

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Domen Lorencin

**Diverzije, sabotaže in vojaški napadi odporniškega gibanja na železnice in
druge prometnice na Slovenskem 1941-1945**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2011

**UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE**

Domen Lorencin

Mentor: doc. dr. Damijan Guštin

**Diverzije, sabotaže in vojaški napadi odporniškega gibanja na železnice in
druge prometnice na Slovenskem 1941-1945**

Diplomsko delo

Ljubljana, 2011

*Rad bi se zahvalil mentorju,
doc. dr. Damijanu Guštinu za vse nasvete in
strokovno pomoč pri izdelavi naloge.*

*Hvala staršem,
za pomoč in potrpežljivost, za vse spodbude,
in ker ste verjeli vame tudi, ko sam več nisem.*

*Hvala vsem,
ki ste mi v času študija in v času pisanja diplomskega dela
stali ob strani, verjeli vame in me vzpodbujali.*

Diverzije, sabotaže in vojaški napadi odporniškega gibanja na železnice in druge prometnice na Slovenskem 1941-1945

6. aprila 1941 je Nemčija s svojimi zaveznici napadla Jugoslavijo in okupirala tudi glavne dele slovenskega ozemlja, ki so si ga razdelile tri okupatorske države: Nemčija, Italija in Madžarska. Kmalu zatem se je slovenski narod na različne načine upiral okupatorju. Ljudje so izvajali manjše sabotaže, tu bi predvsem izpostavil železničarje, ki pod okupatorjevim režimom niso dobro opravljali svojega dela, povzročali so zastoje in trke, kvarili stroje in lokomotive. Kmalu pa se je s pomočjo Osvobodilne fronte vojaško organiziral tudi slovenski narod in tako je nastalo osvobodilno gibanje, ki je bilo vojaško veliko šibkejšo od okupatorjevih vojsk, zato so v svojem boju za svobodo ves čas izvajali diverzije na železniške komunikacije ter druge objekte in s tem povzročali škodo okupatorju. Diverzije so bile najprej v manjšem obsegu, z razvojem odporniškega gibanja pa so postale dobro organizirane vojaške akcije. Da bi okupator preprečil vse te diverzije in napade je moral uporabiti veliko svojih enot, da bi lahko zaščitil železniške komunikacije, ki so z razvojem 2. svetovne vojne, postale za njega še pomembnejše. Sabotaže, diverzije in vojaški napadi odporniškega gibanja so tako vplivali tudi na spopade, ki so se odvijali na drugih frontah in tako tudi prispevali k lažji zmagi zaveznikov v 2. svetovni vojni.

Ključne besede: Diverzija, sabotaža, odporniško gibanje, železničarji.

Diversions, sabotages and military attacks by the resistance movement on railroads and other traffic in Slovenia 1941-1945

On the 6th of April 1941, Germany and her allies attacked Yugoslavia and occupied the main parts of the Slovenian territory, which was divided between three occupying countries: Germany, Italy and Hungary. Soon after that, the Slovenian people started to resist the occupier in different ways. People executed minor acts of sabotage, especially the railwaymen, who had to work under the occupying regime and purposely carried out its work poorly, causing congestion and collisions, destroying machines and locomotives. With the help of the Liberation Front, Slovenian nation started to be military organized and that was how the liberation movement rose. It was militarily much weaker than the occupying armies, therefore, in their struggle for freedom, they had to carry out diversions on the railways and other communications facilities to harm the occupier. At first, there were only smaller diversions and attacks, however, with the development of the liberation movement, these diversions and attacks became well-organized military operations. In order to prevent and protect the railroad communications against diversions and attacks, the occupier had to use much of his military power, but with the development of World War II, the railroad communications became even more important. Sabotages, diversions and military attacks of the resistance movement also influenced other encounters, which were conducted on other fronts and that was how they contributed to facilitate the victory of the allies in World War II.

Key words: diversion, sabotage, resistance movement, railwaymen.

KAZALO

1 UVOD	8
1.1 METODOLOŠKO HIPOTETIČEN OKVIR	10
1.1.1 OPREDELITEV PROBLEMA IN CILJI PREUČEVANJA	10
1.1.2 HIPOTEZE	11
1.1.3 METODE PREUČEVANJA	11
1.1.4 TEMELJNI POJMI	11
1.1.4.1 Diverzija	12
1.1.4.2 Sabotaža	15
1.1.4.3 Napad	16
1.1.4.4 Odporniško gibanje	16
1.1.4.5 Železničarji	18
2 GEOSTRATEŠKE ZNAČILNOSTI SLOVENIJE MED DRUGO SVETOVNO VOJNO	18
2.1 GEOGRAFSKI POLOŽAJ SLOVENIJE	18
2.2 GEOSTRATEŠKI POMEN SLOVENSKEGA IN BALKANSKEGA OZEMLJA ZA OKUPATORJA	18
3 SLOVENSKE ŽELEZNICE PRED 2. SVETOVNO VOJNO	20
3.1 ŠTEVILO ZAPOSLENIH	21
3.2 USTROJ PROG IN VOZNEGA PARKA	22
3.3 VLOGA ŽELEZNIC KOT TRANSPORTANTA V JUGOSLOVANSKEM GOSPODARSTVU	22
4 PRIPRAVE IN ZAČETEK DRUGE SVETOVNE VOJNE	25
4.1 PRIPRAVE NA VOJNO	25
4.2 NAPAD NA JUGOSLAVIJO	26
4.3 RUŠENJE PROGE IN ŽELEZNIŠKIH OBJEKTOV UMIKAJOČE SE JUGOSLOVANSKE VOJSKE APRILA 1941	27
4.4 OKUPACIJSKI REŽIMI NA SLOVENSКИH ŽELEZNICAH	29
4.4.1 OKUPACIJSKI REŽIMI NA ŽELEZNICAH	29
4.4.2 INFRASTRUKTURNE SPREMEMBE ŽELEZNIŠKIH KOMUNIKACIJ	31
4.4.3 GRADITEV PROGE OD VIŽMARIJ DO LAZ IN DRUGE NOVOGRADNJE	32
5 RAZVOJ ODPORNIŠKEGA GIBANJA IN ZAČETEK SABOTAŽNIH DEJAVNOSTI	33
5.1 VSTAJA IN RAZVOJ NARODNOOSVOBODILNEGA GIBANJA SLOVENSKEGA NARODA	34
5.2 SABOTAŽE IN DIVERZIJE NA ŽELEZNIŠKE PROGE OD ZAČETKA VOJNE DO JESENİ 1943	37
5.3 VOJAŠKI NAPADI NA ŽELEZNIŠKE PROGE OD ZAČETKA VOJNE PA DO JESENİ 1943	41
5.4 RAZMERE OB KAPITULACIJI ITALIJE	45
5.5 DIVERZIJE IN VOJAŠKI NAPADI OD SEPTEMBRA 1943 DO KONCA DRUGE SVETOVNE VOJNE	47
5.6 NAJBOLJ ODMEVNI IN UNIČUJOČI NAPADI OD JESENİ 1943 DO KONCA DRUGE SVETOVNE VOJNE	54
6 OKUPATORJEVA OBRAMBA ŽELEZNIŠKE PROGE	57

7 KONEC VOJNE IN POSLEDICE NA INFRASTRUKTURI.....	66
7.1 ŠKODA NA ŽELEZNICAH MED DRUGO SVETOVNO VOJNO	66
7.2 POLOŽAJ ŽELEZNIC V SLOVENIJI OB OSVOBODITVI ZASILNO OBNAVLJANJE PROMETA	68
7.2.1 GRADBENA BRIGADA	69
8 OKUPATORJEV TRANSPORT PO ŽELEZNICI MED LJUBLJANO IN TRSTOM	70
8.1 OBVEŠČEVALNA SLUŽBA NOV IN POS	70
9 SABOTAŽE V LJUBLJANSKI POKRAJINI MED VOJNO.....	74
9.1 PRIMERJAVA GLEDE NA ŠTEVILČNOST SABOTAŽ APRILA IN MAJA MED LETOMA 1941–1945	74
9.1.1 SABOTAŽE APRILA IN MAJA 1942	74
9.1.2 SABOTAŽE APRILA IN MAJA 1943	80
9.1.3 SABOTAŽE APRILA IN MAJA 1944	84
9.1.4 SABOTAŽE APRILA IN MAJA 1945	88
9.2 IZREDNI DOGODKI NA ŽELEZNIŠKI MREŽI V LJUBLJANSKI POKRAJINI, KI SO SE PRIPETILI MED DRUGO SVETOVNO VOJNO ..	93
10 VERIFIKACIJA HIPOTEZ IN ZAKLJUČEK.....	96
11 LITERATURA	100

SEZNAM SLIK

SLIKA 3.1: ŽELEZNICE PRED VOJNO IN V ČASU DRUGE SVETOVNE VOJNE	24
SLIKA 9.1: GRAFIČNI PRIKAZ SABOTAŽ APRILA IN MAJA 1942	79
SLIKA 9.2: GRAFIČNI PRIKAZ SABOTAŽ APRILA IN MAJA 1943	83
SLIKA 9.3: GRAFIČNI PRIKAZ SABOTAŽ APRILA IN MAJA 1944	87
SLIKA 9.4: GRAFIČNI PRIKAZ SABOTAŽ APRILA IN MAJA 1945	89
SLIKA 9.5: VSE SABOTAŽE, IZVEDENE APRILA IN MAJA MED LETOMA 1941–1945	91

SEZNAM TABEL

TABELA 3.1: SMERI IN KATEROGIJE PROMETA V JUGOSLAVIJI PRED VOJNO	23
TABELA 8.1: TRANSPORT PO ŽELEZNICI MED LJUBLJANO IN TRSTOM.....	71
TABELA 9.1: DOGODKI, KI SO SE PRIPETILI V LJUBLJANSKI POKRAJINI	94

SEZNAM UPORABLJENIH KRATIC

AS - Arhiv Republike Slovenije

CK - Centralni komite

GŠ - Glavni štab

JPO - Južnoprimorski odred

KPJ - Komunistična partija Jugoslavije

KPS - Komunistična partija Slovenije

MVAC - (Milizie volontarie anticomunista) Slovensko domobranstvo

NOB - Narodnoosvobodilni boj

NOG - Narodnoosvobodilno gibanje

NOO - Narodnoosvobodilni odbor

NOV - Narodnoosvobodilna vojska

NOVJ - Narodnoosvobodilna vojska Jugoslavije

NVNS - Narodno osvobodilna vojna na Slovenskem 1941-1945

NZ - Narodna zaščita

OF - Osvobodilna fronta

OZNA - Oddelek za zaščito naroda

PO - Partizanski odredi

POS - Partizanski odredi Slovenije

SNOUB - Slovenska narodno osvobodilna udarna brigada

TO - Terenski odbor

VOS - Varnostno-obveščevalna služba

1 UVOD

Slovenija je med drugo svetovno vojno ležala na geografsko in strateško zelo pomembnem območju. Zaradi njene geografske odprtosti proti vzhodu in zahodu ter k Jadranu, so prek nje potekale pomembne železniške in cestne komunikacije. V času druge svetovne vojne, je slovensko ozemlje nemški rajh povezovalo z Balkanom, Avstrijo z Jadranskim morjem, Italijo s Panonsko nižino. Brez železnice na slovenskem ozemlju okupatorske sile ne bi mogle izvajati svojih okupacijskih načrtov. Druga svetovna vojna se je čedalje bolj širila po Evropi in se je že približevala Jugoslaviji in posledično Sloveniji, ki je bila v veliki večini del Kraljevine Jugoslavije. Sosednja Grčija je bila prva, ki se je uspešno uprla naraščajoči napadalnosti fašističnih držav. Ko je hrabro branila svobodo svoje dežele, je grška vojska najprej zaustavila italijanske čete, ki so jo napadle 28. oktobra 1940 iz Albanije, nato pa je napadalce do marca naslednjega leta celo prisilila, da so se umaknili čez albansko-grško mejo. Takšen razvoj dogodkov je pomenil, da bi položaj na Balkanu ob britanski pomoči utegnil kar hitro postati nevaren za nacistično Nemčijo, ki ni hotela, da bi imele njene sile, ki so se pripravljale za napad na ZSSR, nezavarovan jugovzhodni bok.

Ker je nacistična Nemčija Kraljevino Jugoslavijo postavila pred dejstvo, se je ta pod pritiskom odločila, da bo pristopila k trojnemu paktu. Ta odločitev je sprožila val nezadovoljstva med jugoslovanskim ljudstvom. To je izkoristil general Dušan Simović in 27. marca 1941 izvedel državni udar, s katerim se je pokazalo, da Jugoslavija ne želi stopiti v zavezništvo s fašističnimi državami, kar je posledično močno vplivalo na nadaljnji razvoj dogodkov. Hitlerjeva Nemčija je zato sklenila, da bo z vojaško operacijo zavarovala svoj vpliv v Jugoslaviji in hkrati končala vojno v Grčiji.

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

Ob napadu sovražnih sil je slovenski narod pokazal pripravljenost, da brani Jugoslavijo. Disciplinirano se je odzval na mobilizacijo ljudi, živine, vozil in opreme, ko pa je

vojska Kraljeve Jugoslavije razpadla, je pomagal vojakom, podoficirjem in oficirjem, da ne bi padli v ujetništvo.

Zelo pomembno vlogo pri uporabi so imeli železničarji, ki so bili od začetka delavskega gibanja na Slovenskem, številčna in pomembna veja delavskega razreda. Tako so tudi z njihovo pomočjo na slovenskem ozemlju kmalu ustanovili in razvili OF, Narodno zaščito, partijsko in osvobodilno organizacijo ter VOS. Kljub okupatorjevemu nadzoru in nasilju so vodili raznovrstne oblike narodnoosvobodilnega boja, od sabotaž in vojaške obveščevalne službe, do ilegalnih vagonskih pošilk in diverzij. Vse to dokazuje, da so bili železničarji enotni in glede na svoje delovno področje, pomemben del slovenskega naroda v boju proti okupatorju.

Osvobodilno gibanje je ob pomoči železničarjev že od vsega začetka veliko pozornost posvečalo gibanju vojaških transportov. Z napadi na vlake, miniranjem tirov, mostov in diverzantskimi akcijami, so partizani okupatorskim silam povzročali velike težave in izgube, zato so okupatorji železnico in pomembne objekte ter naprave močno zavarovali in zaščitili. Ob mostovih, vhodih v predore, železniških postajah in pomembnejših ovinkih so zgradili močne utrdbe, bunkerje in strelska zaklonišča, ob njih pa namestili dobro oborožene vojaške posadke. Vendar tudi ti varnostni ukrepi niso zagotovili rednega in nemotenega prevoza vojaških transportov. Napadi partizanskih enot na progo, vlake, mostove in okupatorjeve postojanke so se vrstili dan za dnem, noč za nočjo. Številne vlake so iztirili, uspešno zaminirali veliko mostov in učinkovito onesposobili progo.

Dejavnost in učinkovitost odporniškega gibanja lahko razdelimo na dve obdobji:

- a) Obdobje od napada na tedanjo Kraljevino Jugoslavijo 1941 do jeseni 1943, ko je kapitulirala Italija in ko so zavezniki na Teheranski konferenci priznali jugoslovanske partizane kot zaveznike v boju proti silam osi.
- b) Obdobje po jeseni 1943(kapitulacija Italije) pa do konca druge svetovne vojne.

Razlika v teh dveh obdobjih se vidi v učinkovitosti napadov, sredstvih, ki so jih uporabili pri izvajanju in v sodelovanju pri napadih z zavezniško vojsko, ki je pomagala z letalstvom. V prvem obdobju so bile akcije namreč neorganizirane in so jih izvrševali s preprostimi orodjem ali pa celo samo z neupoštevanjem ukazov in izmikanjem nalogam in odgovornostim v službi. V drugem obdobju, predvsem po kapitulaciji Italije, se je partizanska vojska močno oskrbela z vojaško-materialnimi sredstvi, tako pehotnim in lažjim artilerijskim orožjem, kot tudi z minsko-eksplozivnimi sredstvi. Vse to je bilo primerno za gverilsko

bojevanje, zato so bile v drugem obdobju partizanske akcije veliko učinkovitejše in smrtonosnejše.

Delež slovenskega bojišča v povezavi z narodnoosvobodilnim bojem jugoslovanskih in drugih narodov in pa prispevek k porazu Nemčije še zdaleč ni zanemarljiv. Ta prispevek je viden v učinkovitem rušenju železniških komunikacij in v občutnem zaviranju oziroma prekinitvah sovražnikovega tranzita, kar je imelo daljnosežne posledice tudi pri sklepnih operacijah ob koncu vojne, ko so se zveze med nemškim rajhom in balkanskim, italijanskim in madžarskim bojiščem vse bolj trgale.

1.1 METODOLOŠKO HIPOTETIČEN OKVIR

1.1.1 OPREDELITEV PROBLEMA IN CILJI PREUČEVANJA

Namen diplomskega dela oziroma cilj proučevanja je raziskati, kako je odporniško gibanje napadalo in sabotiralo okupatorski transport po železnicah in železnice same, vključno s postajališči, skladišči in drugimi železniškimi objekti. Prikazal bom tudi koliko je bilo dejanskih napadov in kakšne posledice so pustili, tako na lokalni ravni, kot tudi širše. Skušal bom prikazati razliko med napadi in diverzijami v prvi polovici druge svetovne vojne in pozneje, proti koncu druge svetovne vojne. Zanima me kdo vse je sodeloval in pomagal pri sabotajah, diverzijah in napadih. Izpostavil bom tudi najbolj uničujoče napade.

Del diplomskega dela bom posvetil tudi okupatorjevim silam in prikazal s kakšnimi ukrepi se je zaščitil pred diverzijami in napadi ali so bili učinkoviti ter kako pomembne so bile železniške komunikacije in njihova prevoznost za okupatorja.

V zadnjem delu diplomskega dela bom prikazal analizo, koliko prometa se je odvijalo na določenem odseku železniške proge med vojno, koliko sabotaj se je zgodilo v določenih mesecih vsakega leta vojne v Ljubljanski pokrajini in koliko naj bi bilo vseh zabeleženih napadov in diverzij med vojno v Ljubljanski pokrajini.

1.1.2 HIPOTEZE

Glede na tematiko bom v diplomskem delu preučil naslednji hipotezi:

Hipoteza 1:

Organizacija ter izvedba diverzij in vojaških napadov odporniškega gibanja na železniške komunikacije sta se močno razlikovali od začetka druge svetovne vojne do kapitulacije Italije in po kapitulaciji Italije pa do konca vojne.

Hipoteza 2:

Posledice in namen sabotaž, diverzij in vojaških napadov odporniškega gibanja na železniške komunikacije na Slovenskem so bile samo lokalnega značaja.

1.1.3 METODE PREUČEVANJA

Glede na to, da ima moja diplomska naloga zgodovinsko tematiko, sem uporabil metode teoretičnega preučevanja. V diplomski nalogi sem uporabil naslednje raziskovalne metode:

- Zbiranje virov; pregledal in preučil sem različno bibliografijo o predmetu preučevanja.
- Analiza in interpretacija primarnih virov; uporabil sem ju pri raziskovanju primarnih virov, predvsem poročil in uradnih dokumentov iz Arhiva Republike Slovenije.
- Analiza in interpretacija sekundarnih virov; uporabil sem ju pri preučevanju knjig in člankov.
- Deskriptivna metoda; s katero sem definiral temeljne pojme, ki so potrebni za lažje razumevanje naloge, hkrati pa sem jo uporabil tudi v vseh poglavjih vsebinskega dela diplome.
- Zgodovinska metoda kritike virov; do izbrane literature in virov sem pristopil kritično in se izogibal pristranskosti ter poskušal biti objektivni. Z uporabo te metode sem se želel čim bolj približati resnici ter prikazati dogodke tako, kot so se resnično zgodili.

1.1.4 TEMELJNI POJMI

Za lažje razumevanje besedila bom najprej definiral nekaj ključnih pojmov, ki se v nalogi večkrat ponavljajo.

1.1.4.1 Diverzija

Diverzija je specifična, nenadna, skrivna in nepričakovana dejavnost, akcija ali bojna dejavnost, ki je usmerjena proti sovražniku z namenom, da mu oslabi ali uniči udarno moč, da vnese v njegove vrste nemir in mu oslabi ali uniči sredstva in druge vrednosti. Izvaja se prav tako v miru kot v vojni. (Ratković in Petrović 1981, 111)

Diverzija je v Kazenskem zakoniku Republike Slovenije opredeljena tako:

»Kdor z namenom, da bi ogrozil ustavno ureditev ali varnost Republike Slovenije, poruši, zažge ali kako drugače uniči ali poškoduje kakšen gospodarski objekt, prometno sredstvo ali prometno napravo, napravo namenjeno sistemu zvez, javno napravo za vodo ali prenos energije ali kakšen drug objekt, ki je pomemben za varnost ljudi, preskrbo prebivalstva ali za gospodarstvo, se kaznuje z zaporom najmanj treh let.«

Diverzija je eden najbolj pestrih in učinkovitih načinov bojevanja, ki se kaže predvsem v ofenzivnosti, nenadnosti, izvirnosti, tajnosti in spretnosti opravljene akcije. Diverzija v vojaškem izrazoslovju običajno pomeni poseben način bojnega delovanja, in sicer samostojne operacije ali posamezne bojne akcije, največkrat v sovražnikovem zaledju, stran od bojišča, kjer se bojujejo glavne sile, in največkrat brez neposredne bojne ali operativne povezave, najpogosteje v sklopu širšega delovanja proti sovražniku. (Unger in drugi 2002, 162)

Diverzantsko delovanje je aktivno delovanje in del boja. Izvedejo ga posamezniki, skupine in enote, da bi sovražniku povzročili izgube, zadržali premike, ovirali zveze in promet, uničili pomembne vojaške in industrijske objekte, v sovražnikovi razporeditvi povzročali zmedo in negotovost ter občutek neprestane ogroženosti, med sovražnikove vojake vnašali paniko in strah, skratka vplivali na njegovo voljo do boja in zmanjšali njegove bojne sposobnosti. Pri tem morajo paziti, da ne prekoračijo meja dopustnega oziroma ne kršijo pravil vojne in konvencije ter ne zaidejo v terorizem. (Unger in drugi 2002, 161)

V vojni diverzantsko delujemo povsod, kjer so sovražnik, njegova sredstva ali objekti, in sicer na začasno zasedenem ozemlju ter v neposrednem bojnem stiku. Diverzantsko delovanje je drugačen, toda usklajen, izrazito napadalen sistem uporabe enot, postopkov in ukrepov bojevanja. Ustrezno prilagojen je organizacijsko-formacijski strukturi in oborožitvi diverzantskih enot, predvsem pa splošnim pogojem bojevanja na ozemlju Slovenije ter opremljenosti in načinu delovanja bojevanju morebitnega sovražnika. (Unger in drugi 2002, 162)

Cilji diverzantskega delovanja so:

- ovirati in s tem upočasniti napad sovražnikovih sil vzdolž glavnih operativnih in taktičnih smeri,
- povzročiti čim večje izgube v živi sili in bojni tehniki,
- vzbujati negotovost, malodušje in strah med sovražnikovimi vojaki,
- delovati proti celotni bojni razporeditvi sovražnika, predvsem proti njegovemu zaledju in v medprostorih,
- sovražniku omejiti gibanje in ga prisiliti, da predčasno in nenačrtno uporabi taktična in operativna sredstva,
- prisiliti sovražnika k razpršitvi sil in bojevanju zunaj težiščnih smeri oziroma kakor ustreza našim silam,
- onemogočiti vzpostavitev okupacijske oblasti na začasno zasedenem ozemlju.

Temeljna načela diverzantskega delovanja so:

- napadalnost, ne glede na čas, prostor ter razmerje sil in sredstev,
- gospodarnost uporabe sil in sredstev,
- humana uporaba sil in sredstev v okviru možnosti in bojnih postopkov,
- neprestano izvajanje bojnih delovanj, ne glede na čas, kraj ali način bojevanja,
- izvajanje bojnih delovanj ob smiselni uporabi presenečenja.

Sile za izvajanje diverzantskega delovanja so:

- posamezniki diverzanti,
- diverzantske skupine,
- diverzantski oddelek,
- diverzantski vod,
- diverzantski odred. (Unger in drugi 2002, 162)

Diverzantsko bojevanje je v različnih obdobjih NOB zavzemalo različne oblike. Spreminjalo se je po intenzivnosti, usmerjenosti na določene cilje in smotre dejstev, ter se prilagajalo hitro spreminjajočim se razmeram tako na naših tleh, kot tudi na širšem evropskem bojišču. (Rožanec 1990, 4)

Diverzantske oblike oboroženega boja so še posebej prišle do izraza in se izkazale za zelo uspešne v partizanskem načinu oboroženega boja in so predstavljale eno od njegovih glavnih vsebin. Vendar lahko v tem kontekstu prihaja do določenih nesporazumov, saj

pojmov diverzije in diverzantskega bojevanja ne moremo preprosto poistovetiti s partizanskimi oblikami oboroženega boja. Uporaba pojma diverzije je sprva vezana na redne armade in predstavlja pomemben vidik njihovega operativnega in strateškega delovanja. (Rožanec 1990, 4)

Diverzanti so posebej izbrani, izurjeni in motivirani posamezniki, oboroženi s posebnim orožjem in opremo. Delujejo lahko samostojno ali v diverzantskih vodih oziroma odredih. V posameznih akcijah lahko sodelujejo tudi specialisti, kot so kemiki, gradbeniki, zdravniki, električarji itn. (Unger in drugi 2002, 162)

Diverzantske skupine oblikujemo z združevanjem (diverzanti, diverzantski oddelki) ali z razdruževanjem (vodi, odredi). V diverzantski skupini je največ deset diverzantov, ponavadi od tri do pet. (Unger in drugi 2002, 163)

Pri izbiri ciljev za diverzantsko delovanje moramo zato upoštevati:

- pomembnost cilja, ki ga ocenimo glede na bojno stanje in učinke, ki jih lahko dosežemo;
- dostopnost cilja, ki jo ocenimo s preučevanjem bojnega zavarovanja in drugih varnostnih ukrepov, ki jih izvaja sovražnik. Pri tem ne smemo pozabiti na svoj varen izmik;
- občutljivost cilja, ki jo ocenimo glede na vrsto diverzantske akcije in sredstva, ki jih lahko uporabimo;
- spremenljivost cilja, pri čemer so mišljene spremembe cilja med fazo načrtovanja in akcijo.

Cilje diverzantskih delovanj delimo na tri skupine:

- operativno-taktične, zaledne enote in ustanove ter sovražnikova tehnična sredstva,
- infrastrukturo, ki jo sovražnik stalno ali občasno uporablja za svoje potrebe,
- sile in ustanove za nadzor ozemlja in prebivalce ter sovražnikove privržence, ki jih uporablja kot obveščevalce, ovaduhe, prevajalce idr.

