

Anka Vidovič Miklavčič

# SLOVENSKI ŽELEZNIČARJI

POD ITALIJANSKO OKUPACIJO  
V LJUBLJANSKI POKRAJINI  
1941-1943



Knjiga je izšla ob 60-letnici železničarske stavke  
in v spomin žrtvam na Zaloški cesti

KNJIŽNICA OF 7

Slovenski železničarji v NOB 1941—1945  
I. knjiga

Anka Vidovič-Miklavčič

# **Slovenski železničarji pod italijansko okupacijo v Ljubljanski pokrajini**

**Oris nastanka in razvoja organizacije  
Osvobodilne fronte in oblike  
narodnoosvobodilnega boja  
na železnici 1941—1943**

Inštitut za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani  
Železniško gospodarstvo Ljubljana

Odlikovanje z redom: zaslug za narod z zlato zvezdo 24. IV. 1970 organi-  
zaciji Osvobodilne fronte in komunistični partiji na slovenskih železnicah,  
RO OF in RK KPS v Ljubljani



LISTINA

61

24. aprila

70.

je en phasen procedure in welke deet zwaarte lot in  
Londen gesonden te worden en de zwaarte loten  
steven in de zwaarte loten van de zwaarte loten  
in de zwaarte loten van de zwaarte loten  
en de zwaarte loten van de zwaarte loten  
en de zwaarte loten van de zwaarte loten

Organizacija Avstralskih fronto in Slovenskih izloznicah in njih  
konvencij. Raziskovalna komisija Avstralskih  
fronto in Slovenskih izloznicah v Ljubljani

1. 1. 1917

2. 1. 1917

3. 1. 1917

4. 1. 1917

5. 1. 1917

24. aprila

70.



*Handwritten signature or name*



Zlata plaketa ilegalca 9. V. 1970 organizaciji OF in KPS železničarjev za  
njene zasluge v NOB in revoluciji

Na osnovi 189. člena  
Statuta mesta Ljubljana  
je Skupščina mesta  
na slovesni seji  
dne 9. maja 1970  
sprejela sklep  
da se podeli

## Zlata plaketa legalca

Organizaciji OF  
KPS železničarica

za njene zasluge v  
narodnoosvobodilni  
vojni in revoluciji

Ljubljana, 9. maja 1970

## UVODNA BESEDA

V zgodovino pisju narodnoosvobodilnega boja v Sloveniji doslej še ni bilo kaj več napisanega o deležu delavcev iz posameznih gospodarskih panog kot npr. kovinarjev, tekstilcev, stavbincev, rudarjev, železničarjev in drugih v narodnoosvobodilnem boju in ljudski revoluciji.

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 delavskimi zaupniki in pod neposrednim vplivom železničarjev, ki so tudi v Jugoslovanski socialnodemokratski stranki imeli pomembno mesto, pridobili, v primerjavi z drugim delavstvom, tedaj dokaj urejeno 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 generalni stavki aprila 1920 pa že pod vplivom na novo nastale komunistične stranke — zahtevali socialno-ekonomske, posredno pa tudi politične pravice.

Kakšen delež imajo železničarji s takšno revolucionarno tradicijo v narodnoosvobodilnem boju v Sloveniji? Odgovor na to vprašanje bodo dale šele raziskave, ki bodo sistematično preučevale ilegalno delovanje oziroma sodelovanje železničarjev v NOB v letih 1941—1945 v Sloveniji, tako v Prekmurju in v slovenskem delu Medjimurja pod madžarsko okupacijo, na slovenskem Štajerskem, Mežiški dolini in Gorenjskem pod nemškimi okupatorjem in po kapitulaciji Italije v tako imenovani Ljubljanski pokrajini in v Slovenskem primorju, ko so

ju zasedli Nemci. Prav tako ni raziskano vprašanje kolikšen delež imajo železničarji — borci v enotah narodnoosvobodilne vojske. To so vprašanja, ki še čakajo razrešitve. Ob tem želim poudariti, da načrtuje ŽG Ljubljana preučevanje problematike in vloge železniškega prometa in železničarjev v NOB tudi v teh pokrajinah in da ob le deloma zbranim spominskim gradivom organizirano tečejo akcije za nadaljnje zbiranje gradiva pri aktivih ZZB pri ŽG.

