razmeram.

⁵ Glej več o tem v Svete, 2002: 24-25.

⁶ Glej več o tem v: Pešec, 2005: 30-32.

4. RAZMERJE EKONOMIJA VS. NACIONALNA VARNOST

Preden se lotimo konkretno pojma gospodarska obramba in ekonomsko bojevanje, moramo razjasniti razmerje med ekonomijo in nacionalno varnostjo. Od ekonomskih zmogljivosti je namreč na eni strani odvisno, kako obsežna bodo obrambna sredstva, na drugi strani pa ravno obrambna sredstva močno pritiskajo na ekonomske zmogljivosti. Dober primer "uspešnosti" takega pritiska je propad velesile nekdanjega vzhodnega bloka - Sovjetske zveze.

Malešič (1994: 97) predstavi tri glavne teoretične šole proučevanja ekonomske varnosti oziroma razmerja ekonomija – nacionalna varnost, in sicer: politični realizem (neomerkantilizem, neorealizem), liberalizem in marksizem. Vse tri glavne šole poudarjajo, da je ekonomski dejavnik v razmerju do nacionalne varnosti zelo pomemben.

Politika moči in varnosti oziroma realizem poudarja kvazianarhično naravo svetovnega političnega sistema in posledično ukvarjanje držav z nacionalno varnostjo. Pristop moči in varnosti temelji na domnevi, da obstaja mednarodna hierarhija, v kateri so države razvrščene glede na njihovo vojaško moč in ekonomsko zmogljivost. Temeljna predpostavka realistične šole je, da mora močna država imeti močno ekonomijo. Pri tem v mednarodni ekonomiji velja načelo igre ničelne vsote. Realisti so razvili teorijo hegemonistične stabilnosti, kjer ena hegemonistična sila zagotavlja svetu ekonomsko stabilnost in mednarodno varnost. V tem primeru ni igre ničelne vsote varnosti, saj za razporeditev varnosti skrbi hegemon. Realisti so se ukvarjali tudi s pomenom ekonomskega dejavnika pri obrambnem prizadevanju države, saj se lahko sodobno vojskovanje odvija zgolj na temelju obsežne dobave strateških surovin in ogromnega industrijskega outputa (Malešič 1994: 107). Kopač omeni še tri podvrste realističnega pristopa proučevanja ekonomske varnosti. Prvi je pristop obrambno industrijske baze, ki je v začetku temeljil na dejstvu, da so obrambni izdatki odvisni od nacionalnega gospodarstva, ki zagotavlja potrebna finančna sredstva. Nato se je razširil še na obravnavanje nacionalne industrijske infrastrukture, ki je sposobna v velikih količinah proizvajati sredstva za sodobno bojevanje. Drugi pristop je pristop obravnave oblik ekonomskih instrumentov zunanje politike. Ti instrumenti za državo na eni strani pomenijo sposobnost, da se brani, na drugi strani pa so potrebni za projekcijo moči. Zaradi neprestane rasti obsega blaga, storitev surovin in kapitala, s katerimi se mednarodno trguje in posledične ekonomske soodvisnosti, nastajajo priložnosti za politično delovanje, doseganje prisile, kaznovanja, vplivanja in

odvisnosti. Tretji pristop pa je geoekonomija. Ta pristop poudarja, da vlade gospodarske rasti ne vidijo samo v luči njenega učinka na blaginjo državljanov, ampak so ekonomske zmogljivosti tudi instrumenti državne politike, ki jih je mogoče uporabiti kot silo. Ekonomsko tekmovanje med državami zato geoekonomisti razumejo kot bojevanje z drugačnimi sredstvi. Trgovinski deficit ni nezaželen le zaradi njegovega učinka na domačo zaposlitev, temveč zaradi dejstva, da država postane odvisna od uvoza blaga in kapitala ter zato ranljiva zaradi zunanjih groženj. Ideja geoekonomskega razmišljanja je, da je mednarodna trgovina konflikt ničelne vsote (Kopač 2006: 32–33).

Politika soodvisnosti in transnacionalnih odnosov oziroma liberalistična šola je drugi izmed glavnih teoretičnih pogledov na razmerje ekonomija – nacionalna varnost. Poudarja, da države postajajo odvisne od drugih držav in akterjev mednarodnih odnosov. V mednarodno politiko vstopajo tudi nedržavni akterji. Med različnimi akterji ni neke stroge hierarhije, med sabo pa so povezani na zelo različne načine. Navznoter velja, da bolj ko države povečujejo blaginjo, manj obrambna bremena pritiskajo na ekonomsko dejavnost. Navzven velja, da bolj ko postajajo komercialni in finančni tokovi globalni, bolj se zmanjšujejo ekonomske spodbude za sovražnost, kar ustvarja razmere za miroljuben svetovni red. Na drugi strani pa za ekonomski uspeh niso več ključni le ozemlje ali tradicionalna težka industrija, ampak tehnološke inovacije in na znanju temelječa proizvodnja, kar pa ravno tako zmanjšuje spodbude za ozemeljsko ekspanzijo in agresijo (Kopač 2006: 34). V okviru šole liberalizma je potrebno omeniti napetost med doktrino "laissez faire" in doktrino nacionalne varnosti na makroekonomski ravni, ko trg ne zagotavlja zadostnega deleža virov, ki jih zahteva nacionalna varnost. Celo največji teoretik liberalizma Smith priznava možnost, da se trg izneveri in pravi, da je državno posredovanje za povečanje nacionalne varnosti upravičeno. Ena ključnih idej liberalnega pristopa je, da soodvisnost držav, ki jo spodbuja tržni kapitalizem, ustvarja med njimi vezi, ki zaradi ekonomskih koristi v miru odtehtajo morebitne koristi v vojni (Malešič 1994: 100–101).

Politika nadvlade in odvisnosti oziroma marksizem (tretji pristop k obravnavi razmerja ekonomija – nacionalna varnost) pravi, da je država v posebnem strukturnem odnosu do prevladujočih ekonomskih in političnih interesov, ki jo izrabljajo kot sredstvo za uresničevanje svojih ciljev. Če dejavnost države ustrezno podpira prevladujoče interese, predvsem interese velikega kapitala, jo bo ta podprl, v nasprotnem primeru jo bo zavrgel ali ignoriral. Takšna perspektiva predpostavlja, da so dejanski akterji svetovne politike

prevladujoči razredni ali ekonomski interesi. Obrambna poraba in vojaško-industrijski kompleks imata vidno vlogo v ekonomiji in mednarodnih odnosih. Militarizem in oboroževalna tekma pa sta vstavljena v ekonomsko in razredno naravo kapitalizma. Vojska in sposobnost vodenja vojne sta odvisna od ekonomske moči države. Obstaja pa še četrti pristop-konstruktivizem, ta pravi, da je svet družbeno konstruiran. Temeljne strukture mednarodne skupnosti so bolj socialne kot materialne. Koncept moči ni samo materialen, ampak zajema tudi znanje, ideje, kulturo, ideologijo in jezik. Konstruktivizem poudarja vpliv idej kot vira mednarodnih sprememb in ne moč ali trgovino kot to razumejo nekateri drugi pristopi. Konstruktivistične teorije v veliki meri nadomeščajo marksistične teorije⁷.

Temeljno razmerje med ekonomijo in varnostjo države Aaron Fridberg operacionalizira skozi štiri sklope vprašanj. Prvi sklop zajema vpliv nacionalne obrambe na ekonomsko dejavnost, torej vpliv vojne na dejavnost nacionalne ekonomije, drugi sklop obravnava vpliv ekonomskih sprememb na nacionalno varnost. V tretjem sklopu govori o ekonomski državniški veščini. V tem sklopu nekako izpostavi pomen ekonomskih sredstev kot način vplivanja na vedenje drugih držav, saj pravi, da je v svetu, kjer soodvisnost držav raste, uporabnost vojaških sredstev vse bolj vprašljiva, zato bodo ekonomska sredstva vedno bolj uporabljana. Fridberg tudi predvidi tri situacije oziroma usmeritve nacionalno varnostnih politik na področju ekonomskega bojevanja, in sicer, da bi relativno šibke države nadzirale svoje redke vire, da bi vplivale na politiko relativno močnih in bogatih držav, da bi močne države uporabljale trgovinsko in finančno pomoč za oblikovanje političnih preferenc šibkih držav, ter najnevarnejša situacija, da bi močne države uporabljale ekonomska sredstva druga proti drugi. V četrtem sklopu vprašanj ga zanimata nacionalna in ekonomska varnost. Ugotavlja, da je poleg trenda večjega mednarodnega ekonomskega povezovanja opazna tudi nasprotujoča težnja v smeri blagega merkantilizma, ki naj bi usposobil družbo za ohranjanje notranje avtonomije in posedovanje ključnih gospodarskih dejavnosti (Malešič 2006: 46–47). Pomen ekonomskih ukrepov, ki jih ena država ali skupina držav vsili drugi državi ali skupini držav, torej izvira iz razmerja med ekonomsko močjo države in nacionalno varnostjo.

Če želim izpostaviti enega izmed pristopov, ki bi najbolj zajel pomen gospodarskih/ekonomskih ukrepov, oziroma gospodarske obrambe in ekonomskega bojevanja, ugotovim, da je najprimernejši kombiniran pristop, ki ne izpostavi zgolj ene

⁷ Marjan Malešič: predavanja dodiplomskim študentom pri predmetu Teorija civilne obrambe I. Študijsko leto 2005/2006.

teoretične usmeritve. Na eni strani tako eden izmed pristopov v okviru realistične šole obravnava oblike ekonomskih instrumentov zunanje politike, s katerimi se lahko brani ali pa razkazuje moč. Vedno večje sodelovanje med državami pa vidi kot razlog za možnost doseganja prisile in kaznovanja nasproti drugim državam. Na drugi strani pa pristop soodvisnosti pravi, da so ravno zaradi občutljivosti, ki je posledica vedno bolj intenzivnega (ekonomskega) povezovanja držav, tako vojne kot drugi prisilni ukrepi manj pogosti, odvisno od konteksta dogajanja pa bolj (ali manj) učinkoviti.

4.1 EKONOMSKO BOJEVANJE

Za koncept, ki ga želimo na tem mestu obravnavati, torej za ekonomsko bojevanje, teoretiki uporabljajo različna poimenovanja, kot so: ekonomsko bojevanje, ekonomska prisila, ekonomske sankcije, sankcije, ekonomska intervencija, ekonomske akcije idr. Koncept je tudi z vsebinske plati različno razumljen. Razlike pri opredeljevanju ekonomskega vojskovanja izhajajo iz samega namena ekonomskega vojskovanja. Če je namen z ekonomskimi sredstvi vojaško oslabiti nasprotnika, govorimo o ekonomskem vojskovanju, če pa je namen sprememba političnega vedenja države objekta, govorimo o ekonomskih sankcijah. Razlike so tudi glede ciljev in sredstva. Tako o ekonomskem vojskovanju govorimo, če so cilji ekonomski, pri tem uporabljena sredstva niso pomembna. Na drugi strani pa je tudi razumevanje, ki trdi, da je ekonomsko bojevanje zgolj tisto, ki uporablja ekonomska sredstva. Avtorji se torej ne strinjajo o tem, ali vključiti v ekonomsko bojevanje vojaško akcijo proti sovražnikovi ekonomski strukturi ali ne. Če ima v opredeljevanju koncepta osrednjo vlogo cilj, zajamemo tudi vojaška sredstva, v tem primeru je tudi na primer bombardiranje ekonomskih zmogljivosti nasprotnika ekonomsko bojevanje. Če pa je osrednje mesto namenjeno sredstvom, izgubimo koncept blokade⁸, ki se izvaja z vojaškimi sredstvi. Malešič (1998: 209) zato v nadaljevanju razmisleka o vsebini koncepta ekonomsko bojevanje ponudi rešitev v smislu ločevanja med ukrepom in načinom izvajanja tega ukrepa. Za primer, da državo proti kateri mednarodna skupnost razglasi popoln ekonomski bojkot⁹ in embargo¹⁰, ki

⁸ Blokada je način delovanja v vojni, s katerim ena vojskujoča stran onemogoča dostop ali odhode iz določenega dela nasprotnikove obale. Blokada mora biti napovedana vnaprej, izvajati pa se mora nepristransko in enako proti ladjam vseh držav. Kazen za neupoštevanje blokade je zaseg ladje in tovora.

⁹ Bojkot je kolektiven in organiziran ostrakizem, ki je uporabljan v delovnih, ekonomskih, političnih ali socialnih razmerjih, s ciljem izraziti nestrinjanje z delovanjem, ki ga dojemamo kot nepošteno. V našem primeru je bojkot način vplivanja in izražanja nestrinjanja s politiko določene države s strani druge države ali skupine držav (Encyclopedia Britannica: <http://www.search.eb.com/eb/article-9016059>: 10.10.2006).

¹⁰ Embargo je prepoved, ki jo določi država ali skupina držav, s ciljem preprečitve dovoza dobrin z ene ali vseh lokacij v eno ali več držav. Embargo je lahko ozek ali širok. Trgovinski embargo, na primer, zajema prepoved

ga izvaja tudi s pomočjo pomorske, rečne in zračne blokade ter nadzora kopenskih meja, je blokada zgolj tehnika izvajanja določenega ekonomskega ukrepa. Delno rešitev problema vidi torej v ločevanju med aktivno in pasivno uporabo vojaških sredstev. Torej je bojevanje, v katerem so vojaška sredstva sicer uporabljena, vendar pasivno in ne aktivno, še vedno ekonomsko bojevanje.

Ena izmed definicij ekonomskega bojevanja¹¹ pravi, da je to defenzivna mirnodobna in vojna uporaba katerihkoli sredstev (ang. means) s strani vojske ali civilne agencije, s ciljem ohranjanja ali razširjanja ekonomskega potenciala (zase in za zaveznike) za vojno, ter ofenzivna uporaba katerihkoli metod tako v vojni kot v miru, s ciljem nevtralizacije sovražnikovega (tudi njegovih zaveznikov) ekonomskega potenciala za vojno. Ta definicija je orientirana na cilje in ne na sredstva, saj ne izključuje uporabe vojaških bojnih sredstev, pomemben je le končni cilj.

Vezano na ekonomsko bojevanje je zanimivo omeniti povezavo obravnavanega koncepta z uporabo bioloških bojnih sredstev (BBS), torej z razvojem in uporabo bioloških bojnih sredstev proti ekonomskim tarčam. Uporaba BBS za napad na živino, pridelke in ekosistem omogoča sovražniku uničujočo obliko vojskovanja, ki vpliva na politični, socialni in ekonomski sektor ter na samo možnost fizičnega preživetja naroda. Škodljive bakterije, virusi ali toksini, ki onesposobijo ali ubijejo ljudi, živali ali rastline, so tako lahko po mnenju nekaterih avtorjev učinkovito sredstvo ekonomskega vojskovanja¹².

Kapstein (1992: 79–81) pove, da ima ekonomsko bojevanje po njegovem mnenju več oblik. Najpomembnejše so: prepoved izvoza izdelkov sovražniku in njegovim zaveznikom, bojkot ali prepoved kupovanja dobrin od sovražnika in njegovih zaveznikov, "črna lista" domačih podjetij ali podjetij tretjih držav, ki trgujejo s sovražnikom, strateško bombardiranje, sabotaze ali druge vojaške operacije proti sovražnikovim ekonomskim ciljem, propaganda ali namerna uporaba ekonomskih dezinformacij za ustvarjanje ekonomske zmede na sovražnikovem ozemlju idr.

izvoza v eno ali več držav, je pa izraz uporabljan tudi za izvajanje popolne prepovedi trgovanja z določeno državo. Nasprotno temu, strateški embargo prepoveduje prodajo samo tistih dobrin, ki predstavljajo očiten ali pomemben doprinos k vojaški moči Encyclopedia Britannica: <http://www.search.eb.com/eb/article-9032501>, 10.10.2006.

¹¹ Economic warfare: http://www.answers.com/topic/economic-warfare-1#after_ad1, 12.11.06

¹²Glej več o tem: Lt Col Robert P. Kadlec: Biological weapons for waging economic warfare, <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/battle/chp10.html>, 12.11.2006

Enciklopedija Britanica¹³ definira ekonomsko bojevanje kot uporabo ali grožnjo z uporabo ekonomskih sredstev proti državi, z namenom slabljenja njene ekonomije ter posledično zmanjšanja njene politične in vojaške moči. Cilj ekonomskega bojevanja je tudi z ekonomskimi sredstvi prisiliti nasprotnika, da spremeni svojo politiko ali obnašanje, ali pa onemogočiti, da bi ohranjal normalne odnose z drugimi državami. Države, ki se poslužujejo ekonomskega vojskovanja, želijo oslabiti nasprotnikovo ekonomijo s preprečevanjem dostopa do nujno potrebnih fizičnih, finančnih in tehnoloških virov, pa tudi z onemogočanjem možnosti, da bi nasprotnik imel koristi od trgovinskih, finančnih in tehnoloških izmenjav z drugimi državami. Sredstva ekonomskega vojskovanja so embargo, bojkot, sankcije, prepoved vlaganja, onemogočenje prejemanja pomoči idr.

Shubik (1989: 482–483) razume ekonomsko bojevanje kot uporabo ekonomskega orožja v strateške namene. Med ta orožja prišteva sredstva, ki smo jih že omenili (sankcije, embargo idr.). Kot del ekonomskega vojskovanja razume tudi industrijsko mobilizacijo, oborožitveno tekmo in oblikovanje zalog strateških materialov. Te pojme oziroma sredstva imenuje "sivo območje" (ang. gray area) ekonomskega vojskovanja. Kot zadnje med sredstva ekonomskega vojskovanja prišteva napade na ekonomske objekte (sabotaže, miniranje, blokade, bombardiranje idr.), saj to vpliva na sposobnost države za vodenje vojne. Kljub temu, da so želeni cilji doseženi z vojaškimi sredstvi, je to po njegovem mnenju del ekonomskega bojevanja, saj je namen zmanjšati ekonomski potencial sovražnika. Vidimo, da avtor v svoji definiciji upošteva tako defenzivna kot ofenzivna sredstva, ter tako vojaška kot ekonomska sredstva ekonomskega bojevanja.

O pomenu in vsebini ekonomskega bojevanja razmišlja tudi Juliana Geran Pilon v svojem članku *Economic warfare and defense of liberty* (1985: 34–35). Avtorica razlikuje dva pomena ekonomskega vojskovanja, in sicer v ožjem in širšem smislu. V ožjem smislu se koncept ekonomskega vojskovanja nanaša na mednarodne ekonomske poteze, ki povečajo relativno moč države. V širšem smislu, bolj splošno, pa se lahko koncept nanaša na vse zunanje politične ekonomske odločitve oziroma politike, ki bi lahko imele kot dolgoročni cilj povečanje obsega/dosega ekonomskega vpliva države, ter posledično krčenje istega vpliva na strani političnega nasprotnika. Sem spadajo politike, katerih namen je vsaj deloma sovražen,

¹³ Encyclopedia Britannica: <http://www.search.eb.com/eb/article-9031937>, 10.10.06

ki so oblikovane zaradi ojačanja politične moči države, in sicer kot posledica, ali pa v pričakovanju konflikta. Ekonomsko bojevanje naj bi bilo moralno nevprašljivo dokler ne vključuje prisilnega zasega tuje lastnine ali fizične sile. Če namreč subjekt A ne kupuje dobrine od subjekta B, je to ne glede na razloge za tako odločitev, pravica subjekta A. Iz tega razloga je ekonomsko bojevanje za razliko od oborožene agresije ne le pogosto legitimno, temveč pogosto tudi priporočljivo. Avtorica tu omeni tudi dejstvo, da mnogi ekonomisti trdijo, da je v praksi ekonomsko bojevanje pogosto kontraproduktivno.

Nekateri avtorji omejujejo razumevanje ekonomskega bojevanja na ekonomske sankcije. Eden izmed avtorjev, ki definira ekonomske sankcije, Hart, pravi, da so ekonomske sankcije sredstvo, ki se uporablja, da bi dosegli politično spremembo v državi objektu. Pri tem je uspeh sankcij uresničitev nekaterih ali vseh ciljev politike države subjekta.

Zanimivo je tudi vprašanje učinkovitosti ekonomskega bojevanja, pravzaprav učinkovitosti sankcij. Mnenja so deljena¹⁴. Globalizacija namreč povzroča upad učinkovitosti sankcij, še posebej enostranskih.¹⁵ Tako je državam težko preprečiti dostop do mednarodnih blagovnih in finančnih trgov.