(Unger in drugi 2002, 163)

Diverzantski napadi NOV in POS: Posebna, vsekakor najbolj značilna oblika ofenzivnega delovanja partizanskih enot so bili diverzantski napadi oziroma akcije. Čeprav je partizanska vojska vzpostavila večje enote, ki so bile sposobne izvrševati večje manevrske operacije, napade na utrjene postojanke in obleganje teh, je bila taktika delovanja enot še zmeraj

pretežno partizanska. Tako so nasprotnika partizanske enote napadle takrat, ko je bilo za njih naj ugodneje in tam, kjer so mu lahko zadale nepričakovane in težke izgube. Pri tem so izkoriščali prednosti terena in poznavanje razmer. Enote so morale za napade izbrati najbolj občutljive objekte za nasprotnika, kot so bile komunikacije in tovarne, za kar so morale izbrati male in učinkovite sile. Pri tem se partizanske enote niso smele pustiti izzvati nasprotniku in mu dovoliti, da bi jim vsilil frontalno bojevanje, ker je bil v njem močnejši in bi jim prizadejal velike izgube, izid spopada pa bi bil zanje neugoden. Tako tudi ni bilo treba za vsako ceno braniti osvobojenega ozemlja in zasedenih položajev, ampak so se morale enote ob pravem času premakniti na drugo območje ali položaje. S tem so svojim silam preprečili večje izgube, nasprotniku pa nadaljnje operacije. (Kladnik 2006, 97)

Vojaški pomen diverzantskih akcij je bil viden tudi v tem, da je bil okupator vsa vojna leta prisiljen uporabljati velik del svojih enot za zavarovanje objektov. Za osvobodilno gibanje so tako ustvarili pogoj za izvajanje partizanskega načina bojevanja na celotnem jugoslovanskem ozemlju. Lažje je bilo izbirati objekte in čas napada, ter sinhronizirati diverzije z operativno-taktičnimi akcijami enot NOV. (Volf 1986, 6)

1.1.4.2 Sabotaža

Sabotaža [fr], splošno: povzročanje škode, namerno oviranje dela in normalnega poslovanja ali kvarjenje, uničevanje strojev, naprav itd., iz političnih in drugih razlogov; kaznivo dejanje. (Dolinar in Knop 1994, 925)

Sabotaža (fr.) prikrita, spontana ali organizirana dejavnost posameznikov ali skupine ljudi, s katero se, za krajše ali daljše obdobje, onemogoči ali ovira normalno delovanje proizvodnje, upravnih ali drugih funkcij družbe (institucij, države) in posredno ali neposredno povzroči določene materialno in moralno-politične posledice. Najpogosteje se pojavlja v obdobjih napetih družbenih odnosov, nerešenih mednarodnih odnosov, v primeru neposredne vojaške nevarnosti, mobilizacijskih priprav in prehoda iz mirnega v vojno stanje. Sabotaža je lahko: politična, vojaška, gospodarska idr. V kazenski zakonodaji SFRJ je bila sabotaža opredeljena kot kaznivo dejanje proti osnovi delovanja samoupravne socialistične družbene ureditve in varnosti SFRJ. Vojna sabotaža je specifična oblika sabotaže, s katero se izvaja škoda, kvarjenje in onesposabljanje vojaške opreme in oborožitve, tako da so neuporabni, s čimer se neposredno vpliva na bojno pripravljenost in sposobnost nasprotnikovih enot. Sabotaža je tudi oblika narodovega upora proti okupatorju za začasno zasedenem območju (neoboroženo upiranje agresiji). (Ratković in Petrović 1981, 538)

Saboter (fr.), oseba, ki izvrši gospodarsko, politično ali vojno sabotažo. Saboter svojo dejavnost najpogosteje opravlja pod vplivom ali po naročilu obveščevalnih služb, zunanjega ali domačega sovražnika. (Ratković in Petrović 1981, 538)

1.1.4.3 Napad

Napad je način bojevanja taktičnih in združenih taktičnih enot, pri katerem vojaške enote na temelju enotne zamisli in s kombinacijo ognja, premika in udara sočasno in odločno delujejo po vseh sestavinah nasprotnikove bojne razporeditve. Z napadom se skuša doseči izid spopada z neposredno akcijo, zato je napad osnoven in odločilen način bojevanja. Z napadom se prevzame in zadrži bojna iniciativa, zmanjšata se možnost delovanja in svoboda manevra sovražnikovih sil, slabita se njihova bojna morala in bojna sposobnost ipd. Za vsak napad je torej bistveno to, da je iniciativa na strani napadalca, zaradi česar lahko napadalec določa čas, smer in način bojevanja. (Lubi 2007, 222)

1.1.4.4 Odporniško gibanje

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

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

Na vseh okupiranih območjih držav od Evrope pa do Azije, ki so jih zasedli naci-fašistični osvajalci ali militaristična Japonska, so se pojavila takšna ali drugačna odporniška gibanja, ki so s svojim delovanjem bolj ali manj prispevala h končni zmagi antifašistične koalicije. O splošni razširjenosti odporništva govori tudi dejstvo, da so se posamezne ilegalne

odporniške skupine pojavljale tudi v samih državah agresoricah, v Nemčiji, Italiji in na Japonskem. Mnogi strokovnjaki (zgodovinarji), ki so se ukvarjali s tem področjem druge svetovne vojne odporniška gibanja imenujejo za posebno fronto te vojne. (Krapež 1999, 1)

Narodnoosvobodilna vojska in partizanski odredi Jugoslavije v svetu veljajo za najuspešnejše in najbolj organizirano odporniško gibanje med drugo svetovno vojno. Lahko bi rekli, da je edino, ki je začelo nastajati takoj po začetku vojne iz naroda in brez tuje pomoči na jugoslovanskem ozemlju. Med vojno je neprestano raslo in se izpopolnjevalo tako v vojaškem kot tudi organizacijskem smislu. Leta 1945 je bila Jugoslovanska armada sposobna izvajati obsežne vojaške operacije in je kot edina z lastnimi silami skoraj v celoti sama osvobodila državo. (Krapež 1999, 14) Tako se je iz partizanske vojske razvila v pravo državno vojsko.

Vojaški prispevek odporniških gibanj k skupni zmagi nad fašizmom in nacizmom je bil občuten. Pri tem ne smemo upoštevati le števila ubitih, ranjenih in zajetih sovražnikovih vojakov, ampak tudi druge načine bojevanja in nasprotovanja okupatorju. Predvsem gre tukaj za škodo, ki so jo povzročili na industrijskih objektih, zlasti tistih velikega pomena za vojno industrijo, kot so tovarne za izdelavo orožja in servisne delavnice, obrati za proizvodnjo pogonskih sredstev, objekti za proizvodnjo in preskrbo z električno energijo, rudniki, vojna skladišča ipd. (Krapež 1999, 58)

Veliko škode so povzročili tudi z napadi na komunikacijska omrežja, zlasti železniška in cestna. Tukaj so akcije v glavnem izvedli z minskoeksplozivnimi sredstvi in jih največkrat usmerili na mostove in predore. Na tak način je bil promet tudi dlje časa prekinjen, kar je sovražniku močno oteževalo vojne napore. Predvsem gre tukaj za škodo povzročeno pri transportu surovin, enot in vojaškega materiala na bojišča. Zaradi teh akcij so veliko vojaške opreme in orožja uničili, ali pa je na bojišče prispelo z veliko zamudo. Okupator je bil prisiljen za zaščito prog in odpravljanje škode povzročene v partizanskih akcijah uporabiti posebne enote, ki bi jih v nasprotnem primeru uporabil na bojiščih. Največ tovrstnih akcij so izvedli jugoslovanski in sovjetski partizani. Posebnost slovenskih partizanov so bili minersko-sabotažni vodi, ki so bili zadolženi za rušenje posameznih odsekov prog. Takšne vode so ustanovili v partizanskih odredih in nekaterih brigadah. Manj številne so bile akcije usmerjene na pristanišča in letališča, predvsem zato, ker so bili odporniki za take akcije slabo opremljeni in ker so bili ti objekti močno zastraženi. (Krapež 1999, 58)

Partizan - pripadnik odporniškega gibanja, ki uporablja predvsem gverilsko taktiko bojevanja in deluje na širokem področju, -ponavadi v zaledju sicer močnejšega nasprotnika ter se

formira v manjše enote. Značilnosti: izogibanje večjim frontalnim spopadam, nočne akcije, zasede, izkoriščanje poznavanja zemljišča, podpora prebivalstva, vztrajnost in hitri premiki. (Dolinar in Knop 1994, 777)

1.1.4.5 Železničarji

Železničarji so bili od začetka delavskega gibanja na Slovenskem številčna in pomembna veja delavskega razreda. Še v dobi Avstro-Ogrske so v okviru svojih strokovnih organizacij in društev z izkušenimi imeli posebno mesto v primerjavi z drugim delavstvom. Že tedaj so imeli dokaj urejeno tudi socialno zakonodajo. V zadnjih letih prve svetovne vojne (1917 in 1918), ob koncu vojne in v prvih letih na novo ustanovljene države SHS so železničarji (poleg rudarjev) sestavljali revolucionarno jedro slovenskega delavstva. V tem obdobju so s protestnimi shodi, zborovanji, mezdnimi in stavkovnimi gibanji – v splošni stavki aprila 1920 pa že pod vplivom na novo nastale komunistične stranke – zahtevali socialno-ekonomske, posredno pa tudi politične pravice. (Vidovič Miklavčič 1970, 9)

2 GEOSTRATEŠKE ZNAČILNOSTI SLOVENIJE MED DRUGO SVETOVNO VOJNO

2.1 GEOGRAFSKI POLOŽAJ SLOVENIJE

Vojaško vrednotenje geografskega prostora na območju Slovenije je zaznamovano s stikom Alp, Panonske nižine, Dinarskega gorstva in Sredozemlja, zato je v tistem času ozemlje Slovenije ležalo na območju, ki je bil za okupatorja izrednega pomena.

Republika Slovenija je kontinentalna in pomorska država. Leži na prostoru, kjer se stikajo slovanska, germanska in romanska kultura. V zgodovinskem in kulturnem pogledu pripada Srednji Evropi. (Bratun 2005, 35)

2.2 GEOSTRATEŠKI POMEN SLOVENSKEGA IN BALKANSKEGA OZEMLJA ZA OKUPATORJA

Geostrateški pomen slovenskega ozemlja je opredeljen v Resoluciji o strategiji nacionalne varnosti:

Geostrateški položaj Republike Slovenije v evropskem prostoru je enkraten, saj je na njenem ozemlju stičišče treh geostrateških in geopolitičnih prostorov, in sicer: srednjeevropskega, južnoevropskega in jadransko-sredozemskega. Čez njeno ozemlje potekajo najkrajše kopenske povezave, ki zahodno Evropo in osrednji del južne Evrope povezujejo s Podonavjem in Balkanom ter prek njih z vzhodno Evropo in Malo Azijo. Obenem čez slovensko ozemlje vodijo najkrajše in najugodnejše povezave iz srednjeevropskih celinskih držav do obale Jadranskega morja in Apeninskega polotoka.

Ko je Nemčija leta 1938 okupirala in si nato pripojila Avstrijo, je Južna železnica pridobila na pomenu kot železniška povezava z Balkanom (Zidani Most–Zagreb–Beograd), prometnica po kateri so pridelki iz Jugoslavije prihajali v Nemčijo. Italijo in Nemčijo je neposredno povezovala pomembnejša brennerska železnica¹, pa tudi pontabeljska po dolini Tilmenta/Tagliamenta. Neposredni stik Nemčije in Italije je bil najbolj očitna posledica napada na Kraljevino Jugoslavijo in njene okupacije, tudi kar zadeva Južno železnico. (Guštin 2007, 2)

Z začetkom druge svetovne vojne in z nemško zasedbo velikega dela Evrope je strateško obvladanje Balkana za nacistične postalo samo še vprašanje časa. Nemci so na slovenskem Štajerskem takoj po napadu na Poljsko septembra 1939 začeli po zgledu oddelkov SA ustanavljati polvojaške formacije, organizirali pa so tudi močan obveščevalni aparat. (Žnidarič 1990, 32)

V prvih mesecih leta 1941 je nacistična Nemčija že uporabljala skoraj vse železniško omrežje na Madžarskem, v Romuniji in v Bolgariji, tako da je z obkolitvijo in osamitvijo Jugoslavije čakala na ugoden trenutek, da se polasti še preostalega ozemlja in komunikacij, ki so vodile neposredno proti jugu. Že pred podpisom pristopa Jugoslavije k trojnemu paktu je uprava nemških železnic (oziroma nemški diplomatski predstavniki) vse bolj vsiljivo zahtevala različne ugodnosti od jugoslovanskega zunanjega ministrstva. Tako naj bi nacistični vojni mehanizem dobil na voljo jugoslovanske tranzitne proge, JDŽ² naj bi temu ukrepu primerno zmanjšale svojo lastno prevozno dejavnost, nemška vojna uprava pa naj bi dobila

¹ Brennerska železnica poteka skozi brennerski prelaz v osrčju Alp, ki preko Avstrije povezuje Nemčijo in Italijo.

² Jugoslovanske državne železnice

možnost pregleda nad vsemi drugimi transporti prek ozemlja Kraljevine Jugoslavije. Leta 1941 je v Beogradu poslovalo legalno zastopstvo nemških železnic brez uradne jugoslovanske privolitve in ukrepalo po navodilih berlinskih central, ki je nadziralo premike transportov in se vmešavalo v jugoslovanske transportne zadeve. Po pristopu Jugoslavije k silam osi (25. marca 1941) je revolucionarna množica v naslednjih dnevih, sprožila državni udar in ovrgla vse izdajalske vladne načrte, vrhunec gibanja je bil 27. marec. Posledica tega je bila vojaška intervencija nemškega rajha in tudi delno uničenje jugoslovanskega železniškega omrežja. (Vidovič Miklavčič 1970, 64)

3 SLOVENSKE ŽELEZNICE PRED 2. SVETOVNO VOJNO

Železnica je objekt komunikacije, prek katere lahko hitro in preprosto prenesemo skoraj vse dobrine in surovine, ki jih človek, mesto, vojska potrebujejo za preživetje oziroma za nemoteno delovanje. Železnica je v obdobju obeh svetovnih vojn predstavljala strateško kategorijo. Bila je edino prevozno sredstvo, ki je poleg vseh vrst dobrin bila sposobna prepeljati tudi najtežjo vojaško oborožitev.

Železnica je imela kot stalni delodajalec in hkrati kot porabnik energetskega virov, rudnin, lesa in drugega, znaten vpliv na družbenopolitičen in gospodarski razvoj na Slovenskem in v Kraljevini Jugoslaviji. Železnica kot pomembna gospodarska panoga ima obsežno in izredno gibljivo delovno področje. Zaradi svoje značilne razvejenosti in specifičnosti služb je pri nas od nastanka dalje zaposlovala tako po izobrazbi kot po strokah osebje različnih kategorij dela.

Železniško omrežje, razporejeno po slovenskem narodnem ozemlju, so po prvi svetovni vojni razdelili med Italijo, Avstrijo in Jugoslavijo. Po Rapalski pogodbi 12. novembra 1920 (dejansko pa že z italijansko zasedbo slovenske Primorske in Istre novembra 1918) in po koroškem plebiscitu 10. oktobra 1920 je Slovenija izgubila omrežje na Primorskem in Koroškem. Zunaj naših meja so ostale nekatere pomembnejše proge, na primer del Južne železnice, večja prometna križišča, priključki prog, železniške delavnice, kurilnice, remontne delavnice ter skladišča (celovško, tržaško, goriško, beljaško vozlišče z delavnicami, skladišči itd.). (Vidovič Miklavčič 1970, 25)

Leta 1930 so zgradili povezavo med Rogatcem in Krapino kot pomembno razbremenitev enotirne magistralne proge Zidani Most–Zagreb, v Zidanem Mostu pa še drugi železniški most čez Savinjo, ki je omogočil neposredno in neovirano vožnjo vlakov v smeri Ljubljana–Zagreb.

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

3.1 ŠTEVILO ZAPOSLENIH

Po združitvi z omrežjem državnih železnic je leta 1924 na področju ljubljanske direkcije službovalo 915 uradnikov in nameščencev v centralni službi, pri izvrševanju pa 4.719 v prometni službi, 4.005 v strojni službi in pri vleki ter 3.608 pri vzdrževanju prog. Med njimi je bilo zaposlenih 13.247 uslužbencev. Skupaj je bilo 2.058 uradnikov, 3.319 »zvaničnikov«, 114 »spremljevalcev«, 1.795 kvalificiranih delavcev in 5.868 stalnih delavcev - dnevničarjev.

Leta 1938 so to število zmanjšali na 1.562 uradnikov, 156 uradniških pripravnikov, 3010 »zvaničnikov«, 119 »spremljevalcev«, 1.060 dnevničarjev, 846 kvalificiranih ter 3.750 nekvalificiranih delavcev, skupaj 10.503.

Od tega jih je bilo samo 442 v centralni službi, 4.278 pri vzdrževanju proge, 2.697 v postajni službi, 1.299 v lokomotivski in delavski službi, 980 pri vozni službi in 785 pri strojni službi brez lokomotivskega osebja. Zmanjšanje števila zaposlenih je bilo torej občutno. V centralni službi je število zaposlenih z 915 padlo na 442, pri izvrševanju pa s 13.247 na 10.503 osebe. (Mohorič 1968, 461)

3.2 USTROJ PROG IN VOZNEGA PARKA

Leta 1938 je ljubljansko železniško ravnateljstvo upravljalo s 1138,5 kilometra prog, od tega 1134,95 kilometra državnih in 3,5 kilometra zasebnih prog. Od vseh je bilo 287,6 kilometra glavnih prog prvega reda, 425,2 kilometra drugega reda in 422,9 kilometra stranskih prog. JDŽ so za vse omrežje v državi razpolagale z 19.443 pokritimi vagoni in 27.692 visoko stenskiimi odprtimi vagoni ter 4.497 nizko stenskiimi vagoni za materialni transport. Poleg tega je bilo v prometu 413 cistern in 1.657 specialnih vagonov. Za vleko je bilo v službi na normalno tirnih progah povprečno 1.070 lokomotiv. Na vsem železniškem omrežju Jugoslavije je bilo 80.806 zaposlenih, od tega 42.373 delavcev. (Mohorič 1968, 462)

Pod ljubljansko direkcijo je konec leta 1928 spadalo: 152 postaj, 70 postajališč, 5 nakladališč in 3 izogibališča. Na omrežju je bilo 1.012 mostov s skupno dolžino 11.069 metrov, 37 predorov v dolžini 19.564 metrov. Oprema postaj je bila zelo pomanjkljiva, saj so na 184 postajah še svetili s petrolejkami, le na 45 postajah pa so imeli električno razsvetljavo. Na omrežju je bilo 55 vodnih postaj s 122 napajališči za lokomotive. Za blagovni promet so imele vse postaje skupaj 391 skladišč z 58.000 kvadratnimi metri površine in 167 klančin.

Železniški uradi so bili razmeščeni v 511 uradnih poslopih. Stanovanjskih zgradb je bilo 599, čuvajnic ob progah pa 415. V strojni službi je delalo 354 lokomotiv, ki so imele posebne tenderje³, 65 pa je bilo tenderskih lokomotiv, ki so leta 1928 skupno naredile 10.991.000 lokomotivskih kilometrov, 1.720.058.000 bruto tonskih tovornih kilometrov ter 770.807 bruto tonskih potniških kilometrov. 74,17 odstotka potnikov je potovalo v tretjem razredu, 24,17 odstotka pa z režijskimi vozovnicami. (Mohorič 1968, 462)

3.3 VLOGA ŽELEZNIC KOT TRANSPORTANTA V JUGOSLOVANSKEM GOSPODARSTVU

Po statistiki za leto 1938, ki je bilo v gospodarstvu še zadnje običajno leto pred izbruhom druge svetovne vojne na evropski celini, je od vsega železniškega prometa v Jugoslaviji pripadlo 56,28 odstotka notranjemu prometu, 24,95 odstotka izvozu, 5,13 odstotka uvozu in 13,64 odstotka tranzitu. Po vrstah transportiranega blaga in smeri prometa je bila porazdelitev po odstotkih tonaže sledeča:

³ Na lokomotivo priklopljen vagon za prevoz zaloge vode, goriva; zalogovnik.

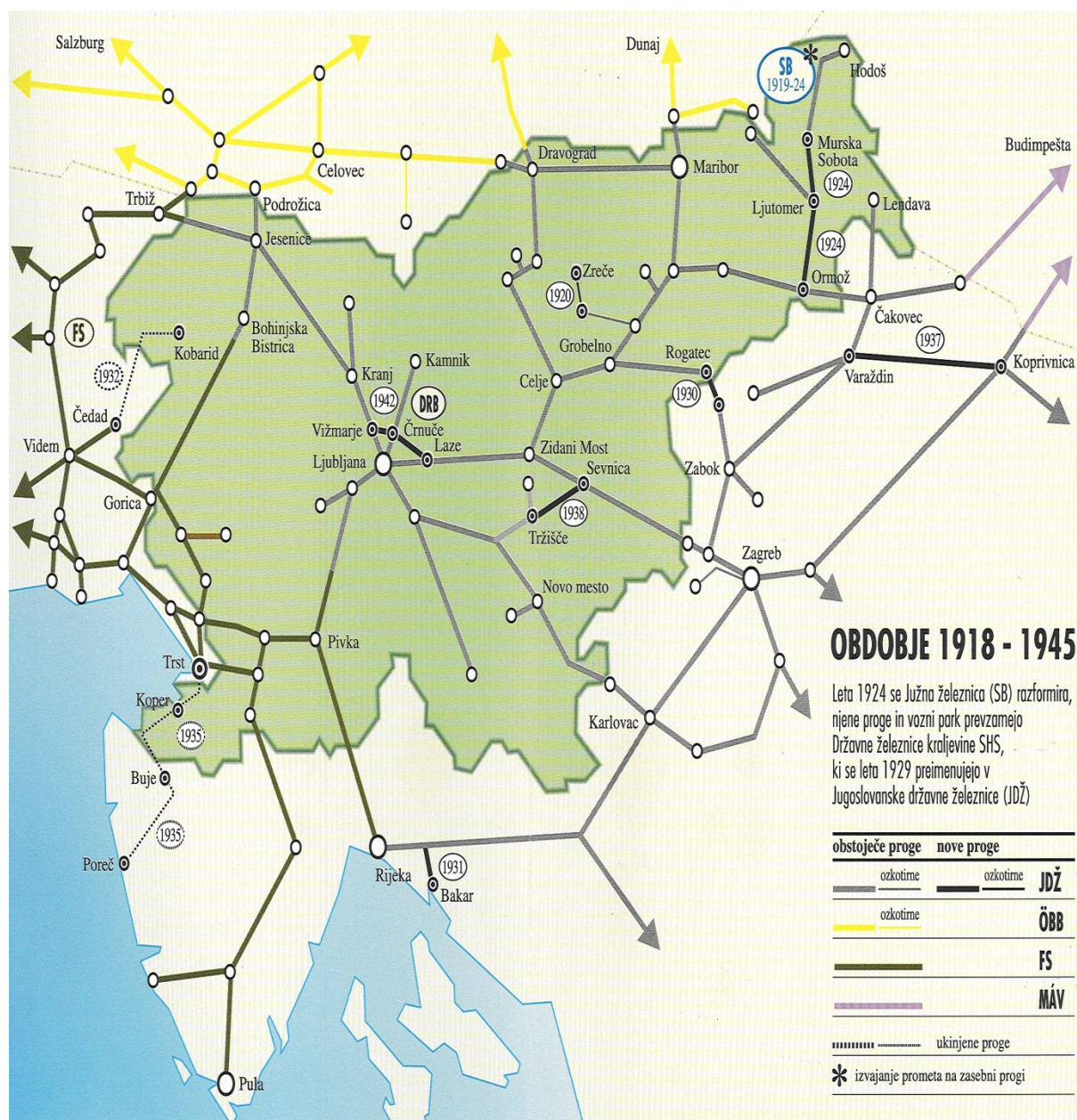
TABELA 3.1: SMERI IN KATEROGIJE PROMETA V JUGOSLAVIJI PRED VOJNO

smer prometa	gozdni proizvodi	minerali	premog	poljedelski proizvodi	drugo
skupna tonaža	23,83	21,79	20,80	19,54	14,54
notranji promet	24,50	20,46	25,59	17,44	12,01
izvoz	35,24	37,02	-	15,25	12,49
uvoz	-	9,34	36,67	-	53,99
tranzit	9,23	11,33	-	45,30	34,28

Vir: Mohorič (1968, 464).

Promet z gozdnimi proizvodi je v Jugoslaviji leta 1938 s 3.469.000 tonami, osvojil prvo mesto. Drugo mesto zavzemajo fosilna goriva (premog) s 3.116.000 tonami. Njim na tretjem mestu sledi tonaža poljedelskih proizvodov z 2.128.000 tonami, ki s prištetjem prevoza izdelkov poljedelske industrije s 775.000 tonami in prometom žive živine (168.500 ton) skupaj ne dosega niti druge niti prve skupine. (Mohorič 1968, 467)

SLIKA 3.1: ŽELEZNICE PRED VOJNO IN V ČASU DRUGE SVETOVNE VOJNE



Vir: Bogič (1998, 25).

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

4 PRIPRAVE IN ZAČETEK DRUGE SVETOVNE VOJNE

4.1 PRIPRAVE NA VOJNO

Zaradi negotovih političnih in vojaških razmer v Evropi in zloveščega približevanja izbruha druge svetovne vojne so se tudi na železnicah na obrambo intenzivno pripravljali že od leta 1939. Za vsako večjo postajo so izdelali osnovne pasivne protizračne obrambe, v katerih je bil zajet sistem obveščanja, reševanja, gašenja požarov, zaklonišč, zatemnitve, nadzora in drugih ukrepov v primeru napada. Priprave so potekale v skladu s pravilnikom o zaščiti pred letalskimi napadi. Vse obrambne priprave so predpostavljale napad s severa prek Maribora in zahoda prek Jesenic. Obrambni sektor Rogatec je obsegal vse železniške objekte na postaji (postajno poslopje, kurilnico, skladišče, stavbo sekcije za vzdrževanje proge in stanovanjsko hišo). Največjo pozornost so namenili reševanju po letalskih napadih, pri katerih so predvidevali uporabo zažigalnih bomb in uporabo bojnih strupov. V vojnodobnem požarnem redu postaje Rogatec so določili:

- obveščanje s pomočjo dveh gongov, telefonov, telegrafa, sirene in cerkvenih zvonov,
- ureditev zaklonišča med postajnim poslopjem in deponijo premoga,
- stalni sestav in prisotnost gasilskega oddelka,
- sestav in prisotnost hišne zaščitne službe,
- gasilsko opremo in skrinjice za prvo pomoč. (Karol 2003, 94)

Med sredstvi za prvo pomoč, reševanje in gašenje je bilo veliko klorovega apna, natrijevega bikarbonata, alkalnih maziv, peska, plinskih mask in zaščitnih oblek. Pesek je bil namenjen za gašenje letalskih zažigalnih bomb, klorovo apno in preostale kemikalije pa za nevtralizacijo strupenih plinov. (Karol 2003, 94)

Direkcija državnih železnic v Ljubljani je še pred napadom na Jugoslavijo izdala navodila in ukaz, da se morajo železničarji pripraviti na popolno evakuacijo. Čim več železničarjev in tehničnih sredstev so namreč nameravali umakniti v notranjost države, s tem pa že od vsega začetka povzročati sovražniku težave v prometu. (Karol 2003, 94)

Evakuacija pa ni zajela samo mariborskih železničarjev, temveč tudi železničarje na drugih postajah. Proga od Šentilja proti Ljubljani se je dobro odzvala evakuaciji, precej slabše pa koroška proga. Tu sta se delno evakuirali samo postaji Dravograd in Prevalje, pod katero so kot odpremišče spadale tudi Ravne. (Žnidarič 1990, 65)

Od Grobelnega skozi Rogatec in dalje po Hrvaški proti Bosni je peljal poseben vlak, na katerega so se vkrcavali železničarji, ki so pred odhodom poškodovali precej postajnih naprav. Ko so se železničarji, ki so sledili pozivu za evakuacijo, vrnili nazaj domov, so jih kulturbundovci zelo grdo sprejeli in se nad njimi izživljali. Večinoma so jih za kazen najprej uporabili kot fizično delovno silo, pozneje pa so jih premestili v Avstrijo in Nemčijo. Tiste, ki so ostali, pa so zaposlovali na nižjih delovnih mestih. (Karol 2003, 96)

4.2 NAPAD NA JUGOSLAVIJO

Priključitev Avstrije k nemškemu rajhu leta 1938 je dala nacističnemu gibanju na slovenskem Štajerskem nov zagon, še posebej po ustanovitvi Inštituta za jugovzhodno nemštvo in Pokrajinskega obmejnega urada v Gradcu maja 1938 oziroma februarja 1939. Načrtno raznarodovalno delo se je nadaljevalo potem, ko so jugoslovanske oblasti oktobra 1939 dovolile obnovitev Švabsko-nemške kulturne zveze v Sloveniji (Kulturbund). Poleg tega so Nemci na slovenskem Štajerskem takoj po napadu na Poljsko septembra 1939 začeli po zgledu oddelkov SA ustanavljati polvojaške formacije, organizirali pa so tudi močan obveščevalni aparat. (Žnidarič 1990, 57)

Uslužbenci nemških državnih železnic, zaposleni na postaji v Mariboru, so se smeli svobodno gibati po mestu in oklici ter celo nositi orožje. Mnogi so bili iz Maribora in bližnje okolice, znali so tudi slovensko in imeli širok krog znancev med krajevnim prebivalstvom. Na železniški postaji v Mariboru se je vsak dan mudilo okrog sto nemških železničarjev. Predstojništvo mestne policije v Mariboru pa je imelo komaj tri policijske agente in tri mestne stražnike, ki seveda niso mogli nadzorovati gibanja niti desetine na železniški postaji zaposlenih nemških železničarjev. Vohunsko delo na železniški postaji v Mariboru je vodil Ludvik Kaltenbeck, vodja urada nemških državnih železnic v Mariboru. V uradu nemških železnic v Mariboru sta se z vohunstvom ukvarjala tudi Rudolf Schori in Anton Ertl, s katerima so bili povezani številni železniški uslužbenci. Urad nemških železnic v Mariboru je imel pomembno vlogo tudi pri transportu orožja čez mejo, s katerim so se oboroževali Nemci v Sloveniji. Kaltenbeck je imel za svoje delo na voljo tudi radijsko oddajno in sprejemno postajo. (Žnidarič 1990, 58)

Z začetkom druge svetovne vojne in z nemško zasedbo velikega dela Evrope je postalo strateško obvladanje Balkana za naciste samo še vprašanje časa. V prvih mesecih leta

1941 je nacistična Nemčija že uporabljala skoraj vse železniško omrežje na Madžarskem, v Romuniji in Bolgariji, tako da je z obkolitvijo in osamitvijo Jugoslavije čakala na ugoden trenutek, da se polasti še preostalega ozemlja in komunikacij, ki so vodile neposredno proti jugu. Že pred podpisom pristopa Jugoslavije k trojnemu paktu je uprava nemških železnic oziroma nemški diplomatski predstavniki od jugoslovanskega zunanjega ministrstva vse bolj vsiljivo zahtevali razne ugodnosti. Tako naj bi nacistični vojni mehanizem dobil na voljo jugoslovanske tranzitne proge, JDŽ naj bi temu ukrepu primerno zmanjšal svojo lastno prevozno dejavnost, nemška vojna uprava pa naj bi dobila možnost pregleda nad vsemi drugimi transporti prek ozemlja Kraljevine Jugoslavije. Leta 1941 je v Beogradu poslovalo legalno zastopstvo nemških železnic brez uradne jugoslovanske privolitve in ukrepalo po navodilih berlinskih central, ki je nadziralo premike transportov in se vmešavalo v jugoslovanske transportne zadeve. Zaradi državnega udara 27. marca se je nemški rajh odločil za napad na Jugoslavijo. Na podlagi ukazov, ki so jih izdali v noči na 28. marec in pozneje, so bile nemške in italijanske sile do nedelje, 6. Aprila, zjutraj v večini že pripravljene za napad. Napadalci v Avstriji, na Madžarskem, v Bolgariji, Albaniji in Italiji so po načrtu Podjetje št. 25 oziroma Marita pripravili ogromne sile za napad na Jugoslavijo in Grčijo: 52 divizij, in sicer 24 nemških, 23 italijanskih in 5 madžarskih, vsega okoli 870.000 vojakov in oficirjev, ki naj bi z močnimi, bliskovitimi udarci oklepnih in motoriziranih divizij v čim krajšem času uničili Jugoslavijo kot državo in kot vojaško moč, nato pa še Grčijo. (Klanjšček 1989, 20)

Z vojaško zmago in okupiranjem Jugoslavije sta Nemčija in Italija zasegli tudi vse železniško omrežje razpadle Kraljevine. Z njim sta si priključili zelo pomembne strateške položaje in komunikacijske zveze, ki po najkrajši poti povezujejo srednjo in južno Evropo in ki so povezovale posamezne predele Balkanskega polotoka ter so Wehrmachtu omogočale pospešeno koncentracijo sil za prodiranje v Grčijo in na vzhod. Slovensko omrežje je bilo zaradi svoje tranzitne lege ključnega značaja in tako za Nemce kot za Italijane prvorazrednega strateškega pomena. Južna in karavanška železnica sta imeli v tranzitu za povezavo z drugim jugoslovanskim ozemljem še poseben pomen. (Vidovič Miklavčič 1970, 65)

4.3 RUŠENJE PROGE IN ŽELEZNIŠKIH OBJEKTOV UMIKAJOČE SE JUGOSLOVANSKE VOJSKE APRILA 1941

Umikajoča se jugoslovanska vojska je zaradi nesposobnega in izdajalskega vodstva in tudi zaradi posredovanja narodnega sveta s takratnim banom dr. Markom Natlačenom na čelu

(med drugim tudi to, da naj bi se preprečila škoda na objektih) neorganizirano in le delno onesposabljala komunikacijske vezi. Prehiter prodor 2. nemške in 2. italijanske armade je tako delno onemogočil nekatera rušenja, ki so bila že pripravljena s sodelovanjem in v povezavi ter po navodilih tehničnega kadra Jugoslovanskih državnih železnic. Jugoslovanski obrambni načrt je namreč v primeru umika predvideval rušenje vrste ključnih objektov na progi. Posebej pomembna so bila rušenja na obeh že omenjenih magistralah, na Južni in na karavanški železnici. Od teh porušениh objektov so še posebej nekateri okupatorju pozneje oteževali popravilo bodisi na eni bodisi na drugi progi. Na Južni železnici so zminirali naslednje objekte: predor pri Šentilju, lenartski viadukt in železniški most v Mariboru, na odseku med Pragerskim in Celjem so 9. aprila razdejali črešnjevski predor. V črešnjevski predor je položila 16 minskih polj, v vsako po 450 kilogramov razstreliva. Ob eksploziji 9. aprila se je 251 metrov dolg predor zrušil, ostali so le oba portala in oporni zidovi. Ves hrib mokrotne ilovice in razpadlega laporja se je pogreznil na železniške tire ter dal okupatorju z odstranitvijo te nepričakovane prometne ovire več mesecev dela. Na notranjski progi je vojska med drugim porušila dvonadstropni železniški viadukt pri Borovnici, most pri Rakeku in Štampetov most. Okupator je šele po treh mesecih dogradil enotirni provizorij z železno konstrukcijo, prek katerega so lahko vozili vlaki. Toda še preden je okupacijski vojski uspelo odstraniti ruševine uničenih objektov in zgraditi provizorije, so se poleti že pojavile prve diverzantske akcije partizanov na železnici. (Mohorič 1968, 484)

Na karavanški progi so minirali odsek predora med Podrožco in Jesenicami (ki ga je rušila skupina jugoslovanske vojske), ter železniški most pri Žirovnici. Razstrelili so tudi oba portala in predor Globoko po vsej dolžini na odseku Radovljica–Otoče (po popravilu so ga skrajšali za 30 metrov zaradi osipavanja terena). Onesposobili so tudi most pri postaji Otoče, cestni nadvoz pri Kranju in most čez Soro pri Medvodah. Na relaciji Jesenice–Bohinjska Bistrica–Podbrdo so uničili bohinjski predor, železniški most pri Bohinjski Bistrici in Nomnju čez Savo, cestni podvoz pri postaji Bohinjska Bela, železniški most pri Podhomu čez Radovno in jeseniški most čez Savo Dolinko. Na progi Jesenice–Rateče so razstrelili most pri Kranjski Gori, na koroški progi pa železniški most čez Dravo in mostove na Meži pri Dravogradu, most pri Dobrihah in most pri Prevaljah. Med Ljutomerom in Hodošem je vojska za seboj porušila železniški most čez Muro, drugega čez potok in razstavila progo, tako da je ostala proga vozna le na odseku Ljutomer–Veržej in od Dokležovja do Hodoša.