Monografija o ilegalnem delovanju železničarjev proti italijanskemu okupatorju v Ljubljanski pokrajini je torej prvi poskus na temelju redkih arhivskih virov in predvsem spominskega gradiva prikazati, zakaj in kako so se železničarji v zelo razvejeni delovni organizaciji v okviru svojih službenih dolžnosti številno vključili v narodnoosvobodilni boj. V tem boju gre za »prevlado« ali za »delitev oblasti« med železničarji in okupatorjem na področju, ki je bilo z gospodarsko-strateškega vidika za slednjega med najbolj občutljivimi — na železnici, njenih objektih in zvezah. Ustanovitev in razvoj organizacije OF, delo narodne zaščite, moč partijske in osvobodilne organizacije, ter VOS, ki so kljub okupatorjevemu nadzoru in nasilju vodili in obvladali raznovrstne oblike narodnoosvobodilnega boja, to je od sabotаж, vojaške obveščevalne službe do ilegalnih vagonskih pošiljk partizanskim enotam, dokazuje, da so bili železničarji enotni in z ozirom na svoje delovno področje, pomemben del slovenskega naroda v boju proti okupatorju. Tako je več tisoč železničarjev sodelovalo v narodnoosvobodilnem gibanju, čez 2000 jih je bilo v NOV in okoli 650 jih je žrtvovalo svoje življenje, bodisi da so padli kot borci v partizanskih enotah, kot talci ali pa so umrli v okupatorjevih taboriščih. Iz vrst železničarjev je 8 narodnih herojev in 107 nosilcev partizanske spomenice 1941.

Že ko sem zbirala gradivo za monografijo, sem se zavedala spričo pičlih dokumentov v arhivskem gradivu, (dasi sem pri iskanju vložila velike napore), da ne bo mogoče celoviteje prikazati vse pestrosti in raznovrstnosti narodnoosvobodilnega boja železničarjev, zato sem za ilustracijo le-tega uporabljala toliko bolj spominsko gradivo, ki pa je razumljivo povezano z mnogimi imeni znanih in manj znanih udeležencev NOB, vendar nisem mogla naštetih vseh. Čeprav so spominsko gradivo in pričevanja za zgodovinarja sekundarni viri, sem

jih iz navedenih razlogov do neke mere upoštevala, ker menim, da bi bil prikaz ilegalnega delovanja železničarjev ob uporabi samo primarnih virov daleč bolj nepopoln in manj objektivn. Poleg tega pa je moč prav na podlagi spominskega gradiva in pričevanj trditi, da je narodnoosvobodilno gibanje na železnici zajelo vse socialne sloje, da je bilo enotno in množično in je prispevalo z mnogimi žrtvami k veliki zmagi slovenskih in jugoslovanskih narodov.

Tako sem vsaj za nekatera poglavja toliko bolj uporabljala spominsko gradivo in ustne vire, brez katerih ne bi mogla orisati sestave osvobodilne organizacije, dela narodne zaščite in drugih oblik ilegalnega delovanja železničarjev. Zato velja opozoriti na zavzetost železničarjev in jo pozdraviti, da so že okoli leta 1950 začeli na pobudo CK KPS Ljubljana več ali manj sistematično zbirati spominsko in drugo gradivo. Za proslavo 20. obletnice vstaje pa so železničarji sami ustanovili republiški odbor na železniški direkciji, ki je pospešeno zbiral spominsko gradivo, predvsem v obliki anketnih listov. Gradivo sta organizirano zbirala in urejevala kot uslužbenca takratnega ZŽTP Jože Hribar, ki je med okupacijo delal na železnici v Novem mestu, in Emil Strniša v Ljubljani, oba spomeničarja. V tej akciji, ki je trajala nekaj let je bilo izpolnjenih več kot 3000 anketnih listov in zbrani številni podatki in dokumenti. Več o tem in o drugih virih je v poglavju Oris virov in literature. Nadaljnje delo je takratno podjetje zaupalo Inštitutu za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani in je nalogo v letih 1968—1970 tudi financiralo. To je vsekakor lep in redek primer sodelovanja in povezovanja gospodarske organizacije z znanstveno-raziskovalno ustanovo družbene smeri. Ob tej priložnosti se zahvaljujem gospodarski organizaciji in tedanjemu direktorju ing. Cirilu Mravlji.

Prvotni rokopis monografije pa sem v naslednjih letih še razširila in dopolnjevala ter ga s slikovnim gradivom pripravila za objavo.

Namen monografije ni kronološko prikazati vseh akcij, ki so jih železničarji opravili v boju proti okupatorju, temveč prikazati sestavo in pomen dobro organizirane delavske veje v osvobodilni organizaciji in delež železničarjev (predvsem v okviru službenih dolžnosti) v narodnoosvobodilnem boju slovenskega naroda na enem izmed okupiranih delov slovenske

zemlje, v tako imenovani Ljubljanski pokrajini. Prikaz posameznih obdobij razvoja osvobodilnega boja železničarjev se v glavnem ujema z obdobji narodnoosvobodilnega boja v Ljubljanski pokrajini oziroma Sloveniji.