Enciklopedija Britanica¹⁶ pravi, da je učinkovitost ekonomskega bojevanja odvisna od številnih dejavnikov, na primer o možnosti nasprotnika da sam proizvede prepovedane dobrine, ali pa da si jih priskrbi iz drugih držav. Kljub temu da na ekonomsko bojevanje pogosto gledamo kot na relativno poceni alternativo vojaškemu vojskovanju, to povzroča precejšnje stroške državi, ki izvaja ekonomske ukrepe zaradi onemogočanja ekonomske izmenjave s ciljno državo. Ena glavnih kritik ekonomskega bojevanja gre tudi na račun tega,

¹⁴ Eden izmed avtorjev, ki trdi, da so sredstva ekonomskega vojskovanja lahko učinkovita, Waller, pravi, da imajo ZDA obsežen arzenal ekonomskega orožja, ki bi ga lahko uporabili na strateški ravni tudi v primeru vojne proti terorizmu, ter se na ta način izognili vojaškemu konfliktu. Dosegli bi pa iste cilje kot z bombardiranjem ali invazijo. Ključ do uspešnega ekonomskega bojevanja je v tem, da se pri delovanju osredotočimo na sovražnikove potencialne denarne tokove in vire financiranja. V tem smislu vidi avtor kot ključno to, da se onemogočijo tradicionalne/že uveljavljene poti financiranja. Na ta način bi se zmanjšala in eliminirala grožnja terorizma. Vezano na povedano omeni tehnike zasledovanja denarja ali "follow-the-money techniques", ki so ključnega pomena pri odkrivanju terorističnih skupin in tistih, ki jim pomagajo in jih financirajo. Glej več o tem v J. Michael Waller (2002) Economic warfare: An under-used tool of statecraft: <http://fourthworldwar.blogspot.com/2002/10/economic-warfare-under-used-tool-of.html>, 12.11.2006

¹⁵ Hufbauer in Schott pravita, da ekonomske sankcije pogosto ne dosežejo postavljenih ciljev, saj sankcije pogosto ne ustrezajo zelenemu cilju, pa tudi sodelovanje drugih držav je lahko preveč mlačno. Sankcije lahko ravno tako ustvarijo svoj lastni "protistrup", in sicer v smislu poenotenja države objekta, vlada podpre gospodarstvo in iščejo komercialne alternative. Uspešnost sankcij zmanjšujejo tudi močni zavezniki, ki dajejo državi objektu podporo, pa tudi zavezniki izvajalca sankcij, ki začnejo dvomiti o uspehu sankcij (v Malešič, 2006: 55).

¹⁶ Encyclopedia Britannica: <http://www.search.eb.com/eb/article-9031937>, 10.10.06

da pogosto plačajo višjo ceno nedolžni prebivalci (lakota, bolezni idr.), kot pa politični in vojaški vodje.

Na drugi strani pa so avtorji, kot je Drezner, ki pravijo, da je vliv sankcij podcenjen in poudari, da pogosto vidimo veliko neuspehov, spregledamo pa uspehe. Uvedba sankcij prinese resno izgubo vsem vpletenim, zato so akterji že pred uvedbo sankcij spodbujeni k sporazumevanju in velikokrat zaradi obojestranskega interesa do sporazuma tudi pride, največkrat v diplomatskih pogajanjih in za zaprtimi vrati. Ta vidik pa je po mnenju avtorja podcenjevan. Vendar pri vsem tem ostaja problem, kako identificirati, zajeti in obdelati take primere (Drezner v Malešič 2006: 58).

Kapstein (1992: 81) se vezano na učinkovitost ekonomskega vojskovanja sprašuje, koliko bo takšno vojskovanje uspešno v prihodnosti, saj se svetovna ekonomija vedno bolj povezuje in postaja vedno bolj soodvisna. Težava je namreč v tem, da sredstva ekonomskega vojskovanja delujejo le takrat, ko ima ena stran nekaj, kar druga stran potrebuje. V vedno bolj razvijajoči se globalni ekonomiji pa je vse manj dobrin, ki bi bile skoncentrirane le v eni geografski regiji.

Sankcije bodo uspešnejše, če bodo zahtevale manjšo spremembo politike države objekta, če bodo vseobsegajoče in bodo zadevale tako trgovino kot finance, če država objekt ne bo prejemale občutne pomoči tretje strani, če ima država subjekt bistveno večjo ekonomijo kot država objekt, če bo obstajalo mednarodno sodelovanje pri uvajanju sankcij, ter če bo država objekt ekonomsko in politično šibka in nestabilna (Malešič 2006: 59–60).

V razpravi o ekonomskem vojskovanju je pomembno vprašanje obrambnih ekonomskih ukrepov, torej defenzivnih ekonomskih ukrepov, ki jih izvaja država objekt ekonomskega bojevanja. Učinkovitost ofenzivnih ekonomskih ukrepov države, ki izvaja ekonomsko bojevanje, namreč relativizirajo defenzivni ekonomski ukrepi države objekta. Malešič (2006: 60) ugotavlja, da se malo analitikov ukvarja z vprašanjem, kaj se dogaja v državi, ki je žrtev ekonomske prisile, da bi zmanjšala negativne ekonomske učinke vojnih ali drugih kriznih razmer. Države, proti katerim so uvedeni ukrepi ekonomske prisile, lahko racionirajo proizvodnjo in preskrbo, uporabijo ustvarjene blagovne rezerve, poiščejo nove ekonomske partnerje, zaprosijo za pomoč v tujini, poskušajo s kršenjem sankcij idr. To, čemur teoretiki pravijo ekonomsko bojevanje, je v bistvu ekonomska ofenziva, to kar pa je obravnavano kot

dejavnost gospodarstva na področju nacionalne varnosti, je ekonomska defenziva (Malešič 1994: 294). Avtor ekonomske obrambne ukrepe razume kot del ekonomskega bojevanja in pravi, da je potrebno sedanji izraz ekonomsko bojevanje, ki zajema le ofenzivne ukrepe, nadomestiti z izrazom ekonomski napad, besedna zveza ekonomsko bojevanje pa bi postalo nadpomenka ekonomski ofenzivi in ekonomski defenzivi.

Omenjeni razmislek glede besedne zveze ekonomsko bojevanje se mi zdi v kontekstu moje diplomske naloge zelo primeren, saj bom skozi obravnavo ekonomskega bojevanja predstavila ekonomsko/gospodarsko ofenzivo s strani Srbije proti Sloveniji in gospodarsko obrambo oziroma ekonomsko/gospodarsko defenzivo s strani Slovenije. Povedati pa moram tudi, da bom v okviru gospodarske obrambe obravnavala tudi ukrepe, ki so podpirali obrambo Slovenije in ohranjali delovanje slovenskega gospodarstva, niso pa bili spodbujeni le z ekonomskim bojevanjem nasprotne strani, temveč tudi z vojaškim bojevanjem nasprotnika.¹⁷ V tem smislu razumem gospodarsko obrambo kot komponento ekonomskega bojevanja, in sicer njeno defenzivno komponento.

V nadaljevanju bom predstavila nekaj definicij gospodarske obrambe, ki jih lahko zasledimo v dokumentih Republike Slovenije s področja obrambe. Opozoriti je potrebno, da definicije odražajo trenutno stanje, in ne stanja iz leta 1991. Vendar bom zaradi pomembnosti s teoretičnega vidika definicije vseeno predstavila.

Zakon o obrambi v 73. členu določa, da gospodarska obramba obsega priprave in delovanje v vojni gospodarskih družb, zavodov in drugih organizacij, katerih dejavnost je po odločitvi vlade posebnega pomena za obrambo, ter materialno in zdravstveno oskrbo Slovenske vojske, prebivalstva, državnih organov in druge obrambne potrebe. Gospodarska obramba obsega tudi priprave državnih in drugih organov za preprečevanje gospodarskih in drugih ukrepov proti državi v vojni, ki bi oslabili njeno obrambno moč. Sestavni del gospodarske obrambe sta proizvodnja in promet z vojaškim orožjem ter opremo.

Naloge in cilji gospodarske obrambe so ohranitev funkcionalne sposobnosti gospodarstva in zagotovitev delovanja gospodarskih in drugih dejavnosti, predvsem industrije, energetike, kmetijstva, prometa, informatike in komunikacij ter zdravstva, zagotovitev učinkovite

¹⁷ Odklop elektrike vojaškim objektom je bil posledica vojaškega napada na Slovenijo ne pa uvedbe taks na slovensko blago s strani Srbije.

podpore izvajanju vojaške obrambe, zagotovitev redne in zadostne preskrbe prebivalstva. Za podporo vojaške obrambe je z vidika civilne obrambe pomembno vključevanje zmogljivosti gospodarstva in drugih dejavnosti v logistično oskrbo oboroženih sil, z vstopom v NATO pa tudi zavezniških sil (Doktrina civilne obrambe 2002: 39). Ukrepi gospodarske obrambe bodo preprečevali ali zmanjševali negativne učinke različnih oblik ogrožanja (Obrambna strategija 2001: 14).

Zakon tudi v primeru gospodarske obrambe (tako kot v primeru civilne obrambe, katere del je gospodarska obramba) omejuje delovanje sistema na vojne razmere, kar je pravzaprav neke vrste ostanek razumevanja pomena sistema še iz leta 1991. Vendar gre danes tudi na področju gospodarske obrambe za razširitev delovanja tudi v nevojnih krizah. Vojna izkušnja namreč kljub pomembnosti za nastanek Republike Slovenije nima tolikšnega vpliva na današnji razvoj razumevanja koncepta gospodarske obrambe. Če se je Slovenija v preteklosti počutila vojaško ogroženo, danes ni več tako. Za razvoj gospodarske obrambe, podobno kot za celotno civilno obrambo, so bolj pomembni mirnodobni viri ogrožanja. Poleg tega pa je Slovenija danes članica EU in NATO, kar njeno varnostno situacijo bistveno spremeni.

5. OSAMOSVOJITEV REPUBLIKE SLOVENIJE

Dejavniki, kot so bližajoči se konec hladne vojne in težnje k spremembam družbenega sistema ter potreba po spremembah na političnem in ekonomskem področju, še posebej pa nasprotja med heterogenimi nacionalnimi skupnostmi, so povzročili razpad Jugoslavije. Bebler (2001: 44–45) izpostavi, da je slovenska družba sicer sorazmerno neboleče prebrodila napetosti in krize, povezane s trojno preobrazbo, v katero se je napotila, torej pridobitev državne suverenosti, radikalna sprememba političnega sistema (enostrankarski v večstrankarski) in prehod na drugačen gospodarski sistem. Z izjemo prvega vidika preobrazbe sta namreč drugi in tretji potekala nenasilno, vsi pa zakonito in v skladu z demokratičnimi normami. Sprememba političnega sistema se je pri nas namreč zgodila postopno, brez nasilja, legalno, pogosto na pobudo in ob sodelovanju vodilnih politikov odhajajočega režima. Vendar je bil zaključno dejanje procesa pridobivanja državne suverenosti desetdnevni oboroženi spopad med pripadniki slovenske Teritorialne obrambe in milice ter Jugoslovansko ljudsko armado (JLA), ki je sledil razglasitvi neodvisnosti Republike Slovenije. Sicer pa je bila ta vojna rezultat dolgoletnih trenj in krize v bivši skupni državi. Razglasitev samostojnosti pa je bil le neposredni povod, ki je pripeljal do vojne. Pomembno je omeniti tudi to, da je JLA¹⁸ igrala pomembno vlogo v globoki in močni krizi večnacionalne Jugoslavije vse do njenega razpada. Glavni interes JLA je bil ohraniti v največji možni meri obstoječe zvezne institucije in visoke zvezne proračune, saj je bila JLA daleč največja in najdražja zvezna institucija. Poleg tega sta bili zvezna država in njena vojska največji in najdonosnejši podjetji ter eden glavnih virov zaposlovanja in dohodka za Srbijo in Črno goro (Bebler 1992: 45–46). Ko je po prvih večstrankarskih volitvah tako v Sloveniji kot na Hrvaškem na oblast prišlo novo vodstvo, se je JLA še bolj naslonila na srbsko vodstvo, saj so Srbi vsaj deklarativno podpirali federacijo in ohranjanje Jugoslavije, prizadevali pa so si, da bi bila federacija preoblikovana tako, da bil njihov vpliv odločilen (Drnovšek 1996: 197). JLA se je imela za najpomembnejšega varuha države, vendar pa je ravno njeno vedenje v zadnjih letih obstoja bivše skupne države posamezne dele federacije sililo narazen.

¹⁸ JLA ni bila politično nevtralna vojska, med vladajočo partijo in armado je bila vedno močna povezava. Vsi oficirji so morali prej ali slej vstopiti v Zvezo komunistov. Politizacija oficirjev znotraj partijske organizacije, ki je bila organizirana celo v vojski, pa je predstavljala kanal legitimiranja politične aktivnosti vojakov in vpletanja vojske v politiko (Jelušič:1997, 145).

Mednarodna skupnost je bila proti razbitju SFRJ, pritiskala je na odgovorne dejavnike v bivši skupni državi, naj ohranijo obstoječe stanje in naj ne uporabljajo nasilja za doseganje ciljev. Nekaterе države so celo grozile s sankcijami in tudi vojaškimi ukrepi (Bebler 2002: 108). Razreševanje jugoslovanske krize celo z uporabo oboroženega nasilja pa je bilo (ironično) možno tudi zaradi nepripravljenosti zahodnih držav na dinamične in korenite spremembe tako v Vzhodni Evropi kot tudi v Jugoslaviji, saj države ES in drugi pomembnejši akterji v mednarodni skupnosti (ZDA, SZ, OZN), med drugim niso pravočasno zavzeli trdnega stališča, da gre v procesu dezintegracije jugoslovanske zvezne države dejansko za nastajanje novih držav na temelju stalne in neodtujljive pravice do samoodločbe vsakega naroda (Grizold 1992: 59-60). Če že govorimo o tem, kako so druge države gledale na osamosvajanje Slovenije, je zanimivo povedati tudi to, da sta ne glede na to, kaj se je kasneje v resnici zgodilo, tako Borisav Jović¹⁹ kot Slobodan Milošević v neformalnih pogovorih že avgusta 1990 trdila, da nimata nič proti slovenski osamosvojitvi, nasprotno, njuno mnenje je bilo da naj se o tem odločijo državljani na referendumu (Janez Drnovšek 1996: 209). Isto zagotovilo oziroma trditev lahko preberemo na več mestih v dnevniku/knjigi Borisava Jovića (1996: 169, 187, 222).

Eden izmed razlogov za nesporazume med Slovenijo in Jugoslavijo so bila različna mnenja o tem, kakšna naj bi bila Jugoslavija v prihodnje, ali naj bo zveza samostojnih držav-konfederacija, ali pa naj bo še bolj centralistična federalna-unificirana država. Celotni pogledi Slovencev samih na SFRJ so bili zelo različni, tudi med seboj nasprotujoči. Starejša generacija je imela do Jugoslavije čustven odnos, kar velja tudi za politike, ki so sodelovali pri njenem ustvarjanju, podobno velja tudi za generacijo, rojeno med drugo svetovno vojno in v prvih letih po njej (Repe 2002: 25). Pobudo v smeri izstopa je imela opozicija. Svoje sta k razlogom za nesporazume na relaciji Slovenija - federacija dodala tudi popoln razpad finančnega reda in sistema v SFRJ in razvoj bolj prozahodnih vrednot na slovenskih tleh in želja po modernizaciji. V letu 1989 je Slovenija sprejela več ustavnih zakonov, ki so krepili pravno samostojnost Slovenije že v obdobju do plebiscita (Kopač in dr. 2004: 28-29). Poleg tega je Milošević v tem obdobju v imenu srbskega nacionalizma oblikoval koncept Velike Srbije, ki bi nadomestil Jugoslavijo, Slovenija pa je v tem konceptu postala moteč dejavnik²⁰, saj je zelo odstopala od jugoslovanskega povprečja. Odhod Slovenije iz SFRJ je tako za Miloševića predstavljal pogoj za uresničitev velikosrbskega koncepta. Popolna legitimnost

¹⁹ Predsednik predsedstva SFRJ v času do izbruha oboroženih spopadov leta 1991.

²⁰ Ne pa tudi Hrvaška, na katere ozemlju je več območij s precejšnjim odstotkom srbskega prebivalstva.

procesu osamosvajanja je bila zagotovljena z izvedbo referendumu 23.12.1990, kjer se je 95% volivcev odločilo za samostojnost²¹. Odločitev je bila, v skladu z zakonom, razglašena šest mesecev kasneje 26.6.1991. Že na večer proslave ob razglasitvi samostojnosti so Ljubljano preletavala vojaška letala. V zgodnjih jutranjih urah naslednjega dne pa se je začela vojaška agresija JLA na Slovenijo. Obrambne dejavnosti na naši strani so izvajale enote TO in milice, ter pripadniki narodne zaščite in številni prostovoljci, ki so bili razvrščeni v strukture civilne obrambe. Taka raznovrstnost oboroženih enot pa je zahtevala preoblikovano strukturo poveljevanja. V ta namen je bilo za operativno vodenje v krizni situaciji že 18.03.1991 ustanovljeno operativno koordinacijsko telo²² za primer izrednih razmer, ki je izvajalo in usklajevalo politično vojaške ukrepe.

Enote JLA, ki so sodelovale v agresiji na Slovenijo, so bile sestavljene predvsem iz redne obvezniške vojske, ki je bila v vojašnicah. Le 10% enot so predstavljale posebne enote, pripeljane iz drugih vojaških območij. Državljeni in pripadniki milice so 26.6.1991 premike JLA skušali zaustaviti z nenasilnimi sredstvi, 27.06. pa je predsedstvo RS sprejelo sklep o uporabi vseh sredstev za zavarovanje slovenske suverenosti in ukazalo pripadnikom TO z orožjem zaščititi objekte in komunikacije v državi. Desetdnevni oboroženi spopadi so se nato končali s podpisom Brionske deklaracije 07.07.1991. Dosežen je bil namreč dogovor, ki je zamrznil nadaljnje osamosvojitvene postopke tako za Slovenijo kot za Hrvaško za naslednje tri mesece. Brionska deklaracija je določila tudi, da bodo mejni prehodi v rokah slovenske policije, ki pa bo delovala v skladu z zveznimi predpisi, carine so ostale zvezni prihodek, pobirali so jih slovenski cariniki in jih nakazovali na skupni račun. Določeno je bilo tudi, da morajo biti vojni ujetniki izpuščeni najkasneje do 8.7.1991 ob 24. uri (v Repe 2004: 165–166). JLA se je vrnila v vojašnice. Predsedstvo SFRJ je izglasovalo umik JLA s slovenskega ozemlja. Vendar JLA premirja ni povsem sprejela, saj so v juliju potekale priprave in izdelava novih načrtov, ki so predvidevali uporabo bistveno večjih sil, operacija pa naj bi se začela 18.07.1991. Do tega ni prišlo zaradi političnega pritiska Srbije, saj Srbija ni bila zainteresirana za slovensko ozemlje, ker je bila srbska manjšina maloštevilna (Kopač in dr. 2004: 35).

²¹ Volilna udeležba je bila 93%.

²² Glej več o tem v Švajncer, 1993.

Po izteku trimesečnega moratorija 07.10.1991 je bilo potrebno doseči še mednarodno priznanje Republike Slovenije. Slovenija je bila mednarodno priznana v letu 1992²³, to priznanje pa je predstavljalo tudi zaključek procesa osamosvajanja Slovenije. Zadnje enote JLA so Slovenijo zapustile 25.10.1991 iz pristanišča Koper. Sicer pa so se posamezni deli armade iz Slovenije umikali različno hitro. JLA pa je umik pospeševala tudi sama. Vendar se je umik zaradi vojne na Hrvaškem zavlekel. Zaradi blokade prometnic na Hrvaškem se je umik v začetku in sredi septembra popolnoma ustavil. Ko pa se je približeval konec moratorija (8. oktober) in rok, ki ga je za umik določilo zvezno predsedstvo (18. oktober), je začela JLA iskati druge poti za umik preostanka armade, celo preko Italije ali Madžarske (Košir in dr. 1992: 19). Italijani so sprva celo dovolili umik JLA prek njenega ozemlja, vendar pa so kasneje dovoljenje zaradi pritiska javnosti preklicali. Rok se je iztekel. Slovenija je v zameno za podaljšanje roka in dovoljenja za umik prek koprskе luke iztržila precejšen del vojaške tehnike, ki ga armada še ni odpeljala (Janša 1992: 259–261).

Razloge za kratkotrajnost oboroženih spopadov leta 1991 vidi Bebler (2002: 108) v sovpadanju več dejavnikov, med katere prišteva globoko krizo komunističnega sistema v SFRJ, visoko stopnjo nacionalne in kulturne enotnosti Slovencev in s tem povezane zelo visoke stopnje soglasja glede "vrnitve nazaj v Evropo", dejansko pripravljenost srbskega vodstva, da se sprijazni in celo pospeši izstop Slovenije iz SFRJ, demoralizacijo in osip v enotah in poveljstvih JLA, ter napačne ocene jugoslovanskega vojaškega vrha pri načrtovanju in izvedbi oboroženega posega v Slovenijo. Tudi Cox (2005: 82) razmišlja o razlogih za nesposobnost JLA, da zadrži Slovenijo v Jugoslaviji, in pravi, da je bil element presenečenja zelo pomemben ali bolje rečeno, jugoslovanski vojski je manjkalo izkušenj in priprav na spopad te vrste. Vojna v Sloveniji je bila namreč prva prava odcepitvena vojna, v kateri je JLA sodelovala, od nekdanj pa je bila usmerjena le na obrambo države - Jugoslavije pred zunanjim sovražnikom.