Paralizirano železniško omrežje ni moglo bistveno zaustaviti sovražnikovega prodiranja, toda napredujoče sovražne armade so že v aprilskih dneh dokaj občutile onesposobljenost železniških komunikacij. (Vidovič Miklavčič 1970, 66)

4.4 OKUPACIJSKI REŽIMI NA SLOVENSKIH ŽELEZNICAH

4.4.1 OKUPACIJSKI REŽIMI NA ŽELEZNICAH

Okupacijski režimi posameznih okupatorjev so bili tudi na železnici različni. Vsi so sicer izdajali navodila in odredbe o preusmeritvi železniške službe v vojaške namene, le da je nemški okupator uvedel veliko strožje ukrepe in metode kot sta jih italijanski in madžarski. V prvi vrsti pa je nemški okupator na železnici zasledoval cilj, kako čim prej in za vsako ceno vzpostaviti varen, reden in dovolj hiter promet ter tudi železniško omrežje prilagoditi svojim vojaškim in političnim načrtom. (Žnidarič 1990, 90)

Z okupacijo Jugoslavije so sile osi zasegle tudi vse železniško omrežje razpadle Kraljevine. Z njim so pridobile zelo pomembne komunikacijske zveze, ki so po najkrajši poti povezovale srednjo in južno Evropo in posamezne predele Balkanskega polotoka, nemški vojski pa so omogočale tudi povezavo z Grčijo in celo povezavo z afriškim bojiščem. Slovensko železniško omrežje je bilo zaradi svoje prehodne lege tako za Nemce kot za Italijane ključnega pomena. Južna in karavanška železnica sta bili v tranzitni povezavi z drugim jugoslovanskim ozemljem za okupatorja izredno pomembni. (Žnidarič 1970, 71)

Gorenjsko so sprva zasedli Italijani. Ker so bili železniški mostovi porušeni, so Italijani prišli samo z eno parno lokomotivo iz Trbiža do Kranjske Gore. 19. aprila 1941 so se morali umakniti nazaj na prvotno mejo. Med zasedbo železniških postaj v službo niso sprejeli slovenskih železničarjev.

12. aprila 1941 je nemški okupator prvič določil razmejitveno črto med ozemljem, ki so ga zasedli sami, in tistim, ki naj bi pripadalo Italijanom. 29. aprila so mejo končno določili tako, kot je potem dejansko potekala do kapitulacije Italije. Tretji del poprejšnje Dravske banovine so si prilastili Madžari. Kako pomembno je bilo naše ozemlje v gospodarskem, strateškem in prometnem oziru, vidimo iz prizadevanj in tekmovanja obeh vodilnih sil osi med seboj, ki sta si vsaka po svoje skušali zagotoviti čim večji del osvojenega ozemlja in z njim tudi vsa prometna vozlišča. Nemci, ki so med okupatorji imeli nadrejeno vlogo, so z

okupacijo Štajerske⁴ in Gorenjske⁵ dobili poleg lokalnih prog predvsem gorenjsko in štajersko magistralo. Položaj po zlomu stare Jugoslavije je nacistični Nemčiji omogočil prosto pot proti jugu in vzhodu. Po kapitulaciji Italije in z nastankom druge fronte na italijanskih tleh pa so postale slovenske železnice, poleg brennerske, za Nemce življenjsko pomembne, saj so omogočale najkrajšo pot do Sredozemlja. (Vidovič Miklavčič 1970, 68)

Italijanski okupator je zasedel Ljubljano s preostalimi deli Slovenije, se pravi Dolenjsko, Belo krajino in Notranjsko. Slovensko ozemlje, ki ga je zasedla italijanska vojska, je postalo po izdanem kraljevem ukazu št. 291 o priključitvi tega ozemlja 3. maja 1941, sestavni del kraljevine Italije, imenovano Ljubljanska pokrajina. Poleg manj pomembnih prog je italijanski okupator dobil tudi dve zelo pomembni gospodarsko-strateški komunikaciji: progo Ljubljana–Novo mesto–Karlovac (do Bubnjarcev) in odsek Južne železnice Zalog–Ljubljana–Postojna. Po njih so prevažali vojsko in vojaški material za vzhodno fronto in za boj proti NOV jugoslovanskih narodov. Celotna Južna železnica je bila pomembna prometna žila, ki sta jo uporabljali obe zasedbeni sili. Med drugim je italijanski okupator po njej v Italijo prevažal tudi nafto in bencin (treno petrolifero). Zaradi pomanjkanja surovin so hoteli Italijani zasesti še zasavski premogovni bazen in progo Ljubljana–Zidani Most–Zagreb, ki naj bi povezovala Italijo z Neodvisno državo Hrvaško (NDH), vendar so si to prisvojili Nemci. (Vidovič Miklavčič 1970, 69)

Slovenijo v dotedanji Dravski banovini aprila 1941 niso samo razkosali med tri okupatorje, ki so že prej imeli nekatere dele slovenskega ozemlja, ampak so jo razbili še na nekaj pokrajinskih upravnih enot. Nemški okupator je zasedeno slovensko ozemlje razdelil v dvečasni pokrajinski upravni enoti, v Spodnjo Štajersko (Untersteiermark) s središčem v Mariboru ter v zasedena območja Koroške in Kranjske (Besetzte Gebiete Kärntens und Krains) s središčem na Bledu. Madžarski okupator je Prekmurje upravno združil z bližnjima madžarskima velikima županijama Vas (murskosoboški okraj) in Zala (dolnjelendavski okraj). Samo Italija je dodeljeno ji ozemlje ohranila v eni upravni enoti – Ljubljanski pokrajini (Provincia di Lubiana) s središčem v Ljubljani. (Čepič 2005, 89)

⁴ Na jugu so zasedli oba brega Save do Brežiškega kota

⁵ Južna meja Šentvid nad Ljubljano in Sava pri Črnučah

Po dokončnem razkositju slovenskega ozemlja so železniško omrežje, ki je poprej spadalo pod ljubljansko železniško direkcijo, upravno razdelili takole: vse proge na Gorenjskem⁶, proge od koroškega kolodvora v Mariboru do Dravograda in Laboda, relacije Dravograd–Prevalje–Pliberk, Prevalje–Mežica–Žerjav, Dravograd–Slovenj Gradec–Celje so dodelili pod beljaško železniško direkcijo (Reichbahndirektion Villach), razen Celja in Maribora, ki sta bili pomembni križišči na Južni železnici in sta zdaj sodila pod dunajsko železniško direkcijo (Reichbahndirektion Wien). K njej so sodile tudi proge in odseki: Južna železnica na odseku Šentilj–Maribor–Zidani Most–Zalog, Zidani Most–Dobova, nadalje Pragersko–Ptuj–Ormož–Središče, Ljutomer–Gornja Radgona in odsek Ljutomer–Veržej do nemško madžarske meje. Proga Ljutomer–Veržej v letih 1941–1945 ni obratovala.

Prekmurje so najprej zasedli Nemci in ga pozneje prepustili Madžarom. Tod so bile železniške proge oziroma zveze zaradi zemljepisnega značaja več ali manj lokalnega značaja. (Vidovič Miklavčič 1970, 70)

Nemške okupacijske oblasti so slovenske železničarje zaposlile, vendar zaradi popravila porušениh objektov promet ni takoj stekel. Ker so železničarji ob umiku z Gorenjske odpeljali vozni park, so si Nemci pri odvažanju ruševin iz karavanškega predora pomagali z ozkotirnimi lokomotivami iz železarne. Potem ko so zgradili lesene provizorije čez Savo in Pišenco v Dolini, so preko Trbiža pripeljali lokomotive s Koroške.

4.4.2 INFRASTRUKTURNE SPREMEMBE ŽELEZNIŠKIH KOMUNIKACIJ

Prva nujna naloga okupacijske uprave je bila obnova ključnih porušениh objektov na progi. Italijanska oblast, ki je pokrajino 5. maja 1941 že anektirala, je pripeljala vojaški železniški polk, ki je deloval skupaj s številnimi delavskimi skupinami in mostovnimi delavci, najemali pa so tudi domačo delovno silo. Do 8. maja so vzpostavili promet od Rakeka do Logatca, do Ljubljane pa je potniški promet tekkel s prestopanjem na cestno povezavo do Vrhnike, od koder je bila železniška povezava Vrhnika–Ljubljana. 28. junija so vzpostavili promet po celotnem odseku do Ljubljane. Najzahtevnejši tehnični objekt, borovniški viadukt, so obnovili provizorično, z 200 metrov dolgo jekleno konstrukcijo, ki pa je dopuščala promet z nižjo hitrostjo in manjšo osno obremenitvijo.

⁶ Karavanška proga od obmejne postaje Vižmarje do Jesenic, lokalne proge: Vižmarje–Kamnik, Kranj–Tržič, Jesenice–Bohinjska Bistrica in Jesenice–Rateče

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

Precej pozornosti so okupatorji posvetili posodabljanju zvez. Promet so upravljali po dispečerskem sistemu iz obratnega urada na Jesenicah, za kar so speljali posebno telefonsko linijo, po kateri so imeli neposreden stik s prometniki na postajah. (Dežman 1996, 424)

2. julija 1941 je prek lesenega provizorija v Mostah pri Žirovnici stekel promet med Jesenicami in Radovljico. Do srede julija so usposobili tudi bohinjsko progo. 18. avgusta je ponovno začel voziti vlak na progi Jesenice–Podrožca, 28. avgusta pa so obnovili promet na progi Jesenice–Kranj. (Dežman 1996, 413)

Gorenjsko železniško omrežje je med vojno spadalo pod železniško direkcijo v Beljaku, upravljal pa ga je obratni urad (Betriebsamt) na Jesenicah. (Dežman 1996, 413)

4.4.3 GRADITEV PROGE OD VIŽMARIJ DO LAZ IN DRUGE NOVOGRADNJE

Predstavniki šefa civilne uprave v okrožju Kamnik, vodnega gospodarstva, koroških deželnih elektrarn in državnih železnic so se 24. septembra 1942 pogovarjali o gradnji železniške povezave od Vižmarij prek Črnuč do Laz, za gradnjo katere je bila zadolžena železniška direkcija v Beljaku. Zgradila naj bi jo v čim krajšem roku. Dokončali pa so jo oktobra 1942, čeprav so nekatera dela opravljali še leta 1943. (Dežman 1996, 423)

V skladu z nacional-socialističnimi cilji so okupatorji na železnici načrtovali številne novogradnje, tako poslopja za potrebe službe kot stanovanja za nemške železničarje. Zgradili so nekaj poslopij, predvsem za progovne odseke na Hrušici in Jesenicah (tu so zgradili tudi obratno kuhinjo in nekaj stanovanj), v Lescah, Kranju, Vižmarjih (tudi tu je bilo zgrajenih nekaj stanovanj). Vendar so bile gradnje veliko skromnejše od načrtov.

Med Zidanim Mostom in Zagrebom so Nemci začeli polagati drugi tir in večati obmejno postajo proti NDH v Dobovi, ki so jo opremili z velikim številom tirov, kurilnico in železniškimi delavnicami, vendar pričakovanih koristi od železniškega prometa po obnovitvi komunikacij niso mogli trajno uporabljati. Partizanske akcije so jim prekrizale načrte. Diverzantsko delovanje partizanov na železnicah je okupatorje vedno občutneje vznemirjalo. Njihove akcije so postajale pogostejše in so se pojavljale zdaj tu zdaj tam. (Žnidarič 1990, 124)

5 RAZVOJ ODPORNIŠKEGA GIBANJA IN ZAČETEK SABOTAŽNIH DEJAVNOSTI

Kot sem že omenil, se je upor proti okupatorju na slovenskem ozemlju začel zelo hitro. Slovenski narod se je kmalu začel boriti za svojo svobodo. Upirati so se začeli najprej posamezniki in manjše skupine, ki so začele izvajati razne manjše sabotaže in propagandne akcije, kmalu pa so se aktivno začeli upirati tudi z orožjem. Naj pripomnim, da je bilo to zelo pogumno in tvegano dejanje, saj je bil okupator zelo močan in je izvajal totalitarni nadzor, hkrati pa neusmiljeno izvrševal kazni in sankcije nad uporniki in njihovimi družinami. Z razvojem druge svetovne vojne na našem ozemlju se je razvil tudi upor proti okupatorju.

26. aprila 1941 so predstavniki Komunistične partije Slovenije, Krščanskih socialistov, demokratičnega krila Sokolov in naprednih kulturnih delavcev ustanovili Protiimperialistično fronto slovenskega naroda, ki se je pozneje preimenovala v Osvobodilno fronto (OF). Hkrati s političnimi so izvajali tudi vojaške priprave; skrivali so orožje, opremo, strelivo in izvajali posamezne akcije. 22. junija 1941 so v Ljubljani ustanovili najvišji vojaški vodstveni organ bodočih partizanskih čet-Vrhovno poveljstvo slovenskih partizanskih čet, ki so ga pozneje preimenovali v Glavno poveljstvo slovenskih partizanskih čet. Odporniško gibanje se je razvijalo v dve smeri. Osvobodilna fronta je bila »civilna zaledna organizacija«, ki je skrbela za oskrbo partizanskih enot, ki bi bile brez podpore širših ljudskih množic brez možnosti za uspeh. OF je svoje delovanje začela konec aprila 1941. Imela je svoje politične cilje, pa ni bila politična stranka. Opravljala je oblastvene funkcije, ni pa bila državni organ. Bila je organizirano množično gibanje, ki je obsegalo vse sloje in razrede naroda. (Ločniškar 2004, 5)

Ob odločitvi, da se uprejo okupatorju, so se uporniki, partizani zavedali, da bo za to treba izvajati sabotažne akcije z rušenjem železniških prog, cest, telekomunikacijskih naprav itd. Za ta korak so se odločili, saj je sabotaža ena od najbolj izvedljivih oblik oboroženega boja, če se boriš proti močnejšemu sovražniku. S temi dejanji so partizani hoteli onemogočiti vojaško in politično delovanje okupatorja in njegovih enot. Prve partizanske čete in bataljoni ter druga dimenzija upora so se leta 1941 uspeli vzpostaviti po vseh slovenskih pokrajinah z izjemo Prekmurja.

KP je kot obliko odpora predvidela gverilo, ki naj bi težišče vstaje prenesla na podeželje. Vstaja, ki so jo sprožili julija 1941, je bila vse jugoslovanska, v izvedbi pa slovenska. To pomeni, da se je razvijala pod vplivom omejitev, ki so v tistem obdobju vladale

na območju Slovenije. Predvsem je pomembno to, da je bilo vprašanje vzpostavitve oborožene sile še odprto. Veliko vprašanje je bilo, kdo bodo nosilci oboroženega boja, kdo bo vodil borce in kje si bodo aktivisti zagotovili potrebno količino orožja in vojaškega materiala. Ta tri vprašanja so uporniki reševali sproti, medtem ko so se bojevali proti nekajkrat močnejšemu sovražniku. (Guštin 2001, 134)

Prva oblika neposrednega odpora je bilo sabotiranje okupatorjevih ukazov o varovanju voznega parka in železniških naprav. Železničarji so ob prihodu okupatorja uničevali, pa tudi skrivali rezervne dele za lokomotive in druge železniške naprave, ki so bile v vojnem času nepogrešljive, s tem pa tudi kvarili vozni park in zavirali okupatorjev vojaški in civilni promet. Posebej aktivni so bili železničarji v delavnicah in kurilnicah, kjer so imeli neposredno možnost za izvajanje sabotaž. (Vidovič Miklavčič 1970, 87)

5.1 VSTAJA IN RAZVOJ NARODNOOSVOBODILNEGA GIBANJA SLOVENSKEGA NARODA

Organiziranost in učinkovitost odporniškega gibanja lahko razdelimo na dve obdobji. Obdobje od napada na tedanjo Kraljevino Jugoslavijo od spomladi leta 1941 do jeseni 1943, ko je kapitulirala Italija in ko so zavezniki na Teheranski konferenci priznali jugoslovanske partizane kot zaveznike v boju proti silam osi, in obdobje od jeseni 1943 do konca druge svetovne vojne. Razlika v teh dveh obdobjih se vidi v pomembnosti železniških komunikacij za okupatorja, učinkovitosti napadov osvobodilnega gibanja, vojaško-materialnih sredstvih, ki so jih uporabili pri izvajanju, z razvojem druge svetovne vojne na drugih frontah, ter s sodelovanjem pri napadih na železniške komunikacije z zavezniško vojsko. Sabotažne in diverzantske akcije so bile v prvem obdobju preproste in neorganizirane. Izvrševali so jih pogumni posamezniki in skupine, z neupoštevanjem ukazov in izmikanje nalogam in odgovornostim v službi, diverzije so izvajali s preprostim priročnim orodjem ali eksplozivom, ki so ga ukradli iz rudnikov ali okupatorju. Postopoma se je osvobodilno gibanje organiziralo in oboroževalo. S tem so njihove diverzije in vojaški napadi na železniške komunikacije postajali vse bolj kompleksni in v drugem obdobju že prave vojaške akcije, ki so vključevale veliko število enot, kombinacije različnih enot (artilerije, inženirjev, saboterjev, pehote, zavezniškega letalstva) in so trajale tudi po več dni.

Odporniško gibanje, ki je po okupaciji nastajalo v jugoslovanskih pokrajinah, je na železnice gledalo predvsem kot na orodje okupacijskih sil, s katerim se izkorišča okupirano deželo, ob nemškem napadu na Sovjetsko zvezo pa se je temu pogledu pridružilo še mnenje, da železnica nemškim in drugim okupatorskim silam omogoča premike proti Sovjetski zvezi, kar je pomenilo še dodaten argument za poskuse preprečitve prometa. (Guštin 2008, 332)

Ker je bila železnica za okupatorja izredno pomembna, je narodnoosvobodilna vojska od vsega začetka gibanju železniških transportov posvečala posebno pozornost. Z oboroženimi napadi in miniranjem tirov je ogrožala promet ter povzročala zastoj transportov. Na vseh pomembnejših postojankah je okupator namestil vojaške posadke v utrjene bloke, vendar vsi varnostni ukrepi in utrdbe ter oklopne garniture niso mogli zagotoviti rednega prometa. (Mohorič 1968, 485)

V tem obdobju na nekaterih odsekih beležimo pogoste male napade na vozni park in železniško infrastrukturo (telefonske in telegrafske zveze), poskuse iztirjanja ob sodelovanju osebja, ki je pripadalo odporniškemu gibanju, ter partizanskih enot, pa tudi prva miniranja proge. (Guštin 2007, 19) Prve diverzantske akcije pri nas so bile pogosto prav v rudnikih, kamnolomih in na skladišča, kjer so enote lahko dobile sredstva, s katerimi so izvajale diverzije na komunikacije in druge objekte.

Poleg raznašanja letakov in pisanja po zidovih so mariborski skojevci v času odhoda prvih mariborskih komunistov v partizane na Pohorje sredi julija 1941 izvedli tudi nekaj sabotažnih akcij, v katerih je nacistični okupator utrpel precejšnjo gmotno škodo. Eno najuspešnejših so izvedli v noči na 18. julij 1941 na tezenski železniški postaji. 17. julija popoldne je na to postajo pripeljal vojaški transportni vlak s petnajstimi vagoni. Na dvanajstih so bili naloženi deli za letala, na treh pa železova ruda. Na vlaku je bilo vojaško spremstvo. Ob 23.13 je v enem od vagonov izbruhnil požar, ki se je zaradi vetra hitro širil. Gasilci so požar omejili, a od vagona in obeh letal so ostala le ožgana ogrodja. Vagon so izločili iz transporta in ga postavili na slepi tir tezenske postaje. Železničarji so bili zelo aktivni in so opravili številne sabotažne dejavnosti in sodelovali pri izpolnjevanju drugih nalog v narodnoosvobodilnem gibanju. (Žnidarič 1990, 116) Sabotaže železničarjev, ki so dobro poznali ranljive točke strojev in progovnih naprav, so bile v začetku odporniškega gibanja najpomembnejši del onesposabljanja prometnih naprav predvsem v Ljubljanski pokrajini, kjer so ostali zaposleni vsi železničarji slovenske narodnosti, nadzor okupacijskih sil pa je bil neučinkovit. Tako so železničarji vse do konca italijanske okupacije izvedli več stotin

namernih kvarjenj naprav ob progi, lokomotiv in vagonov, podtikali pa so tudi eksploziv, ki jim ga je priskrbelo odporniško gibanje. (Guštin 2008, 332)

Kje in kdaj se je dejansko zgodila prva sabotaža in diverzija v Sloveniji je iz dostopnih podatkov težko razbrati. Prvo odvitje tirnice tako beležimo že 12. junija 1941 pri Brezovici, prvo eksplozijo eksplozivnega predmeta na tirih ali pod vozečim vlakom pa 13. julija, 4. avgusta pa celo v predmestju Ljubljane pri tobačni tovarni. (Guštin 2007, 8)

Sploh prvi napad na območju Ljubljane naj bi zabeležili 24. julija 1941, ko so neznani storilci odvili tirnice na progi Ljubljana–Postojna. Območje Ljubljane lahko obravnavamo kot samostojno celoto, ker se je kljub majhnosti v primerjavi z drugimi območji, zgodilo razmeroma veliko število napadov, ki jih niso izvedli partizani, pač pa diverzantske enote, sestavljene iz domačinov, ki so čez dan opravljali svoje delo, ponoči pa sodelovali pri akcijah. Prav ob koncu julija so na širšem območju Ljubljane napadli tržaško progo v bližini Brezovice, kjer so napadalci odvili vijake, odstranili spojke ter dvignili kretnico⁷. (Ločniškar 2004, 15)

V prvem mesecu napadov so bili napadalci najbolj aktivni na progah Ljubljana–Zidani Most in Ljubljana–Novo mesto, na teh trasah je zabeleženih kar pet napadov. Gostota napadov je bila največja na območju med Šmarjem in Škofljico, kjer so 27. julija 1941 minirali desno tirnico v dolžini šestdeset centimetrov. (Ločniškar 2004, 15)

Napadi so se vrstili noč za nočjo in komaj obnovljene objekte so ponovno minirali. Številne vlake so partizani iztirili; potniški vlaki so bili izpostavljeni pogostemu obstreljevanju, posebej med Savo in Zagorjem ter Kranjem in Radovljico, okrog Ilirske Bistrice, med Košano in Divačo, med Velenjem in Doličem, med Vuzenico in Vuhredom ter med Zidanim Mostom in Laškim. (Mohorič 1968, 485)

Na Dolenjskem so partizani razstavili del kočevske in novomeške proge ter Italijanom onemogočili posek razsežnih gozdov. V teh bojih so požgali številna postajna poslopja in naprave, požgali in porušili so telegrafske vode ter signalne naprave. Okupatorjeve ofenzive, ki naj bi iz območja železniških prog pregnale napadalce ter vzpostavile varnost prometa, so bile zaman. (Mohorič 1968, 485)

⁷ Tirna naprava, ki omogoča spremembo smeri vožnje

5.2 SABOTAŽE IN DIVERZIJE NA ŽELEZNIŠKE PROGE OD ZAČETKA VOJNE DO JESENİ 1943

Že zelo zgodaj so pogumnejši posamezniki in posamezne skupine začeli napadati objekte in infrastrukturo, ki so bili za sovražnika izredno pomembni, hkrati pa ne dovolj zavarovani, saj sovražnik ni pričakoval takšnega odpora slovenskega naroda. Pri sabotažah in diverzantskih akcijah so pomagali tako civilisti in železničarji s svojimi informacijami in pomočjo v materialno-tehničnih sredstvih, kot partizani, ki so akcije izvedli. Proti okupatorju se je dejansko boril večji del slovenskega naroda. Hkrati naj poudarim, da je vsaka uspešno izvedena sabotažna, diverzantska ali vojaška akcija večjega obsega močno odmevala med slovenskim prebivalstvom. Tako je osvobodilno gibanje ozaveščalo slovenski narod, da so vse skozi prisotni in da se borijo za osvoboditev.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16. aprila 1943 so partizani napadli italijansko patroljo na progi pri Podmelcu. Ubili so pet, ranili pa 11 italijanskih vojakov. Istega dne so borci SPO (Severno primorskega odreda)

napadli italijansko stražo na progi pri Podbrdu. Padel je en italijanski vojak, dva pa sta bila ranjena. Partizani so zaplenili strojnico, tri puške in zaboje streliva.

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

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

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

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

Minerski vod Šlandrove brigade je izvedel nekaj sabotažnih akcij tudi na progi Celje–Zidani Most. 14. julija 1943 so partizani na tej progi iztirili nemški vojaški vlak generala Erwina Rommela. Po partizanskih poročilih je v Savinji umrlo kar 71 štabnih oficirjev. Čeprav je bila akcija izredno odmevna med prebivalstvom, je številka o mrtvih štabnih oficirjih verjetno pretirana, saj nobeno okupatorjevo poročilo ne omenja te akcije.

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

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

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

Kljub okupatorjevi premoči vidimo, da so bili partizanski napadi na železniško mrežo izredno pogosti in so se po intenzivnosti, organiziranosti in velikosti akcij stopnjevali. Leta 1941 so bili še posamezni primeri miniranja in odvijanj tračnic, ki pa so se leta 1942 stopnjevali v mnoga miniranja in rušitve proge, napade na postajna poslopja, vlake, telegrafске in telefonske drogove in okupatorjeve bunkerje ob progi. Situacija se je še stopnjevala leta 1943, predvsem poleti. Čeprav so izvedli nekoliko manj sabotaž kot v poletnih mesecih leta 1942, so te pustile veliko hujše posledice. Za sabotažne napade na železniške proge leta 1943 so značilna delna ali celotna iztirjenja vlakov. Trdim lahko, da so bili napadi še intenzivnejši zato, ker se je odprla nova fronta v Italiji in počasi se je pričakovalo, da bo kapitulirala.