Zal so mnogi železničarji, ki bi tehtno prispevali k popolnejši podobi monografije, padli, tako Tine Rožanc, Peter Romanč, Tone Zalar, Alojz Žargi st., Janez Demšar, Karel Bavcon, Stane Bratož, Dušan Kobilica, Tine Kmet, Jože Ferlež in še mnogi drugi. Zato bom hvaležna vsem, ki bodo z dokumentiranimi pripombami k temu prvemu objavljenemu prikazu prispevali k popolnejši obdelavi teme.

Na tem mestu pa se zahvaljujem številnim železničarjem in drugim udeležencem narodnoosvobodilnega boja, tedanjim aktivistom, ilegalcem in borcem, ki so bili pripravljene večkrat posredovati podatke in pojasnila, posebej že pokojnim Marcelu Žorgi, Jožetu Hribarju, Jožetu Gabrovšku, Antoniji Zalar in ing. Cirilu Lukmanu-Anju ter drugim. Zahvaljujem se sodelavcem oddelka za obdelavo periodičnega tiska v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani, zlasti Jožetu Bajcu in Nuši Štepihar in arhiva Inštituta za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani, prav tako arhivarkama v arhivu CK ZKS Rozaliji Lukman-Barbki (takrat vodji arhiva) in Angelci Gorkič ter višji strokovni sodelavki v Inštitutu za zgodovino delavskega gibanja Rezki Traven, nadalje vsem, ki so monografijo v celoti prebrali, ali le nekatera poglavja in mi posredovali pripombe in pojasnila, tako Vladimirju Svetinilu, Marici Čepe in polkovniku Zdravku Klanjščeku iz delovne skupine beograjskega Vojnogodovinskega inštituta v Ljubljani, za posamezna poglavja pa dr. Francetu Kresalu, višjemu znanstvenemu sodelavcu v Inštitutu za zgodovino delavskega gibanja, Mirku Zlatnarju-Miklavžu in Milanu Škerlavaju-Petraču. Zahvaljujem se tudi aktivom Zveze združenj borcev ŽG Ljubljana, njegovemu izvršilnemu odboru in v zaključni fazi priprav za izdajo dela še posebej komisiji za zgodovino pri aktivih ZZB ŽG Ljubljana. Vsem imenovanim in neimenovanim iskrena hvala!

Slikovno gradivo, ki je objavljeno v tej knjigi je deloma iz arhiva Inštituta za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani in dopolnjuje katalog *Železničarji v revoluciji*, ki je izšel ob otvoritvi razstave, katero so organizirali in pripravili

aktivni Zveze združenj borcev NOV pri ŽG aprila 1978. Z željo, da bi bili v knjigi prikazani zaslužni aktivisti, padli borci, talci, umrli v zaporih in taboriščih je IO ZZB pri ŽG organiziral široko akcijo sodelovanja z aktivni ZZB na železnici in drugimi krajevnimi odbori ZZB in posamezniki, da bi zbrali čim več ustreznih predlogov in podatkov za to odgovorno nalogo. V tem sklopu smo si prizadevali zajeti čim več padlih in umrlih tovarišic in tovarišev, ki so neposredno izvajali mnoge odgovorne akcije na železnici z vseh prog in dejavnosti. Žal pri tem nismo popolnoma uspeli, deloma zaradi omejenega prostora v knjigi, deloma pa zato, ker ni bilo mogoče zbrati fotografij in potrebnih podatkov. Tiste, ki so že objavljeni v katalogu *Železničarji v revoluciji* (ŽG 15. IV. 1978, Ljubljana) v knjigi nismo ponovili, pač pa pod opombami označili, da so v katalogu. Ob tej posebni akciji se vsem za prizadevanje in pomoč zahvaljujem.

Prav tako se zahvaljujem Radivoju Pleterskemu iz ŽG Ljubljana, Zlati Sluga iz Muzeja ljudske revolucije Slovenije in Meti Hauptman iz Inštituta za zgodovino delavskega gibanja za tehnično pomoč pri pripravi fotografskega gradiva za objavo.

Posebna zahvala gre železničarju pokojnemu Jerneju Emilu Strniši, ki je moje delo ves čas spremljal in mi nesebično pomagal z nasveti in napotki, dr. Tonetu Ferencu, znanstvenemu svetniku v Inštitutu za zgodovino delavskega gibanja in dr. Miroslavu Stiplovšku, rednemu profesorju na oddelku za zgodovino na filozofski fakulteti v Ljubljani, obema za strokovne nasvete in recenzijo dela.