Slovensko politično vodstvo se je zavedalo nujnosti in pomembnosti obrambnih priprav zaradi možnosti vojaške agresije JLA. Pomemben del teh priprav je bil projekt Manevrske strukture narodne zaščite. Sredi maja 1990, le nekaj dni po konstituiranju nove oblasti v Sloveniji, je bil namreč po nalogu Beograda izdan ukaz, s katerim naj bi se preneslo vse orožje, ki so ga imele enote in štabi TO ter upravnim organom za ljudsko obrambo v Sloveniji

²³ Prva izmed držav Evropske skupnosti je Slovenijo priznala ZR Nemčija 23.12.1991, ostale članice 15.01.1992.

in odpeljalo na "čuvanje" v skladišča JLA²⁴ (ki naj bi ustrezala določenim standardom) (Kopač in dr. 2004 in Kranjc 2001). S tem dejanjem so želeli oslabiti TO in izničiti njene bojne zmožnosti, hkrati pa izraziti nestrinjanje s težnjo Slovenije k samostojnosti. Iz tega razloga so se začeli v veliki tajnosti oblikovati načrti v zelo ozkem krogu ljudi glede oblikovanja vojaške sile, ki bi jo imelo pod popolnim nadzorom slovensko politično vodstvo, to je bila Manevrska struktura narodne zaščite, ki je kasneje prešla v sestavo reorganizirane TO (Kopač in dr. 2004: 39–40).

Vendar pa Slovenija ni dajala poudarka le vojaški obrambi. Dejavnosti so bile predvidene na vseh tistih področjih, kjer bi bila Slovenija v prednosti, kar pa pomeni aplikacijo asimetričnega tipa bojevanja. Priča smo bili partizanski diverzantski taktiki, oviranju nasprotnikovih sil na področju vojaške obrambe, ofenzivnemu in defenzivnemu psihološkemu bojevanju, mednarodni diplomatski dejavnosti ter številnim drugim oblikam civilne obrambe. Priprave na vojno so bile tudi politične. Politično vodstvo je skušalo vplivati na mnenje ključnih evropskih držav, Slovenija pa je bila predstavljena kot odgovorna in produktivna država, ki ne bo povzročala nepotrebnega nasilja in bo izpolnjevala lastne finančne obveznosti (Cox 2005: 79–80).

²⁴ Odvzem orožja je bil izveden pod krinko legalnega rutinskega ukrepa in pravzaprav ni predstavljal odkrite agresije JLA na Slovenijo. Prvi primer agresije proti slovenskemu narodu in samostojni poti Republike Slovenije pa je predstavljala obkolitev 710. učnega centra TO v Pekrah pri Mariboru 23.05.1991 (Švajncer, 1993: 14-16).

6. CIVILNA OBRAMBA V ČASU OSAMOSVAJANJA REPUBLIKE SLOVENIJE

6.1 UREDITEV CIVILNE IN (V NJENEM OKVIRU) GOSPODARSKE OBRAMBE

Civilna obramba se je pred letom 1990 razvijala v okviru koncepta "splošne ljudske obrambe in družbene samozaščite" (SLO in DS). Šlo je za koncept totalne obrambe, ki je v obrambna prizadevanja države vsrkal praktično vse posameznike in družbene institucije. V sistemu SLO in DS opazimo tako vojaško kot nevojaško/civilno obrambo. V okviru civilne obrambe je bilo mogoče identificirati civilno zaščito (sistem zaščite in reševanja), gospodarsko obrambo (obrambne priprave gospodarstva) ter nekatere prvine psihološke obrambe (obrambne priprave državnih organov s področja informiranja in priprave množičnih občil), državljanske nenasilne obrambe (neoborožene oblike odpora) in "politične" obrambe (političnoinstitucionalne in pravne priprave na izredne razmere in vojno). V obrambne priprave pa so bile vključene tudi vzgojno-izobraževalne, znanstvene, kulturne in druge institucije (Malešič 1994: 268). Civilna obramba je bila opredeljena kot celota ukrepov za delovanje gospodarstva in družbenih dejavnosti v vojni in izrednih razmerah ter ukrepov na področju zaščite in reševanja ljudi ter materialnih dobrin v vojni in ob naravnih ali drugih nesrečah. Civilna obramba je bila omejena večinoma na obrambne priprave gospodarstva in družbenih dejavnosti ter na ukrepe civilne zaščite (Kastelic in Rauter 1996: 115). V okviru gospodarske obrambe so bili po 21. in 22. členu Zakona o obrambi in zaščiti podjetja, zavodi in druge organizacije, ki opravljajo dejavnosti posebnega pomena za obrambo in zaščito, dolžni oblikovati svoje obrambne načrte, skrbeti za izvajanje obrambnih priprav, zagotavljati izvajanje posameznih ukrepov za pripravljenost ter opravljati določeno proizvodnjo ali storitev v vojni v sistemu materialne in zdravstvene oskrbe oboroženih sil, prebivalstva ter drugih obrambnih potreb. V središče je bila vsekakor postavljena zgolj civilna zaščita kot glavni element, katerega cilj je bil podpora vojaški obrambi in oboroženim silam (Kopač in dr. 2004: 51). Prednost v preteklosti organiziranega sistema je bila v množičnosti udeležencev obrambnega načrtovanja in priprav. V desetem členu Zakona o obrambi in zaščiti tako piše, da so v civilni zaščiti dolžni delovati vsi državljani, ki so zdravstveno sposobni za delo, in sicer od 18. do 55. leta starosti. Kvalitativni dejavniki pa so bili zapostavljeni in nerazviti.. Kvalitativni dejavniki pa so bili zapostavljeni in nerazviti.

Civilna obramba se je v času osamosvajanja Slovenije nahajala v fazi reorganizacije, predvsem na področju sistema zaščite in reševanja. V okviru civilne zaščite je bil poudarjen prehod od kvantitete h kvaliteti, odmik od poudarjanja vojnih razmer k večji usmerjenosti na mirnodobne nesreče. V predvojnem času je sicer obstajala težnja k centralizaciji funkcij civilne zaščite v okviru takratne zvezne države, vendar je Slovenija vseeno ubrala svojo pot izpopolnjevanja sistema zaščite in reševanja. V času vojne leta 1991 je bil sistem tako sredi reformnih prizadevanj (Malešič 1994: 269). V obdobju osamosvajanja Slovenije, zlasti po izvedbi plebiscita, se je civilna obramba razvijala na novih temeljih in na predpostavki specifičnih virov ogrožanja varnosti (od znotraj ne od zunaj). Ogrožanje varnosti Republike Slovenije je izviralo v okviru meja bivše skupne države, s strani zvezne oblasti in njenega represivnega aparata, predvsem JLA. Vse rešitve, ki so bile opredeljene v dotedanjih obrambnih načrtih, so postale vprašljive in delno neuporabne. Civilna obramba se je tako organizirala in vodila na podlagi Smernic predsedstva Republike Slovenije in preko republiške koordinacijske skupine ter operativnih podskupin na nivoju pokrajin (Kastelic in Rauter 1996: 116).

6.2 PRIPRAVE CIVILNE OBRAMBE

Priprave na področju civilne obrambe so bile zelo pomembne. V spopadu z JLA uporaba zgolj vojaške komponente obrambe namreč ne bi zadostovala. Slovenija se ravno tako ni strinjala z doktrino splošnega ljudskega odpora in družbene samozaščite, ki je civilno obrambo popolnoma podredila vojaški ter jo temu primerno tudi organizacijsko, kadrovsko in drugače razvijala za potrebe oboroženega boja (Kopač in dr. 2004: 51). V organizaciji in pripravah civilne obrambe Republike Slovenije so imele pomembno vlogo Smernice o ukrepih za pripravljenost, ki jih je Predsedstvo sprejelo in izdalo 15.05.1991. V Smernicah so bile uradno definirane poleg ukrepov vojaške obrambe tudi naloge civilne obrambe. Sicer pa so priprave civilne obrambe potekale že prej.

S področja civilne obrambe so bili v Smernicah določeni predvsem naslednji ukrepi: neprekinjeno delovanje centrov za opazovanje in obveščanje, neprekinjeno dežurstvo v Koordinacijski skupini, varovanje podjetij posebnega pomena za obrambo, oviranje odvoza materialno-tehničnih sredstev JLA iz Slovenije z nenasilnimi sredstvi²⁵ ter blokiranje

²⁵ Glej poglavje o delovanju Slovenskih železnic v času osamosvajanja Republike Slovenije.

objektov in infrastrukture JLA z nenasilnimi sredstvi (Sotlar 1993: 45-46). Priprave so pokrivalo različne vidike delovanja civilne obrambe (civilno zaščito, gospodarsko obrambo, obrambno zaščitne ukrepe oblasti, psihološko obrambo, opazovanje in obveščanje in delovanje humanitarnih organizacij). Na republiški ravni so na podlagi Smernic načrtovali ukrepe v zvezi z elektro sistemom, telekomunikacijami, železnico, informiranjem, zdravstvom in preskrbo. Na koordinacijske podskupine po pokrajinah in občinah, ki so usklajevale delo upravnih organov za ljudsko obrambo ter štabov TO, so bili preneseni ukrepi za materialno-zdravstveno oskrbo TO, oviranje manevra JLA, prekinitev oskrbe JLA z vodo, evakuacijo občinskih blagovnih rezerv, gospodarsko in psihološko obrambo ter druge nevojaške oblike obrambe (Kopač in dr. 2004: 51).

Sistem civilne obrambe je začel s pripravami že v letu 1990. Sotlar (v Kopač in dr. 2004: 51) razdeli priprave civilne obrambe v obdobju osamosvajanja na tri časovne faze: prva zajema čas po plebiscitu konec leta 1990 do ustanovitve Republiške koordinacijske skupine, druga se začne z ustanovitvijo omenjene skupine, konča pa s pekrskimi dogodki maja 1991, sledi ji tretja, ki traja do osamosvojitve Slovenije. V prvi fazi so se izvajale priprave predvsem na področju gospodarske obrambe. Šlo je za zagotavljanje materialnih pogojev za druge elemente vojaške in civilne obrambe, kot tudi za nemoteno preskrbo prebivalstva ter delovanje gospodarskega sistema v kriznih razmerah. Država je začela prenašati določene naloge na lokalno raven. Ustanovitev koordinacijske skupine je intenzivirala priprave in vključevanje vse več subjektov. V drugi fazi so se priprave razširile na vse elemente civilne obrambe ter se institucionalizirale v Smernicah. V tretji fazi, po pekrskih dogodkih, so bile priprave osredotočene na priprave za blokiranje cestnih komunikacij in oviranje nasprotnikovih kolon kot plod sodelovanja med slovenskimi cestnimi podjetji in resornim republiškim sekretariatom (ibid.).

6.3 DELOVANJE CIVILNE OBRAMBE V ČASU OSAMOSVAJANJA REPUBLIKE SLOVENIJE

Preden začnem s predstavitvijo delovanja civilne obrambe v času od pekrskih dogodkov do odhoda zadnjega vojaka JLA iz Slovenije, moram povedati, da bom delovanje na področju gospodarske obrambe vključno z dogajanjem v času vojne ter v času moratorija, predstavila v posebnem poglavju.

Prvič je svojo moč pokazala civilna obramba že v zadnji fazi²⁶ priprav na obrambno delovanje, ko se je zgodil incident v Pekrah pri Mariboru, ko je JLA obkolila učni center. 24. maja je JLA ugrabila poveljnika štaba TO za vzhodnoštajersko pokrajino podpolkovnika Miloševiča, ki je bil eden izmed članov pogajalske skupine, ki se je ukvarjala z reševanjem situacije v Pekrah. Koordinacijska skupina je kot povračilni ukrep ukazala elektrogospodarstvu in PTT podjetjem, da naj izklopijo električno energijo in telefonske zveze²⁷ vsem vojaškim objektom v Sloveniji, razen medicinskim ustanovam (Kopač in dr. 2004, Sotlar 1993, Švajncer 2001). To je pripomoglo k izpustitvi ugrabljenih, JLA pa ni več zahtevala zaprtja učnih centrov. Slovenija je nato deblokirala infrastrukturo vojaškim objektom. Ministrstvo za informiranje je v kraju dogodkov pripravilo novinarsko konferenco, ki je Sloveniji prilepila etiketo žrtve, kar je bilo pomembno z vidika psihološke obrambe. Pomembno vlogo je odigralo tudi prebivalstvo, ki je na neoborožen in nenasilen način blokiralo izhode iz nekaterih vojašnic. V tem času se je s stopnjevanjem napetosti v Sloveniji povečevalo število tujih poročevalcev, radijskih in televizijskih ekip (Sotlar 1993: 62–64).

Največji delež civilno obrambnih aktivnosti v času vojne je potekal v okviru gospodarske obrambe, vendar bom ta vidik, kot sem že omenila, obravnavala v samostojnem poglavju. Izredno pomembno in učinkovito vlogo je imela tudi psihološka obramba, ki sta jo izvajala Ministrstvo za informiranje in slovenska množična občila. RTV je namreč dogodke zelo intenzivno spremljala že od vsega začetka, v veliko pomoč pa so ji bile tudi številne tuje radijske in televizijske ekipe. RTV je dobro sodelovala s sosednjimi radiotelevizijskimi hišami.²⁸ Delovanje in poročanje množičnih medijev je bilo naravnano predvsem na področje informiranja občanov o poteku vojnih akcij, politični dinamiki, ukrepih zaklanjanja in zaščite, ter na področje propagandnega delovanja proti pripadnikom JLA (Kastelic in Rauter 1996: 54). Šlo je za načrtovanje propagande za krepitev obrambnega duha državljanov in ukrepe psihološkega delovanja proti agresorju (Malešič 1994: 278). Tako doma kot v tujini so bile zelo odmevne tiskovne konference iz Cankarjevega doma v Ljubljani, ki jih je organiziralo Ministrstvo za informiranje. Tudi v sferi oblasti so skrbeli za to, da prebivalstvo nikoli ni imelo občutka, da je prepuščeno samo sebi, intervencijo JLA pa so že v prvih urah agresije označili kot poizkus trajne okupacije. Če nadaljujem z delovanjem civilne zaščite, lahko

²⁶ O fazah priprav in fazah delovanja civilne obrambe glej več v Sotlar: 1993.

²⁷ Ukrep sicer spada v skupino, ki pokriva delovanje na področju gospodarske obrambe in bi kot tak moral biti obravnavan v posebnem poglavju, vendar sem ga zaradi posebnega pomena (saj predstavlja prvi preizkus delovanja gospodarske obrambe in vivo) omenila tu.

²⁸ Glej več o tem v Sotlar, 1993.

ugotovimo, da med samo agresijo ni imela toliko dela, kot bi pričakovali, saj je celotno dogajanje trajalo relativno kratek čas, poleg tega pa ni prišlo do uporabe orožja z veliko rušilno močjo. Sicer pa je bil sistem zaščite in reševanja v celoti aktiviran prvi dan agresije 27. junija, najprej štabi na vseh ravneh, specializirane enote in ustrezne splošne reševalne službe, kot so gasilska, zdravstvena, socialna in druge (Malešič 1994: 274). Njene naloge²⁹ so bile obveščanje državljanov o možnih nevarnostih, priprava prostorov za zaklanjanje, nabava in razdeljevanje zaščitnih mask³⁰, zbiranje podatkov o mrtvih, ranjenih, zajetih, o poškodbah infrastrukturnih objektov idr., odstranjevanje zaostalih neeksplozivnih bojnih sredstev. Opazovanje in obveščanje je delovalo v okrnjenem obsegu. Centri za opazovanje in obveščanje so namreč ostali brez skupine za spremljanje zračne situacije³¹, ki je bila v sestavi armade kot služba ZOJU³². V obveščanju prebivalstva so se izkazali elektronski mediji, ki so v času zračnih alarmov ponavljali obvestila o tem in posredovali osnovna navodila o potrebnem ravnanju (Sotlar 1993: 79).

Kar zadeva delovanja humanitarnih organizacij med agresijo in neposredno po njej, lahko omenimo Rdeči križ Slovenije in Slovensko Karitas. Obe sta bili precej dejavni. Tudi prebivalci Slovenije so zelo jasno izražali pripravljenost pomagati obrambnim strukturam na različne načine, na primer s hrano, prenočišči, prevozi, informiranjem idr. Določeni ukrepi so bili izvedeni tudi v sferi oblasti. Skupščina Republike Slovenije je tako pripravila ustrezne načrte za delovanje v vojnih in izrednih razmerah, saj mora to zakonodajno telo delovati ne glede na razmere. Pozornost je bila posvečena zgolj sklicu in premiku skupščine, zagotovljena je bila tudi stalna dosegljivost ključnih predstavnikov skupščine in stalno dežurstvo.³³

V času moratorija oziroma umikanja JLA iz Slovenije je bilo poleg ukrepov oviranja odvoza vojaškega materiala iz Slovenije iz dneva v dan manj še vedno aktivnih civilno obrambnih ukrepov.

²⁹ Vrste ogroženosti so bile kljub vojnim dejstvom podobna mirnodobnim, torej so bili v ospredju požari, onesnaževanje okolja in eksplozije. Seveda pa je uporaba bojnih sredstev izsilila tudi druge ukrepe (Malešič, 1994: 275).

³⁰ Verjetnost uporabe sredstev množičnega uničevanja je bila sorazmerno velika, vključno z uporabo bojnih strupov.

³¹ JLA je ob agresiji prenehala pošiljati podatke o zračni situaciji (zaradi možnosti zračnih napadov). Aktivirane so bile vizualne opazovalnice, ki pa niso mogle nadomestiti radarskih kapacitet. Nastajali so problemi z alarmiranjem prebivalstva ob nevarnostih zračnega napada s strani JLA. Slovenija je te težave skušala reševati tako, da je od Hrvaške prejela takojšnje podatke o vzletih in pristankih letal na vojaških letališčih. Na osnovi teh obveščevalnih podatkov je Republiški center za obveščanje ukazal proženje siren na celotnem ozemlju Slovenije ali zgolj v določenih regijah (Sotlar, 1993: 78-79).

³² Zračno opazovanje, javljanje in usmerjanje.

³³ Glej več o ukrepih v sferi oblasti v Sotlar, 1993.

7. GOSPODARSKA OBRAMBA V ČASU OSAMOSVAJANJA REPUBLIKE SLOVENIJE

7.1 ORIS STANJA NA GOSPODARSKEM PODROČJU V JUGOSLAVIJI PRED NJENIM RAZPADOM

Gospodarska sfera je v okviru obravnave obdobja osamosvajanja Slovenije pomembna iz več zornih kotov. Razsulo gospodarstva je bilo, na eni strani, eden pomembnejših razlogov najprej za spore, nato pa še za razpad Jugoslavije. Na drugi strani pa se je večina bitk (tako z vidika civilne obrambe, kot obrambe nasploh) za samostojnost Slovenije odvijala ravno v povezavi z gospodarstvom, tako pred samo vojno (ekonomski ukrepi Srbije proti Sloveniji) kot tudi med njo (uspešno delovanje gospodarske obrambe Republike Slovenije). Iz tega razloga je potrebno dogajanje v času osamosvajanja na gospodarskem področju obravnavati posebej in podrobneje. Pomembno je tudi spoznati oris samega stanja na gospodarskem področju pred razpadom bivše skupne države, da bi lahko razumeli kasnejše dogajanje.