Leta 1943 so se varnostne in prometne razmere v sosednji Hrvaški močno poslabšale, tako da je moral nemški okupator večji del prometa v smeri vzhod–zahod, ki se je prej skoraj nemoteno odvijal čez Madžarsko in Hrvaško proti Italiji, zdaj premakniti na progo Čakovec–Pragersko–Zidani Most–Laze in Dobova–Laze. To je hkrati pomenilo, da se je močno povečala obremenitev proge Zidani Most–Laze, povečala pa se je tudi možnost za izvajanje sabotažnih akcij na progo. Partizanske enote, ki so v tem obdobju delovale na revirskem območju, so dobro vedele, da bi z okrepljenimi sabotažnimi akcijami na tej progi sovražniku povzročile hude težave in da bi z oviranjem prometa najbolj vplivale na nemško aktivnost na drugih območjih. Uresničevanje te naloge pa so zavirali predvsem trije dejavniki:

- pomanjkanje izkušenih minerjev,
- pomanjkanje ustreznega razstreliva,
- močno nemško varovanje železniške proge in objektov na njej. (Žnidarič 1990, 329)

5.3 VOJAŠKI NAPADI NA ŽELEZNIŠKE PROGE OD ZAČETKA VOJNE PA DO JESEN 1943

Tu bom izpostavil predvsem pomembnejše, večje in dobro organizirane napade osvobodilnega gibanja na železniško infrastrukturo. Zanimivo je, kako je osvobodilno gibanje že zelo zgodaj izvršilo nekaj odmevnih akcij, ki so šokirale okupatorja in ugodno vplivale na zavest slovenskega naroda o boju proti okupatorju.

Cankarjev bataljon je 26. junija 1941 napadel železniški in cestni most v Mostah blizu Žirovnice. Oba mostova je aprila 1941 porušila umikajoča se jugoslovanska vojska, nemški

okupator pa ju je usposobil tako, da je na leseno konstrukcijo postavili traverze. Ker so bile v okolici številne okupatorjeve postojanke, se je štab Cankarjevega bataljona na napad temeljito pripravil. Izdelali so skico položaja in s pomočjo sodelavcev zbrali podatke. Akcijo so izpeljali v manj kot eni uri. Mostova so zažgali, sovražnik iz okoliških postojank pa ni posredoval. Oba mostova sta se sesedla, njuna obnova pa je trajala do srede julija. Noben poznejši napad na gorenjske proge ni povzročil takšnega zastoja prometa. (Budna in drugi 1992, 120)

Zelo odmevna partizanska akcija je bila napad na preserski most. 4. decembra 1941 se je Samotorska četa z ljubljansko minersko-sabotažno skupino premaknila do Vnanjih Goric, ob mraku pa šla čez Ljubljansko barje do Ljubljanice, zahodno od Podpeči. Tam so oblikovali tri skupine. Prva, ki je imela nalogo varovati desni breg Ljubljanice, se je s čolnom prepeljala čez reko. Druga skupina je nato onesposobila sovražnikova stražarja, ki sta varovala most. Zatem so napadli stražarnico, v kateri je bila desetina vojakov italijanskega 221. teritorialnega mobiliziranega bataljona. Posadke niso presenetili, vendar so jo obsuli s strojničnim ognjem in s tem omogočili delo tretji, minerski skupini, ki se je na štirih čolnih s potrebnim razstrelivom do takrat že približala mostu. Nemudoma je začela nameščati razstrelivo in kable za vžig. Začele so se oglašati strojnice okoliških sovražnikovih posadk, toda most je s svojim ognjem lahko dosegla le podpeška postojanka.

Ko se je zaslišala eksplozija, so partizani ugotovili, da so nekateri naboji odpovedali. Brez pravega razloga so ukazali umik. Kljub takšnemu ukazu pa je komandir minerske skupine, tvegajoč življenje, še enkrat povezal nerazstreljene naboje. Ob drugem vžigu se je zrušil en mostovni obok, drugi pa zelo poškodoval. Četa se je nato umaknila na Babno goro.

Po sovražnikovih podatkih je bil promet ustavljen za 15 ur in šele nato so vlaki začeli počasi voziti čez most. Padli so štirje sovražnikovi vojaki, trije pa so bili ranjeni. Partizanska stran ni imela izgub. (Klanjšček 1978, 190)

Zelo odmevna je bila tudi akcija pri Verdu. Nekaj minut po polnoči 18. junija 1942 je v zasedo 2. bataljona Pohorskega odreda pripeljal vlak iz Borovnice z enim potniškim in desetimi tovornimi vagoni. Ko se je ustavil pred postajnim vstopnim signalom, je sovražnikovo vojaško spremstvo, ki je bilo v zadnjem in utrjenem tovornem vagonu, na slepo odprlo ogenj proti gozdu. Tedaj je tudi partizanska zaseda ob progi začela streljati po vagonih, iz teh pa so se nenadoma zaslišali klici, naj ne streljajo. To je bil namreč vlak z interniranci iz Ljubljane, namenjen v italijanska koncentracijska taborišča. Del partizanskih enot je napadel vagone, v katerih je bilo 73 karabinjerjev in vojakov, drugi pa so z vso naglico odpirali vagone in reševali ljudi. Sovražnikovi vojaki so se po večini razbežali po gozdu. Uprla se je le

skupina v zadnjem delu vlaka ter preprečila osvoboditev internirancev iz treh vagonov. V splošni zmešnjavi so minerji pozabili sprožiti mine, zato je lokomotiva s službenim in enim tovornim vagonom lahko odpeljala proti Verdu.

Akcija pri Verdu je trajala le okrog deset minut. Partizani so z rešenimi krenili nazaj v tabor pod Vinjim vrhom. Od 598 internirancev, kolikor jih je bilo na vlaku, so rešili 332. Okrog 300 jih je krenilo z bataljonom, drugi pa so se v temi izgubili. Okoli 260 rešenih se je odločilo ostati v partizanih. Nekaj jih je zadržal 2. bataljon Pohorskega odreda, druge pa so naslednjega dne poslali na Dolenjsko. (Klanjšček 1978, 276)

V noči na 2. januar 1943 so partizanske brigade pri Dolenjem Podborštu pri Trebnjem porušile del železniške proge Ljubljana–Novo mesto–Karlovac, iztirile vlak z naftnimi cisternami, ki je prišel iz Romunije, na progi Trebnje–Sevnica pa porušile še osem kilometrov proge, uničile podvoze in naprave ter tako za daljši čas onemogočile promet.

Čeprav so bile utrujene, so partizanske brigade (Gubčeva, Cankarjeva in hrvaška 13. proletarska brigada) že v noči na 5. februar 1943 udarile na železniško progo Zagreb–Karlovac. Zažgale so dve železniški postaji, zrušile en kilometer tirov ter zavzele in zažgale postojanko Klinča Sela in občinsko poslopje v Zdenčini.

Skupina slovenskih in hrvaških brigad v moči štirih bataljonov je v noči na 14. februar 1943 med postajama Domagović in Lazina na progi Zagreb–Karlovac, zrušila 500 metrov tirov in zažgala vlak. Oklepni vlak, ki je prišel na pomoč, se je iztiril. Ujela je 23 italijanskih vojakov in 15 hrvaških domobrancev, pobila pa 53 italijanskih vojakov in oficirjev ter dva ustaša. (Klanjšček 1978, 401)

13. hrvaška proletarska brigada in 1. primorsko-goranski odred sta 11. aprila 1943 v sodelovanju s Šercerjevo udarno brigado poskušala zavzeti sovražnikovo postojanko na Sinjem vrhu, zahodno od Vinice, v sodelovanju z Gubčevo udarno brigado pa sta čez šest dni, v noči na 17. april, med postajama Gradac in Dobravice napadla železniško progo Novo mesto–Karlovac v dolžini dveh kilometrov. Kljub hudim spopadom z italijanskimi oddelki, ki so prišli iz Črnomlja in Metlike, da bi preprečili partizansko akcijo, so progo močno porušili, ob uporabi dveh 43 milimetrskih topov zavzeli devet manjših objektov ob progi in hudo poškodovali postajo Dobravice. (Klanjšček 1978, 452)

Brigada Ivana Gradnika je poleti 1943 izvedla dve minerski akciji na bohinjsko železnico 3. junija 1943 je razstrelila železniški most čez Bačo pri Kneži, 7. junija 1943 pa minirala železniški most pri Pod Melcu. Uničili so 34 metrov širok lok mostu. Na italijanski strani je bilo zaradi eksplozije 12 mrtvih. (Kramar 2001, 205) Zaradi poškodovanega mostu je bil promet prekinjen dva meseca. (Rustja 1990, 65)

Glavni štab Narodnoosvobodilne vojske in partizanskih odredov Slovenije (NOV in POS) je po padcu fašističnega režima v Italiji predvidel, da bo nemška vojska v primeru izpada Italije iz koalicije najprej zasedla Ljubljano in Južno železnico, zato je v Ljubljanski pokrajini zbrane brigade avgusta usmeril proti železnicam. V obdobju med 10. avgustom in 9. septembrom so izvedle 62 napadov na poglobitvene proge, dovršen del od teh na Južno železnico. Italijanska uprava je prevoze omejila le na premog in vojaške Transporte. (Guštin 2008, 333)

V noči na 24. avgust 1943 je Tomšičeva brigada med postajama Preserje in Borovnica ustavila vojaški transport tehničnega oddelka nemške 24. oklepne divizije, namenjene v Italijo, ki so jo tedaj že zasedale nemške čete. Pobila in zajela je posadko 14 moških, uničila dve lokomotivi in 22 vagonov z gorivom in motornimi vozili ter zaplenila veliko opreme in streliva. Dva italijanska oklepna vlaka sta posredovala prepozno. (Klanjšček 1978, 749) Ta napad je nemškemu poveljstvu služil kot povod za zasedbo proge do Opčin. Napad na vlak je Nemce močno razburil. Krivdo so valili na Italijane in jim na sestanku italijansko-nemške komisije (25. in 26. avgusta v Ljubljani) očitali površnost in malomarnost v odnosu do partizanov.

Štab nemške armadne skupine B je v poročilu o tem dogodku predlagal, naj 71. divizija sama prevzame zavarovanje železniških prog na vsem zasedenem slovenskem ozemlju. Nemško vrhovno poveljstvo je 25. avgusta 1943 na ta predlog odgovorilo, naj se 71. divizija pripravi na prehod na italijansko zasedeno ozemlje, o čemer je obvestilo tudi generala Von Rintelena v Rimu. General naj bi s to nemško namero seznanil italijansko vrhovno poveljstvo in mu tudi sporočil mnenje nemškega vojaškega poveljstva, da mora z deli 71. divizije nujno okrepiti zavarovanje železnic, ki peljejo skozi Trbiž, Bohinjsko Bistrico in Ljubljano.

26. avgusta je 71. divizija začela pohod v treh bojnih skupinah. Prva bojna skupina, ki ji je poveljeval polkovnik Krancke, je prvi dan prišla od Podkloštra do Trbiža, druga, ki ji je poveljeval polkovnik Scharenberg, je prišla od Bohinjske Bistrice do Podbrda, tretja bojna skupina, ki ji je poveljeval polkovnik Barnbeck, pa je prišla od Šentvida nad Ljubljano in Črnuč do Rakeka. (Nedog Urbančič 1996, 12)

Poseg nemške vojske na slovenskem ozemlju, ki so ga priznali Italiji, so italijanski oficirji sprejeli z nezadovoljstvom, vendar do hujših sporov ni prišlo. Vse tri nemške bojne skupine so nadaljevale pohod in so do 29. avgusta dosegle svoje končne cilje: prva do Humina, druga do Solkana pri Gorici in tretja do Opčin pri Trstu. Ob razglasitvi kapitulacije

Italije 8. septembra 1943 je imela nemška vojska ključne položaje že v svojih rokah. (Nedog Urbančič 1996, 13)

5.4 RAZMERE OB KAPITULACIJI ITALIJE

Po porazu italijanskih in nemških enot v severni Afriki 12. maja 1943 in po izkrcanju angloameriških enot 10. julija na Siciliji, 9. septembra pa v južni Italiji je postalo slovensko ozemlje za vojsko fašističnih sil še pomembnejše. Poleg vzhodne fronte je tako nastalo bojišče tudi v južni Evropi, kar je od nemških in italijanskih vojaških poveljstev terjalo, da so poskrbeli za hitre in varne premike svojih enot z enega bojišča na drugo. Pri tem naj bi imele železniške proge pomembno vlogo. Kako zelo pomembne so bile komunikacije za nemškega okupatorja, kaže zahteva nemškega feldmaršala⁸ Keitla 6. avgusta v Trbižu, da so Italijani dolžni zavarovati prometne zveze med Nemčijo in Italijo. Takoj ko so Nemci po padcu fašizma v Italiji uvideli naraščajoč odpor Italijanov do vojne in so lahko sklepali, da bo Italija iz trojnega pakta skušala izstopiti, so spoznali, da bodo morali v južni Italiji sami prevzeti nase breme obrambe pred vdorom angloameriške vojske iz južne Evrope. Morali so okrepiti svoje enote v Italiji, pa tudi zavarovati prometne zveze, ki so vodile v Italijo. Tedaj so postale slovenske železniške proge, poleg brennerske, za Nemce življenjsko pomembne, saj so pomenile najkrajšo pot do Sredozemlja.

Takoj po izkrcanju zaveznikov na Siciliji se je tudi narodnoosvobodilno gibanje v Sloveniji začelo pripravljati na kapitulacijo Italije. Vodstvo OF in glavni štab NOV in POS sta menila, da bo brezpogojni vdaji Italije sledila nemška zasedba Ljubljanske pokrajine. Predvidevala sta tudi, da bo v prehodnem času tu nastalo veliko svobodno ozemlje, ker bodo Nemci sprva zasedli samo Ljubljano in zavarovali progo Ljubljana-Postojna, kar se je nato tudi res zgodilo, zato je bilo treba to vmesno obdobje izkoristiti za razorožitev italijanske vojske, za uničenje vaških straž ter plave garde in za prevzem oblasti na osvobojenem ozemlju. (Vidovič Miklavčič 1970, 10)

Osvobodilna fronta je prevzela oblast tudi v skoraj vsem Slovenskem primorju in slovenski Istri. Svobodno ozemlje v Slovenskem primorju pa ni bilo tako strnjeno, ker je nemški okupator še pred italijansko kapitulacijo zasedel pomembne prometne poti, kot so železniške proge Postojna–Trst, Podbrdo–Gorica–Trst, Gorica–Videm in Videm–Humin–Trbiž, temu je sledila zasedba večjih mest, npr. Gorice, Trsta, Bovca itd. Toda okupatorjeva

⁸ Najvišji maršalski čin, ki se podeli maršalu kopenske vojske. Ta čin je višji od generalskega.

moč se je omejevala le na zasedene kraje, medtem ko je preostala območja popolnoma nadzorovalo osvobodilno gibanje. (Klanjšček 1978, 541)

Že v nekaj dneh in tednih se je dotedanjim sedmim brigadam pridružilo še 19 na novo ustanovljenih brigad, od teh 12 na Primorskem, številčno pa so se okrepile tudi dotedanje enote. Večino novih brigad so združili v štiri nove divizije, in sicer v 18., Goriško (poznejšo 30.), Triglavsko (poznejšo 31.) in Tržaško (to so kmalu razpustili). Divizije so podredili dvema korpusoma - 7., ki so ga ustanovili 3. oktobra, in 9., ki so ga ustanovili 21. decembra 1943. S tema korpusoma, z obnovljeno IV. Operativno cono in z novimi zalednimi vojaškimi organi je preurejeni glavni štab NOV in POS pravzaprav sklenil organizacijsko oblikovanje slovenske partizanske vojske. (Čepič in drugi 2005, 157)

Po kapitulaciji Italije 9. septembra 1943, so Nemci zasedli tudi železniško omrežje do Trsta in Reke ter skušali prodreti na Dolenjsko in v Belo krajino. NOV je zato odredila, da se dolenjske proge razdrejo in s tem okupatorju otežijo nadaljnje prodiranje. Porušili so velike mostove in viadukte pri Žalni, Otovcu, čez Kolpo in razdrli progo proti Beli krajini. Nemci je kljub naporom železniškega prometa med Novim mestom in Karlovcem niso mogli več obnoviti. (Mohorič 1968, 485)

Večje rušitve proge Grosuplje–Metlika so se začele z ukazom GŠ NOV in POS in poveljstva 15. divizije. Potekale so od 17. do 23. septembra v pretežni večini s sodelovanjem dolenjskih železničarjev, po 24. septembru pa je proge dokončno porušila narodnoosvobodilna vojska. (Vidovič Miklavčič 1970, 64)

V noči na 17. september 1943 so železničarski zaščitni bataljon in minerski vod 15. divizije s sodelovanjem poveljstva železniške linije in poveljstvom železniške postaje Novo mesto začeli načrtno rušiti dolenjsko progo. Pod strokovnim vodstvom ing. Čotarja in ing. Tavzesa so s pomočjo vojske porušili železniški most čez Krko pri Novem mestu (Kandijski most) in železniški viadukt pri Žalni.

17. septembra so porušili še viadukt pri Otovcu in čez ruševine spustili vagone. Prek porušenega viadukta v Žalni so iz Višnje Gore s polno paro pognali kompozicijo vlaka z dvema lokomotivama in 30 štiriosnimi vagoni - cisternami. Višnjegorski predor Peščenik so zatrpali s štirimi lokomotivami in 20 vagoni, predor Sv. Ane pa s tremi lokomotivami in 40 vagoni. Iz voznega parka, ki so ga prepeljali v Rožni dol, so čez porušeni viadukt v Otovcu porinili lokomotivo in 25 vagonov, dve lokomotivi in 60 vagonov pa so porinili v semiški predor. (Vidovič Miklavčič 1970, 65)

Železničarji so uničevali vozni park tudi na novomeški postaji. Čez porušeni Kandijski most so porinili lokomotivo in 30 vagonov, 60 vagonov so iztirili v kapiteljskem predoru, del voznega parka pa so pognali v Krko. V novomeški kurilnici so z miniranjem cilindrov in gonilnih gredi uničili še devet lokomotiv. Minirali so tudi večje prepuste, postajne naprave in kretnice. Od 17. do 24. septembra 1943 so dolensko progo od Grosupljega do Metlike v glavnem porušili in v tem času so železničarji po zbranih podatkih Jakoba Pretnarja, tedanjega šefa novomeške kurilnice, uničili 25 lokomotiv in 325 vagonov. (Vidovič Miklavčič 1970, 66)

5.5 DIVERZIJE IN VOJAŠKI NAPADI OD SEPTEMBRA 1943 DO KONCA DRUGE SVETOVNE VOJNE

Po kapitulaciji Italije so partizanske enote močno narasle, njihove operativne sposobnosti pa so se povečale. Zaplenjene vojaške zaloge in nato zavezniška pomoč so omogočile tudi specializacijo delovanja. Za napade na železniške proge je bil odločilen predvsem eksploziv. Tega so dobivali najprej iz zaplenjenih italijanskih zalog, nato pa z zavezniško vojaško pomočjo, kar je omogočilo nemoteno delovanje na progi, ki je bilo dopolnjeno z občasnimi strateškimi angažiranjem velikih enot v operacijah usmerjenih proti železniškim komunikacijam. (Guštin 2008, 334)

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

Prvi bataljon Kosovelove brigade je 13. oktobra 1943 onеспosobil progo med Koprivo in Repentabrom, tretji bataljon pa je zrušil 200 metrov proge med Štanjelom in Koprivo. Promet je ponovno stekel šele konec novembra. (Rustja 1990, 72)

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

Najuspešnejšo in najodmevnejšo akcijo Pohorskega bataljona (dr drugega) in Koroškega bataljona na okupatorjeve železniške objekte v tem obdobju, so izvedli v noči na 28. oktober 1943, ko sta enoti hkrati napadli železniške postaje Trbonje, Otiški Vrh, Turiška vas, Dovže

in Zgornji Dolič. Koroški partizani so uničili in opustošili postajo in kurilnico na Otiškem Vrhu pri Dravogradu. Osem lokomotiv so težko poškodovali, zažgali so barako, v kateri je bilo tudi skladišče rezervnih delov za lokomotive, poleg tega pa so uničili tudi dva potniška vagona. (Žnidarič 1990, 335)

Minersko-sabotažni vod Ratitovec je 28. oktobra 1943 zrahljal in dvignil progo med Škofjo Loko in Žabnico, zaradi česar je promet stal ves dan. 20. februarja 1944 je bil zaradi napada na progo pri Sv. Duhu promet ustavljen 24 ur. (Budna Kodrič 1992, 120)

V noči na 29. oktober 1943 je Prešernova brigada minirala most čez Bačo in porušila dva stebra in jekleno konstrukcijo. Poškodovali so približno 80 metrov mostu, dolgega 135 metrov. (Kofol 2006, 160)

Novembra 1943 je Kosovelova brigada napadala železniške objekte po Krasu. Tako je 1. novembra ena skupina njenega 3. bataljona uničila železniško postajo v Dutovljah, druga pa železniški most pri Repentabru, medtem ko so borci brigade porušili železniški most med Štanjelom in Branikom, kjer so iz pragov populili žeblje, odvili tračnice in jih zmetali po strmem pobočju v Branico; 10. novembra je njen 3. bataljon dokončno uničil železniški most pri Prvačini, tako da je prek njega spustil dve lokomotivi in več vagonov; 11. decembra je minerski vod njenega 3. bataljona miniral železniški most pri Štivanu ter s tem zaustavil železniški promet na progah Benetke–Trst, Trst–Gorica–Videm in Postojna–Trst; pred 20. decembrom je minerski vod njenega 3. bataljona porušil železniški most med Nabrežino in Tržičem in s tem za tri tedne onemogočil železniški promet s Trstom. (Kramar 2001, 217)

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

27. novembra 1943 so minerji Šlandrove brigade minirali progo pri Zagorju. Iztiril se je hitri vlak; celotna kompozicija z lokomotivo vred je bila uničena. Partizansko poročilo navaja, da so v tej akciji ubili več kot 50 nacistov, med njimi tudi več nižjih in višjih oficirjev. Promet je bil ustavljen dva dni. (Žnidarič 1990, 332)

13. decembra 1943 je prvi bataljon Šlandrove brigade miniral železniško progo v Mošeniku med Savo in Renkami. Minerji so mine aktivirali šele, ko je pripeljal vlak. Lokomotiva se je iztirila, osem vagonov so uničili. Borci so v tej akciji prišli tudi do bogatega plena. Odnegli so več kot 300 odev in veliko sanitetnega materiala. Vse je bilo namenjeno nemškimi vojakom na fronti, prišlo pa je v roke partizanom. Večji del zaplenjenega materiala so dobile partizanske bolnišnice. (Žnidarič 1990, 332)

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

3. februarja 1944 je minerski vod Grintavec razstrelil železniški most med postajama Medno in Medvode. 25. junija 1944 so uničili železniški most pri Žirovnici. (Budna in drugi 1992, 120)

5. februarja 1944 se je zaradi eksplozije mine iztiril vlak 698 v km 583.3/4 proge med Borovnico in Preserjem. Iztirili so se lokomotiva in 22 vagonov, promet je bil prekinjen za 38 ur in 40 minut. Škodo so ocenili na 1.082.872 lir. Smrtno se je ponesrečil kurjač Ivan Rus, ranjenih pa je bilo šest železničarjev, pet nemških vojakov in en domobranec. (Vidovič Miklavčič 1970, 125)

Med večje akcije Zidanškove brigade na progi Maribor-Dravograd sodi napad na vlak na železniški postaji Trbonje 25. februarja 1944. Partizani so pred prihodom vlaka zasedli postajo in postavili zasedi proti Vuzenici in Dravogradu. Ob 23. uri je iz Dravograda pripeljal vlak. Takoj, ko se je ustavil, so ga partizani napadli. Uniformirance so hitro razorožili in sezuli, enega nacističnega orožnika so bili prisiljeni ustreliti, dva policista in nekaj vojakov pa se je moralo pridružiti civilistom, ki so jih partizani odpeljali na miting v šolo. Sem so povabili tudi domačine. Po mitingu so zažgali šolo in prej napadeni vlak. Zgorelo je šest vagonov. Požgali so še zasilno postajališče in uničili vse železniške naprave. V tej akciji je brigada zaplenila precej orožja in vojaške opreme, imeli pa so tudi enega ranjenega. (Žnidarič 1990, 379)

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

4. aprila 1944 se je iztiril vlak 697, ko je zapeljal na mino med Rakekom in Postojno, zaradi česar je bil promet prekinjen 44 ur in 30 minut.

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

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

Ko so nemške enote še preiskovale notranjost osvobojenega ozemlja, je okrepljena 31. divizija po že prej pripravljenem načrtu štaba korpusa v noči na 20. april 1944 napadla železniško progo Ljubljana–Trst na odseku med Dolenjim Logatcem in Divačo. To akcijo so uskladili s 7. korpusom, ki je napadal Ribnico. Divizija je minirala tire na več kot 250 mestih, pokvarila več kot 400 tračnic, ni pa mogla porušiti nobenega večjega železniškega objekta, ker ni imela dovolj razstreliva. Bili so zelo uspešni, saj je okupator vzpostavil promet šele po dveh dneh. (Klanjšček 1978, 710)

Po Krasu so na železniške naprave v pomladno-poletnem času leta 1944 izvajali akcije tudi minersko-sabotažni vod za spodnji Kras pri JPO in borci JPO. Ti so 28. aprila zrušili železniške tirnice in naprave od Dutovelj proti Rihemberku, uničevali tračnice na ognju, kjer so goreli železniški pragovi in razdrli 5500 metrov tirnic, razdejali deset čuvajnic, vključno s postajama v Dutovljah in Štanjelu;

29. maja 1944 so borci JPO minirali progo od Tržiča proti Červinjanu in uničili lokomotivo z dvema vagonoma, pri čemer so ubili šest sovražnikovih vojakov, med njimi tudi enega nemškega oficirja, za 69 ur pa je bil zaustavljen tudi ves železniški promet. (Kramar 2001, 221)

V noči na 4. maj 1944 je Kosovelova brigada izvedla rušilno akcijo med Branikom in Štanjelom, z rušenjem so nadaljevali celo podnevi 6. in 7. maja. Uničili so 2730 metrov proge, signalne naprave, več prepustov in nadvozov. Razstreliva niso imeli, zato so rušili ročno, toda temeljito (v dolino Branice so celo zmetali gramoz). (Rustja 1990, 72)

13. maja 1944 je minerski vod 31. divizije miniral železniško progo Grahovo–Hudajužna na šestih mestih, zaradi česar je bil promet ustavljen 48 ur. (Kofol 2006, 162)

Zvečer 15. maja 1944 so minerji Prešernove brigade na več mestih razstrelili progo v Kranju, Žabnici in Podnartu ter promet ustavili za 47 ur. (Dežman 1996, 488)

17. maja 1944 je 3. bataljon Gradnikove brigade napadel nemško postojanko v Nomenju, ki je varovala progo, minerji so porušili železniški most, dolg 12 metrov, podrli so 18 železniških stolpov in na 15 mestih razstrelili progo. (Dežman 1996, 488)

Večjo akcijo je pripravila XXX. divizija v noči na 27. maj 1944 na odseku proge od Volčje Drage do Dornberka. V akciji so sodelovale Bazoviška in Kosovelova brigada ter

bataljon Tržaške brigade (Triestina d'Assalto). Napad 2. bataljona Bazoviške brigade na postajo Volčja Draga je sovražnik odbil, klonil pa je v Prvačini. V Prvačini so borci 1. in 3. bataljona Bazoviške brigade likvidirali postojanki na postaji in v vodni postaji ob železniškem mostu čez Vipavo. Minerji so med bojem minirali še drugi jekleni most čez Vipavo. (Rustja 2002, 95)

Enote 7. korpusa so v prvi polovici julija 1944 porušile vhod v železniški predor Peščenik pri Višnji Gori in cestne nasipe, v noči na 27. julij pa so delno porušile še predor pri Šmarju v bližini Ljubljane. (Klanjšček 1989, 240)

Oba partizanska odreda, Kamniško-zasavski in Kozjanski, sta še naprej delovala vsak na svojem območju. Prvi je 11. junija 1944 napadel manjšo postojanko v Lokah pri Zagorju in jo zavzel, 20. junija v Lešah pri Vačah pri Litiji pregnal kolono SS policije, hkrati pa je intenzivno rušil železniško progo Litija–Zidani Most. Zaradi pogostih diverzantskih akcij in uničenih vlakov je bil že prej nereden promet na tej železniški progi popolnoma prekinjen od 21. do 27. junija 1944. (Klanjšček 1978, 751)

Brigade so se v noči na 18. junij 1944 v dolino spustile nekoliko južneje ter napadle sovražnikove postojanke in železniško progo med Kranjem in Otočami. Napad sicer ni bil povsem uspešen, vendar so uničili pet manjših mostov, med njimi 24 metrov dolg most pri Lipnici. (Klanjšček 1978, 740)

11. julija 1944 je minersko-sabotažni vod JPO pri Gornjih Ležečah uničil vojaški vlak s cisternami bencina in nafte, zaradi česar je železniški promet obstal za štiri dni. (Kramar 2001, 223)

V noči na 19. julij 1944 so napadli postojanko Lušin v Baški grapi. Presenečeni stražarji so se predali, partizani pa so zajeli celotno vojaštvo v postojanki. Po likvidaciji so minerji minirali in popolnoma porušili vojašnico in štiri bunkerje ter jeklen železniški most, dolg 30 metrov. Pomoč iz sosednjih postojank ni prispela. (Kofol 2006, 165)

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

Patrulja Kamniško-zasavskega odreda je 31. julija 1944 požgala 1.200 železniških pragov, ki so nadomeščali uničeni most v Mošeniku. Zgorel je tudi brzojavni drog. Promet je tokrat obstal za sedem dni. (Žnidarič 1990, 348)

Partizanom je za dva dneva uspelo prekiniti promet 10. avgusta 1944, ko je Tomšičeva brigada med Šmarjem pri Jelšah in Mestinjem minirala progo in pretrgala telefonske vode, zvečer pa poškodovala še naprave na postaji. (Karol 2003, 98)

2. septembra 1944 je minerski vod vzhodnokoroškega odreda med Prevaljami in Pliberkom miniral železniški most. Zrušila se je polovica mostu, tako da je bil promet na tem odseku prekinjen tri dni. (Žnidarič 1990, 384)

Med razgibanimi boji na Krasu je 17. brigada Simona Gregorčiča ob sodelovanju italijanskega bataljona Mazzini v noči na 11. september 1944 v dolini Soče uničila postojanko italijanskih fašistov in železniško postajo v Plavah ter električno centralo v Ložicah pri Anhovem. Vdalo se je 95 vojakov italijanske narodnosti, ki so potem stopili v italijansko divizijo Garibaldi-Osoppo. (Klanjšček 1978, 748)

Eno večjih akcij na tej progi so izvedli 12. septembra 1944. Zaradi minirane proge se je iztirila lokomotiva z 18 vagoni in zalogovnikom⁹. Partizani so napadli nemške vojake, ki so zapuščali transport. Zaradi partizanskega napada se je morala vrniti tudi izvidnica, ki je prihajala iz Celja, prav tako pa tudi vlak, ki je prišel na pomoč iz Zidanega Mosta. Naslednji dan je med popravljanjem proge eksplodirala še tempirana mina. Promet so vzpostavili šele čez dva dni. (Žnidarič 1990, 363)

Jeseni 1944 so prleški aktivisti OF pripravili trčenje osebnega in vojaškega transportnega vlaka, polnega orožja in drugega materiala. Vlaka sta trčila 12. septembra v bližini postaje Hrastje–Mota. Ob tem je nastala precejšnja škoda. Transportni vlak se je iztiril, saj je lokomotiva za sabo potegnila več vagonov. Manjšo škodo je utrpel tudi osebni vlak. Promet je bil prekinjen dva dni. (Žnidarič 1990, 402)

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

Veliko uspeha so imeli minerji Vzhodnokoroškega odreda 25. septembra 1944, ko so ponovno minirali progo med Dravogradom in Ravnami. Na mine je naletel vojaški vlak, ki je vozil nemške vojake na dopust. Poleg dveh uničenih lokomotiv in treh vagonov je imel sovražnik kar 31 mrtvih in 51 ranjenih, povrhu pa so porušili še sto metrov proge, kar je pomenilo zastoj prometa za 56 ur. (Žnidarič 1990, 385)

⁹ Na lokomotivo priklopljen vagon za prevoz zaloge vode, goriva.