Zahvalo pa dolgujem tudi založnikoma Partizanski knjigi in ŽG Ljubljana, ki je odkupilo 2900 izvodov in tako zagotovilo visoko naklado 4000 izvodov, in tehničnemu uredniku Tonetu Strusu.

Anka Vidovič-Miklavčič





## KRATICE

- A CK ZKS — Arhiv centralnega komiteja Zveze komunistov Slovenije
- A IZDG — Arhiv Inštituta za zgodovino delavskega gibanja
- A RSNZ — Arhiv republiškega sekretariata za notranje zadeve
- CDSSJ — Centralni delavski sindikalni svet Jugoslavije
- CK VOS OF — Centralna komisija varnostnoobveščevalne službe Osvobodilne fronte
- CT KPS — Centralna tehnika Komunistične partije Slovenije
- DE — Delavska enotnost
- DSSS — Delavska socialistična stranka za Slovenijo
- GRS — Glavni radnički savez
- GSE SCVPB — Glavni sanitetni ekonomat Slovenske centralne vojne partizanske bolnice
- JNS — Jugoslovanska nacionalna stranka
- JRZ — Jugoslovanska radikalna zajednica
- LP — Ljudska pomoč
- NOO — Narodnoosvobodilni odbor
- NOV — Narodnoosvobodilna vojska
- NZ — Narodna zaščita
- NŽOS — Neodvisna železničarska organizacija za Slovenijo

- OK KPS — Okrožni komite KPS
- PZ — Prometna zveza
- RK KPS — Rajonski komite KPS
- SDSJ (k) — Socialistična delavska stranka Jugoslavije (komunistov)
- SDŽS — Strokovno društvo železničarjev Slovenije
- SKOJ — Savez komunističke omladine Jugoslavije
- SLS — Slovenska ljudska stranka
- SNP — Slovenska narodna pomoč
- SSiTRiSJ — Savez saobračajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije
- SŽOJ — Splošna železničarska organizacija Jugoslavije
- TV — Terenski vod
- TŽV — Tovarna železniških vozov
- UJNŽ — Ujedinjeni jugoslovanski nacionalni železničarji
- UJNŽB — Ujedinjeni jugoslovanski nacionalni železničarji in brodarji
- URSSJ — Ujedinjeni radnički sindikalni savez Jugoslavije
- USŽJ — Ujedinjeni savez železničara Jugoslavije
- UŽČ — Udruženje željezničkih činovnika (kraljevine SHS)
- VOS — Varnostno obveščevalna služba
- ZDLS — Zveza delovnega ljudstva Slovenije
- ZJŽ — Zveza jugoslovanskih železničarjev
- ZKSŽJ — Zveza krščanskih socialistov železničarjev Jugoslavije
- ŽG Ljubljana — Železniško gospodarstvo Ljubljana
- ŽRK KPS — Železniški rajonski komite KPS
- ŽZB — Železniški zaščitni bataljon

## ORIS VIROV IN LITERATURE

### 1. Zbirke virov

Za prikaz podtalnega delovanja železničarjev v NOB v Sloveniji in posebej Ljubljanski pokrajini razumljivo ni na voljo posebne zbirke virov. Za nekatera poglavja kot so npr. prevoz ilegalcev, vagonске pošiljke so bili na voljo nekateri viri v zbirki Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji, Ljubljana 1962, knjiga 1 (marec 1941—marec 1942); Ljubljana 1964, knjiga 2 (april 1942—julij 1942); Ljubljana 1966, knjiga 3 (avgust 1942—oktober 1942); Ljubljana 1968, knjiga 4 (november 1942—december 1942). To so dokumenti političnih ustanov in organov narodnoosvobodilnega gibanja. Prav tako sem s pridom uporabila dokumente v knjigi Jesen 1942. Korespondenca Edvarda Kardelja in Borisa Kidriča, Ljubljana 1963. Za okvirno podobo obravnavanega obdobja in za nekatera vprašanja, kot so sabotažna dejanja železničarjev, borbenih skupin in partizanskih enot na železnici, okupatorjeve reakcije, obveščevalna služba in delo narodne zaščite novomeških in kočevskih železničarjev po kapitulaciji Italije sem uporabljala nekatere dokumente iz Zbornika dokumentov in podatkov o narodnoosvobodilni vojni jugoslovanskih narodov, del VI — borbe v Sloveniji, knjige 1—7.