Na prelomu iz sedemdesetih v osemdeseta leta je Jugoslavija zapadla v globoko gospodarsko krizo, ki je bila eden od pomembnejših vzrokov za razpad države. Kriza jugoslovanskega gospodarstva se je v osemdesetih letih pokazala v več oblikah. Devizni dolg je začel rasti, pojavilo se je pomanjkanje dobrin na domačem trgu, realne plače so upadale. Sredi osemdesetih let je splošna poraba začela prehitevati rast dohodkov, obremenitve gospodarstva so se večale, gospodarska rast pa je hitro upadala in se približevala ničelni stopnji. Leta 1986 je prišlo do bankrota bančnega sistema v Makedoniji, Črni gori in na Kosovu, s tekočimi dohodki pa kljub povečanju primarne emisije ni bilo mogoče pokrivati vseh izdatkov (Prinčič 2002: 33). Sledile so seveda še agresivnejše zahteve po solidarnostnem prelivanju sredstev, pokrivanju izgub in potreb gospodarstev v nerazvitih republikah. Naraščala je brezposelnost, povečalo se je število podjetij v stečaju in število stavk. Razlike med republikami so se povečevale zlasti pri doseganju gospodarskih rezultatov in življenjske ravni. Inflacija je začela strmo naraščati že od leta 1980, jeseni leta 1989 pa je postala štirištevilična³⁴ in je prerasla v hiperinflacijo. Z ekonomskega stališča je zvezna država leta 1991 prenehala obstajati, saj ni mogla več zagotavljati izplačila davkov, preprečiti postavljanja carinskih mitnic, samovoljnega tiskanja denarja, vzpostavitve različnih gospodarskih sistemov v državi ter obnoviti skupni trg. Slovenija je v sedemdesetih in na začetku osemdesetih let sicer

³⁴ Februarja 1989 je bila še 600%, maja 1989 pa se je že približala 1000%.

gospodarila previdneje kot druge republike, svoje kredite je odplačevala, previdneje je najemala nove, bolj se je opirala na svoje sile in na svoje vire. Slovensko gospodarstvo je po uspešnosti močno odstopalo od jugoslovanskega povprečja. Slovensko prebivalstvo je predstavljalo samo 8% prebivalstva Jugoslavije, dajalo pa je več kot 20% družbenega proizvoda, 30% konvertibilnega izvoza Jugoslavije, več kot 20% zvezne blagajne so bili prispevki iz Slovenije (Mikeln 2003 in Žakelj 1992). Kljub temu pa jo je gospodarska kriza prizadela. Proizvodnja je namreč močno upadla, izvoz je bil počasnejši od uvoza, cene in plače so rasle. Padajoča gospodarska rast se tudi v zadnjih letih osemdesetih let ni zaustavila, temveč je zajela tudi podjetja, kot so Iskra, TAM, Litostroj in Slovenske železarne, ki so bila steber slovenskega razvoja in nadpovprečni izvozniki. Obveznosti v zvezne sklade so se zelo povečale. Vsi ti negativni pojavi so povečali spore pri delitvi dohodka, otežili vstopanje tujemu kapitalu, povzročili visoke izgube, stečaje, rast nezaposlenosti in življenjskih stroškov, znižala sta se obseg in učinkovitost investiranja ter zelo upočasnili kakovostno gospodarsko preobrazbo (Prinčič 2002: 34–35). Tudi Slovenija je vedno bolj zaostajala za razvitim svetom. Kljub vsemu pa je bila (skupaj s Hrvaško) deležna obtožb, da ima v Jugoslaviji v ekonomskem smislu privilegirani položaj, da izkorišča gospodarsko manj razvita območja, ter da je usodno vezana na jugoslovanski nabavni in prodajni trg, kar pa naj bi bil tudi razlog, da še ni uresničila svojih "separatističnih namer" (Žakelj 1992: 21). Slovenijo naj bi torej najbolj kaznovali ravno s tem, da zvezna oblast takoj (konec junija 1991) sprejme odločitev o njeni izključitvi iz Jugoslavije, takojšnji izpeljavi denarne, finančne, devizne in vseh drugih ločitev, ki naj bi Slovenijo popolnoma in v vseh pogledih ločile od Jugoslavije (Jović 1996: 335–336).

Vzroke za gospodarske težave in katastrofalno stanje, v katerega je zabredla država v osemdesetih letih, je potrebno iskati najprej pri vladajoči politiki. Ta zaradi ideološke naravnosti ni znala vzpostaviti pogojev za večjo tržno naravnost gospodarstva, za vrednotenje dela in njegovih rezultatov (Prinčič 2002: 36). V jugoslovanski zvezi komunistov tudi ni bilo enotnosti pri iskanju izhoda iz dolgotrajne krize. Na eni strani so bili zagovorniki korenitih sprememb obstoječega gospodarskega sistema. Na drugi strani pa so bili tisti, ki so verjeli, da je še čas, da se ob čvrsti federaciji izpelje reforma socialističnega gospodarstva. Partijski vrh pa ni hotel sprejeti nobenega programa za izhod iz krize, če ni temeljil na socialističnem samoupravljanju, družbeni lastnini ter plansko-tržnem sistemu.

Zvezni vladi ni uspelo zaustaviti krize in preurediti gospodarstva. Da pa bi izboljšala katastrofalen gospodarski položaj v treh nerazvitih republikah, je zahtevala ukrepe, ki so

pomenili prelivanje sredstev in večjo inflacijo. Slovenija se je kot razvitejša republika upirala zahtevam po socializaciji dolgov, vplačevanju v tako imenovani fond vzajemnosti in solidarnosti, ki so ga za pokrivanje izgub uporabljale zlasti druge republike, povečevanju pomoči nerazvitim ter povečevanju dajatev v zvezni proračun (Repe 2002: 26). Potrebni so bili drugačni ukrepi. Republika Slovenija je bila nezadovoljna, zato je med prednostne naloge na gospodarskem področju postavila zmanjšanje sodelovanja slovenskega gospodarstva z gospodarstvi drugih republik ter njegovo tesnejšo povezanost z razvitim zahodnim svetom. Počasi se je začela pot v gospodarsko samostojnost, ki pa je vključevala tudi vzdrževanje stikov z zvezno vlado, zagotavljanje najnujnejšega delovanja federacije ter njeno omejeno financiranje, umikanje Slovenije iz zveznega gospodarskega in pravnega sistema. Gospodarsko osamosvajanje se je začelo januarja 1991, ko se je Slovenija z uvedbo lastnega sistema neposrednih davkov in kotizacije zveznemu proračunu fiskalno izločila iz Jugoslavije in odstopila od sanacije bančnega sistema na zvezni ravni (Prinčič 2002: 47).

7.2 PRIPRAVE GOSPODARSKE OBRAMBE

Priprave gospodarske obrambe so potekale v okviru civilno obrambnih priprav v celoti, in sicer v skladu s Smernicami Predsedstva Republike Slovenije. Za priprave je bila odgovorna Uprava za civilno obrambo skupaj z nekaterimi ministrstvi, kot so Ministrstvo za promet in zveze, Ministrstvo za zdravstvo, Ministrstvo za energetiko in Ministrstvo za trgovino. Pod okriljem teh ministrstev so pomembna podjetja, ki so tudi po zakonodaji posebnega pomena za obrambo države. Načrtovano je bilo delovanje posameznih strateških sistemov, za katere so bila ministrstva pristojna v primeru izrednih razmer. V splošnem je bila glavna naloga zagotavljanje materialne in zdravstvene oskrbe enotam TO in milice ter zagotavljanje delovanja gospodarstva in preskrba prebivalstva (Kopač in dr. 2004: 52). Ministrstva so imela koordinacijsko vlogo, izvedba pa je bila prepuščena posameznim podjetjem. PTT je dobilo kot glavno nalogo odklop telefonskih zvez objektom JLA z izjemo zdravstvenih ustanov. Predvideno je bilo fizično varovanje vitalnih delov PTT v Ljubljani ter uvedba stalnega dežurstva na sedežih vseh podjetij. Cestna podjetja so imela nalogo postavitve barikad na vseh pomembnejših cestnih vozliščih ter opravljanje prevozov za potrebe TO in policije. Na prometnem področju je imelo svoje naloge tudi Železniško gospodarstvo, katerega vlogo in dejavnosti bom podrobneje obravnavala v samostojnem poglavju. Samo Ministrstvo za promet in zveze je imelo nalogo prevzeti slovenski zračni prostor. Ministrstvo za energetiko in elektrogospodarstvo sta pripravila načrt "ODKLOP". Ta je predvideval odklapanje

električne energije vsem vojaškim ustanovam, razen zdravstvenim. Eles je prejel seznam objektov JLA, ki so bili predvideni za odklop³⁵.

7.3 DELOVANJE GOSPODARSKE OBRAMBE

Delovanje gospodarske obrambe lahko razdelimo na tri obdobja ali faze, in sicer na obdobje delovanja pred samo vojno, obdobje delovanja po njenem začetku ter nazadnje na delovanje v času moratorija. Vemo, da so bili ekonomski ukrepi proti Sloveniji s strani Srbije uvedeni že mnogo pred začetkom vojne. Zato si bomo najprej ogledali ofenzivne ekonomske ukrepe Srbije proti Sloveniji³⁶ ter defenzivne ekonomske ukrepe, ki jih je kot odgovor uvedla Slovenija. Malešič (1998: 209) izpostavlja predvsem srbski bojkot slovenskih izdelkov in storitev ter gospodarsko blokado, uvajanje taks za slovensko blago, vdor v denarni sistem takratne zvezne države in zaplembo slovenskega premoženja v Srbiji in Črni gori. Gospodarska blokada Slovenije se je začela konec leta 1989, ko so bile beograjske delovne organizacije pozvane s strani Gospodarske zbornice Beograda, da prekinajo vse odnose s slovenskim gospodarstvom, kar se je v praksi izvajalo tako, da podjetja iz Srbije niso plačevala slovenskim podjetjem dolgov (Mikeln 2003: 96). Po dveh mesecih blokade je bila Slovenija oškodovana za 1,5% družbenega proizvoda. Blokada ni popuščala, zato je Slovenija sprejela več protiukrepov, in sicer med drugim ni poravnala dela obveznosti do sklada federacije za manj razvite za leto 1988, ki naj bi ga dobilo Kosovo, zmanjšala je kotizacijo Slovenije za proračun federacije za 15% (to je bilo toliko, kolikor je proračun namenjal gospodarskim posegom v Srbiji), prenehala je plačevati delež za solidarnostno pokrivanje škode, ki jo je povzročilo neurje s točo v Vojvodini leta 1987, priporočila je oškodovanim podjetjem, naj na sodiščih vložijo tožbe za povrnitev škode (Malešič 1998: 210). Zaradi zavračanja plačevanja nekaterih obveznosti do federacije, vključno s prispevkom za nerazvite, je jugoslovanska stran začela razmišljati o uvedbi posebnih dajatev za blago iz Slovenije (in Hrvaške) v višini, ki bi nadomestila oziroma zamenjala vir sredstev za zvezni proračun (Jović 1996: 159). Srbija je trdila, da z neplačevanjem zveznih prispevkov Slovenija (in Hrvaška)

³⁵ Glej več o tem v Sotlar, 1993.

³⁶ Kljub temu, da bodo nekateri ukrepi podrobneje obravnavani, jih želim na tem mestu kronološko razporediti: december 1989: Srbija začne tudi formalno izvajati predvsem ekonomske ukrepe proti Sloveniji; februar 1990: Izvršni svet Skupščine Slovenije ustavi del plačila za nerazvite in za 15% zmanjša kotizacijo SR Slovenije v zvezni proračun; oktober 1990: Srbija uvede carinske takse na blago slovenskega in hrvaškega izvora; januar 1991: SR Srbija vdre v zvezni monetarni, Izvršni svet RS sklene, da bo Slovenija v celoti prevzela pobiranje temeljnega davka na promet in carine, federaciji pa bo nakazovala le kotizacijo za natančno določene in ovrednotene naloge, slovenskim podjetjem pa je priporočila, da s Srbijo poslujejo le še z gotovino (povzeto iz: Bukovnik: 2006, , Urbanc: 2006, Slovenska vojska: Praznična številka, maj 2001).

neposredno ogroža materialni položaj Srbije, zato je uvedla carine na uvoz blaga iz republik, ki teh dajatev nočejo plačevati (ibid.: 213). Uvedla pa je tudi posebne takse za tista srbska podjetja, ki so kupovala slovenske izdelke. Omenjeni ukrepi so v Sloveniji spodbudili izvajanje korakov v smeri gospodarske samostojnosti, poleg tega pa so slovensko in mednarodno javnost prepričevali v srbsko demontažo skupne države, čeprav je bila Srbija, vsaj deklarativno, za obstoj Jugoslavije (Malešič 1998: 210). Konec decembra 1990 je Srbija nepooblaščno vdrla v finančni sistem zvezne države in pri narodni banki najela "posojilo" iz primarne emisije v vrednosti približno 1,4 milijarde dolarjev. Odločitev za to je republiška skupščina Srbije objavila v zaupni izdaji Uradnega lista. Denar naj bi porabili za povečanje likvidnosti bank in za izplačilo pokojnin, odplačilo tujih dolgov idr. Ob tem vdoru je bil celo Zvezni izvršni svet razcepljen, del je namreč zahteval aretacijo odgovornih v Srbiji. Zanimivo pa je, kako je vdor komentiral in upravičil takratni srbski predsednik Slobodan Milošević, ko je rekel, da sprejem formalnih odločitev skupščine sploh ni bil potreben, denar bi lahko vzeli tudi brez tega in dodal, da tako delajo vsi drugi (Jović 1996: 235–236). Uresničitev "posojila" bi pomenila pritisk na inflacijo, prerazdelitev dohodka, ogrožitev deviznih rezerv države in s tem tudi onemogočanje gospodarske reforme. Odgovor Slovenske vlade na ta ukrep je bila osamosvojitve davčnega sistema in prevzem zvezne carinske pristojnosti³⁷ ob dopuščanju obstoja carinske unije ter vplačevanja kotizacije v zvezni proračun, ki bi zadostovala za minimalno delovanje zvezne uprave in JLA, poleg tega se je odločila, da po 28.12.1990 ne bo več priznavala novih dolgov, ki bi jih najela federacija ter zahtevala razmejitev finančnih sredstev, pa tudi notranjih in zunanjih dolgov (Malešič 1998: 211). Zablembo slovenskega premoženja v Srbiji in Črni gori se je sicer začela pred vojno, marca 1991, a se je nadaljevala tudi med vojno v Sloveniji in po njej, in sicer pod pretvezo lastninjenja podjetij. V slovenskem predsedstvu so se v zadnjih dneh pred vojno najbolj bali novih ekonomskih ukrepov proti Sloveniji, menili so namreč, da obstaja možnost blokade žiro računov slovenskih bank, ali pa da bodo vpeljali strogo omejitev vsakršnega priliva iz centralne (beograjske) emisijske banke (Slivnik 1991: 117). Dejansko pa je bilo nenavadno to, da do takih ukrepov v tistih dneh ni prišlo. Jović (1996: 330) namreč omenja (20.06.1991), da so bili prepričani, da bosta Hrvaška in Slovenija izkoristili trenutek osamosvojitve in oropali zvezno državo, saj še vedno ostajata v plačilnem sistemu, vendar zunaj nadzora, zato je bilo

³⁷ Te ukrepe pa je začasno zamrznila Brionska deklaracija. Na drugi strani pa si je jugoslovanska stran po svoje razlagala Brionsko deklaracijo, saj je kljub odvajanju carin in kotizacije v zvezni proračun s strani Slovenije, Narodna banka Jugoslavije julija in nato zopet septembra, podaljšala veljavnost ukrepov o izključitvi slovenskih bank iz jugoslovanskega monetarnega sistema (Prinčič, 2002: 51). Blokada centralne banke je prekinila nujen dotok iz zveznih virov v slovenske banke, kar je Sloveniji prineslo težave.

odločeno, da se sestane skupina strokovnjakov srbske in črnogorske vlade ter pripravi predloge finančne in ekonomske samoobrambe. V čas pred vojno in v povezavi z ukrepi gospodarske obrambe lahko štejemo tudi dejanje koordinacijske skupine, ki je v sodelovanju z delavci mariborske tovarne TAM odpeljala štiri bojne oklepnike, ki so bili namenjeni JLA in omejitev vstopa aktivnim vojaškim osebam v podjetja namenske proizvodnje. Poleg tega je zanimiv tudi primer prevzema kontrole letenja v slovenskem zračnem prostoru. Ministrstvo za promet in zveze je poslalo svoje predstavnike na brniško, mariborsko in portoroško letališče, kjer so jim pojasnili novonastale razmere, jim ponudili v podpis individualne izjave o lojalnosti Republiki Sloveniji. Večina je izjavo podpisala, posameznikom, ki tega niso želeli podpisati, je država prekinila delovno razmerje (Sotlar 1993: 64–65).

V času osamosvojitvene vojne je ravno na področju gospodarske obrambe potekal največji del aktivnosti, ki jih lahko štejemo v okvir civilne obrambe. Gospodarska obramba je zajela več področij, in sicer: promet in zveze, energetiko, zdravstvo.

Naj začnem z delovanjem na področju elektrogospodarstva. To je 27.06.1991 začelo z odklapanjem električne energije objektom JLA po enakih kriterijih kot PTT, imelo pa je nekaj težav. Ni jim uspelo namreč izključiti vojašnic v Ilirski Bistrici, ker si je JLA vzela talce, v Kranju, ker je bila transformatorska postaja v sklopu vojašnice ter na Jezerskem. Tako odklop elektrike kot odklop telekomunikacijskih vez sta imela močan psihološki učinek (Malešič 1994: 277 in 1998: 211). Ministrstvo za energetiko je iz preventivnih razlogov 29.06. ukazalo hladno zaustavitev Jedrske elektrarne Krško.

Tudi na področju zdravstva je bilo veliko narejenega. 27.06. je resorno ministrstvo izdalo odlok o delu zdravstva v izrednih razmerah, pomenil pa je začetek delovanja zdravstva med agresijo. Odlok je med drugim določal tudi dosegljivost zdravstvenega osebja in reševalnih ekip, aktiviranje zalog zdravil in sanitetnega materiala, dekontaminiranje medicinske opreme, nudenje zdravstvene oskrbe v skladu z ženevskimi konvencijami ter pomoč TO in policiji. Navezani so bili stiki z Italijo in Avstrijo, ki sta po potrebi nudili pomoč v materialu obmejnimi bolnišnicam. Klinični center Ljubljana je ustanovil krizni štab, ki je deloval neprekinjeno, sproščeno je bilo 1.570 postelj, angažirane so bile kirurške službe, zelo pomembne pa so bile reševalne ekipe, ki so prišle na bojišče in ranjenim z obeh strani nudile pomoč in jih odpeljale v Klinični center (Sotlar 1993: 74).

Za preskrbo po občinah so skrbeli občinski upravni organi za obrambo in upravni organi za gospodarstvo. Organizirani so bili tudi zbirni centri za prebegle in ujete pripadnike JLA, katere so oskrbovala številna gostinska in trgovska podjetja.

Velik, pravzaprav zelo pomemben del aktivnosti je bil opravljen na področju prometa in zvez. 27.06.1991, z začetkom agresije, so slovenska cestna podjetja postavljala cestne ovire iz prevoznih sredstev, gradbene mehanizacije, nato iz gramoza in večjega kamenja. Izdelovali so tudi kovinske (španske jezdece) in betonske protioklepne ovire. Cestna podjetja so v prvih dneh agresije za postavljanje ovir uporabljala vozila iz svojega voznega parka, kar je bilo sicer učinkovito, vendar so zaradi tega utrpela veliko materialno škodo (Malešič 1994: 277). Zaradi številnih blokad je bilo veliko cest neprevoznih. Že 28.06.1991 se je na primer od več kot 800 avtobusov medkrajevnega in lokalnega prometa do Ljubljane uspela pripeljati morda desetina. Do Ljubljane so se uspeli prebiti predvsem avtobusi, ki so peljali po stranskih cestah.³⁸ Ljudje niso mogli z avtomobili in avtobusi v Ljubljano v službo zaradi blokad v Šentjakobu in Trzinu, večina se je tako odločila za vlak, ki je imel prosto pot (Petkovšek, 1991: 5). Glede škode na cestah je potrebno povedati, da so bile ceste že pred agresijo v zelo slabem stanju, vojna pa je stanje še poslabšala. Poškodovanih je bilo 405 kilometrov cest, po katerih so vozili tanki JLA (Gregorič 1991). Zato so Slovenske železnice v popoldanski konici dale v promet vse razpoložljive zmogljivosti v potniškem prometu, prav tako so prevzemale vse nujne pošiljke, ki jih ni bilo mogoče poslati po cestah. PTT je kot v primeru pekrskih dogodkov odklopilo telefonske linije objektom JLA, razen njihovim zdravstvenim ustanovam. Sicer pa je PTT opravljala vse mirnodobne naloge. Napeljala je tudi telefonske linije v nekaj sto zaklonišč in celo povečala kapaciteto mednarodnih zvez proti zahodni Evropi. Promet proti BiH, Makedoniji, Srbiji in Črni gori je izpadel zaradi letalskih napadov na RTV in PTT objekte na Kumu, Boču, Krvavcu, Nanosu in Pohorju (Sotlar 1993: 72). PTT je imel težave pri dostavi pošiljk zaradi zapor na cestah. Del prometa so zato preusmerili na železnico (Malešič 1994: 278). S področja prometa in zvez je bila pomembna še vloga Slovenskih železnic, ki pa bo predstavljena v posebnem poglavju.

Kar zadeva delovanje gospodarske obrambe v času moratorija, je potrebno izpostaviti, da je bil v tem obdobju glavni cilj predsedstva Republike Slovenije storiti vse, kar je bilo mogoče,

³⁸ Slovenske novice, 28.06.1991 (5) Avtobusi brez voznega reda.

da se JLA čim prej umakne iz Slovenije in se nikoli več ne vrne, torej ovirati odvoz vojaškega materiala iz države. Glavno vlogo pri tem so imele Slovenske železnice.

Gledano v celoti, lahko rečemo, da so se ukrepi gospodarske obrambe prepletali z ukrepi, ki sicer sodijo bolj v druge nevojaške oblike obrambe ali celo v državljansko obrambo, na primer oviranje s postavljanjem neoboroženih blokad. Zato ni mogoče postaviti ostre meje med posameznimi prvinami civilne/nevojaške obrambe.