Operativna skupina 6. in 11. brigade je nato krenila proti severu, da bi napadla še železniško progo Celje–Dravograd, ki je poleti 1944 sicer delovala le do Velenja. Bila je še vedno pomembna, kajti po njej je potekal odvoz lignita in bilo jo je mogoče hitro popraviti. V noči na 30. september so minerji Šlandrove brigade razstrelili okrog 35 metrov dolg most na odseku železniške proge Šoštanj–Paška vas pri predoru, bataljoni pa so uničili okoli dva in pol kilometra železniških tirov in zasilni cestni most čez Pako. Zidanškova brigada je na odseku železniške proge Velenje–Mislinja porušila še dva mosta ter na štirinajstih mestih uničila tire in nasipe. (Klanjšček 1978, 763)

V nočeh na 13. in na 14. oktober 1944 so minerji 2. bataljona Škofjeloškega odreda med Podnartom in Šentjoštom na 18 mestih minirali progo. Uničili so 250 metrov proge, zaradi česar je promet stal dva dneva. (Dežman 1996, 489)

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

Minerska skupina Pohorske čete je 23. decembra 1944 minirala železniško progo Ljutomer–Gornja Radgona med Bučočovci in Vučjo vasjo, iztirila lokomotivo in osem vagonov ter uničila železniški most. Podobne akcije so pripravili tudi na odsekih železniških prog Ptuj–Ormož in Središče ob Dravi–Ormož. Pohorska četa je 27. decembra napadla nemško postojanko na železniški postaji v Bistrici pri Rušah. Vdalo se ji je 25 vojakov. (Klanjšček 1978, 905)

Minersko-sabotažni vod Škofjeloškega odreda je 17. decembra 1944 miniral progo med Kranjem in Podnartom. Uničili so 1050 metrov proge ali 210 tračnic. Mine so bile skrite in opremljene s tempiranimi sprožilci, da so se eksplozije vrstile še celo dopoldne. Promet je stal dvajset ur. (Dežman 1996, 490)

Na silvestrovo leta 1944 je v poznih popoldanskih urah zaupnica Kozjanskega odreda na postajo Grobelno prinesla kovček, v katerem je bil peklenski stroj. Ker kovčka v garderobi ni mogla oddati, ga je pustila v čakalnici 3. razreda in se oddaljila od postaje. Okrog 20. ure se je »peklenski stroj« v kovčku aktiviral; eksplozija je močno poškodovala postajno poslopje, ubila nekaj civilistov in šest vojakov, veliko ljudi pa ranila. (Karol 2003, 109)

Tako so enote NOV in POS od kapitulacije Italije do začetka julija 1944 sovražniku onemogočile promet na železniških progah Karlovac–Novo mesto–Ljubljana, Grosuplje–Kočevje, Trebnje–Sevnica, Opčine–Rihemberk–Gorica, Ajdovščina–Dornberk, Gorica–Podbrdo–Jesenice, zelo so omejili promet na železniški progi Ljubljana–Trst. Sovražnika so prisilili, da je velik del svojih transportov preusmeril na železniški progi Celovec–Beljak–Trbiž–Videm in Ljubljana–Jesenice–Trbiž. (Klanjšček 1978, 740)

5.6 NAJBOLJ ODMEVNI IN UNIČUJOČI NAPADI OD JESENI 1943 DO KONCA DRUGE SVETOVNE VOJNE

Po kapitulaciji Italije je postalo slovensko osvobodilno gibanje že zelo dobro organizirano in razširjeno. Močno si je opomoglo z vojaško-materialnimi sredstvi, ki jih je zapustila premagana italijanska vojska. Njihove akcije in napadi so postali izjemno učinkoviti, kar je pomenilo, da so pustili uničujoče posledice na infrastrukturi. Te je okupator pogosto saniral po več tednov, celo mesecev, ali pa jih do konca vojne niti ni uspel usposobiti.

Pomembnost nekaterih vojaških akcij potrjuje tudi dejstvo, da so zavezniške sile večkrat pohvalile poveljstvo POJ in NOV, saj okupator po pomembnih slovenskih železnicah ni mogel sproti dovažati ljudi in materialno-tehničnih sredstev, ki so bila proti koncu vojne zanj še kako pomembna, ali pa je imel ogromne zamude. Hkrati je moral veliko svojih enot, namesto da bi jih uporabil na frontah, uporabiti za zaščito železniških komunikacij in njene infrastrukture.

2. bataljon 1. SNOUB Toneta Tomšiča je v noči na 14. oktober 1943 porušil Štampetov most pri Verdu. Zaradi porušenega mostu pri Verdu in hkratnega bombardiranja zavezniških letal po železniški progi, ki pelje čez Brenner, je bil okrog dva tedna povsem onemogočen nemški promet z Italijo. (Klanjšček 1989, 201)

Z miniranjem proge je mogoče ustaviti promet za nekaj ur. To je bilo za okupatorja zelo neprijetno, toda po popravilu proge so prometni zastoj nadomestili. Povsem nekaj drugega pa je bilo, če so promet prekinili za več dni ali celo tednov. To je bilo mogoče storiti le z miniranjem večjih mostov, ki pa jih je okupator varoval z močno utrjenimi postojankami in bunkerji. Kaj takega so lahko storile le brigade. Zato je štab IX. korpusa sklenil progo temeljito razdejati. V akcijo je vključil XXX. divizijo (Kosovelova, Bazoviška in

Gregorčičeva brigada), XXXI. divizijo (Vojkova, Prešernova in Gradnikova brigada), Tržaško brigado in Tolminski odred. Progo naj bi razrušili na približno 15 kilometrov dolgem odseku med Mostom na Soči in Podbrdom. (Rustja 1990, 67)

Od 28. junija do 2. julija 1944 je štab Devetega korpusa NOV in POJ izdal povelje za akcijo, kjer naj bi sodeloval celoten Deveti korpus, cilj pa je bil napad in likvidacija postojank v dolini reke Bače ter rušitev objektov na železnici in cesti na odseku proge Bača–Podbrdo. Glavni namen akcije je bila torej popolna prekinitev komunikacijskih linij, ki so Slovenijo povezovala z Italijo prek visokih gorskih masivov Julijskih Alp in njihovih predgorij. Progi Sv. Lucija–Jesenice so zato namenili glavni udarec partizanskih sil v tem obdobju, obenem pa naj bi v dolini in obrobni vaseh izvedli tudi kar se da množično mobilizacijo. 30. divizija je imela nalogo likvidirati postajo Klavže (Podmelec), nato pa še sovražne postojanke na mostovih, 31. divizija pa je bila zadolžena za napad in likvidacijo sovražne postojanke na Koritnici ter rušenje železniške proge in napad na manjše sovražne postojanke na relaciji Mohorč–Podbrdo. Napad je bil določen za 29. junij, boj pa je nato trajal skoraj nepretrgoma na vseh odsekih vse do 2. julija zvečer, ko so se morali partizani zaradi prihoda sovražnikovih sil iz Idrije umakniti na Porezen, kjer jih sovražnik ni iskal. Nemške sile so se namreč zadovoljile že z zavzetjem položajev nad Bačo, od koder so lahko ščitili v dolino prispele okrepitve iz drugih postojank na Mostu na Soči in v Tolminu. (Kofol 2006, 163)

Čeprav 30. divizija kljub velikim naporom ni zavzela določenih sovražnikovih postojank, pa je s svojo vztrajno obrambo omogočila sosednji, 31. diviziji, da je v dolžini približno 25 kilometrov povsem uničila železniško progo. Narodnoosvobodilne enote so med napadom, ki je trajal tri dni in štiri noči, razdejale železniško progo na okrog 150 mestih. Poleg petih postojank so uničile še deset bunkerjev ob progi ter osem železniških in nekaj cestnih mostov. S tem so železniško progo Jesenice–Gorica za dlje časa onesposobili. (Klanjšček 1978, 741)

15. divizija 7. korpusa, podprta s 1. artilerijsko brigado, je po dolgem in odločnem napadu 12. junija 1944 zlomila odpor posadke na Štampetovem mostu med Verdom in Logatcem, porušila en steber in dva mostovna loka, z delom svojih sil pa presekala železniške tire še na več kot sto krajih. Okupator je zasilni promet vzpostavil šele po 22 dnevih in nočeh hudih naporov. Ker je 9. korpus v noči na 14. junij 1944 v zrak dvignil tudi velik železniški most pri Avčah v Soški dolini, so bile v drugi polovici junija presekane vse železniške proge, ki so prek slovenskega ozemlja vodile v Italijo. (Klanjšček 1989, 240) Akcija na Štampetov viadukt je bila pomembna tudi za zaveznike, kar lahko med drugim sklepamo po tem, da je bil

navzoč tudi šef angleške vojne misije pri GŠ NOV in POS podpolkovnik Moore, ki je lahko zaveznikom neposredno poročal o uspehu akcije. (Klanjšček 1978, 145)

Med 17. in 18. junijem 1944, sta 11. SNOB Miloša Zidanška in četa iz zaščite štaba 4. operativne cone porušili železniški nadvoz, dolg 120 metrov, in predor, dolg 200 metrov, med Zgornjim Doličem in železniško postajo Mislinja ter most čez Mevljo med Mislinjo in Dovžami na železniški progi Celje–Dravograd, hkrati pa so na 12 mestih potrgali tire. Ista brigada je 22. junija porušila most čez Šentviški potok med Vuzenico in Vuhredom ter tire na petnajstih mestih. Zaradi teh akcij je bil dlje časa prekinjen tudi promet na železniških progah proti Koroški. (Klanjšček 1978, 751)

»V noči med 17. in 18. junijem 1944 so partizani porušili štiri loke viadukta Gornji Dolič in močno poškodovali bližnji predor. S tem so dokončno onemogočili promet med Velenjem in Dravogradom. Viadukt je bil obnovljen in predan prometu 16. avgusta 1945.« (Resnik in Stepic 1991, 34) Porušenje viadukta pri Doliču lahko štejemo med največje podvige partizanskih minerjev na slovenskem Štajerskem. (Žnidarič 1990, 371)

Najpomembnejša akcija v drugi polovici septembra 1944 pa je bil zagotovo skupni napad enot 7. korpusa in 4. operativne cone na most čez Savo pri gradu Pogonik blizu Litije na železniški progi Ljubljana–Zagreb. 20. septembra 1944 je nekaj minut čez pol peto popoldne priletelo osem zavezniških bombnikov, ki so s slabimi zadetki – zaradi zelo močne protiletalske obrambe – bombardirali most in okolico. Takoj zatem je začel napadati 4. SNOUB Matije Gubca, ki je po eno uro trajajočem boju likvidiral bunkerje in na juriš zavzel grad. Nato so se vneli boji za bunkerje okrog mostu in za most sam. Brigada Matije Gubca je imela tudi artilerijsko podporo, akcijo pa so zelo ovirali Nemci iz Zg. Loga, kjer sta bili 6. in 11. brigada že ves dan v bojih in ju je sovražnik tudi odrinil od ceste. Po hudih bojih so Gubčevci zavzeli vse bunkerje okrog mostu in ob polnoči zminirali železno mostno konstrukcijo. Most je bil poškodovan le okrog dvajset dni; za temeljito uničenje so imeli premalo eksploziva. (Mikuž 1973a, 67) Od treh konstrukcij, ki so sestavljale 170 metrov dolg nosilni del mostu, so presekali eno. Po eksploziji se je v Savo najprej sesula konstrukcija, ki je nosila en tir, nato pa se je pretrgala še druga. (Klanjšček 1989, 241)

Okupatorju je rušenje dela železniškega mostu pri Pogoniku prizadejalo hud udarec, saj je bil prekinjen promet na magistralni progi med Zidanim Mostom in Ljubljano. (Klanjšček 1978, 151)

22. septembra je 6. SNOUB Slavka Šlandra porušila most pri železniški postaji Sava, potem pa še 200 metrov podpornega zidu in 300 metrov tirov. Po poročilih obveševalnega

oddelka glavnega štaba ta proga potem ni bila v obratovanju do 18. februarja 1945. (Klanjšček 1989, 241)

Drugo večjo akcijo strateškega pomena je na železniški progi Zidani Most–Ljubljana–Postojna naredila 18. divizija, ko je 26. septembra zvečer v tretje rušila Štampetov most. Enote so uspešno porušile progo proti Logatcu in Borovnici in uspešno zadrževale intervencijo od Begunj in Kožljeka, medtem ko so 2. in 4. bataljon 10. brigade ter specialni bataljon 18. divizije izvedli samo akcijo. V jurišu so zavzeli most in pregnali sovražnika iz velikega bunkerja ob mostu. Kot zelo uspešna podpora jim je služil protitankovski top. A sovražnik je še ostal v bunkerjih od 300 do 400 metrov stran od mostu, kar je akcijo zelo oviralo, začel pa je tudi streljati s težkimi topovi iz Logatca, kar je povzročilo precejšnjo izgubo med mulami in eksplozivom. Po enournih hudih bojih so partizani obvladali most, niso pa mogli zminirati srednjega opornika, ampak samo dva stranska. Ob pol sedmih zvečer je močna eksplozija poškodovala most, enote so se zbrale in med nalivom odšle proti Stražišču. (Mikuž 1973b, 59)

Promet po tržaški železniški progi je bil prekinjen dvajset dni. Sovražnik si je moral pomagati s pretovarjanjem. Zaradi rušitev pri Litiji in na območju 4. operativne cone tudi železniški zvezi Zagreb–Zidani Most–Ljubljana in Zidani Most–Maribor nista delovali. (Klanjšček 1978, 737)

6 OKUPATORJEVA OBRAMBA ŽELEZNIŠKE PROGE

Slovensko železniško omrežje je zaradi svoje tranzitne lege ključna prometna žila in tako za Nemce kot Italijane prvorazrednega strateškega pomena. Tako sta okupacijski oblasti takoj po okupaciji progo zavarovali. Zavarovanje je sčasoma dobivalo vedno bolj izpopolnjene oblike, tudi zaradi dejstva, da je železnica postala pogost cilj pripadnikov slovenskega odporiškega gibanja.

V nadzor in zavarovanje železnic so bile vpete tako policijske formacije kot vojaške enote. Konkretno oblike so bile odvisne od same okupacijske ureditve in stopnje ogroženosti. Stalna oblika je bilo policijsko, izven naseljenih krajev pa vojaško in policijsko patroljiranje ob progi. To je sprva nameravalo nadzorovati progo, nato pa vedno bolj tudi preprečevati dostop do prog in odkrivati poškodbe, mine ter druge eksplozivne predmete. Na italijanskem okupacijskem območju je železnico varovala vojska; bilo je okoli 20 bataljonov in baterij;

največji del med mejo in Šampetovim mostom nad Verdrom je varoval mejni odsek XI. armadnega korpusa; zgolj na omenjenem odseku je bilo okoli 2300 vojakov. Vojaki so poleg stalnih straž patroljirali ob progi do največ en kilometer od izhodišča, kmalu pa so postavljali tudi stalne zasede na najugodnejših dostopih do proge. Na nemškem okupacijskem območju je progo nadzirala železniška policija, ki je posebej skrbno pazila na predore in mostove. Nemški okupator je patroljiranje obdržal vse do konca vojne; patrolje med sosednjimi postajami je povečal na 12 mož, njihovo patroljiranje pa na triurni razmak. (Guštin 2008, 329) Nato so traso proge okupatorji označili kot območje posebnega režima, tako glede dostopa kot ureditve. Do proge so lahko praviloma dostopali le zaposleni, na območju proge pa so začeli čistiti rastje, da bi bilo bolj pregledno. Običajno so izkrčili od 50 do 150 metrov zemljišča ob progi. Spomladi 1942 je vojska pripravila tudi načrte za izselitev prebivalstva v trikilometrskem pasu ob progi, dejansko pa so avgusta 1942 izselili tri vasi med Borovnico in Preserjami: Breg, Pako in Goričico.

Končno so ob progi začeli graditi utrjene točke, kjer je bila stalna posadka. Te so sprva stale ob pomembnih objektih, nato pa so začeli utrjevati celotno traso. Italijanska vojska se je ob progi začela utrjevati že decembra 1941, po napadu na železniški most pri Preserjah. Že leta 1942 je bilo zgolj na odseku od meje do Šampetovega mostu 28 bunkerjev in 26 zavarovanih čuvajnic, število bunkerjev in izpopolnjenost obrambnega sistema pa je leta 1943 še rasla. Razdalje med posameznimi bunkerji so skrčili na od 400 do 500 metrov, za to pa so načrtovali in povečini zgradili 121 bunkerjev. Spomladi leta 1943 so ob progi začeli postavljati tudi nepretrgano žično mrežo, pomembni objekti pa so bili ponoči osvetljeni. Proge je varovalo nekaj več kot 1800 italijanskih vojakov. Že kmalu po ustanovitvi enot protikomunistične milice je okupator za obrambo proge začel uporabljati tudi te enote, predvsem tiste, ki so nastale ob progi. Poleti 1942 so prve stražarske bunkerje začeli graditi tudi na odseku od Rakeka do Pivke. (Guštin 2008, 330)

Ena od stalnih utrjenih točk je postal tudi kraj Velike Lašče. Italijanski okupator je spomladi v kraju postavil svojo občinsko upravo, pomožne organizacije fašistične stranke, karabinjersko postajo in 4. gorski bataljon črnih srajc, ki je zlasti leta 1942 usmrtil precej Slovencev. Konec julija 1942 je tu nastala močna posadka vaške straže oziroma MVAC z oddelkoma na Veliki Slevici in Karlovici. Po kapitulaciji Italije 1943 se je posadka MVAC umaknila v grad Turjak. Nova domobranska posadka z močjo bataljona je nastala v Velikih Laščah spet v začetku leta 1944, ki se je skupaj z nemško policijsko posadko tu obdržala do maja 1945. (Ferenc 2000a, 175)

Tudi v Višnji Gori so bile od leta 1941 naprej okupatorjeva uprava, pomožne organizacije fašistične stranke ter karabinjerska in vojaška posadka, ki je predvsem varovala kraj in železnico. Po italijanski okupaciji je bila Višnja Gora poldrugi mesec na partizanskem osvobojenem ozemlju; 22. septembra 1943 jo je bombardiralo nemško vojaško letalstvo in izropal oddelek nemške policije iz Šmartna pri Litiji. Od jeseni 1943 so v Višnjo goro večkrat prihajale domobranske enote, od maja 1944 do konca vojne je bil tu večinoma domobranski bataljon M oziroma 3. Udarni bataljon. (Ferenc 2000b, 273)

Največje koncentracije italijanskega vojaštva so bile na robovih Notranjske: na Vrhniki je bil sedež polka korpusnega topništva z divizioni na Vrhniki, v Notranjih Goricah, Šmarju - Sap in Grosupljem, v Ljubljani sta bila vsaj en grenadirski in en topniški polk, v Ribnici in Kočevju en grenadirski polk, legija črnih srajc z dvema bataljonoma v Dobrovi in Horjulu, minometni bataljon na Igu, strojnični bataljon v Velikih Laščah, dva gorska bataljona črnih srajc v Grosupljem in Moravi na Kočevskem, dva bataljona teritorialne milice na Viču in v Ribnici. Polk železničarjev z bataljoni na Vrhniki, v Borovnici in na Rakeku je predvsem obnavljal porušeni borovniški viadukt.

Skupaj je bilo v Ljubljanski pokrajini 126 postojank z okupatorjevo vojsko in policijo, vojska pa jih je imela 77, od tega 40 v krajih, kjer ni bilo nobene policijske sile, 47 pa je bilo postojank, od koder so slovensko ozemlje in ljudi nadzirali le policisti različnih vej italijanske policije in milice. Na območju, ki so ga dodelili graničarjem 11. armadnega korpusa, je bilo 28 postojank, 21 z vojaško posadko, 14 pa s policijsko ali mešano posadko, medtem ko je imela divizija sardinskih grenadirjev na svojem okupacijskem območju skupaj 51 postojank, 30 vojska, 44 pa policija in milica. (Guštin 2004, 29)

11. armadni korpus je skrbel za zavarovanje strateško pomembnih prometnih zvez na Balkan, tako cestnih kot železniških. Pomembne so bile predvsem železniške proge v skupni dolžini 242 kilometrov, ki so služile za dovoz nafte iz romunskih naftnih polj, od koder se je oskrbovala tudi Italija: Dobova–Zalog pri Ljubljani–Trst, Sevnica–Trebnje–Ljubljana in Ljubljana–Novo mesto–Karlovac. Manj pomembna je bila proga Ljubljana–Kočevje. Za to nalogo so uporabili predvsem enote graničarjev, teritorialne milice, gorska bataljona črnih srajc, sčasoma, ko se je zavarovanje železnic moralo okrepiti zaradi sabotaž in napadov, pa tudi organske dele divizij. Tako je bilo pozimi leta 1942 že 3150 vojakov zaposlenih z varovanjem železnic, spomladi in poleti pa celo kar 10.750 v 145 objektih in postojankah ob progi, kar pomeni 15 bataljonov ali 44 vojakov na kilometer proge. Progo med Rakekom in

Ljubljano je varovalo 21 čet in 3 baterije vojakov, v Ljubljani 10 čet in 3 baterije¹⁰, dolenjsko progo oziroma njen odcep do Kočevja pa 20 čet in 34 baterij vojakov. To kaže, da je bila kočevska železnica sorazmerno močnejše zavarovana tudi z artilerijskim orožjem. V takih razmerah, še posebej, ko je vojska ob železniških progah naredila široke čistine z ovirami, je bil prehod železniške proge zunaj nadzorovanih območij tvegan in so železniške proge tudi za partizanske enote pomenile svojevrstne meje in prepreke pri gibanju. (Guštin 2004, 30)

Strateško zelo pomembno prometno žilo v okupirani slovenski Štajerski je za nemškega okupatorja pomenila železniška proga Dunaj–Maribor–Ljubljana–Trst, ki vodi v smeri Italije, z odcepom proti Zagrebu pri Zidanem Mostu, pa tudi proti notranjosti Balkana. Okupator je že v prvih dneh okupacije storil vse, da bi promet po železnici potekal nemoteno. Sprva je vojaško varoval le nekaj najbolj izpostavljenih objektov, npr. okoli Zidanega Mosta je že leta 1941 razporedil protiletalsko baterijo z okoli 300 vojaki.

Do sredine leta 1943 je nemški okupator to progo uporabljal zlasti za zvezo s Hrvaško, Štajersko in Gorenjsko. Ker je pri urejanju prometa po njej želel biti neodvisen od italijanske železniške uprave, je do oktobra 1942 zgradil železniški odsek Laze–Črnuče–Šentvid pri Ljubljani in jo tako po svojem okupacijskem ozemlju povezal z gorenjsko železnico. Za dobro varovanje prometa je nacistični okupator poskrbel takoj po okupaciji. (Žnidarič 1990, 320)

Največjo skrb je okupator posvečal zasavski progi, ki mu je postala glavna arterija za prevažanje enot in vojaškega materiala na italijansko bojišče. Med Zidanim Mostom in Lazami je na dan v obe smeri vozilo okoli sto vlakov, od tega je več kot polovica bil vojaški transport.

Za nemškega okupatorja sta bili na slovenskem Štajerskem zelo pomembni še progi Dravograd–Celje in Dravograd–Maribor, ki sta čez Beljak in Judenburg vezali Južno železnico z osrednjimi in zahodnimi predeli Avstrije.

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

¹⁰ Baterija vojakov = artilerijska četa vojakov

S kapitulacijo Italije in odprtjem novega bojišča v Italiji so postale slovenske železnice in ozemlje za nemškega okupatorja še pomembnejše. Zato je za vsako ceno poskusil zavarovati železniške proge, a se je hkrati soočal s pomanjkanjem sil, ki jih je nujno potreboval na frontah. Tako je v varovanje železniške infrastrukture vključil tudi domobrance. Italijansko posadko na Verdu so nadomestili Nemci, vendar so zaradi pomanjkanja svojih vojaških enot zavarovanje Verda in Štampetovega viadukta kmalu prepustili domobrancem. (Nedog Urbančič 1970, 55)

Nemške in domobranske enote so sicer opustile nočno osvetljevanje zemljišča ob progi, oborožitev svojih posadk pri Štampetovem mostu pa so okrepile s protiletalskimi topovi in uvedle globinsko varovanje proge s patruljami, zasedami in podobnimi ukrepi, pozneje pa s postavljanjem domobranskih postojank v naseljih na obeh straneh proge. (Nedog Urbančič 1970, 51)

Po kapitulaciji Italije je progo v Baški grapi zavarovala 71. nemška pehotna divizija. V zavarovanje so vključili tudi italijanske pomagače, ki pa jim niso popolnoma zaupali, zato so v vsaki postojanki med Italijane razporedili tudi nekaj Nemcev; poveljevali so povsod le Nemci. (Rustja 1990, 66)

Nemški okupator je hotel čim hitreje obnoviti porušene proge Ljubljana–Kočevje, Ljubljana–Novo mesto in Trebnje–Sevnica, saj jih je močno potreboval za oskrbovanje postojank, s katerih je napadal osvobojeno ozemlje. Nemci so predvidevali, da bi obnovljeno progo od Sevnice do Trebnjega in naprej proti Ljubljani lahko uporabili kot pomožno progo za oskrbovanje bojišč v Italiji. Ker je bila kočevska proga manj poškodovana in so jo med drugim potrebovali tudi za prevoz premoga in lesa v Ljubljano, so se odločili, da s popravilom začnejo tam. (Nedog Urbančič 1970, 130)

Leta 1943 so se varnostne in prometne razmere v sosednji Hrvaški močno poslabšale, tako da je moral nemški okupator večji del prometa v smeri vzhod–zahod (ki se je prej skoraj nemoteno odvijal čez Madžarsko in Hrvaško proti Italiji), zdaj premakniti na progo Čakovec–Pragersko–Zidani Most–Laze in Dobova–Laze. To je hkrati pomenilo, da se je močno povečala obremenitev proge Zidani Most–Laze in izvajanje sabotažnih akcij na progo. Partizanske enote, ki so v tem obdobju delovale na revirskem območju, so dobro vedele, da bi z okrepljenimi sabotažnimi akcijami na tej progi sovražniku povzročile hude težave in da bi z oviranjem prometa najbolj vplivale na nemško aktivnost na drugih območjih. Uresničevanje te naloge pa so zavirali predvsem trije dejavniki: pomanjkanje izkušenih minerjev in ustreznega razstreliva ter močno nemško varovanje železniške proge in objektov na njej.