### 2. Časopisi

Za prvo poglavje Kratek pregled sindikalnega, političnega in kulturnega delovanja železničarjev med obema vojnama sem uporabila predvsem časopisne vire, tako Naprej, Slovenski narod, Slovenec, Jutro, Delavsko-kmetški list, Delavec, Železničar, Strokovna borba, Ujedinjenje, Organizirani železni-

čar, Novi železničar, Jugoslovanski železničar, Glasnik železniških činovnika, Glasnik železničara i brodarar, Železničarski vestnik, Prometnik, Sprevodnik, Pravica, Delavska pravica, Ujedinjeni železničar, Slovenski železničar, Službene novine saobračajnih ustanova kraljevine Jugoslavije in uradne liste, zlasti Uradni list pokrajinske uprave za Slovenijo leto 1921 do 1923, Uradni list ljubljanske in mariborske oblasti leto 1924 do 1929, Uradni list kraljevske banske uprave Dravske banovine leto 1929—1930 in Službeni list kraljevske banske uprave Dravske banovine leta 1930 — aprila 1941 in drugo.

Za obdobje in vprašanja, ki zadevajo razpravo samo, sem uporabila podatke, s katerimi sem dopolnila nekatere dogodke, tudi iz osrednjih glasil narodnoosvobodilnega tiska, to so predvsem Delo, Slovenski poročevalec. Prav tako sem uporabila nekatere vesti ali odmeve na dogodke, kot so partizanske akcije, sabotaže, aretacije ipd. v kontrarevolucionarnem tisku, seveda z dokajšnjo previdnostjo, saj jih je le-ta ocenjeval, vrednotil in tudi poročal o njih s sovražnega stališča do NOB. Gradivo sem našla predvsem v Slovencu, Jutru, Slovenskem domu in Slovenskem narodu. Omenila bi še uporabo uradnih listov tako Službeni list banske uprave Dravske banovine, Ljubljana 1941, oziroma Službeni list za Ljubljansko pokrajino, Ljubljana 1941, 1942, 1943. Tu so okupatorjeve odredbe, odloki, navodila, razglasi in podobno, ki na nek način tudi dokumentirajo okupatorjevo nasilje.

### 3. Arhivsko gradivo

Arhivskega gradiva, ki bi dokumentiralo začetke in razvoj osvobodilnega boja železničarjev v letu 1941, kakor tudi kasneje, je iz več razlogov zelo malo. Stroga in dosledna konspiracija podtalnega delovanja železničarjev je dovoljevala komaj kaj več kot lističe s šiframi ali kraticami, ki pa so jih takoj po uporabi največkrat uničili. V pretežni večini so uporabljali le ustna navodila, naročila, povelja itd. Zaradi tega tudi ni v obilici dokumentov, v sicer bogatem arhivskem gradivu italijanskega izvora, se pravi okupacijskih oblasti in obožanih sil. Gradivo, ki torej nekoliko več govori o podtalnem boju železničarjev, je zelo fragmentarno: tako je nekaj dokumentov iz fonda visokega komisariata, kvesture, dalje vojaških in policijskih poveljstev, to so razna poročila, odredbe

in dokumenti o aretacijah, odgoni v internacije in podobno. Nekaj več zasledimo podatkov v fondu italijanskega vojaškega vojnega sodišča v Ljubljani (TMG), tako zaslišanja, obtožbe in sodne obravnave. Vse te fonde hrani Arhiv Inštituta za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani. Bržkone je kaj več ustreznega gradiva v italijanskih arhivskih ustanovah, tako v Archivio Centrale dello Stato v Rimu in v Archivio di Stato v Trstu, ki pa je po obstoječih italijanskih zakonih o uporabi arhivskega gradiva, za zdaj še nedostopno. Veliko zanimivih podatkov, ki bi dokumentirali osvobodilni boj na slovenskih železnicah in tako tudi železničarjev, bi prav gotovo našli v zdaj še prav tako nedostopnem in verjetno še neurejenem arhivu železniške direkcije v Trstu (Archivio FF SS), kamor je med italijansko okupacijo spadala tudi ljubljanska železniška direkcija. Nekaj gradiva sem dobila v arhivu republiškega sekretariata za notranje zadeve SRS, v partizanskem in domobranskem arhivu v Arhivu IZDG. Omenila bi še arhivsko gradivo direkcije železnic v Ljubljani v letih 1941—1944, v obsegu treh snopičev, ki so se po naključju ohranili, medtem ko je predvojni in medvojni arhiv omenjene direkcije žal uničen. To je povsem neurejena zbirka različnih dokumentov, od katerih sem s pridom uporabila predvsem nekaj ohranjenih zapisov sej železniškega odbora direkcije iz let 1941—1943, dalje nekaj okrožnic, obvestil, poročil o zaslišanju železničarjev in dopisov med železniško direkcijo v Ljubljani in okupatorjevimi vojaškimi in civilnimi ustanovami. Za prikaz sabotažnih dejanj na železnici sem uporabljala tudi podatke iz knjige nezdod, kjer so v letih 1941—1945 zabeležene »nezdode« na železniških progah in njenih objektih. Knjigo hrani direkcija železniškega gospodarstva v Ljubljani. Podatke o socialni sestavi železničarjev, šolski izobrazbi in drugo sem dobila v Arhivu Slovenije, Banovina — personalni oddelek, personalne mape železniških delavcev in uradnikov, ki obsega 41 fasc. za približno 2.000 oseb.