8. ANALIZA DELOVANJA IN VLOGE SLOVENSКИH ŽELEZNIC V ČASU VOJNE

8.1 ORGANIZIRANOST SLOVENSКИH ŽELEZNIC

Železnica in njeno upravljanje morata biti zaradi zapletenosti njenega delovanja posebno dobro organizirani. Na slovensko ozemlje je železnica prišla sorazmerno zgodaj po uvedbi te prometne panoge v Evropo. Vzporedno z gradnjo prog in rastočim prometom se je razvijala in spreminjala tudi organizacijska struktura železnic. Na upravljanje železnice so vplivale politične spremembe. Za vodenje železniškega prometa je bil vzpostavljen velik in zapleten aparat. Tudi po drugi svetovni vojni, torej z nastankom SFR Jugoslavije, je vsakokratnim družbenim in gospodarskim reformam sledila preureditev upravljanja železnic. Izvedene so bile številne reorganizacije (Pleteriški 1999: 193).

Da bi bila slika dogajanja v obdobju, ko se je Slovenija osamosvojila, popolnejša, je potrebno predstaviti tudi notranjo organiziranost Železniškega gospodarstva takrat. Organiziranost Slovenskih železnic v času osamosvajanja Republike Slovenije je določal Pravilnik o notranji organiziranosti Železniškega gospodarstva Ljubljana. Pravilnik je določal, da je podjetje sestavljeno iz sekcij in uprave podjetja. Sekcije so bile teritorialno samostojne enote v prometnih vozliščih s celotnega območja Republike Slovenije. Opravljale so kompletno transportno storitev za posameznega uporabnika – od vleke, naklada tovora, zagotavljanja izvajanja prometa in zagotavljanja nemotenega delovanja signalno varnostnih in telekomunikacijskih naprav ter rednega vzdrževanja železniških objektov in naprav. Sekcije so bile organizirane po območjih in vrstah dejavnosti, in sicer: dejavnost prometa je pokrivala sekcija za promet (npr. organizacija prevoza potnikov in blaga), dejavnost vleke je pokrivala sekcija za vleko, tehnična vozovna dejavnost je bila ravno tako organizirana v okviru sekcije (med drugim je skrbela za tehnično brezhibnost in funkcionalnost vagonov za tovorni in potniški promet). Organizirane so bile še sekcija za elektroenergetiko, sekcija za vzdrževanje signalno varnostnih in telekomunikacijskih naprav, sekcija za vzdrževanje prog, sekcija za transport in kontejnerski terminal. V sekcijah so bile opredeljene funkcije šefa sekcije, sekretarja sekcije in tehničnega vodje. Šef sekcije je bil med drugim odgovoren za izvajanje

predpisanih nalog na področju SLO in DS, bil je vodja obrambnih priprav v okviru sekcije³⁹. Slovenske železnice so bile organizirane v javno podjetje ŽG Ljubljana, ki je zajemalo 36 sekcij na opredeljenih področjih. V podjetje ŽG Ljubljana so bila pogodbeno vezana tudi podjetja, ki so svojo dejavnost opravljala za potrebe Slovenskih železnic. To so bila podjetja za popravilo vlečnih in vlečenih vozil, Železniško gradbeno podjetje, Mostovna – podjetje za izdelovanje jeklenih konstrukcij in dvigal ter še nekatera druga podjetja in zavodi. Za železniški promet sta v tehnološkem smislu značilna centraliziranost in upravljanje iz prometne operative ŽG Ljubljana do vseh postaj in nadzorništev kot najnižjih organizacijskih enot javnega podjetja (Mezek-Kukec 1991). Uprava podjetja je bila tudi v času osamosvajanja Slovenije organizirana tako, da je zagotavljala pogoje delovanja podjetja na celotnem območju po enotnem konceptu. Upravne funkcije so bile opredeljene po področjih, in sicer železniški transport, trženje, financiranje, planiranje in gospodarjenje, investicije, kadrovanje, razvoj, informacijske sisteme, notranjo kontrolo, organizacijsko pravno področje ter sekretariat poslovnega odbora. Temeljne organizacijske enote posameznega področja uprave podjetja so bile službe, ki so se znotraj delile na oddelke, odseke in referate. Vsako področje je zagotavljalo enotno uresničevanje vseh funkcij s svojega področja na celotnem območju javnega podjetja. Koordinirano vodenje železniškega prometa v podjetju je opravljal oddelek za prometno operativno s prometnimi izpostavami Ljubljana, Maribor in Postojna⁴⁰. Z iztekom moratorija so se 08.10.1991 začeli v Sloveniji izvajati osamosvojitveni dokumenti, tako so tudi za Slovenske železnice prenehali veljati zvezni zakoni. Zaradi kontinuitete delovanja železnic pa sta še naprej obveljala Zakona o temeljih varnosti in o prevoznih pogodbah v železniškem prometu. Ukinjene pa so bile določbe, ki so se nanašale na pooblastila organov Skupnosti JŽ. V skladu z vsemi spremembami in novim položajem železnic se je 18.07.1991 spremenilo ime podjetja iz Železniško gospodarstvo Ljubljana v Slovenske železnice Ljubljana⁴¹ (Pleterski 1999: 195).

8.2 NAČRTOVANJE IN PRIPRAVE

Neposredne priprave so bile izvedene na seminarju v Poljčah maja leta 1991. Delo in prenos informacij o premikih sil JLA po železnici sta se vršila že leto prej. Eden izmed ključnih

³⁹ Pravilnik o notranji organiziranosti Železniškega gospodarstva Ljubljana: 6., 7., 14. in 18. člen.

⁴⁰ Pravilnik o notranji organiziranosti Železniškega gospodarstva Ljubljana: 24.-29. člen.

⁴¹ Poudariti moram, da v diplomskem delu uporabljam poimenovanje Slovenske železnice enakovredno in vzporedno s poimenovanjem Železniško gospodarstvo Ljubljana tudi za čas pred 18.07.1991, in sicer zaradi lažjega razumevanja.

sestankov, na katerem so se izvajale priprave za delavce Slovenskih železnic na morebiten izbruh vojne, je bilo torej dvodnevno obrambno-zaščitno usposabljanje, ki je potekalo v maju 1991 v Republiškem centru za obrambno usposabljanje v Poljčah. Ta je organizacijsko spadal pod Sekretariat za ljudsko obrambo. Vsebine tem, ki jih je seminar obsegal, so obravnavale aktualne razmere v SFRJ, takraten zakon o obrambi in zaščiti, zaščito in reševanje, ukrepe za pripravljenost, mobilizacijo, organizacijo in delovanje v vojni, organizacijo zvez v vojni, analizo usposabljanja, psihologijo množic v izrednih razmerah idr.⁴² Obrambno-zaščitno usposabljanje je bilo namenjeno vodjem obrambnih priprav iz različnih sekcij⁴³, podjetij v okviru železniškega gospodarstva⁴⁴ in službe za SLO in DS SŽ⁴⁵. Za jesen istega leta so bila načrtovana nova usposabljanja, pri katerih bi sodelovali Republiški sekretariat za promet in zveze, Republiški sekretariat za ljudsko obrambo in delavci službe za SLO in DS pri SŽ. Vendar se je, kot vemo, že pred tem zgodila vojna in dokončna osamosvojitve Slovenije. To usposabljanje v Poljčah je bilo ne glede na to, da si slušatelji niso smeli ničesar zapisovati (torej so si stvar morali zapomniti ali pa ne), odločilno z vidika priprave na kasnejše dogodke po 26.6.1991. Slovenske železnice ocenjujejo, da so bile za dobro delovanje podjetja v vojni velikega pomena ravno priprave sistema v celoti v maju in juniju 1991. V tem času so bile v sodelovanju z Republiškim sekretariatom za ljudsko obrambo razdelane naloge železniškega sistema ob morebitnih zapletih in agresiji JLA na Slovenijo (Mezek-Kukec 1992). Na usposabljanju v Poljčah so izbrani zaposleni (usposabljanja se jih je udeležilo 56) dobili glavne napotke in navodila za ravnanje. Med drugim so bile določene naloge in ukrepi za pripravljenost SŽ, in sicer: okrepiti varovanje oseb, organov, objektov in območij posebnega pomena za varnost in obrambo ter nadzor nad izvajanjem, po potrebi odrediti dodatne ukrepe, izpopolniti načrte varovanja, za zavarovanje objektov po potrebi aktivirati narodno zaščito, zagotoviti stalno dosegljivost vseh delavcev, ustaviti odhod delavcev na letni dopust, prekiniti koriščenje letnega dopusta. Sekcije in podjetja znotraj SŽ pa so imele še naloge: zavarovanja železniških objektov in naprav, opozoriti delavce na nujnost večje budnosti in poostrenih varnostnih ukrepov, dosledno izvajanje določb o notranjem redu na železnici, poostri nadzor pri sprejemanju pošiljk ter vnašanju predmetov v poslovne prostore. Posebna skrb je bila namenjena prevozu nevarnih snovi. Naloga sekcij in podjetij je bila tudi obvestiti delavce o

⁴² (1991) Železniško gospodarstvo Ljubljana. Služba za splošno ljudsko obrambo in družbeno samozaščito. Odredba številka: 09/21-100/22-91.

⁴³ Sekcija za vzdrževanje SVTK (SIGNALNO VARNOSTNIH IN TELEKOMUNIKACIJSKIH) naprav, sekcija za tehnično vozovno dejavnost, sekcija za vzdrževanje prog, sekcija za energetiko, sekcija za promet in transport.

⁴⁴ Podjetja za vzdrževanje železniških vozil, gradbena podjetja.

⁴⁵ Rot, Nataša (10.6.1991) Analiza obrambno zaščitnega usposabljanja s področja železniške dejavnosti. Republiški sekretariat za ljudsko obrambo.

prekinitvi koriščenja letnega dopusta (Mezek-Kukec 1991). Ukrepi za pripravljenost so bili smiselno zajeti v tako imenovane stopnje delovanja TIR 1, 2, 3. Priprave so vodili delavci službe za splošno ljudsko obrambo in družbeno samozaščito s pooblastilom vodstva železnic – poslovodnega sveta ter v sodelovanju z delavci RSLO.

Delovanje in naloge Slovenskih železnic kot dela Jugoslovanskih železnic v okviru splošne narodne obrambe je sicer opredeljeval tudi Pravilnik o splošni narodni obrambi na Jugoslovanskih železnicah. Ta je v devetem členu določal, da so imele železniške organizacije v okviru svoje redne dejavnosti pravico in dolžnost, da se organizirajo in pripravljajo na splošno narodno obrambno in družbeno samozaščito, za delo v vojni, v primeru neposredne vojne nevarnosti in v drugih izrednih razmerah ter da izvajajo druge naloge in ukrepe, ki so pomembni za splošno narodno obrambo. Predvsem pa je bila naloga železniških organizacij, da izdelajo obrambne načrte, zagotavljajo enotnost v pripravi in izvajanju obrambnih in samozaščitnih priprav, organizirajo in izvajajo usposabljanje svojih zaposlenih za obrambo in zaščito, da organizirajo teritorialno obrambo in civilno zaščito, zagotavljajo nujna materialna sredstva in druge potrebne pogoje za materialno-tehnično podporo obrambi, izvajajo ukrepe za pripravljenost v skladu z nadrejenim družbenopolitičnim organom, da vodijo evidenco o popolnitvi kadrovske in materialno-tehnične kapacitete, da spremljajo in ocenjujejo stanje obrambnih in samozaščitnih priprav. V desetem členu pa je še dodano, da so poleg že naštetih nalog železniške organizacije dolžne zagotavljati delovanje železniškega prometa v primeru neposredne vojne nevarnosti, v vojni in drugih izrednih razmerah. Nekatere naloge tega pravilnika so bile izpolnjene, seveda s prilagoditvijo razmeram, v katerih se je znašla Slovenija in v korist slovenske strani. Slovenske železnice so tako organizirale civilno zaščito in narodno zaščito, ki sta jim v času osamosvajanja prišli prav. Ravno tako so skrbele za nabavo materialno tehničnih sredstev, od katerih je precejšnje število prešlo v roke slovenske Teritorialne obrambe (orožje in strelivo) in konec koncev so Slovenske železnice skrbele za čim bolj nemoten potek prometa.

Obstajal je tudi pravilnik o delovanju železniškega prometa v vojni, ki ga je sprejela Skupnost Jugoslovanskih železnic leta 1988 v Beogradu, vendar pa je ta razumel vojno le kot akt zunanje agresije, ne pa kot način urejanja notranjih nesoglasij in napetosti, kar je JLA poskušala izvesti. Pravilnik je bil kljub temu deloma uporaben, saj opredeljuje naloge, ki jih mora opravljati železniška transportna organizacija v vojnih razmerah. V tem smislu so navedeni tudi tehnični pogoji, potrebni za čim bolj normalno delovanje železniškega prometa

v vojni, posebna organizacija dela, varovanje tehničnih sredstev in naprav, zaščita objektov ipd. Podrobno opisani tehnično-tehnološki postopki so bili smiselno uporabljeni tudi v slovenskih razmerah in so se v času agresije izkazali za zelo uporabne⁴⁶.

V nadaljevanju sta dva člena iz Pravilnika o delovanju železniškega prometa v vojni, ki sta, poleg drugih vodil, določala ravnanje na Slovenskih železnicah v času vojne. Triindvajseti člen pravi, da je železniško transportna organizacija dolžna sodelovati in delovati skupaj z enotami teritorialne obrambe družbeno-političnih skupnosti, ki varujejo odprto progo, progovne naprave in manjše železniške postaje. V sedemindvajsetem členu pa je zapisano, da v vojni ne smejo biti vozna sredstva dlje časa koncentrirana na eni postaji. Vozlišča in večje postaje, kadar je to mogoče/takoj ko je mogoče, organizirajo umik čim večjega števila naloženih in brezhibnih praznih voz na vmesne postaje, industrijske proge in tire. Preostali vozovi se razporedijo na postajnih tirih.

8.3 VPRAŠANJE LOJALNOSTI

V obdobju pred osamosvojitvijo so na železnicah izdelovali varnostni načrt, katerega sestavni del je bila tudi varnostna ocena. V njej je bila navedena tudi kadrovska struktura po narodnosti s poudarkom na problematičnih delavcih. V osamosvojitvenem času varnostnih načrtov sicer ni bilo več, vendar pa so se vodilni delavci zavedali nevarnosti velikosrbskih teženj določenih delavcev. Nekateri so skušali povzročati težave. Nekateri so v tem obdobju odpotovali nazaj domov in prekinili delovno razmerje na železnici. Nekateri problematični pa so bili poslani na dopust. Za izvajanje občutljivih nalog so bili izbrani strogo lojalni delavci. Že pred samim začetkom vojne so bile s strani RSLO določene naloge, ki so med drugim poudarjale tudi pomen predhodne pozornosti na pisano nacionalno strukturo zaposlenih.⁴⁷ Na sestanku v Poljčah maja 1991 je bilo dogovorjeno, da se delavce, ki so kazali velikosrbske težnje, nadzoruje, se jim onemogoči dostop do določenih ključnih informacij. Narodna zaščita je bila namenjena varovanju vitalnih objektov in naprav.

Pisana nacionalna struktura in izpadi velikosrbskih teženj posameznih delavcev so bili vsekakor dodatna ovira, ki pa se je presegla tako, da so delavce, lojalne Sloveniji, premeščali

⁴⁶ M. Z. (1991) Slovenske železnice v vojnih razmerah. Nova prog: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre, 7/8: 8).

⁴⁷ Pogovor z gospo Doro Mezek-Kukec, ki je bila v času osamosvajanja Republike Slovenije (in je še vedno) zaposlena v službi za SLO in DS na ŽG Ljubljana. Ljubljana, 09.02.2007.

v delovna okolja, kjer je bilo potrebno s svojo prisotnostjo razbiti namero delovanja proti osamosvajanju. Veliko olajšanje je bilo tudi pripravljenost in zavedanje lojalnih delavcev, da so v ključnih razmerah bodisi podaljšali delo na delovnem mestu oz. opravili delo namesto drugih delavcev⁴⁸.

8.4 PROCES ODLOČANJA

Skladno z dogovori v maju 1991 v Poljčah je direktno izvajanje nalog na železnici po obrambni plati koordinirala Republiška koordinativna skupina. Na strani železnic so bili določeni posamezni šefi sekcij, ki so bili, poleg delavcev službe za obrambne zadeve, ki so delovali na terenu, tudi izvajalci in usklajevalci nalog s koordinativnimi skupinami na terenu. Na najvišjem nivoju je bila imenovana operativna skupina, pooblaščen s strani vodje obrambnih priprav. Operativna skupina je bila sestavljena iz člana poslovnega odbora za področje integralnega železniškega transporta, šefa prometne operative ŽG Ljubljana in šefa službe za SLO in DS s svojo dežurno službo. Dežurno službo so sestavljali delavci službe in delavci na terenu. Po potrebi so se vključevali tudi drugi vodilni delavci Železniškega gospodarstva, na primer iz pravne in kadrovske službe (na primer za izvedbo prekinitve dopustov). Vse odločitve, ki so bile sprejete, so bile oblikovane in določene v dogovoru s takratnim vodstvom podjetja in v okviru operativne skupine⁴⁹. Odločanje je bilo torej tako v mirnodobni kot tudi vojni situaciji strogo centralizirano, naloge pa so bile sporočene od vrha organizacije navzdol.

8.5 INFORMIRANJE, KOMUNICIRANJE IN KOORDINIRANJE V ČASU OSAMOSVOJITVENE VOJNE

Kar se tiče pridobivanja informacij o dogajanju in stanju na terenu, vezanih tako na sam potek delovnega procesa železnic in izvajanja prometa, kot tudi na dogajanja na vojaškem področju (premiki enot, incidenti idr.), je večina informacij prihajala iz državne koordinacijske skupine ter neposredno s terena od posameznih dežurnih delavcev v sekcijah po notranjem sistemu telefonskih linij. Vsi pomembnejši pogovori so bili snemani. Informacije so pridobivali tudi iz poročanja javnih medijev in preko centra za obveščanje. Največja količina informacij se je

⁴⁸ Pogovor z gospo Doro Mezek-Kukec, ki je bila v času osamosvajanja Republike Slovenije (in je še vedno) zaposlena v službi za SLO in DS na ŽG Ljubljana. Ljubljana, 09.02.2007.

⁴⁹ Pogovor z gospo Doro Mezek-Kukec, ki je bila v času osamosvajanja Republike Slovenije (in je še vedno) zaposlena v službi za SLO in DS na ŽG Ljubljana. Ljubljana, 09.02.2007.

stekala v službo za Splošno ljudsko obrambo in družbeno samozaščito na ŽG Ljubljana. Za to je bilo več razlogov, eden je ta, da so bili delavci iz te službe neprestano v povezavi z Republiško koordinacijo, preko avtonomnih⁵⁰ zvez preko železniškega omrežja, ki so omogočale direktne, neovirane povezave. Ker pa so železnice delovale zelo centralizirano, se je kljub temu vsaka pomembnejša zadeva morala obravnavati in določiti njeno izvajanje v povezavi z operativno skupino imenovano od predsednika poslovnega odbora ŽG Ljubljana – takratnega vodje obrambnih priprav. Informacije so prihajale tudi izven Slovenije. Tako so bile železnice 10.07.1991 od osebja železniške postaje Reka obveščene, da so prejeli grožnjo, da je proga Reka-Karlovac minirana, ravno tako vsi dovozi v Reko, zato je obstajal sum, da je minirana tudi proga Pivka-Reka. Hrvaški MUP je bil obveščen, proga pa nato pregledana. Ugotovljeno je bilo, da je proga čista, zato so lahko sprostili promet na omenjeni relaciji.⁵¹

Telefonske linije za vojaško uporabo – kot del notranjih telefonskih linij (Slovenske železnice so imele tudi vojaško delegacijo, ki je med drugim dogovarjala prevoze za potrebe JLA) so bile izključene. Obstajala je tudi možnost vzpostavljanja radijskih zvez, vendar jih na srečo ni bilo potrebno uporabiti⁵².

Funkcionalni sistem zvez ŽAT in PTT linije, preko katerih so pridobivali večino informacij, so razen tam, kjer so bile začasno onesposobljene, dobro delovale (Mezek-Kukec: 1992). Kvaliteten pretok informacij je imel v tistem času izreden pomen, zaradi dobrega delovanja obstoječih sistemov za veze pa je bil tudi učinkovit.

Kot je bilo že omenjeno, je bila za komunikacijo z zunanjim okoljem, predvsem s koordinacijsko skupino, zadolžena služba za SLO in DS ŽG Ljubljana. Znotraj te službe pa so bili posamezni zaposleni zadolženi za posamezna področja (policija, Sekretariat za obrambo, za državno varnost, za operativno vodenje prometa idr.). Na relaciji služba SLO in DS – Republiška koordinacija so se urejale, usklajevale in koordinirale vse zadeve širšega pomena tako za Slovenske železnice (prevoz nevarnih snovi, možnost popravil na posameznih odsekih

⁵⁰ Omenjene avtonomne telefonske povezave so bile del sistema notranjih telefonskih povezav ŽAT (železniški avtomatski telefon) in ne del PTT sistema. Zato so bile povezave neovirane in hitre. Pripravljen pa je bil tudi ukrep, s katerim bi v primeru potrebe posameznim službam te notranje veze ukinili v korist povečanja kapacitet na obrambnem področju.