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

Ker je bila dvotirna proga Dunaj–Trst glavna prometna žila prek našega ozemlja ter ena izmed petih usposobljenih železniških prog, ki so povezovale nemško vojno industrijo z italijanskim bojiščem, jo je nemški okupator skušal čim bolj zavarovati in obdržati v svoji posesti. Z gosto posejanimi postojankami in bunkerji je predvsem zavaroval progo med Postojno in Ljubljano.

Po progi, po kateri je potekal večinoma vojaški promet, je okupator do marca 1944 v Italijo prevažal vojaški material, šlezijski in trboveljski premog ter romunsko nafto. V začetku marca, ko je okupator med drugim odpeljal 16. in 13. SS divizijo proti Dunaju, pa se je za kratek čas povečal odvoz iz Italije proti vzhodu. (Nedog Urbančič 1970, 108)

Progo Ljubljana–Postojna je okupator zaščitil z dvojnimi pasovi postojank, se pravi s postojankami tik ob progi in s tistimi v notranjosti, ki naj bi partizanskim enotam preprečevale dostop do proge.

Iz situacijskih poročil za januar 1944, ki jih je pripravljala obveščevalni oddelek pri GŠ NOV in POS, je razvidno, da je progo od Ljubljane do Borovnice in Vrhnike ščitilo okoli 2.000 domobrancev; 1.000 jih je bilo na Vrhniki, 500 v Borovnici, drugi pa so bili v manjših postojankah. V postojankah v notranjosti, v Polhograjskih Dolomitih, je bilo 1.500 domobrancev. Z jugovzhoda je progo ščitil pas postojank na Notranjskem s 3.500 domobranci, od katerih jih je bilo 250 v Škofljici, 300 na Barju, 1.100 v Grosupljem, 300 v Rašici in Velikih Laščah in 1.000 v Kočevju. Poleg tega je bilo na odseku proge med Preserjem in Verdom okoli 220 Nemcev, ki so nadzirali domobrance, odsek proge med Logatcem in Rakekom je ščitilo okoli 350 nemških vojakov 711. bataljona deželnih strelcev, v Postojni pa je bilo 1.800 nemških vojakov turkestanske divizije. (Nedog Urbančič 1970, 118)

Če upoštevamo, da je domobranska četa štela okoli 160 mož, to poročilo navaja pretirano število domobrancev. Številčna formacija domobranske čete je dopuščala največ 161 mož, toda iz dokumentov se da razbrati, da je bilo številčno stanje čet zelo različno, posebej na deželi. Oborožitev čete naj bi obsegala 127 pušk, 12 lahkih strojnic, tri lahke minomete, šest konj, tri vozove itd. (Mlakar 2003, 169)

Okupator je hotel progo Ljubljana–Postojna ohraniti vozno, zato je februarja 1944 okrepil posadki na Vrhniki in v Borovnici ter začel ustanavljati domobranske posadke še na cerkniški strani. Zaradi pomanjkanja vojaških enot je okupator konec februarja nekaj svojih posadk, ki so varovale progo, zamenjal z domobranskimi, še naprej pa je obdržal svojo stražo pri pomembnejših objektih na progi in v glavnih postojankah (Postojna, Rakek, Planina, Grosuplje, Ribnica, Kočevje). (Nedog Urbančič 1970, 12)

Domobranske enote so morale progo nadzorovati podnevi in ponoči, zato so na razpolago dobile pet oklepnih vlakov. Za zasledovanje aktivistov OF na vlakih pa je Organizacijski štab Slovenskega domobranstva 3. januarja 1944 ustanovil Domobransko železniško policijo s sedežem v Ljubljani in s podružnico v Postojni. Železniška delegacija Slovenskega domobranstva je konec februarja 1944 iz varnostnih razlogov uvedla še posebno sestavo vlakov, ki so vozili ponoči. Pred vsako lokomotivo so bili priključeni trije neosvetljeni prazni vagoni, da bi tako ob morebitnem navozu na mino lokomotiva s kompozicijo vlakov ostala nepoškodovana. (Nedog Urbančič 1970, 123)

Zaradi vsakodnevnih diverzantskih akcij na proge se je okupatorjev promet po železnici zmanjšal in postal negotov, vse proge pa so bile za velike Transporte strateškega pomena uporabne le v skrajnem primeru, zato si je okupator prizadeval, da bi preprečil napade in diverzije, proge pa kar najhitreje spet usposobil za promet. Poleg enot, ki so progo varovale noč in dan, je imel posebne oddelke in tehnične ekipe za popravilo, pred lokomotive so pripeljali z gramozom naložene tovrne vagone, po progah pa so patroljirali tudi oklepni vlaki. (Vidovič Miklavčič 1970, 149)

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

Nemški okupator je poskušal vse, da bi najpomembnejše železniške proge obdržal v svojih rokah, zato je močno povečal nadzor na vseh progah in vse prekinitve ter okvare, ki so

jih povzročale partizanske enote, poskušal odpravljati v najkrajšem možnem času. Ko se je proti koncu leta 1944 vedno bolj bližalo vzhodno bojišče, se je precej spremenila tudi smer okupatorjevih transportov. To je postalo še bolj izrazito v zadnjih mesecih vojne. Najbolj je bila obremenjena proga Zagreb–Zidani Most–Maribor. Zaradi pogostih partizanskih napadov na različne odseke te proge so vedno pogosteje nastajali veliki zastoji, ki so občasno povzročali prave prometne infarkte. Okupatorja so tako prvič prisilili v večji meri uporabljati cesto. Že oktobra 1944 se je ponovno nekoliko okrepil promet na progi Celje–Dravograd, čeprav med Šoštanjem in Mislinjo ni bila prevozna. Decembra je močno zavaroval tudi savinjsko progo in za nekaj časa potisnil naše enote precej daleč od komunikacij. (Žnidarič 1990, 338)

Za pozno jesen leta 1944 velja, da se je okupator na obravnavanem območju omejil zgolj na branjenje komunikacij, hkrati pa se je prek tega ozemlja premikala tudi vsa vojska na jugoslovansko bojišče. Ker iz razpoložljivih virov ni moč razbrati točne razporeditve in moči okupatorjevih enot, ki so bile določene za varovanje železniških prog, naj navedem pomembnejše enote, s katerimi je nemški okupator razpolagal konec novembra 1944 v okupirani slovenski Štajerski in Mežiški dolini. Iz sestava rezervnih enot nemške vojske je bilo nekaj enot 438. divizije za posebno uporabo, ki je imela sedež v Celovcu. Na slovenskem Štajerskem je imela ta enota 18. polk deželnih strelcev s sedežem v Celju. Njegov 611. bataljon je imel štab v Šoštanju, 649. bataljon v Brežicah in 922. bataljon v Trbovljah. Tej diviziji so nacisti priključili še 18. šolski polk planinskih lovcev pod poveljstvom polkovnika Egona von Treecka s sedežem na Teharjah pri Celju. Iz 438. divizije za posebno uporabo so bili na slovenskem Štajerskem in v delu Koroške tudi trije odseki obmejne straže ter četi deželnih strelcev 1/802 v Zidanem Mostu in 2/937 v Hrastniku. Okupator je imel na voljo še rekrutne enote v vojašnicah v Mariboru, na Ptuju, v Slovenski Bistrici, Slovenj Gradcu in Celju, policijske enote, ki so bile podrejene višjemu vodji SS in šefu policije v XVIII. vojaškem okrožju Erwinu Rosenerju (25. SS policijski polk s štabom v Celju, 1. bataljon 13. SS policijskega polka v Mežiški dolini in 27. SS policijski polk med Mariborom in Dravogradom), šolski bataljon 18/II deželnih strelcev v Mežiški dolini, oddelek protitankovskih lovcev v Žalcu in Celju, polk podoficirske šole XVIII. vojaškega okrožja v Mariboru, rezervno topniško baterijo 112. polka v Mariboru, nekaj nemških pionirskih bataljonov za utrjevalna dela, 278. šolski bataljon v Krškem in še nekatere enote, ki so se

občasno pojavljale v posameznih krajih s posebnimi nalogami. Za zavarovanje železniških prog so bili zadolženi tudi orožniki in ponekod celo vermani¹¹.

Nemški okupator je poskušal železniške proge zavarovati tudi pred napadi iz zraka. Močne postojanke protiletalske obrambe za varovanje proge so bile v Mariboru, pri Sv. Jožefu nad Celjem, v Tremerjah, Zidanem Mostu, Brežicah in Dobovi. Na odseku proge Dobova–Celje so nacisti za zavarovanje proge poleg pododseka XVIII/F obmejne straže (te enote so varovale tudi progo od Litije do Zidanega Mosta) dodelili še 500 mož železniške policije. Hkrati so železniško progo varovale tudi enote, ki so bile na utrjenem pasu severno od proge Dobova–Sevnica. (Žnidarič 1990, 340)

Da je nemški okupator skušal do konca vojne za vsako ceno zavarovati železniške proge in objekte na njih pred zračnimi in partizanskimi napadi, kažejo podatki o njegovih enotah, ki so še v drugi polovici aprila 1945 z enako zavzetostjo branile njegove glavne postojanke ob železnici. Tako je 18. polk deželnih strelcev s sedežem v Dravogradu imel za območje Šaleške in Spodnje Savinjske doline 611. bataljon v Laškem in Rimskih Toplicah, 922. bataljon v Trbovljah ter 1068. bataljon v Slovenj Gradcu. Glavna naloga teh enot je bilo zavarovanje železniških prog. Železniško križišče v Zidanem Mostu je bilo še vedno pod zaščito pododseka XVIII/F obmejne straže, medtem ko je pododsek XVIII/D skrbel za varnost železniškega vozlišča v Dravogradu. Progo med Mariborom in Celjem je varoval 17. SS policijski polk, ki je imel sedež v Slovenski Bistrici, koroško progo med Mariborom in Dravogradom pa 27. SS policijski polk. V Mariboru je imela sedež V. težka protiletalska divizija z oddelkom protiletalske obrambe v Celju. Tudi njena glavna naloga je bila obramba železniške proge. (Žnidarič 1990, 341)

Približno do decembra 1944 je bila glavna arterija za preskrbovanje nemške vojske na madžarskem bojišču neposredno po progah, ki so vodile iz Avstrije na Madžarsko, medtem ko je proga Čakovec–Pragersko služila predvsem za umik enot in evakuacijo materiala. Ko pa se je Rdeča armada približala pomembnemu železniškemu križišču v Nagykanizsi, je proga Čakovec–Pragersko postala glavna žila za preskrbovanje tega dela bojišča. Naših enot ob tej progi ni bilo, zato tudi promet ni bil oviran, razen ob bombardiranju Ptuja, ko je promet zastal za dva dni. Okupatorjev položaj se je dodatno poslabšal v začetku leta 1945, ko so uspehi sabotažnih akcij in zračni napadi daleč preseгли zmožnosti njegovih posebnih enot, ki so usposabljalale železniške komunikacije. Položaj je otežila tudi ustavitev prometa na progi Videm–Trbiž–Beljak. Če k temu dodamo še pomanjkanje voznega parka in skoraj ničelne

¹¹ Pripadnik napol vojaških oddelkov, ki so jih Nemci ustanovili na zasedenem slovenskem ozemlju.

zaloge premoga (domača proizvodnja je bila zaradi pomanjkanja delovne sile zmanjšana na minimum, dovoz iz Nemčije pa je bil zaradi stanja na progah praktično nemogoč), je več kot očitno, zakaj je okupator za vsako ceno skušal obdržati vozne razmere na naših progah kolikor toliko zadovoljive. Večina prometa je v tem času potekala po progah Maribor–Zidani Most–Zagreb in Maribor–Pragersko–Čakovec, okupator pa je uporabljal še tako imenovano bočno progo Ormož–Radgona–Špilje. Na progi Zidani Most–Ljubljana je po šestih mesecih šele 16. februarja 1945 iz Litije proti Zidanemu Mostu odpeljal prvi vlak. (Žnidarič 1990, 342)

Tako vidimo, da je okupator zaradi izredne strateške pomembnosti prometnih komunikacij in slovenskega ozemlja pri obrambi Nemčije na našem ozemlju vztrajal in se silovito boril do konca vojne. Zavedal se je, da prek našega ozemlja vodijo pomembne poti v Nemčijo. Kajti boril se je tako na balkanski kot italijanski fronti in spomladi leta 1945 je slovensko ozemlje postalo zelo pomembno, če ne eno ključnih območij v zaledju, prek katerega je okupator načrtoval transportirati svoje vojake in materialno-tehnična sredstva s front v Avstrijo in Nemčijo ter se boriti do konca.

7 KONEC VOJNE IN POSLEDICE NA INFRASTRUKTURI

7.1 ŠKODA NA ŽELEZNICAH MED DRUGO SVETOVNO VOJNO

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

Prometno-tehnični oddelek 7. Korpusa je vsak dan poročal o stanju prog, stanju obnovitvenih del, organizaciji vojaške službe na železnici, stanju lokomotiv in voznega parka, zalogah premoga in mazil itd.

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

Zaradi hitrega in nepričakovanega vdora 4. armade JA proti Trstu konec aprila 1945 sta med okupatorjevimi in domobranskimi enotami v Ljubljani in njeni okolici nastopila preplah in zmeda, zaradi česar se niso mogle sistematično pripraviti na umik na Koroško. Nemško poveljstvo je moralo na hitro pripraviti načrte za pravočasen umik svojih uradov in oboroženih enot, kamor so štele tudi domobranske enote, ki so se 4. maja preimenovala v divizijo Slovenske narodne vojske. Pri tem pa je moralo poveljstvo upoštevati, da je bil tedaj umik že precej oviran, saj so bile ceste in železniške proge proti Koroški polne vojaških transportov, vozil in tudi kmečkih vozov, s katerimi so se pred partizani umikale skupine slovenskih beguncev, nekateri pomembni mostovi pa so bili razstreljeni. Da bi zadržali prodor enot JA proti Ljubljani, so nemški pionirski oddelki, predvsem tisti, ki so bili zadolženi za gradnjo obrambne črte, dobili nalogo, naj ob umiku razstrelijo komunikacijske objekte, kar pa jim je zaradi pomanjkanja časa in zaradi prizadevanja aktivistov OF in članov NZ, da mu to preprečijo, le delno uspelo. Za razstrelitev mostov in podvozov na komunikacijah je nemški okupator 27. aprila 1945 na posebnem tečaju začel usposablјati skupine minerjev in posameznike zadolžil za razstrelitev določenih prometnih objektov po umiku zadnjih enot. (Nedog Urbančič 1996, 182)

Ko sta v prvih dneh maja začeli proti Ljubljani prodirati 29. hercegovska divizija 4. armade JA iz Postojne in 15. divizija 7. korpusa JA z Dolenjske, so tudi ljudje v Ljubljani spoznali, da bo mesto kmalu osvobojeno, zato so oživele terenske organizacije OF in NZ, ki so okupatorju skušale preprečiti uničenje pomembnih gospodarskih in komunikacijskih objektov in naprav.

Tedaj so imeli tudi železničarji na postajah in v partizanskih enotah konkretna navodila, da skušajo preprečiti odvoz materiala in vlakov ter rušenje mostov in predorov ob umiku zadnjih okupacijskih enot. (Nedog Urbančič 1996, 182)

Ob osvoboditvi so bile železniške proge v Sloveniji na številnih odsekih zaradi porušeni objektov zgornjega in spodnjega ustroja nevozne. Vlaki so tedaj lahko vozili le na odsekih Zalog–Ljubljana–Brezovica, Rakovnik–Kočevje, Brezovica–Vrhnika in Borovnica–Rakek.

Ker je nemškemu okupatorju ob umiku iz Ljubljane uspelo razstreliti železniške mostove v Zalogu, Preserju, pri Medvodah, Črnučah in čez Grubarjev kanal, je bila Ljubljana dobesedno odrezana od podeželja. (Nedog Urbančič 1996, 190)

V mreži slovenskih železnic so med drugo svetovno vojno porušili 206 mostov, vendar so jih že prvo leto po osvoboditvi začasno obnovili 159, dokončno pa 29 mostov in prepustov. Leta 1946 so dokončno zgradili 67 mostov in prepustov v skupni dolžini 1516 metrov.

Med vojno so poškodovali 846 železniških poslopij, uničili 368 postajnih poslopij, tovornih skladišč, stanovanjskih zgradb in vodnih zgradb. Že v prvem letu osvoboditve so 107 zgradb dokončno obnovljenih, delno pa 103, leta 1946 pa so obnovili še 32 zgradb.

Porušili so 436 čuvajnic in manjših zgradb, 42 kurilnic in kurilniških ter remontnih delavnic. Še leta 1945 so obnovili 38 zgradb, naslednje leto pa še šest. (Brilej 2002, 81)

7.2 POLOŽAJ ŽELEZNIC V SLOVENIJI OB OSVOBODITVI ZASILNO OBNAVLJANJE PROMETA

Med vojno so porušili 85 kilometrov postajnih tirov od obstoječih 375 kilometrov in 230 kilometrov železniških prog od skupno 1380 kilometrov proge. Od 1520 kretnic so jih 225 ali 17 odstotkov razbili. Od 2.300.000 pragov je bilo pol milijona, to je 20 odstotkov, neuporabnih, od 17.000 metrov objektov pa okrog 6000 metrov ali več kot 35 odstotkov

porušenih. Od 35 predorov je bilo 7 neuporabnih in od 60 mostov čez 30 metrov razpetosti 25 porušenih.

Od 4200 zgradb v območju ljubljanske direkcije so 850, to je 20 odstotkov, do tal porušili, med njimi 368 večjih zgradb, postajnih in stanovanjskih poslopij. Manjših mostov in prepustov so porušili 206, kurilnic in kurilniških delavnic 42, blagovnih skladišč na postajah pa 28. Od velikih objektov so porušili 152 metrov dolg viadukt pri Žalni, 151 metrov dolg dvotirni betonski most v Zidanem Mostu, 184 metrov dolg desni železni most pri Litiji, 105 metrov dolg Štampetov most, 102 metra dolg viadukt Gornji Dolič, veliki most čez Sočo pri Solkanu ter mostovi v soški in baški dolini ter most čez Dravo pri Mariboru. (Mohorič 1968, 487)

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

7.2.1 GRADBENA BRIGADA

7. Korpus je v okviru priprav na organizacijo svojega operativnega zaledja 20. aprila 1945 ustanovil Gradbeno brigado. Novo brigado naj bi ustanovili iz dotedanjih delavskih bataljonov korpusne vojne oblasti. Čeprav je do konca vojne ostalo le dobre tri tedne, je ta brigada odigrala določeno vlogo v zaključnih operacijah 7. Korpusa, zelo uspešna pa je bila tudi med obnovo. Imela je predvsem inženirske naloge in je pomagala pri obnovi železniške infrastrukture. Razformirali so jo novembra 1945.

Opravljena dela pri obnovi železniške proge pomenijo resnično izjemen podvig. V 38 dneh so zgradili 971 metrov začasnih mostnih konstrukcij, na novo položili in popravili pa skoraj 20 kilometrov tirov. Trije mostovi so bili izredno dolgi: prek Studenčnice na Ptuj 178 metrov, prek Drave na Ptuj 257 metrov in prek Mure v Kotoribi 153 metrov. Obremenilna preizkušnja je odlično uspela. (Valentin 1996, 53-58)

Obseg izvršenega dela od osvoboditve do konca leta 1946 ponazarjajo naslednji podatki: iz ruševin so odstranili 997 vagonov, pripeljali so 542 vagonov novega gradbenega materiala, obnovili so 58.000 kvadratnih metrov streh in 6,5 kilometra instalacij, postavili so več kot 200

obdelovalnih strojev, obnovili 4,5 kilometra tirov ter utirili 29 lokomotiv in 40 vagonov. (Mohorič 1968, 505)

8 OKUPATORJEV TRANSPORT PO ŽELEZNICI MED LJUBLJANO IN TRSTOM

8.1 OBVEŠČEVALNA SLUŽBA NOV IN POS

Obveščevalna služba, nujna za odporniško gibanje, je bila sprva organizacija celotnega gibanja. Organizirali so jo že avgusta 1941 v okviru Obveščevalno-varnostne službe OF (VOS OF), ki pa je sprva delovala predvsem v Ljubljani. Že od ustanovitve je zbirala tudi podatke vojaškega pomena. (Guštin 2004, 295)

Napadi na proge pa ne bi bili tako uspešni, kot so bili, brez vsaj osnovnih informacij, ki so jih partizanske enote in štabi dobivali od vzpostavljene obveščevalne službe med železničarji. Partizanski obveščevalni centri pri enotah v bližini proge (npr. Notranjski odred, Kamniško-zasavski odred) so zbirali in sistematizirali informacije o premikih oklepnih vlakov, o utrdbah in bunkerjih ob progi, vojaških transportih. (Guštin 2008, 337)

Iz ohranjenih dokumentov je razvidno, da je obveščevalna služba na železnici dnevno pošiljala podatke, ali vsaj registrirala vojaški promet in gibanje sovražnika po progah Ljubljanske pokrajine. Zbrane podatke, ki jih je železnica pošiljala kot vojaška poročila o gibanju sovražnikovih enot po železnici, so največkrat posredovali v obliki formularjev, na katerih so bile zapisane marsikatero podrobnosti. Tako so registrirali zaporedno številko vlaka, število vlakov, smer vožnje, prihod, odhod, sestavo vlaka, narodnost, osebje, ki je vlak spremljalo, zamudo in vsebino transporta. Ta poročila so razen vsakodnevne evidence prometa vsebovala tudi poročilo o stanju okupatorjevih enot na progah, njihovih utrdbah, o številčnem stanju in premiku enot, njihovi oborožitvi, o odnosu med vojaki in višjimi, nadrejenimi oficirji, o moralnem stanju in odnosu vojaštva do prebivalcev v posameznih krajih. Poročila o tem so prinašali zlasti železničarji, ki so domovali izven Ljubljane, in pa tisti, ki so službeno potovali v različne kraje. Iz datumov ohranjenih dokumentov, predvsem vojaških poročil, grafikonov, načrtov prog, skic in pomembnih železniških objektov in krajev, lahko sklepamo, da je obveščevalna služba na železnici redno pošiljala raznovrstne podatke o

sovražnikovem prometu, o utrdbah in sovražnikovih postojankah ter njihovem stanju na progah in o krajih, ki ležijo ob pomembnih železniških objektih in križiščih.

Obveščevalna služba na železnici je s svojo tehnično dokumentacijo in vojaškimi poročili o sovražnikovem gibanju na železnici oskrbovala partizanske enote, vodstvo NOV in prek njih pozneje zavezniške misije. (Vidovič Miklavčič 1970, 289)

TABELA 8.1: TRANSPORT PO ŽELEZNICI MED LJUBLJANO IN TRSTOM

datum	št. vlaka	smer	tovor
12. 8. 1944	-	Ljubljana–Trst	6 tovornih vlakov, skupaj 69 vagonov premoga, 40 vagonov lesa in hladilnih vagonov, 4 vagoni železnih oklepov za topove, 8 vagonov mimetiziranih mrež, 2 vagona sena, 1 vagon samokolnic, 4 vagoni vojakov, 3 vagoni lesa, 18 zaprtih vagonov, 22 praznih vagonov
15. 8. 1944	7073/9201	Ljubljana–Trst	17 vagonov gradbenega materiala za ladje
16. 8. 1944	97717/9181, 27867/9185, 90749/9257, 92753/2253	Ljubljana–Trst	39 vagonov vojnega materiala, 48 vagonov avtomobilov, municije, vozov, konjev, vojakov, 56 vagonov premoga
17. 8. 1944	92761/6071, 92713/9171, X/X	Ljubljana–Trst	53 vagonov premoga, 22 vagonov raznega vojaškega materiala, 6 kamionov
18. 8. 1944	27807/3195, 7975/9203, 90717/6983, 661/9223, 7827/9227	Ljubljana–Trst	34 vagonov gradbenega železja, avtomobili, razni tovor, 32 vagonov 14 težkih topov in municije, 16 vagonov železja in raznega vojnega materiala, 18 vagonov s 3 topi in gradilnim železjem, 37 vagonov raznega vojnega materiala in živeža
19. 8. 1944	X,	Ljubljana–Trst	53 vagonov raznega materiala, 133

	X/9201, X/9227, X/9233, X/9241		vagonov protiletalskih in protitankovskih topov, avtomobilov, vozov in drugi tovor, 6 težkih topov, 4 protiletalski vozovi, vozovi za prevoz municije, 1340 vojakov
20. 8. 1944	3161, 9227, 9243, 9251, 9283	Ljubljana–Trst	60 vagonov premoga, + 3 tovorni vlaki naloženi s premogom, količina vagonov ni znana
23. 8. 1944	9289	Ljubljana–Trst	tovorni vlak z 28 vagoni premoga
26. 8. 1944	9169, 9117, 9233	Ljubljana–Trst	31 vagonov raznega tovara, 32 vagonov tovornih avtomobilov, 32 vagonov živeža in premoga
29. 8. 1944	-	Ljubljana–Trst	2 tovarna vlaka premoga
30. 8. 1944	-	Ljubljana–Trst	4 vojaški transporti, 135 vagonov raznega materiala, vojaštva, premoga in cistern bencina
31. 8. 1944	-	Ljubljana–Trst	6 vojaških transportov, vsak z od 30 do 35 vagonov raznega vojaškega materiala
1. 9. 1944	-	Ljubljana–Trst	5 vojaških transportov, vsak z od 30 do 35 vagonov, en transport praznih bencinskih cistern, ostali 4 pa s tovorom premoga, živeža in vojakov
7. 9. 1944	92761/9285	Ljubljana–Trst	17 vagonov avtomobilov, 14 vagonov vojakov, 3 prazni vagoni
8. 9. 1944	90725/9229, 661/9245	Ljubljana–Trst	5 vagonov premoga, 1 vagon vojakov, 3 vagoni papirja, 2 vagoni različnega vojaškega materiala
9. 9. 1944	90729/9215, 27807/9227, 7927/9229, 90741/9231,	Ljubljana–Trst	3 vlaki Rdečega križa s 47 vagoni raznega materiala, 24 vagonov živeža, 22 vagonov premoga, 6 vagonov raznega vojaškega materiala in 1 prazen

	7929/9257, 9269/9283		vagon
10. 9. 1944	643/9169, 92705/9167, 611/711, 661/9231, 92721/O.L.	Ljubljana–Trst	1 vlak Rdečega križa s 17 vagoni, 29 vagonov živeža, 9 vagonov raznega vojaškega materiala
11. 9. 1944	661/9237	Ljubljana–Trst	4 vagoni barak, 1 vagon papirja

Vir: ARS (1944).

Obveščevalna služba NOV in POS je že kmalu po začetku vojne vzpostavila nadzor nad prometom in ga vodila, kot bo prikazano v sledeči preglednici, ki je identični prepis dokumenta iz Arhiva Republike Slovenije. Prikazuje železniški odsek med Ljubljano in Trstom avgusta in septembra 1944 in okupatorjev promet, ki poteka po njem. Ta dokument je delo obveščevalne službe osvobodilnega gibanja, ki lepo prikazuje, kakšen tovor je okupator v tistem času vozil po železnici. Vidimo, da je tovor predvsem vojaški, ali pa je namenjen vojski. Gre za različne vojaške materiale, vojake, živež, premog, les in druge vrste blaga, ki so ga zaznali obveščevalci. Osvobodilno gibanje je imelo svoje podpornike, tako med civilnim prebivalstvom kot med železničarji. S pomočjo ažurnih informacij, ki so jim jih ti zagotavljali, je bilo osvobodilno gibanje točno obveščeno o vlakih in njihovem tovoru. Edini problem so povzročali zaprti vagoni, saj se ni moglo videti, kakšen tovor so vsebovali. Iz podatkov lahko razberemo, da je bila v tem času proga večkrat sabotirana in za krajši ali daljši čas neprevozna. Vlaki so ostajali na postajah in s tem povzročali zastoje, blago in ljudje pa so zamujali na cilj. Ta železniška komunikacija je bila za nemškega okupatorja ena najpomembnejših na našem ozemlju, saj je povezovala Nemčijo z Italijo. Okupator je prek nje oskrboval svoje sile na italijanske bojišče. Njene pomembnosti se je zavedalo tudi osvobodilno gibanje, zato je z diverzijami in vojaškimi napadi onemogočalo transport.

9 SABOTAŽE V LJUBLJANSKI POKRAJINI MED VOJNO

Po celotnem Slovenskem ozemlju so se med vojno dogajale sabotaže. Na tem mestu pa želim izpostaviti sabotaže, ki so se zgodile v Ljubljanski pokrajini med letoma 1941–1945, in sicer aprila in maja. Ta dva meseca sem izbral zato, ker se je druga svetovna vojna na slovenskih tleh začela aprila 1941 in končala maja 1945. Tako se ta dva meseca pojavljata v vsakem letu vojne, hkrati pa je za partizansko bojevanje značilno, da so v spomladanskih in poletnih mesecih izvedli veliko več sabotaž in diverzij, saj so bile vremenske razmere ugodne za njihovo izvajanje.

Sabotažne akcije sem izpisal iz arhivskega gradiva, pri predstavitvi na karti pa sem si pomagal s starimi vzdolžnimi profili prog, pri katerih so kilometri prog natančno predstavljeni. Tako sem si pomagal pri približnih izračunih, kje so se posamezne sabotaže dejansko zgodile.