#### 4. Spominsko gradivo

Spričo skopega arhivskega gradiva za prikaz nastanka in razvoja organizacij OF, NZ, KPS na železnici in njihovega podtalnega delovanja je spominsko gradivo železničarjev in drugih udeležencev NOB zelo pomembno in dragoceno. Pre-

živeli železničarji — udeleženci NOB v Sloveniji so dali pobudo, da so pričeli z zbiranjem spominskega gradiva že od leta 1950. Pozneje se je osnoval republiški odbor železničarjev za proslavo 20. obletnice vstaje, ki je imel svoj sedež na železniški direkciji v Ljubljani. Predsednik tega odbora je bil zdaj že pokojna Jože Hribar in tajnik Emil Strniša. Da bi zbrali čimveč nadrobnih in raznovrstnih podatkov, je odbor razposlal železničarjem v Sloveniji tudi tistim, ki po osvoboditvi niso bili zaposleni na železnici, pa so med vojno sodelovali, anketne liste A, B, C in D. Anketni list A vsebuje splošne podatke o osebi v kar 24 rubrikah oziroma vprašanjih. Anketni list B vsebuje podatke o organiziranem in aktivnem delu in sodelovanju pri naprednih železničarskih in drugih organizacijah do II. svetovne vojne, anketni list C pa delo med narodnoosvobodilnim bojem. Anketni listi D železničarjev, pa žrtve fašizma in nacizma v letih 1941—1945. Hkrati z izpolnjevanjem anketnih listov so železničarji, nekateri manj in drugi več, napisali tudi svoje spomine na podtalno delovanje v organizaciji OF ali pa v partizanskih enotah.

Žal so mnoge izjave v anketnih listih presplošne, prav tako tudi opisi akcij in ilegalnega delovanja, vendar so mi pomagali pri spoznavanju nekaterih splošnih dejstev npr. za razumevanje: zakaj se je v nekaterih krajih prej in veliko bolj široko razvilo ilegalno delovanje na železnici kot drugje. Podatke sem s pridom uporabila tudi za opis opredelitve železničarjev po kategorijah dela, predvojne politične usmerjenosti in deloma njihovega socialnega porekla. Prav tako so me mnogi podatki v anketnih listih opozorili na sabotaže, kurirske zveze, obveščevalno službo, intendanco in druge akcije, ki sem jih nato dalje raziskovala in preverjala še z drugimi viri in literaturo. Omembe vredni so tudi organizirani sestanki preživelih železničarjev, na katerih so preverjali spominsko gradivo, izjave in podatke primerjali zlasti za ponazoritev organizacije OF v delovnih enotah in osrednjega, kasneje rajonskega odbora OF železnice in komiteja ter deloma narodne zaščite v ljubljanskem železniškem vozlišču in na novomeški postaji. Precej podatkov sem dobila v spominih železničarjev (zlasti spomeničarjev, narodnih herojev), ki so neobjavljeni ali pa objavljeni. Tako v rokopisih Emila Strniše, Jožeta Hribarja, Jožeta Vodnika, Alojza Bajca, Jožeta Gabrovška, Janeza