⁵¹ Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991 in Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 03.07.-12.07.1991, šesta kaset.

⁵² Pogovor z gospodom Antonom Černetom, šefom službe za SLO in DS na ŽG Ljubljana v času osamosvajanja Republike Slovenije. Ljubljana, 09.03.2006.

prog idr.) kot za potrebe obrambe države (postavitve blokad, "izgubljanje" pošiljk z vojaškim materialom, namenjenim nasprotniku idr.).

Direktne povezave ŽG Ljubljana s pristojnimi ministrstvi Republike Slovenije so pripomogle k temu, da so bile naloge hitro in uspešno opravljene (Mezek-Kukec 1992). Koordinacija dela in nalog neposredno z republiško ravni je bila uspešna, nekoliko pomanjkljivosti pa je bilo opaziti na mikro nivoju. Nekaj pripomb glede obveščanja je prišlo s strani posameznih sekcij. V poročilu sekcije za promet Zidani Most so izpostavili neaktivnost občinskih centrov za obveščanje, saj so večino obvestil dobili preko javnih medijev-večinoma radia⁵³.

8.6 ORGANIZACIJA IN IZVAJANJE DEJAVNOSTI

Tehnološki proces dela se je v času vojne odvijal v večini po mirnodobnih principih. Siceršnja centralizacija delovnega procesa v izvajanju železniškega prometa pa se je še bolj okrepila, kar je bilo nujno, da so se lahko tekoče in dodatne naloge kvalitetno izvajale. Naloge so bile sicer izpeljane s prilagajanjem trenutni situaciji, vendar ob poudarjeni subordinaciji ter po posebnih internih železniških predpisih za delovanje železniškega prometa v oteženih razmerah (Mezek-Kukec 1991). Železniški promet in naloge so se torej odvijale s strogo koordinacijo in subordinacijo dela iz najvišje (raven odločanja v upravi ŽG) do najnižjih ravni (raven izvajanja nalog v najnižjih OE ŽG – postaje, delovne enote, nadzorništva). Dogovarjanje nalog na mikronivoju z lokalnimi oblastmi ter enotami TO in NZ se je izvajalo preko delavcev službe za splošno ljudsko obrambo in družbeno samozaščito na terenu in preko šefov sekcij. Kot veliko pomanjkljivost je bilo zaznati to, da le-ti niso bili vključeni direktno v delo koordinacijskih skupin na terenu, kar je v nekaterih primerih privedlo do težav pri hitrem izvajanju nalog⁵⁴.

Poleg skrbi za ohranjanje čimbolj normalnega delovanja prometa in ostalih rednih dejavnosti železniškega gospodarstva so Slovenske železnice od 27.06. do 15.07.1991 izvajale tudi številne druge ukrepe in aktivnosti. Prvi izmed ukrepov je bil samozaščitno ukrepanje zaposlenih, fizično zavarovanje in kontrola nad pomembnimi železniškimi objekti z lastno

⁵³ Hočevar, Jože (1991) poročilo o dogajanju in delovanju sekcije za promet Zidani Most v času vojne. Številka dokumenta: I-4411.

⁵⁴ Pogovor z gospo Doro Mezek-Kukec, ki je bila v času osamosvajanja Republike Slovenije (in je še vedno) zaposlena v službi za SLO in DS na ŽG Ljubljana. Ljubljana, 09.02.2007.

narodno zaščito⁵⁵. V ta namen so bile aktivirane patrulje v prometnih vozliščih in vodstva narodne zaščite v podjetjih. Narodna zaščita je bila aktivirana 24.06.⁵⁶ deaktivirana pa 17.07.1991. Organiziran je bil tudi poostren nadzor nad gibanjem tujih oseb v stavbo uprave ŽG, še posebej tistih, ki so bili namenjeni v vojaško delegacijo. Prav tako so se varovali objekti, pomembni za izvajanje železniškega prometa (npr. centralne postavljalnice⁵⁷, opremišča s pogonskim gorivom). Eden izmed ukrepov je bila tudi uvedba stalnega dežurstva. Dežurstvo je bilo uvedeno 24.06.1991 v upravi SŽ, v sekcijah in podjetjih pa od 27.06. dalje. Kasneje je bilo uvedeno skupno dežurstvo, kjer je za več sekcij in podjetij s sedežem na določenem območju dežural delavec ene izmed sekcij ali podjetja⁵⁸, 16.07. pa je bilo dežurstvo ukinjeno⁵⁹. Naslednji ukrep je bila pripravljenost štabov in enot civilne zaščite⁶⁰. Določena so bila tudi oborožena delovna mesta⁶¹, na katerih so železničarji med delom nosili orožje in tako varovali sebe ter objekte. Z lastnimi finančnimi sredstvi je Železniško gospodarstvo več let nakupovalo lahko orožje in drugo opremo. Orožje je bilo shranjeno v 13 skladiščih v železniških objektih. Z novim vodstvom Republike Slovenije je bilo dogovorjeno, da se ŽG vključi v obrambne priprave, varuje opremo v svojih skladiščih do njene izročitve teritorialni obrambi in zbira podatke o JLA. Služba za SLO in DS ŽG je pridobivala te podatke od vodstva vojaške delegacije JLA pri ŽG in jih prenašala pristojnim službam Slovenije. Z RSLO je bilo tudi dogovorjeno, da se uskladiščeno orožje ŽG preda le

⁵⁵ Enote narodne zaščite so sestavljali delavci, ki so se usposabljali z orožjem, skladno z zakonom o obrambi in zaščiti, delovali pa so na območju, kjer so opravljali redno službo (torej za potrebe narodne zaščite ni prihajalo do premeščanja delavcev z enega konca Slovenije na drugega). Narodna zaščita je bila v funkciji varovanja objektov in naprav, ljudi, delovnega procesa. Bila je tudi oborožena. V določenem segmentu je bila celo bolj oborožena kot TO. Večino orožja in streliva so SŽ predale TO, zase so obdržale le orožje za NZ. V patrulje NZ so bili vključeni samo lojalni delavci, ki so imeli opravljen preizkus v ravnanju z orožjem (za oboroženi del patrulj).

⁵⁶ Odredba Republiškega sekretariata za ljudsko obrambo SRS št. 10033 z dne 23.06.1991, ki je določala uvedbo narodne zaščite, neprekinjenega dežurstva in pripravljenost za izvajanje nalog po Smernicah Predsedstva RS o ukrepih za pripravljenost. S to uredbo so bile Slovenske železnice tudi uradno pozvane, da se vključijo v obrambno delovanje v vojni za osamosvojitve Slovenije.

⁵⁷ To so centri za upravljanje in vodenje prometa. Postavljeni so na vseh večjih postajah.

⁵⁸ Tak način dežurstva so uvedli iz več razlogov, eden izmed teh je bilo tudi pomanjkanje razpoložljivih delavcev za namen dežurstva, preobremenjenost in utrujenost obstoječih, izkazalo pa se je tudi, da ni potrebe po ohranjanju dežurstva v posameznih sekcijah in podjetjih na istem območju, če lahko le en človek pokriva vse.

⁵⁹ Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991 in Mezek-Kukec, Dora (2006) Kronologija dogodkov v osamosvojitveni vojni leta 1991. Ljubljana: Služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost.

⁶⁰ Enote civilne zaščite so bile organizirane po vozliščih in podjetjih, namenjene pa so bile za pomoč predvsem delavcem in potnikom. Enote civilne zaščite so obsegale enote prve medicinske pomoči (te so bile tudi v največji meri aktivirane), enote za tehnično reševanje (niso bile aktivirane) in enote za pripravo zaklonišč, katerih naloga je bila priprava zaklonišč v vozliščih.

⁶¹ Kot oborožena delovna mesta so bili določeni vodilni delavci, torej člani poslovodnega odbora (vodstvo ŽG), delavci, ki so na najvišjem nivoju izvajali dežurstvo, predsedniki poslovodnega odbora, vodja obrambnih priprav, šef službe SLO in DS in vodje prometne operative. Na nižjih ravneh so bili oboroženi šefi sekcij, nekateri šefi bolj izpostavljenih postaj, področni delavci službe SLO in DS. V okviru narodne zaščite je bil na najbolj izpostavljenih območjih oborožen eden izmed treh posameznikov v patrulji. Orožje je bilo nošeno, ni pa bilo uporabljeno.

pooblaščenim predstavnikom TO Republike Slovenije, kar je bilo uresničeno med oktobrom 1990 in majem 1991 (Mikulič 2005:40-41). Izvajano je bilo tudi osveščanje zaposlenih za primere diverzantske dejavnosti in ukrepanje ob različnih aktivnostih JLA. V času agresije je namreč železniško gospodarstvo delovalo tudi v pogojih, ko so bili možni letalski napadi in uporaba RKB sredstev. Interni železniški pravilniki so določali postopke z materialnimi sredstvi in železniškim osebjem v takšnem primeru. Vlakovne kompozicije so se umaknile izven postaj na odprto progo, kjer je bila možnost zaklona ali pa v predore. Vlaki na odprti progi so se morali ustaviti pred uvoznim signalom ali na kraju, kjer je bilo čimbolj varno pred zračnim napadom. V dnevih, ko je bila nevarnost zračnih napadov večja, so v sekciji za promet Zidani most na primer odredili tudi, da se na postajo Dobova sprejmejo samo tisti vlaki, ki imajo zagotovljene lokomotive za odvoz. Dokler je trajala nevarnost zračnih napadov, so se na postajah, kjer se je zadrževalo eksplozivno ali vnetljivo blago, čakalo na najprimernejši trenutek glede na stopnjo ogroženosti, za umik takega tovora s postaj⁶². Zaposleno osebje se je skupaj s potniki zaklonilo v podhode, predore, kletne prostore postajnih zgradb ter v zaklonišča osnovne in dopolnilne zaščite. Posebnih javnih zaklonišč na postajah v glavnem ni bilo. Sicer pa je bilo na nekaterih železniških postajah manj potnikov, kot bi jih bilo v normalnih razmerah, na nekaterih pa jih je bilo več. Na primer, na Štajerskem je bilo na postajah veliko manj ljudi, razen na Pragerskem, kjer je bilo med alarmom 02.07.1991 na postaji šest vlakovnih potniških kompozicij s približno 500 potniki. Te so skupaj s potniki, v skladu s predpisi, odpeljali s postaje do bližnjega gozda na odprto progo⁶³. Na postaji Pragersko je bila v pripravljenosti tudi ekipa prve medicinske pomoči, ki pa ni bila aktivirana. Precej ljudi je bilo na postajah v ljubljanski regiji, na posameznih postajah tudi do desetkrat več kot v normalnih razmerah. Več ljudi je bilo na železniških postajah tam, kjer so bile ceste zaradi barikad blokirane. Potek zaklanjanja so usmerjali in koordinirali železničarji. Med potniki na splošno niso zaznali večjega vznemirjenja. Sledili so napotkom postajnega osebja in z njihovo pomočjo poiskali bližnje zaklone, kjer so počakali, dokler ni bila nevarnost zračnega napada končana. Na podlagi ocene, da obstaja možnost uporabe kemičnih strupov, so bili tretjega julija na različna delovna mesta dostavljeni zaščitna sredstva, osebni kompleti za dekontaminacijo, zaščitne maske in zaščitna ogrinjala.⁶⁴ Izvedeni so bili tudi ukrepi na kadrovskega področju za zagotavljanje tehnološkega procesa dela, kot so prekinitev

⁶² Skerbec Edmund: Brzjav številka 354 f – de zg Ljubljana, dne 03.07.1991.

⁶³ Štunf, Jože (1991) Poročilo štaba CZ Pragersko v času vojnih razmer na območju Sekcije za promet Pragersko. Maribor: Služba za SLO ŽG.

⁶⁴ M. Z. (1991) Slovenske železnice v vojnih razmerah. Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre, 7/8: 8).

letnih dopustov in stalna dosegljivost za posamezne kategorije delavcev⁶⁵ ter sprotno prilagajanje turnusov dela zaradi angažiranja delavcev v obrambnih strukturah. Omenila sem že prekinitev kapacitet v železniškem sistemu zvez z JLA. Prakticiran pa je bil tudi selektiven pristop pri prevozu in izročanju pošiljk za vojaške naslove JLA. V dogovoru med SŽ in Republiško koordinacijo so bili nekateri vagoni, ki so bili naloženi z materialom za vojaške potrebe (še posebej, če je šlo za orožje in eksplozivna sredstva), zadržani na določeni postajah, "izgubljeni", nato pa označeni kot neprispeli. Na tak način je bilo za slovensko stran zadržanih nekaj vagonov v Brežicah, Dobovi, Novi Gorici in drugod. Če pa vlak naložen z materialom za vojaške potrebe še ni vstopil na slovensko ozemlje, so mu na vsak način preprečili vstop. Tak primer je bil vlak, ki je 01.07. stal na postaji v Zagrebu, bil je namenjen iz Kotoribe v Koper, vagoni pa so bili naloženi z minsko-eksplozivnimi sredstvi.⁶⁶ Podobna situacija je bila s pošiljko dveh vagonov s strelivom in eksplozivnimi sredstvi ter z vojaškim spremstvom iz Bihača v Slovensko Bistrico, ki bi v Slovenijo prispela 09.07.1991 zjutraj⁶⁷. Z Republiško koordinacijo je bilo dogovorjeno, da se vlaku ne dovoli vstop v državo. 19.07.1991 je bilo s strani SŽ odločeno, da se vojaške pošiljke, ki so označene kot tranzit (torej se le peljejo preko Slovenije v drugo državo), lahko prevažajo, ostale vojaške pošiljke pa se še vedno zadržujejo⁶⁸.

Najbolj viden in izpostavljen ukrep pa je bilo seveda oviranje z vlaki in cestnimi vozili. Od 27.06. do 02.07.1991 so Slovenske železnice na cestnih potnih prehodih postavile 20 železniških blokad, od katerih so bile nekatere fiksne, druge pa mobilne, tako da so se garniture vagonov umikale za izvajanje železniškega prometa. Prva blokada je bila postavljena 26.06.1991 na zahtevo kozinske policije ter v skladu s SŽ in Republiško koordinacijo, na cestnem prehodu Hrpelje-Kozina, vendar je bila postavljena tako, da ni ovirala železniškega prometa. Vojska je nato ustavila tovorni vlak ter s tanki prečkala progo izven prehoda in s tem poškodovala progo. Proti večeru se je tankovska kolona začela vračati in umikati⁶⁹. 27.06.1991 so bile blokade postavljene že na več mestih (Hrpelje-Kozina,

⁶⁵ To so bili vodstveni delavci in ključni delavci v delovnih skupinah za popravilo železniških naprav in objektov.

⁶⁶ Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991 in Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 30.06.-01.07.1991, četrta kaset.

⁶⁷ Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991 in Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 03.07.-12.07.1991, šesta kaset.

⁶⁸ Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991 in Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 12.07.-19.07.1991, sedma kaset.

⁶⁹ Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991 in Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 24.06.-27.06.1991, prva kaset.

Logatec, vsi potni prehodi na relaciji Maribor-Šentilj, Ptuj, Ormož idr.)⁷⁰. Za postavitve zapor na cestah so bila uporabljena tudi železniška cestna vozila. Omenjena vozila pa so sodelovala tudi pri lokalnih prevozi za potrebe pokrajinskih štabov teritorialne obrambe, kot je bila na primer praznitev skladišča orožja pri Borovnici (Mezek-Kukec 1992).

Poleg omenjenih ukrepov so Slovenske železnice v času vojne izvajale nekatere specifične naloge za potrebe obrambnih struktur Republike Slovenije. Ena takih nalog je bil prevoz vojnih ujetnikov s posebnimi vlaki in pod posebnimi pogoji. Tako je že 30.06.1991 po odločitvi, da bo Slovenija pričela odpuščati določene vojne ujetnike, prišla prošnja iz Republiške koordinacije, da izpuščenim ujetnikom železnice omogočijo brezplačen prevoz na podlagi dokumenta, torej odpustnice⁷¹. 5. 7. 1991 je bil izveden prevoz 300 zajetih vojakov iz Maribora v Ljubljano. Na Gospodarskem razstavišču je bil v ta namen formiran zbirni center Rdečega križa za vojne ujetnike, za katere je bilo določeno, da bodo nadalje transportirani v Avstrijo. Izvajani so bili tudi posebni prevozi za potrebe teritorialne obrambe Republike Slovenije (na primer prevoz intendantske opreme iz Celja, skladišča Otavec in Poganjci), nakladanje, prevoz, varjenje in predaja tirnic za protioklepne ovire ter zagotavljanje kapacitet za posamezne obrambne in zaščitne strukture (na primer spalni vagon za policijo v Mariboru, organizirani zdravstveni ekipe v prostorih ŽZD Maribor in ŽZD Ljubljana za primer letalskega napada) (Mezek-Kukec 1992).

Slovenske železnice so se z Republiško koordinacijo dogovarjale tudi o možnostih izvajanja popravil na poškodovanih progah, saj je imela koordinacijska skupina najboljši pregled nad varnostno situacijo v celotni državi. Posebno mesto so imeli tudi dogovori o prevozu nevarnih snovi (bencin, plin in druge vnetljive snovi). Ti so bili na relaciji SŽ-Koordinacijska skupina skoraj stalnica zopet zaradi tega, ker je imela Republiška koordinacija najjasnejšo sliko o varnostnih razmerah in s tem o možnosti prevoza nevarnih snovi na določenih relacijah. Težava pa je bila tudi v tem, da določeni odseki prog (na primer pri Logatcu) nekaj časa niso bili prevozni. 03.07.1991 je na primer v Sežani čakal en vagon, v Kopru 15 vagonov bencina na prevoz. Namenjeni so bili na Jesenice. Dogovorjeno je bilo, da lahko gredo, vendar po koridorju čez Novo Gorico ne pa skozi Ljubljano, kljub temu, da bi bila ta pot bližja. Razlog

⁷⁰ Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991, Mezek-Kukec, Dora (2006) Kronologija dogodkov v osamosvojitveni vojni leta 1991. Ljubljana: Služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost in Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 27.06.-28.06.1991, druga kasetna.

⁷¹ Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991 in Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 28.06.-29.06.1991, tretja kasetna.

so bile seveda ugodnejše varnostne razmere na goriškem koncu⁷². Zaradi blokade železniškega prometa na relaciji Verd-Logatec od 02.07. do 04.07.1991 je bil na sploh povečan promet na obvozni progi Sežana-Nova Gorica-Jesenice⁷³.

Glede ohranjanja prometa je potrebno povedati tudi to, da se je tovorni promet v splošnem odvijal v zmanjšanem obsegu, posebna pozornost in postopki so bili vezani na že omenjeni prevoz nevarnih snovi (Mezek-Kukec 1992). Na drugi strani pa je sekcija za promet Zidani most na primer poročala o nekoliko povečanem tovornem prometu na njihovem območju. Tako tovorni kot potniški promet sta se na območju te sekcije odvijala dokaj normalno⁷⁴. Potniški promet se je na določenih odsekih v Sloveniji zaradi cestnih blokad, ki so ponekod v celoti onemogočale prevoz, povečal tudi do petkrat⁷⁵. Na posameznih odsekih prog sta bila za krajši čas tako tovorni kot potniški promet v celoti prekinjena. Mednarodni promet je bil v celoti izpeljan le preko prehoda Jesenice. Tovorni vlaki so iz Kopra v Avstrijo ves čas vozili, rudo, fosfate in drug tovor, in sicer čez Novo Gorico in Jesenice. Avstrijske železnice so 27.06.1991 sicer umaknile svoje osebje in vozila z Jesenic, vendar se je promet odvijal skoraj normalno. Po odhodu avstrijskih delavcev so namreč slovenski železničarji organizirali nov način dela. Na vsaki lokomotivi v Avstrijo in iz nje je bil spremljevalec z Jesenic, slovenski strojevodja, vlak je spremljal slovenski sprevodnik. Ob tem je carinska služba ves čas konflikta delovala normalno. 08.07.1991 zvečer so se avstrijski obmejni organi vrnili na Jesenice in nadaljevali svoje delo (Zupančič 1991: 9). Z Italijo je bil promet nekaj dni pretrgan čez Novo Gorico. Na novogoriškem mednarodnem mejnem prehodu so italijanski železničarji zaradi oboroženih spopadov že 27. 6. 1991 popoldne začeli zapuščati delovna mesta, 28.06. pa je bil prehod zaprt. Zato je slovenska stran prevoze preusmerila na sežanski prehod, preko katerega je do 8. 7. prepeljalo 35 vlakov z okoli 30.000 tonami blaga naročnikom v Italiji. Taka rešitev je bila nujna, saj na italijanski strani niso sprejeli možnosti, da bi prek mejnega prehoda iz Nove Gorice vozili slovenski strojevodje, kot je bilo to organizirano na Jesenicah (Zupančič 1991a: 10). Skozi Sežano je promet potekal brez večjih zastojev. 27.06. so postajo v Sežani sicer obkolili pripadniki jugoslovanske armade in zvezne policije, kljub temu pa je promet na tem območju popolnoma zastal le 01.07.1991, ko so v

⁷² Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24.06.-24.07.1991 in Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 02.07.-03.07.1991, peta kaset.