9.1 PRIMERJAVA GLEDE NA ŠTEVILČNOST SABOTAŽ APRILA IN MAJA MED LETOMA 1941–1945

9.1.1 SABOTAŽE APRILA IN MAJA 1942

- 3. 4. na progi Trebnje–Mirna peč, v km 91.9, sta bili razstreljeni dve tračnici v dolžini 18 metrov, promet je bil ustavljen 5 ur.
- 4. 4. na progi Ljubljana–Ljubljana Rakovnik, v km 150.34, razstreljen nasip v dolžini treh metrov, promet zaustavljen za 34 minut.
- 8. 9. 4. na progi Rožni Dol–Mirno Selo, Višnja Gora–Grosuplje, v km 128.45, razstreljena desna tračnica in streljanje na progi, promet zaustavljen za 5 ur in 40 minut.
- 12. 4. pri Višnji Gori, med Mlačevo–Ljubljana, v km 128.45. (ARS 1941–1946)
- 12. 4., postajališče Dobropolje, napad na postajališče, oddano 30 strellov. (ARS 1941–1945)
- 13. 4. na progi Rakek–Postojna, v km 88, eksplozija mine, poškodovani tračnici.
- 14. 4. na progi Žalna–Višnja Gora, slišali eksplozijo in streljanje, promet prekinjen za 2 uri.

- 15. 4. med postajališčema Logatec–Verd, v km 598, slišali streljanje, prerezanih 12 telefonskih žic.
- 17. 4. (Grosuplje) v bližini postajališča Mlačevo, slišali streljanje, zamuda vlaka.
- 21. 4. postajališče Dobropolje, odmet ročne bombe na drvarnico postajališča.
- 25. 4. na progi Stična–Radohova vas, v km 113.097, razstrelitev tračnic in napad na vlak, promet prekinjen 5 ur, 2 mrtva in 3 težko ranjeni. (ARS 1941–1946)
- 29. 4. izvoz iz postajališča Radohova vas, napad na vlak, 2 vojaka težko ranjena. (ARS 1941–1945)
- 2. 5. med postajališčema Novo mesto–Mirna peč, v km 84.01, vlak navozil na mino, iztirjenja ni bilo, poškodovane tračnice, promet zaustavljen za 4 ure in 30 minut.
- 4. 5. med postajališčema Velika Loka–Radohova vas, v km 108.8/9, mina raztrgala levo tračnico v dolžini 5 m.
- 5. 5. na progi Trebnje–Šentjanž, v km 5.4, sta bila na progo položena 2 telegrafska droga z napisom: »Pazi vlak«.
- 6. 5. med postajališčema Borovnica–Verd, zadržan vlak na postajališču, zaradi streljanja na Dolskem mostu.
- 8. 5. na progi Trebnje Dol–Mirna, v km 92, razstreljene tirnice v km 92.029, 92.035, 92.052, 92.115, promet je bil prekinjen za 6 ur.
- 8. 5. na postajališču Borovnica zadržan vlak, zaradi streljanja v smeri postajališča Verd.
- 9. 5. Dol pri Trebnjem, na postajališču pri oddaji na tiru št. 1 se je vnela slama, možna sabotaza.
- 10. 5. na progi Trebnje–Mirna, v km 2.7/8 razstrelitev tirnice.
- 11. 5. na progi Logatec–Planina, v km 610.345, pod vlakom eksplodiral peklenjski stroj, oba tira nevozna.
- 12. 5. na progi Mirna Peč–Trebnje, v km 84, vlak dvakrat napaden s strojnicami.
- 13. 5. v postajališču Trebnje Dol zadržan vlak zaradi streljanja na progi Trebnje Dol–Mirna Peč.
- 13. 5. na progi Verd–Borovnica, v km 593.790, pod vlakom eksplodirala bomba, iztirila sta stroja, službeni vagon in tri cisterne, poškodovana tračnica, promet zaustavljen za 20 ur.
- 14. 5. na progi Mirna Peč–Novo mesto, v km 83.3 in 87, vlak napaden s strojnico, preluknjanih nekaj praznih cistern.

- 14. 5. na progi Trebnje–Šentjanž, v km 6.5/6, vlak ustavljen, ker so na progi ležali spodžagani telegrafski drogovi, žice prerezane.
- 15. 5. na progi Brezovica–Borovnica, v km 583.1, napad na vlak. (ARS 1941–1946)
- 15. 5. na progi Mirna Peč–Ponikva, vlak obstreljevan. (ARS 1941–1945)
- 15. 5. Trebnje–Šentjanž, v km 6.450, streli iz pušk in strojnic na vlak.
- 15. 5. pri postajališču Trebnje Dol, v km 92, streli iz pušk na vlak.
- 16. 5. na progi Planina–Logatec, v km 607.2, pod vlakom eksplodirala mina, iztiril stroj in trije potniški vagoni, promet prekinjen 15 ur in 45 minut.
- 17. 5. med postajališčema Mirna Peč–Ponikva, obstreljevanje vlaka.
- 17. 5. postajališče Mirna Peč, v km 93, vlak napaden s strojnicami.
- 17. 5. na progi Ribnica–Kočevje, v km 42.8/9, poškodovane štiri tirnice, promet zaustavljen za 4 ure.
- 18. 5. pri postajališču Škofljica, v km 141–142, streljanje in detonacija, ves promet ustavljen.
- 18. 5. med postajališčema Notranje Gorice–Verd, streljanje na progi, telefonske žice pretrgane, ustavljen promet.
- 18. 5. med postajališčema Ribnica–Kočevje, zaradi streljanja na progi promet ustavljen za 4 ure in 20 minut.
- 18. 5. postajališče Verd, napad na železniško postajo, proga ni bila poškodovana.
- 18. 5. postajališče Mirna, streli na postajališče, poškodovani kretniški nastavki. (ARS 1941–1946)
- 19. 5. postajališče Preserje, postajališče obstreljevano, promet ustavljen za 3 ure. (ARS 1941–1945)
- 19. 5. Mirna Peč–Trebnje, v km 93–94, vlak napaden s strojnicami, poškodovan vagon.
- 19. 5. na progi Notranje Gorice–Borovnica, v km 582.527, vlak ustavljen, zaradi streljanja na postajališču Preserje, proga ni poškodovana.
- 19. 5. postajališče Škofljica, izvršen napad na postajališče, razbitih nekaj šip.
- 20. 5. na progi Dobropolje–Velike Lašče, v km 16.338, razstreljena tirnica, promet zaustavljen za 2 uri.
- 20. 5. na progi Čušperk–Dobropolje, več ovir na progi, spodžagani telegrafski drogovi in smreka.
- 21. 5. na progi Grosuplje–Kočevje, v km 17.6/7, posekana 2 telegrafska droga in potrgane vse žice.

- 22. 5. na progi Planina–Rakek, v km 612.8, eksplodirala bomba, ki je raztrgala eno tirnico.
- 22. 5. na progi Verd–Logatec, v km 597.4, streljanje na vlak, prestreljen kotel vlaka.
- 22. 5. na progi Grosuplje–Kočevje, pri Velikih Laščah, v km 20.6/7, podrti 3 telegrafski drogovi.
- 22. 5. na progi Grosuplje–Kočevje, pri postajališču Čušperk, v km 11.85, najdeno na progi 6 telegrafskih drogov in 7 smrek.
- 23. 5. na progi Dobropolje–Čušperk, v km 13, vlak napaden s strojnico, 2 huje in 1 lažje ranjen, vlak poškodovan.
- 23. 5. na progi Ribnica–Velike Lašče, v km 30.6, napad na vlak, 2 mrtva: civilist in policist, 3 ranjeni civilisti in 3 policisti.
- 23. 5. na progi Dobropolje–Čušperk, v bližini postajališča Dobropolje, napad na vlak, 1 težje in 1 lažje poškodovan. (ARS 1941–1946)
- 23. 5. na progi Lipovec–Stara Cerkev, v km 40, vlak obstreljevan, vlakovodja težko ranjen.
- 23.–24. 5. na progi Čušperk–Dobropolje, v km 10.6, dva polja tračnic skupaj s pragovi vrženi 10 metrov globoko pod progo, promet zaustavljen za 15 ur. (ARS 1941–1945)
- 24. 5. na progi Čušperk–Dobropolje, v km 10.6, proga razstreljena v dolžini 30 metrov.
- 24. 5. na progi Uršna sela–Birčna vas, v km 68, streljanje na vlak, 1 cisterna preluknjana.
- 24. 5. na progi Stična–Višnja Gora, napad na vlak s strojnico, ni škode.
- 25. 5. med postajališčema Čušperk–Dobropolje, iztirjenje vlaka, zaradi poškodovane proge, proga razdejana 27 metrov.
- 25. 5. IX. sekcija Ljubljana, v km 16.300, 16.500, 16.900, atentati na progo, deloma odstranjene tračnice. (ARS 1941–1946)
- 25. 5. na progi Čušperk–Dobropolje, v km 11–12, je izvidniški vlak, ki je vozil zaradi streljanja na progi, trčil v potniški vlak, več ljudi je bilo ranjenih, promet je bil zaustavljen za 37 ur. (ARS 1941–1945)
- 26. 5. med postajališčema Novo mesto–Mirna Peč, napad na vlak s strojnicami, 2 cisterni preluknjani.
- 26. 5. na progi Radohova vas–Velika Loka, v km 108.3–108.5, 100 m proge porušene, nadaljnjih 100 m proge zabarikadiranih s požganimi drevesi. (ARS 1941–1946)
- 27. 5. na progi Radohova vas–Sv. Lovrenc, strojni vlak obstreljevan.

- 27. 5. na progi Brezovica–Borovnica, streljanje na progi, promet ustavljen za 2 uri in pol. (ARS 1941–1945)
- 27. 5. IX. sekcija Ljubljana, v km 8.90, eksplozija na progi.
- 27. 5. IX. sekcija Ljubljana, na progi Grosuplje–Kočevje, v km 38.5, minirana proga.
- 27. 5. na progi Uršna sela–Birčna vas, v km 69.5, streljanje na vlak, brez škode.
- 28. 5. na progi Grosuplje–Čušperk, v km 5.8, proga razdrta v dolžini 20 m.
- 28. 5. na progi Grosuplje–Kočevje, pri Ribnici, v km 42.100, streljanje iz strojnice na vlak, 1 huje in 1 lažje ranjen.
- 28. 5. pri postajališču Sv. Lovrenc, vlak napaden s streljanjem iz strojnic, večkrat zadet.
- 29. 5. pri postajališču Velike Lašče, v km 17.582, 17.545, 17.095, proga razstreljena.
- 30.5. na progi Uršna vas–Birčna sela, v km 68.12, vlak navozil na oviro na progi (hlodi) in delno iztiril, promet zaustavljen za 12 ur in 45 minut.
- 30. 5. na progi Lj. Šiška–Št. Vid, v km 568, navoz vlaka na kos železa, delno iztirjenje.
- 30. 5. IX. sekcija Ljubljana, na progi Grosuplje–Kočevje, v km 36.5, prepreka na progi (4 lipe in 2 telegrafska droga), telegrafske žice prerezane, vlak ustavil.
- 31. 5. na progi Birčna sela–Uršna vas, v km 68, streljanje na vlak, neznatna materialna škoda.
- 31. 5. Škofljica–Šmarje Sap, v km 141, pod vlakom eksplodirala mina, vlak vozil naprej, poškodovana tračnica. (ARS 1941–1946)

SLIKA 9.1: GRAFIČNI PRIKAZ SABOTAŽ APRILA IN MAJA 1942



Vir: Geodetski zavod Slovenije (2002).

Legenda:

- Posamezna sabotaža
- Dve ali več sabotaj

- Sabotaže leta 1942
- Sabotaže leta 1943
- Sabotaže leta 1944
- Sabotaže leta 1945

Aprilu in maja leta 1942 so v Ljubljanski pokrajini zabeležili 77 sabotaž na železniške proge. V tem obdobju so največ sabotaž izvedli na progah Ljubljana–Postojna, kjer je progo napadal 1. bataljon dolenjskega odreda, železniško progo Ljubljana–Metlika sta napadala 1. partizanska brigada in 2. bataljon dolenjskega odreda, ta je bil aktiven tudi na progi Trebnje–Sevnica. Železniško progo Grosuplje–Kočevje sta v tem času napadala četa bataljona Miloša Zidanška in 3. bataljon dolenjskega odreda. Kamniška četa pa je sabotirala progo Ljubljana–Kamnik.

Kljub velikemu številu zabeleženih in izvedenih sabotaž pa te niso povzročile neke večje materialne škode in hkrati niso ovirale železniškega prometa za daljši čas, ponavadi je bil promet prekinjen za nekaj ur. Partizani so izvajali manjše sabotaže z miniranjem kretnic ali razkopavanjem proge, redno so z lahkim orožjem napadali vlake, ki so vozili po progah, in ovirali promet s postavljanjem ovir na progo (največkrat drevesa in spodžagane telegrafске drogove), kljub temu da je bilo napadov na vlake veliko, je bilo iztirjenj malo. Čeprav te sabotaže niso pustile nekih večjih posledic v obliki materialne škode ali človeških žrtev, pa so imele izreden moralni pomen in so hkrati okupatorju sporočale o nenehni prisotnosti odporniškega gibanja.

9.1.2 SABOTAŽE APRILA IN MAJA 1943

- 9. 4. Uršna vas–Birčna sela, v km 68.665, vlak iztiril zaradi položene mine, vlak zažgan, promet prekinjen za 1 dan. (ARS 1941–1946)
- 10. 4. na progi Uršna vas–Birčna sela, v km 68.6, vlak navozi na mino, iztiril stroj in službeni vagon, več vagonov zgorelo. (ARS 1941–1945)
- 13.-14. 4. na progi Trebnje–Mirna Peč, v km 95, tirna polja prevrnjena, 12 telegrafskih drogov odžaganih.
- 13. 4. na progi Gradac–Metlika, v km 37.090, eksplozija mine, poškodovana tirnica, proga vozna.
- 14. 4. med postajališčema Predole–Čušperk, v km 6.90, eksplozija dveh min, poškodovane 4 tračnice.
- 14. 4. na progi Mirna Peč–Trebnje, v km 95, porušen most preko Temenice, eksplozija poškodovala oporni zid in nosilce mostu.
- 15. 4. na progi Uršna vas–Birčna sela, v km 68.9, poškodovana proga zaradi eksplozije mine.

- 16. 4. na progi Trebnje–Velika Loka, v km 100.5/6, porušen most in poškodovana proga zaradi eksplozije mine.
- 17. 4. na progi Uršna vas–Birčna sela, v km 68.6, poškodovana proga v dolžini 50 metrov zaradi eksplozije mine.
- 17. 4. med postajališčema Gradac–Metlika, v km 37.7, porušena proga v dolžini 540 m, tir vržen čez nasip, telefonska in telegrafska zveza prekinjena. (ARS 1941-1946)
- 17. 4. na progi Uršna vas–Birčna sela, v km 68.7, mina dvignila dva tirna polja in raztrgala dve tračnici.
- 18. 4. na progi Gradac–Metlika, v km 37, mina poškodovala tračnico. (ARS 1941–1945)
- 20. 4. na progi Mirna Peč–Novo mesto, v km 86.5, zaradi eksplozije odtrgana tračnica.
- 21. 4. na progi Novo mesto–Mirna Peč, v km 83.2/3, mina poškodovala progo in raztrgala tračnico, promet ustavljen za 3 ure.
- 22. 4. postajališče Novo mesto, vlak zadržan na postajališču zaradi miniranja proge, promet prekinjen za 1 uro.
- 23. 4. na progi Novo mesto–Mirna Peč, v km 80.200, je eksplodirala mina.
- 23. 4. na progi Mirna Peč–Novo mesto, v km 80.2 je eksplodirala mina in poškodovala tračnico, promet je bil prekinjen 2 uri.
- 27. 4. na progi Uršna vas–Rožni Dol, v km 64.20, vlak zapeljal na mino, napad na čuvajnico 27, 105 m proge razdejane, prekinjena telegrafska in telefonska linija.
- 1. 5. na postajališču Birčna vas, sta pri premiku vlaka 9263/II/9214 iztirila dva vagona.
- 2. 5. na progi Trebnje–Mirna, nevozna od km 94 dalje.
- 2. 5. postajališče Bistrica pri Mokronogu, zažgano tovarno skladišče in uničeno postajno poslopje, zažganih tudi 5 vagonov.
- 6. 5. na progi Kočevje–Ribnica, v km 42.714, eksplodirala mina in poškodovala tir.
- 6. 5. na progi Gradac–Metlika, v km 39, vlak 9279 navozil na mino, iztiril stroj in 2 vagona.
- 8. 5. na progi Grosuplje–Višnja Gora, pri postajališču Velika Loka, v km 100.5, eksplodirala mina in poškodovala tir v dolžini 36 m, brzojavni in telegrafski vodi prekinjeni.
- 11. 5. na progi Grosuplje–Višnja Gora, pri postajališču Velika Loka, v km 103.6, je eksplodirala mina in poškodovala progo.
- 13. 5. na progi Velika Loka–Radohova vas, v km 102.7, eksplodirala mina in poškodovala tirnico, telefonski vodi prekinjeni.

- 13. 5. na progi Novo mesto–Mirna Peč, v km 87.088, eksplodirala bomba in poškodovala tirnico.
- 14. 5. postajališče Mirna, v postajališču je bila poškodovana kretnica številka 1.
- 18. 5. na progi Trebnje–Mirna, v km 5.200–6.000 in 6.200–6.700, tirna polja prevrnjena preko nasipa.
- 19. 5. na progi Uršna vas–Rožni Dol, v km 63, vlak 9263 napaden, 1 vojak mrtev, oficir, vojak in zavirač ranjeni.
- 21. 5. na progi Novo mesto–Mirna Peč, v km 87.030, eksplodirala mina in poškodovala tir, promet ni bil oviran.
- 23. 5. na progi Gradac–Metlika, v km 37.1, vlak 9291 navozil na mino, iztirilo je 11 vagonov, 3 mrtvi, proga prekinjena od km 37.1–37.4.
- 23. 5. postajališče Mirna Peč, neznanci položili mino pod kretniški nastavek, kretnice št. 5, eksplozija raztrgala nastavek in poškodovala kretnico.
- 26. 5. na progi Mirna Peč–Trebnje, v km 91, vlak 9288/I ustavljen, ker so bili na progo položeni požagani brzojavni drogovi
- 27. 5. na progi Mirna Peč–Trebnje, v km 88.926, razstreljen železniški prepust, potrgane telegrafске in telefonske žice.
- 29. 5. na progi Radohova vas–Velika Loka, v km 105.674, je vojaška straža našla mino, vsi vlaki zadržani.
- 29. 5. med postajališčema Št. Lovrenc–Radohova vas, vlak 9212 napaden s streli.
- 31. 5. na progi Dol pri Trebnjem–Mirna, v km 86.1, vlak 9437 v bližini postajališča Mirna napaden s streljanjem, 2 ranjena. (ARS 1941–1946)

SLIKA 9.2: GRAFIČNI PRIKAZ SABOTAŽ APRILA IN MAJA 1943



Vir: Geodetski zavod Slovenije (2002).

Legenda:

- Posamezna sabotaža
- Dve ali več sabotaj

- Sabotaže leta 1942
- Sabotaže leta 1943
- Sabotaže leta 1944
- Sabotaže leta 1945

Aprila in maja leta 1943 so v Ljubljanski pokrajini zabeležili 38 sabotaž na železniške proge. V tem obdobju so največ sabotaž izvedli na progah Ljubljana-Karlovac, kjer sta napade na progo izvajala Gubčeva udarna brigada in hrvaški Primorsko-goranski odred, ter na železniški progi Trebnje-Sevnica, kjer sta napade izvajala Šercerjeva udarna brigada prav tako ob pomoči Primorsko-goranskega odreda. Predvsem bi tu poudaril izredno pogoste napade na proge v okolici Trebnjega.

Sabotaže in napadi na železniške proge aprila in maja 1943 so bili veliko bolj organizirani in uničujoči kot napadi leta 1942. Za napade se je uporabljalo predvsem peklenke stroje v obliki min, kar pomeni, da je partizanska vojska leta 1943 postala veliko bolje opremljena, posledice teh miniranj pa se kažejo v velikem številu iztirjenih vlakov, materialni škodi in žrtvah. So pa v teh dveh mesecih leta 1943 izvedli veliko manj sabotaž na železnice kot leta 1942.

9.1.3 SABOTAŽE APRILA IN MAJA 1944

- 3. 4. na progi Homec-Kamnik, v km 19.6, vlak navozil na mino, iztiril 1 vagon.
- 4. 4. na progi Rakek-Postojna, v km 91, vlak navozil na mino, iztiril stroj in 7 vagonov.
- 4. 4. na progi Logatec-Planina, v km 608.3, je oklepni vlak 711/II navozil na mino, vlak obstreljevan, 2 ranjena.
- 4. 4. na progi Logatec-Planina, v km 608.5 eksplodirala mina in neznatno poškodovala tir, promet ni bil prekinjen.
- 13. 4. na progi Rakek-Postojna, v km 99, vlak 693 navozil na mino, stroj in zaščitni vagoni poškodovani, levi tir proge nevozen.
- 20. 4. na progi Rakovnik-Škofljica, v km 143.1, eksplodirale 3 mine, poškodovan tir.
- 20. 4. na progi Logatec-Planina, v km 608.4, eksplodirala mina in poškodovala desni tir.
- 20. 4. med postajališčema Javornik-Žirovnica, v km 623.9, vlak 7618 navozil na odmaknjene tirnice, iztirili 3 zaščitni vagoni.
- 20. 4. na progi Črnuče-Trzin, v km 10.5/6, vlak 1412 iztiril.
- 20. 4. na progi Postojna-Prestranek, v km 79, vlak 9153 navozil na razstreljeno progo, iztirjenja ni bilo.
- 20. 4. postajališče Škofljica, vlak 9298 ustavil pred uvoznim signalom postajališča zaradi razdrte proge.

- 21.-22. 4. med postajališčema Lesce–Radovljica, 615.6, vlak 7618 navozil na odvite tračnice, stroj, tender in 2 vagona iztirjena.
- 21. 4. na progi Grosuplje–Šmarje - Sap, v km 134.3–134.5, eksplozije min, tir poškodovan na 5 krajih, poškodovanih 9 tirnic.
- 23. 4. na progi Grosuplje–Šmarje - Sap, v km 134.7/8, oklepni vlak II navozil na mino, 1 vagon iztiril, proga poškodovana v dolžini 3 m.
- 25. 4. na progi Rakek–Postojna, v km 91, sta vlak 681^b in 690^b navozila na mino, vlak 690^b je iztiril, iztiril stroj in dva vagona, cisterne so se vnele, zažgano 5 cistern in 29 vagonov, 2 vojaka mrtva, 4 ranjeni. (ARS 1941–1946)
- 26. 4. med postajališčema Kranj–Podnart, vlak 8711 navozil na mino, iztirjenja ni bilo.
- 26. 4. na progi Rakek–Postojna, v km 619.7, vlak navozil na mino, iztiril stroj in 1 vagon, 5 cistern in 4 vagoni so bili zažgani. (ARS 1941–1945)
- 27. 4. med postajališčema Kranj–Podnart, vlak 7611/91309 navozil na mino, stroj in vagon lažje poškodovana, iztirjenja ni bilo.
- 29. 4. na progi Logatec–Planina, v km 609.1, eksplodirala mina in poškodovala tirnico.
- 5. 5. na progi Rakek–Postojna, v km 87, vlak 692 navozil na mino, iztiril stroj in 5 vagonov, oba tira poškodovana.
- 6. 5. na progi Planina–Rakek, v km 616.3, eksplodirala mina in poškodovala desni tir.
- 10. 5. na progi Lesce–Žirovnica, iztiril stroj zaradi odmaknjenih tračnic.
- 10. 5. na progi Mirna–Mokronog, pri postajališču Sv. Jošt, vlak 813 navozil na mino, poškodovan stroj, iztirilo 5 vagonov.
- 12. 5. na progi Borovnica–Verd, v km 588.6, eksplodirala mina, poškodovana oba tira, promet zaustavljen za 3 ure.
- 12. 5. na progi Borovnica–Verd, v km 589.765, eksplozija mine, ki je pretrgala oba tira.
- 12. 5. postajališče Javornik, vlak 91302 je pred uvoznim signalom postajališča zapeljal na mino.
- 13. 5. na progi Rakek–Postojna, v km 86.7, oklopni vlak zavozil na mino in iztiril. (ARS 1941–1946)
- 14. 5. na progi Rakek–Postojna, vlak navozil na mino, iztiril stroj in 2 zaščitna vagona. (ARS 1941–1945)
- 15. 5. na progi Grosuplje–Šmarje - Sap, v km 134.2–134.4, zaradi eksplozij min, proga poškodovana na 8 mestih.

- 15. 5. med postajališčema Žirovnica–Javornik, v km 625.2, vlak 710 navozil na mino, iztiril stroj in 3 vagoni.
- 16. 5. na progi Rakek–Postojna, v km 85.5, eksplozija mine, levi tir nevozen, ubit en nemški vojak, promet po desnem tiru.
- 18. 5. na progi Grosuplje–Šmarje - Sap, v km 134.2–134.3, proga razstreljena na 8 mestih, poškodovanih 11 tračnic.
- 20. 5. na progi Lesce–Žirovnica, v km 619.8, vlak 8711 iztiril, lokomotiva in 3 vagoni, ko je peljal nazaj je v km 59, na mostu navozil na mino.
- 21. 5. na progi Planina–Logatec, v km 607.2, vlak 710 zapeljal na mino, iztirilo 6 vagonov.
- 22. 5. na progi Lesce–Radovljica, v km 615.5, vlak 7618 navozil na odmontirane tračnice, iztirila 2 zaščitna vagona in lokomotiva.
- 23. 5. na progi Rakek–Postojna, v km 87.7, pod vlakom 653 eksplodirala mina, stroj in 5 vagonov iztirili.
- 26. 5. na progi Rakek–Postojna, v km 89, oklopni vlak 692 navozil na mino, 1 vagon iztirjen in razbit.
- 26. 5. na progi Rakek–Postojna, v km 88.6, oklopni vlak navozil na mino, oklepni voz iztiril, 2 vojaka mrtva, 4 ranjeni.
- 27. 5. na progi Planina–Logatec, v km 609.1, je vlak 5046 navozil na mino, istočasno je iztiril oklopni vlak 685 na patroljni vožnji.
- 28. 5. na progi med Radovljico in Žirovnico, v km 21.4, je vlak 7613 zavozil na razširjen tir, 3 zaščitni vagoni, tender in službeno vozilo so iztirili.
- 30. 5. na progi Rakek–Postojna, oklopni izvidniški vlak je zapeljal na mino, 3 vagoni iztirjeni, vlak napaden, 3 vojaki ranjeni. (ARS 1941–1946)

SLIKA 9.3: GRAFIČNI PRIKAZ SABOTAŽ APRILA IN MAJA 1944



Vir: Geodetski zavod Slovenije (2002).

Legenda:

- Posamezna sabotaža
- Dve ali več sabotaj

- Sabotaže leta 1942
- Sabotaže leta 1943
- Sabotaže leta 1944
- Sabotaže leta 1945

Aprila in maja leta 1944 so v Ljubljanski pokrajini zabeležili 41 sabotaž na železniške proge. V tem obdobju so največ sabotaž izvedli na progah Ljubljana–Grosuplje, Ljubljana–Jesenice, ki so jo redno napadali II. oziroma Vekotov bataljon, III. oziroma Planinčev bataljon, 1., 2. in 3. četa Gorenjskega odreda. Prav tako so redno napadali železniški progi Ljubljana–Postojna, ki so jo napadali Južnoprimorski odred, minersko-sabotažna skupina 16. brigade in 31. divizija. Opazimo lahko, da je bila Južna železnica, predvsem njen odsek med Borovnico in Prestrankom, velikokrat tarča napadov. Ta železnica je bila za okupatorja v tem času ena od najpomembnejših povezav med Italijo in Nemčijo.

Opazimo lahko, da so aprila in maja leta 1944 progo v Ljubljanski pokrajini napadale veliko večje vojaške enote. V prejšnjih letih so progo napadali odredi, bataljoni, čete, minerske skupine, v tem letu pa je progo aktivno napadala 31. divizija, ki je bila dobro organizirana, napadala je na večjem področju in več objektov naenkrat. Posledično so napadi bili učinkovitejši, povzročili so večjo materialno škodo ter daljše prekinitve delovanja železniške proge. Za izvajanje napadov na proge so še vedno množično uporabljali minsko-eksplozivna sredstva.

9.1.4 SABOTAŽE APRILA IN MAJA 1945

- 3. 4. na progi Kočevje–Ribnica, v km 36.6/7 in 36.7/8, je bila razstreljena proga. (ARS 1941–1946)
- 18. 4. na progi Podnart–Sv. Jošt, v km 601.3 in 658.8, napad borcev na vlak, kotel vlaka prestreljen. (ARS 1941–1945)
- 17. 5. na postajališču Sevnica, je v čakalnici eksplodirala municija, 1 mrtev, 10 ranjenih.
- 20. 5. med postajališčema Trbovlje–Zagorje, v km 518.4, je pod vlakom 90717 eksplodiralo, 5 oseb ranjenih.
- 21. 5. med postajališčema Zagorje–Sava, v km 519.4/5, so bile najdene pod obema tračnicama mine. (ARS 1941–1946)

SLIKA 9.4: GRAFIČNI PRIKAZ SABOTAŽ APRILA IN MAJA 1945



Vir: Geodetski zavod Slovenije (2002).

Legenda:

- Posamezna sabotaža
- Dve ali več sabotaj

- Sabotaže leta 1942
- Sabotaže leta 1943
- Sabotaže leta 1944
- Sabotaže leta 1945

Aprila in maja leta 1945 so v Ljubljanski pokrajini zabeležili pet sabotaž na železniške proge, in sicer na progah Ljubljana–Jesenice in Ljubljana–Dobova. V tem obdobju osvobodilno gibanje ni več tako intenzivno izvajalo sabotaž na železniške proge, saj se je vedelo, da je okupator praktično poražen in se je samo še čakalo, kdaj bo primeren trenutek za končni spopad z nasprotnikom in za dokončno osvoboditev našega ozemlja. Tako je poveljstvo NOV in POS izdalo povelje, s katerim je močno omejilo napade na železniško infrastrukturo, saj bi s pretiranim uničevanjem povzročili nezaželene posledice sami sebi v prihodnosti. V tem času je že intenzivno delovala 7. gradbena brigada, ki je intenzivno obnavljala železniško progo na območjih, ki so bila pod partizanskim nadzorom.