Hribarja, Toneta Vidmarja-Luke, Jožeta Jenka in drugih v zbranem gradivu na direkciji združenega železniškega transportnega podjetja (zdaj Železniškega gospodarstva) Ljubljana; Jožeta Borštnarja v Inštitutu za zgodovino delavskega gibanja, Milana Škerlavaja-Petrača in Mirka Zlatnarja-Miklavža pa v Arhivu centralnega komiteja ZKS. Posebno vrednost ima spominsko gradivo, ki ga je zbral in uredil Danijel Lepin (med vojno član železniškega rajonskega komiteja KPS in železniškega rajonskega odbora OF Novo mesto) pod naslovom Zgodovinski material o delu železničarjev za NOB v novomeškem železniškem centru v letih 1941—1943. Zbrano spominsko gradivo so na sestankih preverjali, septembra 1962 pa ga je podpisalo devet železničarjev — nosilcev partizanske spomenice 1941, ki so med vojno delali na novomeški postaji. Podobno vrednost ima zbrano spominsko gradivo Romana Klešnika: Kronika delavskega in narodnoosvobodilnega gibanja terena Zalog—Spodnji Kašelj—Podgrad 1918—1945. Dalje sem uporabila tudi spominske in druge članke v železničarskih glasilih Nova proga, Železničar; v Borcu in v knjigah Ljubljana v ilegali. Članki ob spominskih obletnicah in proslavah so bolj splošni in zato manj uporabni, izvirni spomini pa so zlasti članki Danijela Lepina, Petra Zlatnarja ml., Toneta Šušteršiča, Romana Klešnika, Emila Strniše. Podatke o ilegalnem delovanju in akcijah sem dobila tudi v številnih razgovorih z železničarji in drugimi udeleženci NOB ter jih dopolnila z že znanimi in preverjenimi podatki. Nekaj podatkov o železničarjih sem dobila v rokopisu Rezke Traven, Rekonstrukcija organizacije KPS in OF na območju Borovnice od ustanovitve do 1945 in na območju rajonskega komiteja KPS Šiška v letih 1941—1945.

Priznati moram, da je bila naloga napisati to monografijo, predvsem na temelju spominskih virov, dokaj zahtevna. Mnogi železničarji in revolucionarji, ki so imeli pomembno vlogo pri organiziranju in vodenju narodnoosvobodilnega gibanja na železnici, so padli. Mnogi železničarji, udeleženci narodnoosvobodilnega boja na železnici in tudi drugod, so umrli po vojni in niso opisali svojega sodelovanja. Tako so razmema zelo pozno bili zbrani podatki in pričevanja le od tistih, ki so preživeli vojno in leta po osvoboditvi. Seveda so te izjave in pričevanja zaradi časovne oddaljenosti lahko tudi po-



manjkljiva ali celo nezanesljiva in dostikrat raziskovalcu ni mogoče, da bi jih vsestransko preveril. Zato je razumljivo, da jih nisem upoštevala pri nadrobnem prikazu in opisovanju posameznih akcij, temveč so taka pričevanja do neke mere bolj prispevala k pravilni ocenitvi in sintetičnemu prikazu narodnoosvobodilnega boja železničarjev.

## 5. Literatura

Literature, ki bi popolneje prikazala ilegalno delovanje železničarjev v NOB v Sloveniji ali v posameznih pokrajinah, ni. V obsežni literaturi o narodnoosvobodilnem boju slovenskega naroda bodisi raziskovalcev ali drugih piscev sem zasledila nekaj podatkov, osvetlitev in analiz, ki okvirno zadevajo tudi vprašanja te monografije.

Za pregledni oris političnega, sindikalnega in kulturnega delovanja železničarjev med obema vojnama sem upoštevala dela, ki okvirno prikazujejo zgodovino ali pa obravnavajo dogodke, ki zadevajo tudi železničarje in imajo že nekatere ocene tudi o političnem in sindikalnem gibanju le-teh. Tu imam predvsem v mislih dela kot so Metod Mikuž, Oris zgodovine Slovencev v stari Jugoslaviji 1917—1941, Ljubljana 1965; France Klopčič, Velika razmejitev, Ljubljana 1969; Lavo Čermelj, Slovenci in Hrvatje pod Italijo med obema vojnama, Ljubljana 1965; Ivan Mohorič, Zgodovina železnic na Slovenskem, Ljubljana 1968. Dalje nekatere razprave kot so France Kresal, Začetki in razvoj delavskega zavarovanja v Sloveniji med obema vojnama. Zgodovinski časopis XXIV/1970, št. 3-4, str. 209—245. Miroslav Stiplovšek, Pregled stavkovnega gibanja na Slovenskem v letih 1917—1920. Prispevki za zgodovino delavskega gibanja, Ljubljana 1967, št. 1-2, str. 151—170. Razvoj neodvisnih strokovnih organizacij na Slovenskem 1921 do 1924. Revolucionarno delavsko gibanje v Sloveniji v letih 1921—1924, Ljubljana 1975; Pregled značilnosti družbenopolitičnega razvoja na Slovenskem in vloge partije v njem. Zbornik ob štiridesetletnici ustanovnega kongresa KPS. Ljubljana 1977. Metod Mikuž, Razvoj slovenskih političnih strank (1918 do začetka 1929) v stari Jugoslaviji. Zgodovinski časopis IX/1955. France Klopčič, Prodor Komunistične partije Slovenije v slovensko družbo v letih 1921—1924. Revolucionarno delavsko gibanje v Sloveniji v letih 1921—1924. Ljubljana

1975. Alenka Nedog, Ljudskofrontno gibanje v Sloveniji od leta 1935 do 1941. Ljubljana 1978. Kremenšek Slavko: Ljubljansko naselje Zelena jama kot etnološki problem. Ljubljana 1970.