⁷³ (1991) Poročilo o dogajanjih na območju OPO Postojna v času od 26.06. do 05.07.1991. Postojna: SLO in DS ŽG.

⁷⁴ Hočevar, Jože (1991) poročilo o dogajanju in delovanju sekcije za promet Zidani Most v času vojne. Številka dokumenta: 1-4411.

⁷⁵ V poročilu sekcije za promet Ljubljana navajajo, da se je na nekaterih postajah število potnikov povečalo tudi 5-10 krat več kot v mirnem stanju.

napetem ozračju ob pogajanjih teritorialcev z armado na Fernetičih sežanski železničarji na potnih prehodih proti Divači postavili barikade. Po petnajstih urah popolne ustavitve prometa je bil sproščen en tir, tako da je promet proti Italiji znova stekel (Janjić 1991: 11). Drugi tir pa je ostal zaprt do 04.07.1991. Na območju dveh največjih mejnih prehodov na Koroškem (Vič in Holmec) so potekali eni najhujših vojaških spopadov v Sloveniji. Postaja Dravograd je bila obkoljena z dveh strani (27/28. 6. 1991), med teritorialci in JLA so potekali boji. Proga med Dravogradom in Vuzenico je bila povsem zaprta, tudi v naslednjih dneh promet ni bil možen. Promet je bil sproščen šele 5. 7. 1991 (Jurič-Vančy 1991: 12). Tudi promet čez mejni prehod Šentilj je bil za nekaj dni ustavljen zaradi blokade in delovanja enot JLA na območju Šentilja. Občasne motnje so bile tudi drugod (Orbanić 1997: 11–12).

Slovenija je imela (in ima še vedno) svoj (drugačen) električni sistem, kar je bila v času vojne prednost⁷⁶, saj vlaki s slovenskimi lokomotivami niso mogli ven iz države, vlaki z drugačnim sistemom napajanja lokomotiv pa ne v državo. To je bilo pomembno z vidika zavračanja vojaških pošiljk, saj vagoni s tako vsebino niso mogli v Slovenijo brez slovenske lokomotive, torej brez odobritve s strani Slovenskih železnic. V stalni pripravljenosti so bile tudi vzdrževalne skupine, ki so po predhodnem pirotehničnem pregledu odšle na poškodovane predele prog in jih usposobile za železniški promet (Mezek-Kukec 1992). Največ škode je bilo na štajerskem in koroškem koncu. Poseben izziv v ohranjanju prometa je bil na progi Sevnica-Trebnje, kjer so bili uvedeni posebni varnostni ukrepi in previdnost pri odpravi vlakov v neposredni bližini vojaškega skladišča nafte in naftnih derivatov v naselju Ciganska dolina pri Mokronogu⁷⁷. V omenjenem skladišču se je nahajalo 3500 ton goriva in maziva. Železniška proga Trebnje-Sevnica pa poteka tik ob skladišču. Dogajanje je bilo problematično v obdobju od 27. 6. do 4. 7. 1991. Srbski vodnik je ustrelil upravnika skladišča, ki je bil Slovenec, nato pa z vojaki somišljeniki nasilno prevzel poveljevanje. Ukazal je zaminirati najvažnejše naprave in rezervoarje z gorivom. Teritorialna obramba Dolenjske je obkolila skladišče in poskusila mirno prevzeti objekt. Vodnik je nato zagrozil, da bo objekt razstrelil in s tem povzročil ogromno ekološko škodo. Vsak vlak, ki je v času konflikta potoval skozi Mokronog, je bil voden v sodelovanju z dolenjsko koordinacijo in strogimi varnostnimi ukrepi mimo skladišča. Kljub strelom v skladišču in nenehni veliki nevarnosti za življenje potnikov promet ni bil prekinjen.

⁷⁶ Danes je to z vidika povezljivosti problem.

⁷⁷ Krevs, Rafko (1991) Aktivnosti v vozlišču Novo mesto od 27.06.1991 do 04.07.1991. Novo mesto: SLO in DS ŽG.

Malešič (1994: 278) kategorizira ukrepe, ki jih je izvajalo železniško gospodarstvo v času vojne, v tri skupine. Prvo skupino sestavljajo ukrepi, ki so povečevali varnost zaposlenih, potnikov in tovora (na primer fizično varovanje objektov, dežurstvo idr.), v drugo skupino avtor uvršča ukrepe za zagotavljanje nemotenega poteka tehnološkega procesa na železnici za potrebe slovenske strani, oviranje prometa z vlaki in cestnimi vozili, posebni prevozi za potrebe Teritorialne obrambe, izdelava protioklepnih ovir iz železniških tirnic in prevoz vojnih ujetnikov. V tretjo skupino pa sodi ukrep odprave železniških storitev za jugoslovansko armado, oziroma selektivni pristop k prevozu in izročanju pošiljk za nasprotno stran.

18. 7. 1991 je predsedstvo Jugoslavije sprejelo odločitev, da se bo JLA v treh mesecih umaknila iz Slovenije. V času moratorija se je večina vojaškega materiala, ki ga je imela JLA, nalagalo in odvažalo preko železnice. Vojska je želela s seboj odnesti čim več opreme, slovenska stran pa je želela del tega ohraniti v Sloveniji. Zato so Slovenske železnice v dogovoru s slovensko oblastjo izvajale oviranje odvozov materiala, kar pa ni bilo ravno v okviru Brionskega dogovora. Bilo pa je v duhu namere: »Narediti vse, da se JLA čim prej umakne in da se nikoli več ne vrne!« JLA so najprej birokratsko omejili: vojska je morala za vsak vlak dati zahtevo za prevoz, le-to je moralo najprej odobriti vodstvo Slovenskih železnic, nato pa Republiški sekretariat za promet in zveze, ta se je moral uskladiti s Sekretariatom za obrambo, nato pa je bila odobritev poslana nazaj do Slovenskih železnic. Omenjena procedura se je vlekla tudi en teden, v tem času pa se je že izvedelo, kaj točno bodo nakladali. Nato je dovoz in nakladanje potekalo počasi, za kak vagon je bilo ugotovljeno, da je "pokvarjen". Smisel vsega tega je bilo torej zavlačevanje. V tem času je bilo na Hrvaškem vedno bolj nevarno, zato je bila sprejeta odločitev, da se v Sloveniji zadrži čim več tankov, da ne bodo odpeljani na Hrvaško. Zaradi tega so se začele varnostne težave, saj so poveljniki JLA, ki so bili zadolženi za prevoze, začeli slutiti, kaj se dogaja⁷⁸. Zgodilo se je tudi nekaj incidentov, ko so na naložene tanke namestili mitraljeze in hoteli streljati, bilo je tudi nekaj prijav o tem, da so nekateri vagoni minirani. 16.10.1991 je prišlo tudi do streljanja, in sicer na postaji Kranj, promet je bil za kratek čas prekinjen, vendar se je situacija hitro umirila. Avgusta je bilo iz Slovenije odpeljanih sedeminšestdeset vlakov, naloženih s tanki in drugo opremo iz Slovenije. Naloženih je bilo še 16 vlakov, načrtovanih pa še 45. Zaradi spopadov na Hrvaškem in

⁷⁸ Pogovor z gospodom Antonom Černetom, šefom službe za SLO in DS na ŽG Ljubljana v času osamosvajanja Republike Slovenije. Ljubljana, 09.03.2006.

prekinitve prometa med Zagrebom in Beogradom 13. septembra je na vagonih ostalo veliko vojaške opreme. Že 23. 7. 1991 so se začele prekinitve potniškega prometa na relaciji Zagreb-Beograd. Že takrat so se začeli tudi zastoji v odvozu tehnike JLA iz Slovenije. Do decembra je ostalo naloženih 483 vagonov, saj jih JLA ni mogla umakniti do 29. oktobra, ko je bil zadnji rok za njen umik iz Slovenije (Orbanić 1997:14–15). Razložila jih je Teritorialna obramba Slovenije. Prevoz vojakov JLA v Koper, od koder naj bi izpluli iz Slovenije, je bil ravno tako povezan z varnostnimi problemi, zato je bilo odločeno, da se bo z vlaki, ki bodo prevažali vojake izvedlo čim manj postankov na potniških postajah. Prevozi so se organizirali na postajah, ki so bile v bližini vojašnic. Železniški delavci so morali oskrbovati vagonne z vodo in jih čistiti. Tako so nemalokrat kontaktirali z vojaki JLA in posredno nadzorovali stanje. Čeprav potniškim vlakom ni dovoljen vstop v Luko Koper, so bili vojaki ravno zaradi omenjenih varnostnih problemov, pripeljeni neposredno v Luko Koper, torej čim bližje ladji, na katero so se vkrkali⁷⁹.

8.7 STROŠKI VOJNE IN OCENA DELOVANJA

Škoda, ki je nastala na železnicah v času vojne, je bila posledica uničenja voznih sredstev, poškodovanja ali uničenja proge, objektov, SV in TK naprav, vozne mreže in cestnih vozil. Primer ocene škode je bila škoda, ki so jo utrpela vozila, ki so bila mobilizirana v blokado vojaških objektov v Celju, ter cestni blokadi v Šmartnem ob Paki in v Trzinu. Škoda je bila ocenjena na osemnajstih vozilih, ki so bila angažirana od 27. 6. do 1. 7. 1991 in je znašala 522.850 takratnih dinarjev⁸⁰. Celotna škoda, ki so jo Slovenske železnice utrpeli, je bila ocenjena na približno pet milijonov takratnih dinarjev⁸¹, kar je bilo približno 385 tisoč takratnih nemških mark (Orbanić 1997:13). Precejšnja materialna škoda je bila povzročena predvsem na progah Maribor-Šentilj in Pragersko-Čakovec. Na relaciji Maribor-Šentilj je JLA progo poškodovala kar na štirih odsekih, uničila več potnih prehodov, večje število vagonov, poškodovala signalnovarnostne in telekomunikacijske naprave ter vozno mrežo⁸².

⁷⁹ Pogovor z gospodom Antonom Černetom, šefom službe za SLO in DS na ŽG Ljubljana v času osamosvajanja Republike Slovenije. Ljubljana, 09.03.2006.

⁸⁰ Ocena neposredne in posredne škode na vozilih, ki so bila mobilizirana v blokado vojaških objektov v Celju ter cestni blokadi v Šmartnem ob Paki in v Trzinu. Sekcija za transport Celje, Številka dokumenta:1756VII/1, 24.07.1991

⁸¹ Z uvedbo slovenske valute je bilo razmerje do dinarja 1:1, do takratne nemške marke pa 1:32.

⁸² M. J. (1991) Vojno uničenje neposredno prizadelo tudi železnico. Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre, 7/8: 13.

Slovenske železnice so glede na vojne razmere delovale zelo dobro. Ceste in letališča so bila blokirana, zato so vlaki prevzeli veliko potniškega in tovornega prometa ter postali glavno prevozno sredstvo v notranjem in mednarodnem prometu (Orbanić 1997: 10). Služba SLO in DS ŽG Ljubljana ocenjuje, da so Slovenske železnice v pogojih agresije na Republiko Slovenijo delovale optimalno, saj so bile edini celovit transportni sistem, ki je omogočal prevoz potnikov in tovora na celotnem ozemlju Slovenije. Podobnega mnenja je tudi Sotlar, ki pravi, da so se Slovenske železnice med agresijo izkazale kot najbolj zanesljiv transportni sistem. Zaposleni na Slovenskih železnicah pa so tako v delovnem procesu kot tudi v sodelovanju v obrambnih strukturah vestno sodelovali (Mezek-Kukec 1992).

9. ZAKLJUČEK IN PREVERITEV HIPOTEZ

Ugotovili smo, da je civilna obramba, torej vse njene komponente, ne le gospodarska obramba, delovala učinkovito in je zastavljene naloge dobro opravljala. Seveda pri nekaterih avtorjih lahko zasledimo tudi kritiko določenih vidikov, na primer sodelovanje na relaciji Teritorialna obramba – Civilna zaščita. Gospodarska obramba je bila eden najdejavnějšíh delov civilne obrambe, in sicer tako v času pred osamosvojitvijo kot tudi med samo vojno ter v času moratorija. Pokrivala je več področij. Eno izmed njih je bilo tudi področje prometa, na katerem so imele svoje mesto Slovenske železnice.

Naloge in ukrepi, ki so jih Slovenske železnice izvajale, so bili številni in usmerjeni na eni strani v nudenje podpore obrambnim prizadevanjem države v celoti, kot tudi v ohranjanje funkcioniranja primarne dejavnosti podjetja, izvajanje potniškega in tovornega prometa. Ker je delovanje Slovenskih železnic v okviru gospodarske obrambe v času osamosvajanja Republike Slovenije glavna tema tega diplomskega dela, se tudi hipoteze navezujejo na to. V nadaljevanju bomo torej preverili, ali analiza vloge in delovanja Slovenskih železnic potrjuje postavljene hipoteze.

H1: Delovanje Slovenskih železnic je skozi celotno konfliktno obdobje, upoštevajoč izredne razmere, v katerih je podjetje takrat delovalo, uspešno opravljalo svoje mirnodobne naloge (prevoz potnikov in blaga idr.) ter s tem uresničilo enega izmed ciljev gospodarske obrambe, in sicer *ohranitev funkcionalne sposobnosti in delovanje prometa - v tem primeru železniškega prometa*.

Slovenske železnice so bile po prepričanju mnogih v času vojne leta 1991 najučinkovitejši prevozni sistem. Ceste so bile blokirane, kar je pomenilo, da po njih ni šel ne cestni potniški ne cestni tovorni promet. Večina tega prometa se je preusmerila na železnice, saj so imele, razen na določenih relacijah, nemoteno pot. Možni in uporabljeni pa so bili tudi obvozni koridorji. Če je bilo na primer potrebno iz Kopra dostaviti določen tovor na Jesenice, pa to ni bilo možno po običajni poti skozi Postojno-Ljubljano zaradi ustavljenega prometa na relaciji Verd-Logatec, je bila pošiljka usmerjena proti Novi Gorici in nato na Jesenice. Tehnološki proces dela se je tudi v času vojne odvijal v večini po mirnodobnih principih. Iz nekaterih sekcij so poročali o zmanjšanju tovornega in potniškega prometa, iz nekaterih pa o povečanju,

tako tovarnega kot potniškega. Omeniti je potrebno, da se je promet v bližini Mokronoga kljub nenehnim grožnjam razstrelitve vojaškega skladišča nafte in naftnih derivatov, izvajal, seveda zelo previdno. Dejstvo pa je, da je promet izven odsekov, ki so bili za krajši ali daljši čas zaprti, tekel bolj ali manj nemoteno, seveda v spremenjenem obsegu. Več zaprtih odsekov prog je bilo na štajerskem koncu, kjer so bili boji med TO in JLA hujši. Tam je bilo tudi več poškodb na vozni mreži in SV TK napravah. Tudi mednarodni promet je potekal. Seveda pa je potrebno opozoriti, da so bili nekateri mejni prehodi zaprti, na primer Nova Gorica, Šentilj, Vič in Holmec. V celoti je bil mednarodni promet izpeljan le čez Jesenice, saj so se kljub umiku Avstrijskih delavcev, uspeli dogovoriti, da bodo vlaki vseeno vozili, s slovenskimi strojevodji.

Prvo hipotezo lahko potrdimo, saj so Slovenske železnice glede na situacijo, v kateri so delovale, uspešno ohranjale funkcioniranje prometa, povsod, kjer vozna mreža ni bila preveč poškodovana in kjer je bila varnostna situacija sprejemljiva.

H2: Slovenske železnice so v osnovi hierarhično organiziran sistem, zato jim je taka organiziranost zaradi učinkovitejšega pretoka (pomembnih) informacij, ki so bile posredovane iz enega centra, v izrednih razmerah omogočila učinkovitejše delovanje. Organiziranost podjetja se z začetkom delovanja v izrednih razmerah ni spremenila. V vojni so se z zadevami civilne/gospodarske obrambe ukvarjali organi, ki so bili za to predvideni v miru.

Siceršnja centralizacija delovnega procesa v izvajanju železniškega prometa se je v času vojne še bolj okrepila, kar je bilo nujno zaradi koordinacije delovanja in izvajana ukrepov ne le na področju izvajanja temeljne dejavnosti temveč tudi zaradi učinkovitejše podpore obrambnim prizadevanjem države v celoti. Naloge so bile sicer izpeljane s prilagajanjem trenutni situaciji, vendar ob poudarjeni subordinaciji ter po posebnih internih železniških predpisih. K hitri in uspešni realizaciji nalog so pripomogle direktne povezave s pristojnimi ministrstvi Republike Slovenije, torej s koordinacijsko skupino. V okviru železnic je bila organizirana služba za SLO in DS, ki je bila odgovorna za komunikacijo in usklajevanje z republiško ravniyo ter za organizacijo dejavnosti na terenu. Večina izvedenih ukrepov na terenu se je morala predhodno uskladiti s predstavniki omenjene službe (npr. postavitev blokad, možnost popravil na progah idr.), ravno tako se je večina informacij stekala ravno v to službo ter večina odločitev in drugih zadev sporočala iz nje. Služba za SLO in DS (danes služba za obrambne zadeve,

zaščito in varnost) je bila tudi v miru odgovorna za obrambno področje. Iz ugotovljenega lahko sklepamo, da je tudi druga hipoteza potrjena.

H3: Kljub temu, da obrambni načrt delovanja Slovenskih železnic za konkretno situacijo v kateri se je takrat znašla Slovenija, ni obstajal, je podjetje delovalo učinkovito in v skladu s smernicami, ki jih je postavil novoizvoljeni državni vrh.

Delovanje železnic v izrednih in vojnih razmerah so opredeljevali številni interni železniški predpisi ter številni pravilniki, na primer Pravilnik o splošni narodni obrambi na Jugoslovanskih železnicah. Železniške organizacije so bile dolžne tudi oblikovati obrambne načrte. Vendar ti načrti niso predvidevali situacije, v kateri se je znašla Republika Slovenija in posledično tudi Slovenske železnice. Ti predpisi so razumeli vojno kot akt zunanje agresije in niso predvidevali, da bo sama JLA izvedla agresijo na Slovenijo, zato tudi niso določali ukrepov in aktivnosti v tem primeru. Seveda pa nikakor ne moremo reči, da so bili vsi ti pravilniki neuporabni. Določene naloge so bile izvajane, seveda prilagojeno, tako se je železniški promet sicer izvajal tudi za potrebe vojske, vendar ne JLA ampak TO Slovenije. Posebni interni pravilniki so navajali tudi tehnične pogoje potrebne za čim bolj normalno delovanje železniškega prometa v vojni in posebno organizacijo dela. Podrobno so bili opisani tehnično-tehnološki postopki, ki so bili smiselno uporabljeni tudi v slovenskih razmerah in so se v času agresije izkazali za zelo uporabne. Poleg teh prilagojenih obstoječih pravilnikov so na priprave in izvajanje nalog Slovenskih železnic vplivale tudi Smernice o ukrepih za pripravljenost, ki jih je Predsedstvo sprejelo in izdalo 15. 5. 1991.

Tretjo hipotezo lahko le deloma potrdimo. Res je sicer, da ni obstajal obrambni načrt za delovanje Slovenskih železnic v konkretni situaciji, v kateri so se znašle, res je tudi, da so kljub temu delovale uspešno ter da so jim bile pri tem v oporo Smernice o ukrepih za pripravljenost. Vendar pa so k uspešnemu delovanju pripomogli že obstoječi, seveda prilagojeni pravilniki, oblikovani in sprejeti še v bivši skupni državi. Nekatere naloge, ki so jih opredeljevali, so bile v modificirani obliki uporabne in primerne za delovanje Slovenskih železnic v času vojne 1991. Slovenske železnice so torej skupaj z drugimi akterji gospodarske/civilne obrambe, kvalitetno dopolnjevale obrambna prizadevanja Slovenije. Nevojaški ukrepi so namreč poleg vojaškega delovanja pomembno vplivali na potek in izid osamosvojitvene vojne.