Tu bi izpostavil sabotažo, ki se je zgodila v Sevnici. Po vsej verjetnosti se je tu zgodila nesreča, prav tako pa naj bi nekatere mine, ki so jih našli neeksplodirane, tam bile še od kakšne prej neuspele sabotaže.

SLIKA 9.5: VSE SABOTAŽE, IZVEDENE APRILA IN MAJA MED LETOMA 1941–1945



Vir: Geodetski zavod Slovenije (2002).

Legenda:

- Posamezna sabotaža
- Dve ali več sabotaž

- Sabotaže leta 1942
- Sabotaže leta 1943
- Sabotaže leta 1944
- Sabotaže leta 1945

Če analiziramo lokacije vseh sabotаж, ki so se zgodile aprila in maja med letoma 1941–1945, vidimo, da so bile najbolj napadane proge Ljubljana–Postojna, in sicer med Logatcem in Planino ter med Rakekom in Postojno. Ta proga je bila za okupatorja tudi najpomembnejša proga na našem območju, ker je imela strateški pomen in so bile od prevoznosti te proge odvisne mnoge okupatorjeve enote po tujih bojiščih, predvsem bi tu izpostavil povezavo med italijanskim bojiščem in Nemčijo. Prav tako je bila močno napadana proga Ljubljana–Metlika, in sicer med Škofljico in Žalno ter med Šentlovrencom in Novim mestom ter med Birčno vasjo in Uršnim selom; ta proga je imela prav tako strateški pomen za okupatorja, saj je povezovala Nemčijo z balkanskim bojiščem, od njene prevoznosti pa so prav tako bile odvisne mnoge okupatorjeve enote na Balkanu. Kar nekajkrat je bila napadana tudi železniška proga Ljubljana–Jesenice, ki je bila prav tako strateškega pomena, saj je povezovala pontebeljsko železnico v Avstriji z Južno železnico v Sloveniji in hkrati z železniško povezavo Ljubljana–Metlika, ki je vodila na Balkan. Zanimivo je, da je bila velikokrat napadana tudi železniška proga Grosuplje–Kočevje, in sicer med Grosupljem in Velikimi Laščami, ki je imela lokalni pomen. Z njo si je okupator pomagal, da je oskrboval svoje postojanke in enote na slovenskem ozemlju, hkrati pa je odvažal naše surovine. S tega območja so odvažali predvsem les. Prav tako je bila velikokrat napadana železniška proga Trebnje–Sevnica, in sicer med Trebnjem in Mirno. Čeprav je ta proga na prvi pogled manjšega obsega in ni videti pomembna, pa presega le lokalni pomen, saj je bila povezava med dvema drugima strateško pomembnima železniškima progama, ki sta povezovali Nemčijo z Balkanom, in sicer Ljubljana–Metlika in Ljubljana–Dobova.

Pri analizi in primerjavi aprilskih in majskih sabotаж med letoma 1941–1945 v Ljubljanski pokrajini ugotovimo: Aprila in maja leta 1941 niso izvedli veliko sabotаж na železniško infrastrukturo, saj so prve sabotаже zabeležili šele junija 1941. Ugotovimo lahko, da so največ sabotаж izvedli aprila in maja leta 1942. Kar 77 so jih zabeležili, izvajale so jih manjše vojaške enote (skupine, čete, bataljoni in odredi), velikokrat so jih povzročili s preprostimi sredstvi (prekopana proga, ovire na progi v obliki spodžaganih dreves ali telegrafskih drog, odvite tirnice), z lahkim pehotnim orožjem (streljanje z različnim lahkim strelnim orožjem na vlake) ali pa z minsko-eksplozivnimi sredstvi (mine, predelane artilerijske ali letalske bombe, minsko-eksplozivna sredstva lastne izdelave). Minsko-eksplozivna sredstva so bila leta 1942 pri sabotажah še dokaj redko v uporabi, če pa so jih že uporabili, niso povzročila večje materialne škode. Je pa vsaka sabotажa ali napad na železnico imel velik moralni in propagandni odmev in pomen, kar je bilo v tistem času izrednega pomena.

Aprila in maja leta 1943 zasledimo bistveno manj sabotaž, ki so jih povzročale različne vojaške enote (sodelujejo tudi udarne brigade), sabotaže so bolj ali manj povzročali z minsko-eksplozivnimi sredstvi, ki so jih kombinirali s strelnim orožjem (npr. iztirili so vlak in ga hkrati še napadli), kar priča o tem, da je bila partizanska vojska leta 1943 bistveno bolj in kakovostneje oborožena, njene sabotaže so povzročale večjo materialno škodo in daljše prekinitve prometa. To priča tudi o tem, da so bile enote, ki so napadale železniške komunikacije, veliko bolj organizirane in izkušene.

Aprila in maja leta 1944 so izvedli nekaj več sabotaž na železniške proge kot v teh mesecih leto prej. Za to leto so značilni organizirani napadi večjih enot na progo (divizije). Napadali so več objektov naenkrat, določene enote so imele naloge varovanja, določene so demonstrativno napadale, da so zavedle okupatorja. Značilni so kombinirani napadi oziroma sabotaže, naenkrat so minirali, s preprostim orodjem in strelnim orožjem napadali in uničevali progo ter njeno infrastrukturo na več mestih. Povzročali so daljše zastoje in veliko materialne škode, okupator kljub natančnemu varovanju proge mnogo sabotaž in napadov ni mogel preprečiti.

Sabotaže in napadi aprila in maja leta 1945 so bili v majhnem obsegu, saj je partizanska vojska prevzela druge naloge in sicer, da čim hitreje zasede določena območja in prežene okupatorja z okupiranega slovenskega ozemlja.

9.2 IZREDNI DOGODKI NA ŽELEZNIŠKI MREŽI V LJUBLJANSKI POKRAJINI, KI SO SE PRIPETILI MED DRUGO SVETOVNO VOJNO

Izredni dogodki na železniški mreži v Ljubljanski pokrajini so izredno dobro zabeleženi v Knjigi nezgod. V tem dragocenem in zanimivem arhivskem viru so ročno zabeleženi vsi izredni dogodki, ki so se dogodili na progah v Ljubljanski pokrajini med letom 1941-1946, ter tako vplivali in ovirali na potek prometa po železniških progah.

TABELA 9.1: DOGODKI, KI SO SE PRIPETILI V LJUBLJANSKI POKRAJINI

dogodek/leto	1941	1942	1943	1944	1945	skupaj
požar	46	88	84	25	5	248
letalski napad	-	-	-	42	82	124
okvara stroja	3	45	46	52	19	124
iztiranje	88	127	115	85	34	449
bombni napad	5	-	-	1	-	6
nesreče	8	25	13	3	2	51
rop	2	1	1	-	-	4
prevoz zaščitnih sredstev	7	25	14	5	-	51
poškodbe vlaka	75	110	135	37	5	362
ovire na progi	21	25	16	12	5	79
sabotaže	40	250	202	206	22	720
napad	-	5	4	3	1	13

Vir: ARS (1941–1946).

V tej tabeli sem zabeležil vse izredne dogodke, ki so bili zabeleženi in so se zgodili v Ljubljanski pokrajini. Ti dogodki nam lepo pokažejo, kako se je odvijal promet po železnicah med vojno. Ta razpredelnica daje oris dogajanja na železniških progah v Ljubljanski pokrajini v tistem času.

Skupna bilanca izrednih dogodkov na železniških progah in objektih na železnicah v Ljubljanski pokrajini je ogromna. V letih 1941–1945 je bilo 248 požarov, pri tem je zanimivo, da je največ požarov v letih 1942 in 1943, ko so izvedli tudi največ sabotažnih akcij na železniško progo. To pomeni, da so bili mnogi požari povzročeni namerno, ker je njihovo število previsoko, da bi lahko šlo samo za naključje. Izvedli so 124 letalskih napadov na železniške proge in njene objekte. Kot zanimivost navajam, da so se zavezniški in partizanski

letalski napadi začeli šele leta 1944, ko so partizanska vojska in zavezniki tudi uradno sodelovali in izvajali skupne akcije. Zgodilo se je 124 okvar stroja, to pomeni takšnih in drugačnih okvar lokomotiv, kot zanimivost spet navajam, da se je največ okvar zgodilo v letih 1942–1944, ko je bil partizanski boj proti okupatorju na vrhuncu, zato lahko trdim, da so mnoge okvare povzročili namerno. Bilo je 449 iztirjenj vlakov, prav tako največ v letih 1942–1944, verjetno zaradi sabotaž in vojaških napadov. Prav tako je bilo 6 bombnih napadov, ki so vsaj leta 1941 bili posledica okupacije Slovenije. Zgodilo se je 51 nesreč, največ se jih je zgodilo v letih 1942 in 1943, spet bi kot vzrok navedel sabotažne in vojaške akcije odporniškega gibanja. Prav tako so se zgodili 4 ropi, ki pa jih proti koncu vojne v letih 1944 in 1945 ni bilo več. V letih 1941–1945 se je zgodilo 51 prevozov zaščitnih sredstev, to pomeni, da so vlaki prevozili določene oznake ali zaprte dele proge; spet bi poudaril, da se je največ prevozov zgodilo v letih 1942 in 1943 kot posledica partizanskih sabotažnih akcij. Bilo je 362 poškodb vlakov, največ poškodb se je zgodilo v letih 1942 in 1943 kot posledica intenzivnega sabotažnega delovanja partizanskih enot. Zabeležili so 79 ovir na progi, največ v letih med 1941 in 1944 kot posledica sabotažnega delovanja. Kot zanimivost naj navedem, da je leta 1945, ko se je druga svetovna vojna končala, zabeleženih samo 5 izrednih dogodkov, ko so bile na železniški progi ovire. Vidimo, da so v letih 1941–1945 izvedli in zabeležili kar 720 sabotaž na železniške proge in to samo v Ljubljanski pokrajini. Največ sabotaž so izvedli med letoma 1942 in 1944, ki so tudi bila leta najintenzivnejšega partizanskega sabotiranja in napadanja železniške proge. V letih 1941–1945 se je zgodilo tudi 13 napadov, katerih namena ne znam pojasniti, ne ve se niti, kdo jih je dejansko izvedel, so pa te napade označili za izredne dogodke.

V štirih letih so partizanske enote in terenski aktivisti izvedli kar 720 sabotaž na železniško infrastrukturo, v katerih so italijanskemu in nemškemu okupatorju povzročili neizmerno materialno škodo, zmedo, zastoje in človeške žrtve. Te sabotaže so vplivale na okupatorja, njegovo vojsko in promet, tako lokalno kot tudi globalno. Če upoštevamo še dejstvo, da so imeli partizanski napadi na železniške proge tudi močan psihološki učinek na sovražnika in slovensko prebivalstvo, lahko rečemo, da so bile akcije na železniških progah dragocen prispevek narodnoosvobodilnih sil k skupni zmagi nad okupatorjem, saj se ni boril le na frontah, temveč tudi v svojem zaledju. Tako je odporniško gibanje s svojimi sabotažnimi akcijami nase vezalo veliko okupatorskih enot, ki bi lahko bile koristnejše pri drugih vojaških nalogah. Njihova pogostost in obsežnost je naraščala skoraj enakomerno s krepitvijo narodnoosvobodilnega gibanja in svoj višek dosegla v jesenskih mesecih leta 1944. Proti

koncu vojne je nekoliko upadla predvsem zaradi drugih nalog, ki so jih partizanske enote imele v zaključnih operacijah.

10 VERIFIKACIJA HIPOTEZ IN ZAKLJUČEK

Hipoteza 1: Organizacija ter izvedba diverzij in vojaških napadov odporniškega gibanja na železniške komunikacije sta se močno razlikovali od začetka druge svetovne vojne do kapitulacije Italije in po kapitulaciji Italije do konca druge svetovne vojne.

Odporniško gibanje je s sabotažnimi in diverzantskimi akcijami začelo že med začetnim oblikovanjem. Pomemben del diverzantskega in sabotažnega delovanja proti železniškim objektom pa so nosile divizije NOV in POS s svojimi minersko-sabotažnimi vodi in inženirskimi bataljoni.

Najpreprostejše sabotaže so posamezniki, največkrat železničarji, povzročali kar z malomarnim izpolnjevanjem delovnih dolžnosti, rušenjem delovne discipline, kar se je izražalo v zaviranju okupatorjevega civilnega in vojaškega prometa, namernih trkih in iztirjanjih, sabotiranju voznega parka, uničevanju ležajev na lokomotivah in vagonih, skrivanju in uničevanju rezervnih delov za lokomotive in druge železniške naprave. Prve diverzije na železniških infrastrukturah so izvedli že junija 1941. Bile so v majhnem obsegu, povzročili pa so jih s preprostimi sredstvi, ki so jih posamezniki oziroma uporniške skupine premogli (krampi, lopate, ključi). Med prvim letom po začetku vojne se je odporniško gibanje šele dobro organiziralo in začelo pospešeno zbirati materialno-tehnična sredstva. Kot vsega orožja je močno primanjkovalo tudi eksploziva za uspešno opravljanje diverzij na železnice, tako so partizani (odporniško gibanje) velikokrat improvizirali, največkrat tako, da so na neeksplodirane artilerijske izstrelke ali letalske bombe namestili časovni vžigalnik in jih uporabili kot mine, sicer pa so v tem času eksploziv nabirali predvsem z napadi na rudniške objekte, kjer so razpolagali z njim. Včasih jim je uspelo, da so ga nekaj odtujili okupatorju. treba poudariti, da odporniško gibanje v tem času še ni bilo tako množično in dobro organizirano kot po kapitulaciji Italije. V poletnih mesecih leta 1941 naj bi se na slovenskem ozemlju aktivno in organizirano proti okupatorju borilo le dobrih tisoč partizanov, vendar pa je ta številka strmo naraščala. Decembra 1941 se je zgodil večji partizanski napad, ki je močno propagandno odmeval, in sicer napad na preserski most. Ta napad je spodbudil mnoge

druge partizanske skupine in pokazal, da je mogoče tudi z malo in neakovostnimi sredstvi napraviti odmevno diverzijo. Hkrati pa je tu prvič do izraza prišla dobra organiziranost partizanske vojske, ki je z malo enotami izvedla uspešno diverzijo. Z razvojem odporniškega gibanja so diverzije in napadi postajali vse pogostejši in vse bolj organizirani. Največja težava so še vedno bila materialno-tehnična sredstva. Ko so se zavezniki julija 1943 izkrcali na Siciliji, se je v Italiji odprla nova pomembna fronta druge svetovne vojne in tako so slovenske železnice postale za nemškega okupatorja še pomembnejše, saj so prek njih oskrbovali tako italijansko fronto kot tudi skoraj celotni balkanski polotok.

Pomembna prelomnica, ki je vplivala na razvoj in predvsem oborožitev osvobodilnega gibanja, je bila kapitulacije Italije, na katero se je osvobodilno gibanje dobro pripravilo. Uspelo jim je razorožiti večino italijanskih enot, še preden so se umaknile s slovenskega ozemlja ali predale nemškemu okupatorju. Z razorožitvijo italijanskih enot je osvobodilno gibanje zaseglo ogromno prepotrebne vojaškega materiala. Drug pomemben dogodek je bila zavezniška Teheranska konferenca, ki je trajala od 28. novembra do 1. decembra 1943 v Teheranu. Na tej konferenci so voditelji treh najmočnejših zavezniških sil med drugim sprejeli tudi sklep, da poslej kot edino legitimno vojaško silo na področju Jugoslavije in s tem tudi Slovenije priznavajo partizansko vojsko pod vodstvom Josipa Broza - Tita. To je hkrati pomenilo, da so partizani in zavezniki tudi uradno začeli sodelovati. Osvobodilno gibanje je reševalo strmoglavljene zavezniške padalce, zavezniki so tudi poslali svoje misije in obveščevalce v Slovenijo, kjer so spremljali okupatorja in delo partizanske vojske. Najpomembneje je bilo, da je osvobodilno gibanje na pobudo zaveznikov nekajkrat izvedlo večje in intenzivnejše napade na železniške komunikacije v Sloveniji (ki jih je še vedno obvladoval nemški okupator) tudi v sodelovanju z zavezniškim letalstvom. Pri tem je sodelovalo tudi po več partizanskih divizij naenkrat. Na ta način je osvobodilno gibanje s svojimi sabotažnimi skupinami in četami preraslo v pravo partizansko vojsko, ki je bila sposobna izvajati večje vojaške akcije. Tako osvobodilno gibanje ni samo oviralo ali prekinilo zelo pomembnega železniškega prometa, temveč je nase vezalo tudi veliko število okupatorskih vojakov, ki bi jih okupator lahko uporabil na drugih frontah. Zavezniki so v zameno partizanskemu osvobodilnemu gibanju zagotavljali pomoč v materialno-tehničnih sredstvih, tudi z eksplozivom, ki je bil izredno pomemben pri opravljanju diverzij na železnico.

Ta dva faktorja sta imela izreden pomen pri razvoju odporniškega gibanja ter pri izvajanju diverzij in vojaških napadov na železnico. Tako lahko mojo prvo hipotezo v celoti potrdim.

Hipoteza 2: Posledice in namen sabotaž, diverzij in vojaških napadov odporniškega gibanja na železniške komunikacije na Slovenskem so bile samo lokalnega značaja.

Slovensko odporniško gibanje se je proti okupatorju borilo z namenom osvoboditve izpod okupatorjeve oblasti in si prizadevalo za umik njegovih enot s slovenskega ozemlja. Prve sabotaže in diverzije, ki so jih izvedli, niso imele kakšnega višjega cilja. Njihov namen je bil predvsem povzročiti škodo okupatorju. S tega stališča bi jim na prvi pogled lahko pripisali le lokalni značaj, a železniške komunikacije imajo lahko velik strateški pomen. Ker prek slovenskega ozemlja poteka izredno pomembna železniška povezava med Dunajem in Trstom ter med Dunajem in Zagrebom, je imel vsak napad, ki je povzročil daljši zastoj ali večjo škodo na teh železniških komunikacijah, strateški pomen, ki pa je težko neposredno dokazljiv. Vsak vojak ali materialno-tehnična sredstva, ki niso pravočasno prispela na fronto, so negativno vplivala na sam razvoj spopadov. Okupator se je namreč neprestano spopadal s pomanjkanjem sil in opreme. Posledično se ni mogel zanesti, da bodo določene fronte primerno oskrbljene oziroma preskrbljene, vse to pa je zelo močno vplivalo tudi na moralo okupatorjeve vojske. Menim, da je bilo odporniško gibanje do kapitulacije Italije in njegovega priznanja na Teheranski konferenci usmerjeno v izvajanje diverzij in vojaških napadov lokalnega značaja z namenom škoditi okupatorju in mu onemogočiti preskrbovanje enot na slovenskih tleh. Čeprav so za okupatorja posledice teh napadov velikokrat presegle meje slovenskega ozemlja in so pustile posledice v marsikateri enoti, na marsikateri fronti.

Po kapitulaciji Italije in Teheranski konferenci, ko so zavezniške sile priznale jugoslovansko (in s tem slovensko osvobodilno gibanje) in začele z njim aktivno sodelovati, pa se je spremenil tudi njegov namen in posledice izvajanja diverzij in vojaških napadov. Še vedno so izvajali diverzije in vojaške napade, katerih namen je bil okupatorju škodovati z lokalnimi posledicami, hkrati pa so izvajali vse več dobro organiziranih vojaških napadov, v katerih je bilo vključenih veliko sil (nekajkrat je sodelovalo tudi zavezniško letalstvo) in so bili globalnega značaja, posledice teh napadov pa je okupator občutil na frontah, ki so bile na stotine kilometrov oddaljene od slovenskega ozemlja. Da so bili napadi uspešni, je poskrbela zelo uspešna partizanska obveščevalno-varnostna služba, ki je po letu 1943 nadzorovala in vedela za skoraj vse Transporte, ki so potekali po železniških progah. Tako je lahko odporniško gibanje ob točno določenem času napadlo tiste železniške komunikacije, po katerih je okupator skušal na fronto (npr. italijansko) spraviti sredstva in okrepitve, jih za daljši čas prekinilo ali (proti koncu vojne) uničilo. Tako lahko drugo hipotezo skoraj v celoti zavrnem. Tudi če je bil namen odporniškega gibanja pri napadih na železniške komunikacije

delovati lokalno, so bile posledice zaradi pomembnosti slovenskih železniških komunikacij skoraj vedno tudi globalnega značaja.

Izpostavil bi, da so diverzije in vojaški napadi okupatorju na slovenskem ozemlju povzročili veliko več neposredne škode kot pa samo delovanje partizanskih enot, ki so bile oddaljene od glavnih komunikacij in so izvajale drugačne naloge.

Čeprav je Slovenija majhna država z malo prebivalci in v času druge svetovne vojne tudi z malo borci (če jo seveda primerjamo z večjimi, pomembnejšimi državami te vojne), lahko trdim, da je bilo slovensko v okviru jugoslovanskega odporniškega gibanja eno najbolj množičnih in zagrizenih v boju proti okupatorju v Evropi v tistem času. Čeprav se je slovensko odporniško gibanje bojevalo več ali manj na svojem ozemlju z manjšimi posegi v Hrvaško in Italijo, so njihove diverzije in vojaški napadi na železniške komunikacije povzročili zastoje in pomanjkanje tudi v drugih deželah in na drugih frontah. Njihova delovanje in boj proti okupatorju zagotovo nista zanemarljiva in sta po vsej verjetnosti vplivala k hitrejšemu zlomu nemškega okupatorja. Kot dejstvo pa bi navedel to, da so nas zavezniki priznali kot borce proti fašizmu in nam ponudili sodelovanje, poleg tega pa večkrat pohvalili delovanje in akcije naših sil.

11 LITERATURA

1. ARS. 1941-1946. AS 1947. Zveza združenj borcev in udeležencev NOB Slovenije pri Slovenskih železnicah 1918-1946. *Knjiga Nezgod 1941-1946*. Ljubljana: ARS.
2. ARS. 1941-1945. AS 1709. (Oddelek I-III). Fasc. 529. *Zbirka okrožje Ljubljana: Sumarni prikazi sabotaž 1941-1945*. Ljubljana: ARS.
3. ARS. 1944a. AS 1851. Škatla 112. Mapa 5. *Štirinajstdnevno poročilo železniškega prometa smer Ljubljana–Trst* (12.8.1944-26.8.1944). Ljubljana: ARS.
4. --- 1944b. AS 1851. Škatla 112. Mapa 5. *Štirinajstdnevno poročilo železniškega prometa smer Ljubljana–Trst* (29.8.1944-11.9.1944). Ljubljana: ARS.
5. Bajec, Anton. 1997. *Slovar slovenskega knjižnega jezika*. 2. ponatis. Ljubljana: DZS.
6. Bogič, Mladen. 1998. *Pregled razvoja železniškega omrežja v Sloveniji in okolici*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo.
7. Bratun, Zvonimir. 2005. *Vojaška geografija*. Ljubljana: FDV.
8. Brilej, Martin. 2002. *150 let železnice: 1849–1999: Od Celja do Ljubljane*. Ljubljana: Slovenske železnice.
9. Budna, Nataša, Jože Dežman in Janez Lušina. 1992. *Gorenjski partizan: Gorenjski odred 1942-1944*. Kranj: Partizanski knjižni klub.
10. Čepič, Zdenko, Neven Borak in Jasna Fischer. 2005. *Slovenska novejša zgodovina 1. Od programa Zedinjena Slovenija do mednarodnega priznanja Republike Slovenije 1848-1992*. Ljubljana: Mladinska knjiga Založba, Inštitut za novejšo zgodovino.
11. Cigler, Franc. 2007. *Obramba osvobojenih ozemelj v Sloveniji med drugo svetovno vojno*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV.
12. Dežman, Jože. 1996. Gorenjski železničarji 1941-1945. *Revija Borec* (48): 548-550.
13. Dolinar, Ksenja in Seta Knop. 1994. *Leksikon Cankarjeve založbe*. Ljubljana: Cankarjeva založba.
14. Ferenc, Tone. 2000a. Velike Lašče. V *Enciklopediji Slovenije*, Ur. Marjan Javornik, 175. Ljubljana: Mladinska knjiga.
15. --- 2000b. Višnja gora. V *Enciklopediji Slovenije*, Ur. Marjan Javornik, 273. Ljubljana: Mladinska knjiga.
16. Gams, Ivan in Igor Vrišer. 1998. *Geografija Slovenije*. Ljubljana: Slovenska matica.
17. Geodetski zavod Slovenije. 2002. *Karta železniške mreže*. Merilo: 1:630000. Ljubljana: Slovenske železnice.

18. Guštin, Damijan in Martin Premk. 2004. *Notranjski odredi 1942-1945*. Ljubljana: Knjižnica NOV in POS.
19. Guštin, Damijan. 2001. Vprašanja oboroženega odpora 1941. *Prispevki za novejšo zgodovino* 41 (2): 124-141.
20. --- 2008. Južna železnica kot cilj vojaških operacij slovenskega odporniškega gibanja (1941-1945). *Acta Histriae* 16 (3): 325-342.
21. Izobraževalna baza Svarog. 1996. *Odporniška gibanja*. Dostopno prek: http://baza.svarog.org/zgodovina/odporniska_gibanja.php (22. maj 2010).
22. Karol, Rustja. 1990. *Proga predorov*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo.
23. --- 1994. *Dolenjske proge*. Ljubljana: Slovenske železnice.
24. --- 2003. *100 let Posoteljskih prog*. Šmarje pri Jelšah.
25. *Kazenski zakonik Republike Slovenije* (KZ-UPB1). Ur. l. RS 95/2004. Dostopno prek: http://www.zakonodaja.com/zakoni/v/1/kz_upb1/cleni/356.clen/356.clen (15. junij 2010).
26. Kladnik, Tomaž. 2006. *Slovenska partizanska in domobranska vojska od ustanovitve do konca 2. svetovne vojne*. Ljubljana: Založba Defensor.
27. Klanjšček, Zdravko. 1978. *Narodnoosvobodilna vojna na Slovenskem 1941-1945*. Ljubljana: Inštitut za zgodovino delavskega gibanja.
28. --- 1989. *Pregled narodnoosvobodilne vojne 1941-1945 na Slovenskem*. Ljubljana: Partizanska knjiga.
29. Kofol, Karla. 2006. *Življenje ob železni cesti: Sto let bohinjske proge*. Tolmin: Tolminski muzej.
30. Kramar, Janez. 2001. *Primorski in istrski železničarji 1857-1947*. Ljubljana: Slovenske železnice.
31. Krapež, Martin. 1999. *Vojaška organizacija odporniških gibanj v Evropi med drugo svetovno vojno*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV.
32. Ločniškar, Gašper. 2004. *Gverilsko bojevanje proti okupacijskim silam na Slovenskem v letu 1941*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV.
33. Lubi, Darko. 2007. *Teorija Strategije*. Ljubljana: FDV.
34. Mikuž, Metod. 1960. *Pregled zgodovine narodnoosvobodilne borbe v Sloveniji*. I. knjiga. Ljubljana: Cankarjeva Založba.
35. --- 1973a. *Pregled zgodovine narodnoosvobodilne borbe v Sloveniji*. III. knjiga. Ljubljana: Cankarjeva založba.

36. --- 1973b. *Pregled zgodovine narodnoosvobodilne borbe v Sloveniji*. IV. knjiga. Ljubljana: Cankarjeva založba.
37. Mlakar, Boris. 2003. *Slovensko domobranstvo 1943-1945*. Ljubljana: Slovenska matica.
38. Mohorič, Ivan. 1968. *Zgodovina železnic na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska Matica.
39. Nedog Urbančič, Alenka. 1996. *Železničarji in železnice pod nemško okupacijo v nekdanji Ljubljanski pokrajini 1943-1945*. Ljubljana: Slovenske železnice.
40. Ratković, Borislav in Petar Petrović. 1981. *Vojni leksikon*. Prvi del. Beograd: Vojnoizdavački zavod Beograd.
41. Resnik, Jože in Stefan Stepic. 1996. *Železniški predori v Sloveniji*. Ljubljana: Slovenske železnice.
42. Rožanec, Janez. 1990. *Diverzantsko bojevanje med NOB v Jugoslaviji*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV.
43. Unger, Marko, Radovan Lukman, Anže Rode in Iztok Beslič. 2002. *Skripta taktika*. Ljubljana: Ministrstvo za obrambo, Center vojaških šol.
44. *Resolucija o strategiji nacionalne varnosti RS (ReSNV)*. Ur. l. RS 56/2001. Dostopno prek: <http://www.uradni-list.si/1/content?id=31969> (7. april 2010).
45. Valentin, Kovač. 1996. *Povojna obnova prometa v Sloveniji, zlasti železniškega in priprave nanjo*. Ljubljana: Slovenske železnice.
46. Vidovič Miklavčič, Anka. 1980. *Slovenski železničarji pod italijansko okupacijo v Ljubljanski pokrajini: oris nastanka in razvoja organizacije Osvobodilne fronte in oblike narodnoosvobodilnega boja za železnici 1941-1943*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo Ljubljana.
47. Volf, Franc. 1986. *Diverzije in sabotaže v NOB na Slovenskem 1941-1945*. Diplomsko delo. Ljubljana: FDV.
48. Žnidarič, Marjan. 1990. *Železničarji in železnice v času okupacije in narodnoosvobodilnega boja na slovenskem Štajerskem*. Ljubljana: Železniško gospodarstvo Ljubljana.