10. LITERATURA

KNJIGE

1. Anžič, Andrej (1997): *Varnostni sistem Republike Slovenije*. Ljubljana: Časopisni zavod Uradni list Republike Slovenije.
2. Bukovnik, Anton (2006): *Slovenija. Koraki v samostojnost: Pregled dogodkov 1980-1992*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
3. Cox, K. John (2005): *Slovenia: Evolving loyalties*. London and New York: Routledge.
4. Drnovšek, Janez (1996): *Moja resnica: Jugoslavija 1989 – Slovenija 1991*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
5. Frankovič Milan, Rajko Najzer (2004): *Civilna obramba v Republiki Sloveniji*. Ljubljana: MORS.
6. Grizold, Anton (1999): *Obrambni sistem Republike Slovenije*. Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve.
7. Grizold, Anton (2005): *Slovenija v spremenjenem varnostnem okolju*. Ljubljana: FDV.
8. Janša, Janez (1992): *Premiki. Nastajanje in obramba slovenske države 1988-1992*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
9. Javorović, Božidar (ur.) (1992): *Suvremeni sustavi civilne obrane*. Zagreb: Otvoreno sveučilište.
10. Jelušič, Ljubica (1997): *Legitimnost sodobnega vojaštva*. Ljubljana: FDV.
11. Jović, Borisav (1996): *Zadnji dnevi SFRJ: Odlomki iz dnevnika*. Ljubljana: Slovenska knjiga.
12. Kapstein, Ethan Barnaby (1992): *The political economy of national security: A global perspective*. New York: McGraw-Hill.
13. Kastelic Vinko, Rauter Mihael (1996): *Civilna obramba v času osamosvajanja Republike Slovenije, diplomsko delo*. Ljubljana: FDV.
14. Konstanti Sukiennik (1976): *Civilna odbrana*. Beograd: Vojnoizdavački zavod.
15. Košir Darjan, Marko Pečaver, Veso Stojanov (1992): *Slovenija od vojne do priznanja*. Ljubljana: Cankarjeva založba.
16. Kranjc, Viktor (2001): *Izpolnjena pričakovanja: kronologija obrambnih priprav in vojaških aktivnosti v vojni za Slovenijo 1991 v vzhodnoštajerski pokrajini*. Celje: Založba grafika Gracer.

17. Malešič, Marjan (1994): *Civilna obramba sodobnih držav*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
18. Mikeln, Miloš (2003): *Demokratizacija in osamosvajanje Slovenije, osebna zgodba & osebni pogled v izboru člankov*. Ljubljana: Knjižna zadruga.
19. Mikulič, Albin (2005): *Manevrska struktura narodne zaščite: Uporniki z razlogom*. Ljubljana: MORS.
20. Orbanić, Josip (1997): *Osamosvojitve Slovenskih železnic*. Ljubljana: Slovenske Železnice, Železniški muzej.
21. Repe, Božo (2004): *Viri o demokratizaciji in osamosvojitvi Slovenije (III. Del: Osamosvojitve in mednarodno priznanje)*. Ljubljana: Arhivsko društvo Slovenije.
22. Slivnik, Danilo (1991): *Sto osamosvojitvenih dni*. Ljubljana: ČZP Delo za Tit Doberšak.
23. Sotlar, Andrej (1993): *Analiza delovanja civilne obrambe med agresijo na Slovenijo 1991, diplomsko delo*. Ljubljana: FDV.
24. Švajncer, J. Janez (1993): *Obranili domovino: Teritorialna obramba Republike Slovenije v vojni za svobodno in samostojno Slovenijo 1991*. Ljubljana: Viharnik.
25. Žakelj, Viktor (1992): *Slovenija proti Jugoslaviji*. Ljubljana: Mihelač.

ZBORNICI IN POGLAVJA IZ ZBORNIKOV

26. Bebler, Anton (1992): Jugoslovanska ljudska armada in razpad Jugoslavije. V Anton Grizold (ur.): *Razpotja nacionalne varnosti: Obramboslovne raziskave v Sloveniji*, 45–57. Ljubljana: FDV.
27. Bebler, Anton (2001): Desetletje graditve demokratičnega političnega sistema v samostojni Sloveniji. V Drago Zajc (ur.): *Slovenska država ob deseti obletnici*, 44–51. Portorož: FDV.
28. Bebler, Anton (2002): O vojaškopoličnih vidikih osamosvojitve Slovenije. V Marjan Malešič (ur.): *Nacionalna in mednarodna varnost*, 100–114. Ljubljana: FDV.
29. Frankovič, Milan (2006): *Gospodarska obramba Republike Slovenije: Izzivi in priložnosti*. Ljubljana: MORS.
30. Grizold, Anton (1992): *Razpotja nacionalne varnosti: Obramboslovne raziskave v Sloveniji*. Ljubljana: FDV.
31. Grizold Anton, Siniša Tatalović, Vlatko Cvrtila (1999): *Suvremeni sistemi nacionalne sigurnosti*. Zagreb: Fakultet političkih znanosti.

32. Kopač Erik, Klemen Grošelj, Vladimir Prebilič, Uroš Svete (2004): Vojna v Sloveniji. V Marjan Malešič (ur.): *Krizno upravljanje in vodenje v Sloveniji: Izzivi in priložnosti*, 27–105. Ljubljana: FDV.
33. Kopač, Erik (2006): Sodobne oblike ogrožanja nacionalne varnosti na ekonomskem področju. V Milan Frankovič (ur.): *Gospodarska obramba Republike Slovenije: Izzivi in priložnosti*, 28–44. Ljubljana: MORS.
34. Malešič, Marjan (1998): Fragmenti iz analize vojne v Sloveniji. V Anton Grizold (ur.): *Perspektive sodobne varnosti: Iz obramboslovnih raziskav II*, 201–226. Ljubljana: FDV.
35. Malešič, Marjan (2006): Koncept ekonomskega bojevanja. V Milan Frankovič (ur.): *Gospodarska obramba Republike Slovenije: Izzivi in priložnosti*, 45–64. Ljubljana: MORS.
36. Malešič, Marjan (2006): Krizno upravljanje in reforma gospodarske obrambe. V Milan Frankovič (ur.): *Gospodarska obramba Republike Slovenije: Izzivi in priložnosti*, 65–84. Ljubljana: MORS.
37. Prinčič, Jože (2002): Gospodarski vidik osamosvajanja Slovenije 1986-1991. V Jurij Perovšek, Barbara Šatej, Stane Granda, Damijan Guštin, Tomaž Teropšič (ur.): *Slovenska osamosvojitve 1991: pričevanja in analize*, 33–55. Brežice: Državni zbor Republike Slovenije.
38. Repe, Božo (2002): Jugoslovanske notranjepolitične razmere in slovenska osamosvojitve. V Jurij Perovšek, Barbara Šatej, Stane Granda, Damijan Guštin, Tomaž Teropšič (ur.): *Slovenska osamosvojitve 1991: pričevanja in analize*, 33–32. Brežice: Državni zbor Republike Slovenije.
39. Urbanc, Nataša (2006): *Enotni v zmagi: Osamosvojitve Slovenije*. Ljubljana: Nova revija.

ČLANKI V ZNANSTVENIH IN STROKOVNIH REVIJAH

40. Janjić, Brane (1991): V Sežani slovenska zastava plapolala ves čas. *Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre* 7/8, 11.
41. Jurič-Vančy, Janez (1991): Koroška odrezana od sveta. *Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre* 7/8, 12.
42. M. J. (1991): Vojno uničenje neposredno prizadelo tudi železnico. *Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre* 7/8, 13.

43. M. Z. (1991): Slovenske železnice v vojnih razmerah. *Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre* 7/8, 8).
44. Malešič, Marjan (1994): Tri teoretične perspektive sodobne varnosti. *Javnost* 1(4), 97–104.
45. Pešec, Mojca (2005): Nov pristop k načrtovanju operacij v zvezi NATO: Odgovor na asimetričnost? *Revija Obramba* 37(november), 30–32.
46. Pilon Grean, Juliana (1985): Economic warfare in defense of liberty. *Reason papers* 10, 33–48.
47. Pleterski, Maruša (1999): Upravna ureditev železnic na Slovenskem od začetkov do leta 1991. *Prispevki za novejšo zgodovino* XXXIX(2), 189–195.
48. Shubik, Martin (1989): Open questions in defense economics and economic warfare. *Journal of conflict resolution* 33(3), 480–499.
49. Svete, Uroš (2002): Asimetrično vojskovanje kot sodobni izziv. *Slovenska vojska* x(8), 24–25.
50. Švajncer, J. Janez (2001): 15. maj-dan Slovenske vojske. *Slovenska vojska*, Maj 2001, 3–15.
51. Zupančič, Marko (1991): Jeseničani so se dobro držali. *Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre* 7/8, 9.
52. Zupančič, Marko (1991a): V Novi Gorici brez večjih posledic. *Nova proga: Glasilo železničarjev Slovenije in Istre* 7/8, 10.

ČLANKI V TISKANIH OBCILIH

53. Gregorič, M. (1991): Razmere v prometu se normalizirajo. *Gorenjski glas*, 23. 7.
54. Petkovšek, Janez (1991): Potniki padali v nezavest. *Delo*, 28. 6., 5.

GRADIVO Z MEDMREŽJA

55. *Economic warfare*. Dostopno na http://www.answers.com/topic/economic-warfare-1#after_ad1 (12. november 2006).
56. *Encyclopedia Britannica*. Dostopno na <http://www.search.eb.com/eb/article-9082756> (10. oktober 2006).

57. Lt Col Robert P. Kadlec: *Biological weapons for waging economic warfare*. Dostopno na <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/battle/chp10.html> (12. november 2006).
58. Waller, J. Michael (2002): *Economic warfare: An under-used tool of statecraft*. Dostopno na <http://fourthworldwar.blogspot.com/2002/10/economic-warfare-under-used-tool-of.html> (12. november 2006).

DOKUMENTI

59. *Doktrina civilne obrambe Republike Slovenije*. Ljubljana: Uradni list RS, 810-02/2002-1.
60. *Obrambna strategija Republike Slovenije*. Ljubljana: Uradni list RS, 820-00/2001-1.
61. *Pravilnik o opštenarodnoj odbrani na Jugoslovenskim železnicama*. Službeni glasnik ZJŽ, 57-52/88.
62. *Pravilnik o notranji organiziranosti Železniškega gospodarstva Ljubljana*. Ljubljana: Obvestila ŽG Lj, DS-77/90.
63. *Zakon o obrambi*. Ljubljana: Uradni list RS, 200-01/90-3/53.
64. *Zakon o obrambi in zaščiti*. Ljubljana: Uradni list RS, 200-01/90-3/3.

DRUGI VIRI

65. *Bela knjiga o obrambi Republike Slovenije*(1999): Delovna verzija. Ljubljana: MORS.
66. *Dnevnik dežurstva SLO in DS ŽG Ljubljana 24. 6. - 24. 7.1991*. Ljubljana: SLO in DS ŽG.
67. Col. Trevor N. Dupuy (1993): *IMADE*. Washington, New York: Brassey's, 2(C-F).
68. Hočevar, Jože (1991): *Poročilo o dogajanju in delovanju sekcije za promet Zidani Most v času vojne*. Številka dokumenta: 1-4411. Zidani most: SLO in DS.
69. Krevs, Rafko (1991): *Aktivnosti v vozlišču Novo mesto od 27. 6. 1991 do 4. 7. 1991*. Novo mesto: SLO in DS ŽG.
70. Mezek-Kukec, Dora (1991): *Naloge iz ukrepov za pripravljenost ŽG. Gradivo na prosojnicah za predavanje na Obrambno-zaščitnem usposabljanju maja 1991*. Poljče.
71. Mezek-Kukec, Dora (1992): *Organizacija in delovanje Slovenskih železnic med vojno. Gradivo za obramboslovni kolokvij »Analiza vojne v Sloveniji in na Hrvaškem«*. Maribor, Pekre.

72. Mezek-Kukec, Dora (2006): *Kronologija dogodkov v osamosvojitveni vojni leta 1991*. Ljubljana: Služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost.
73. Malešič, Marjan (2005): predavanja dodiplomskim študentom pri predmetu Teorija civilne obrambe I. Študijsko leto 2005/2006.
74. *Ocena neposredne in posredne škode na vozilih, ki so bila mobilizirana v blokado vojaških objektov v Celju ter cestni blokadi v Šmartnem ob Paki in v Trzinu*. Sekcija za transport Celje, Številka dokumenta:1756VII/1, 24. 7. 1991.
75. *Odredba Republiškega sekretariata za ljudsko obrambo SRS 10033 z dne 23. 6. 1991*.
76. Pogovor z gospodom Antonom Černetom, šef službe za SLO in DS na ŽG Ljubljana v času osamosvajanja Republike Slovenije. Ljubljana, 9. 3. 2006.
77. Pogovor z gospo Doro Mezek-Kukec, ki je bila v času osamosvajanja Republike Slovenije zaposlena v službi za SLO in DS na ŽG Ljubljana. Ljubljana, 9. 2. 2007.
78. *Poročilo o dogajanjih na območju OPO Postojna v času od 26. 6. do 5. 7. 1991*. Postojna: SLO in DS ŽG.
79. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 24. 6.-27. 6. 1991, prva kaset.
80. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 27. 6.-28. 6. 1991, druga kaset.
81. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 28. 6.-29. 6. 1991, tretja kaset.
82. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 30. 6.- 1. 7. 1991, četrta kaset.
83. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 2. 7.- 3. 7. 1991, peta kaset.
84. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 3. 7.-12. 7. 1991, šesta kaset.
85. Posnetek pogovorov dežurnega v SLO in DS ŽG z Republiško koordinacijo 12. 7.-19. 7. 1991, sedma kaset.
86. Rot, Nataša (10. 6. 1991): *Analiza obrambno zaščitnega usposabljanja s področja železniške dejavnosti*. Ljubljana: Republiški sekretariat za ljudsko obrambo.
87. Škerbec Edmund: Brzjav številka 354 f – de zg Ljubljana, 3. 7. 1991.
88. Štunf, Jože (1991): *Poročilo štaba CZ Pragersko v času vojnih razmer na območju Sekcije za promet Pragersko*. Maribor: Služba za SLO ŽG.

89. Verčič, Franc (1991): *Ocena stanja in delovanja sekcije v času od 26. 6. 1991 do 4. 7. 1991*. Ljubljana: Služba za SLO.
90. Železniško gospodarstvo Ljubljana. Služba za splošno ljudsko obrambo in družbeno samozaščito. Odredba številka: 09/21-100/22-91.

11. PRILOGE

PRILOGA A: KRONOLOGIJA DOGAJANJA NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH V OSAMOSVOJITVENI VOJNI LETA 1991

(povzeto iz dnevnika dežurstva: 24.06.-24.07.1991)

Povzela Dora Mezek-Kukec

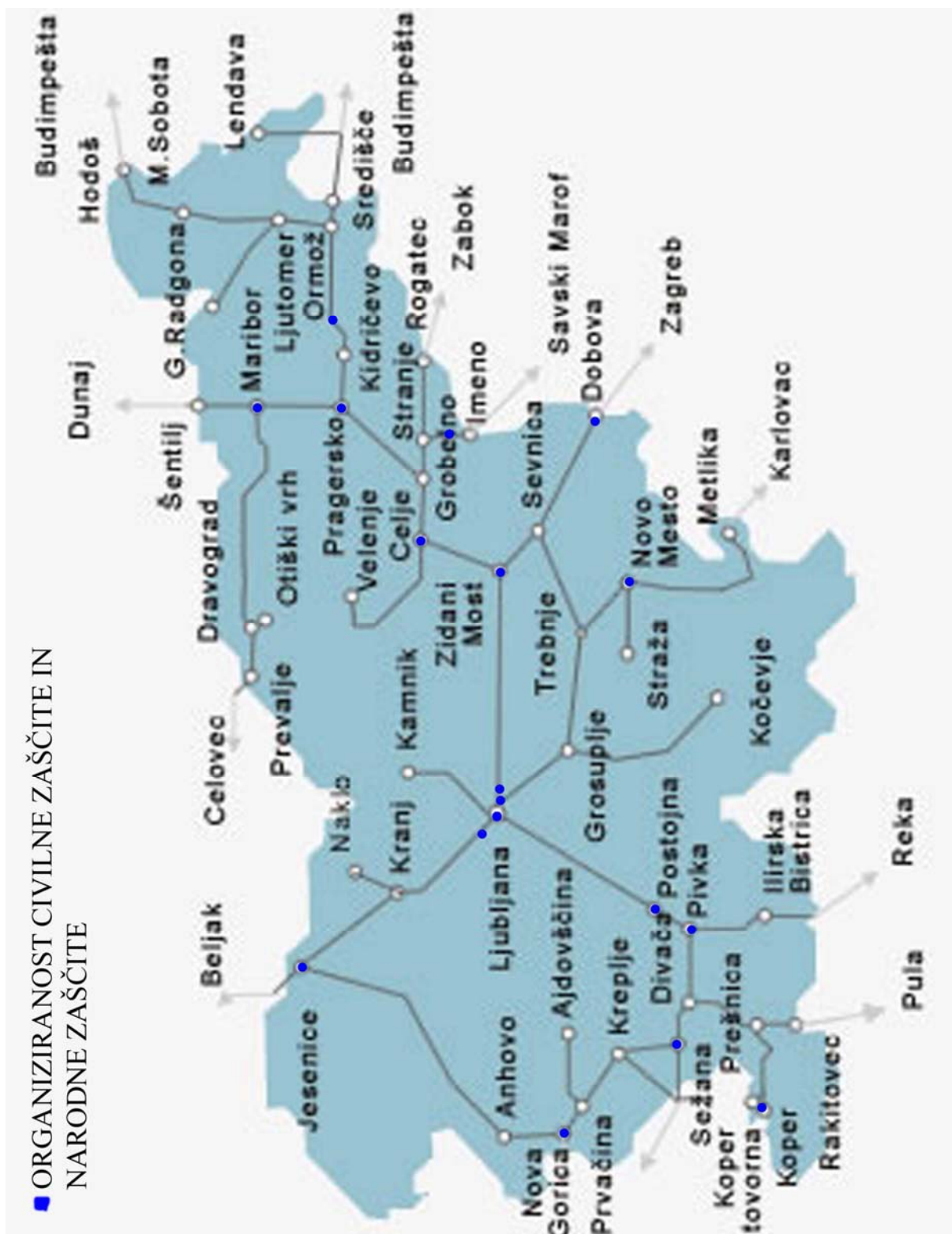
Holding Slovenske železnice, d.o.o.

Služba za obrambne zadeve, zaščito in varnost

Datum	Dogodek / postopek
24.06.	Aktivirana NZ
	Uvedeno dežurstvo v upravi SŽ
27.06.	Blokada potnega prehoda Hrpelje Kozina
	Umik tovornih vagonov iz postaje Logatec
	Blokada vseh potnih prehodov na relaciji Maribor - Šentilj
	Blokada potnega prehoda Bršljin (Novo mesto)
	Blokada potnega prehoda na industrijskem tiru v Murski Soboti
	Blokada potnega prehoda Ormož
	Blokada potnega prehoda Ptuj
	Blokada potnega prehoda Moškanjci (Velika Nedelja)
	Kamioni iz tovarne postaje Ljubljana Moste za potrebe občinskih struktur
	Uvedeno dežurstvo v sekcijah in podjetjih
28.06.	Blokada potnega prehoda Ljutomer
	Blokada v Mariboru – Magdalenski park
29.06.	Prekladanje tovora v Borovnici – delavci STP Moste
	Blokada na cestnem prehodu v Kozini
Datum	Dogodek / postopek
30.06.	Kamioni iz STP Moste za potrebe občine
	Skrivanje pošiljk (za V.P.) v Brežicah
	Situacija pri skladišču goriva v Mokronogu
01.07.	Prevoz ujetnikov
	Blokada na 2 cestnih prehodih v Sežani
	Zadrževanje V.P.
	Blokada na potnih prehodih med Pragerskim in Slovensko Bistrico
	Blokada na Ljubljanski cesti v Mariboru
02.07.	Spopad v Šentilju
	Blokada v Slovenski Bistrici
	Blokada v Ormožu in Središču ob Dravi
	Blokada pri Logatcu
03.07.	Razdelitev zaščitnih kompletov na DM
	Kamioni iz STP Moste
	Skriti pošiljko lovskega streliva
04.07.	Dva kamiona iz STP Moste
	Prevoz nevarnih snovi Graz – Zagreb
05.07.	Prevoz zajetih ujetnikov
	Delo na postajah, ki imajo sicer nočno prekinitev, teče tudi ponoči

	<i>Kamioni iz KT na tovorno postajo Moste za blokado</i>
06.07.	<i>V Brežicah izločen vagon namenjen v V.P.</i>
07.07.	<i>Ukinjeno dežurstvo izven delovnega časa – dežurni na domu</i>
	<i>V Divači zadržana 2 vagona za V.P.</i>
	<i>Kamioni STP Moste na pretovarjanje streliva v KIK Kamnik</i>
08.07.	<i>Zavrtnjen prevoz vojakov</i>
Datum	Dogodek / postopek
	<i>Neizročanje pošiljk za V.P.</i>
09.07.	<i>Kamion iz SV Lj (1)</i>
	<i>Kamioni iz STP Moste (6)</i>
10.07.	<i>Previdno odvijanje prometa zaradi grožnje, da je proga proti Reki minirana – pirotehnični pregled</i>
11.07.	<i>Vagonske pošiljke iz Brežic umaknjene na druge postaje</i>
12.07.	<i>Kamioni iz STP Moste (6)</i>
13.07.	<i>Možen prevoz nafte iz Otovca</i>
15.07.	<i>Razpuščena vojaška delegacija pri SŽ</i>
16.07.	<i>Ukinitev stalnega dežurstva</i>
	<i>Deaktivirana NZ</i>
	<i>Stalna dosegljivost odgovornih delavcev</i>

PRILOGA B: SHEMATSKI PRIKAZ ORGANIZIRANOSTI CIVILNE IN NARODNE ZAŠČITE NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH



PRILOGA C: SHEMATSKI PRIKAZ LOKACIJ BLOKAD CESTNIH PREHODOV