Za okvirni pregled, spoznavanje in razumevanje obravnavanega obdobja in tudi za nekatera vprašanja te monografije sem upoštevala naslednja dela: Metod Mikuš, Pregled zgodovine narodnoosvobodilne borbe v Sloveniji, knjiga 1, Ljubljana 1960; knjiga 2, Ljubljana 1961; knjiga 3, Ljubljana 1973 in knjiga 4, Ljubljana 1973. Tone Ferenc, Nacistična raznarodovalna politika v Sloveniji v letih 1941—1945, Maribor 1968 in Kapitulacija Italije in narodnoosvobodilna borba v Sloveniji jeseni 1943, Maribor 1967. Dalje nekaj razprav in člankov, od katerih naj omenim predvsem razpravo Iva Juvančiča, Italijanski okupator v Ljubljani 1941—1943. Prispjevki za zgodovino delavskega gibanja, Ljubljana 1962, št. 1, str. 63 do 143. Za posamezna poglavja sem uporabila nekatere razprave, tako razpravo Marije Oblak-Čarni, Partizanske akcije na železnici Zalog—Rakek pod italijansko okupacijo. Prispjevki za zgodovino delavskega gibanja, Ljubljana 1960, št. 2, str. 229—264 in razpravo Daret Jerška, Plebiscitne akcije Osvobodilne fronte v letih 1941—1942. Prispjevki za zgodovino delavskega gibanja, Ljubljana 1961, št. 1-2, str. 195—238. Za poglavje kurirske zveze in prevoz literature po železnici sem za okvirni pregled upoštevala dela: tako študijo Jožeta Kralla, Partizanske tiskarne na Slovenskem. Osrednje tiskarne, Ljubljana 1972 in Partizanske tiskarne na Slovenskem. Primorske tiskarne, Ljubljana 1973; dalje prispevek Ludvika Čarnija, Ilegalne grafične tehnike Centralne tehnike KPS v Ljubljani. Kronika 1960, št. 1, str. 1—8; Marice Čepetove, Centralna tehnika je zrasla iz predvojne partijske tehnike. Ljubljana v ilegali, knjiga 1, Ljubljana 1959, str. 201—252. Za oceno in primerjavo narodnoosvobodilnega gibanja slovenskih železničarjev z odporniškimi gibanjem železničarjev v nekaterih državah sta deli Friedrich Vogl, Oestereichs Eisenbahner im Widerstand. Europa Verlag, Dunaj 1968 in Edio Vallini, Guerra sulle rotaie. Contributo ad storia della Resistenza. Lerici editori, Milano 1964.

## I

### KRATEK PREGLED SINDIKALNEGA, POLITIČNEGA IN KULTURNEGA DELOVANJA ŽELEZNIČARJEV MED OBEMA VOJNAMA

Železniško omrežje, ki je bilo razpredeno po slovenskem narodnem ozemlju, je bilo po prvi svetovni vojni razdeljeno 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 zgubila omrežje na Primorskem in Koroškem. Zunaj naših meja so ostale nekatere važnejše proge, tako na primer del južne železnice, dalje večja prometna križišča, priključki prog, železniške delavnice, kurilnice, remontne delavnice ter skladišča (celovško, tržaško, goriško, beljaško vozlišče z delavnicami, skladišči itd.). Okrnjeno železniško omrežje, ki je ostalo Sloveniji, je močno bremenilo že tako slabo povojno gospodarstvo, posebno pa železnico samo, ki je imela poleg tega še obilico neurejenih zadev okoli južne železnice z mednarodnimi finančnimi družbami.<sup>1</sup>

Obnovljena ljubljanska železniška direkcija leta 1924 (prvotno je bila ustanovljena 1918) je v naslednjih letih upravljala okoli 1143 km železniškega omrežja. V primerjavi z železniškim omrežjem v državi izven Slovenije, je bila prav zaradi razvitejšje industrializacije, tranzitne lege, specifična obremenitev prog znatno večja v Sloveniji kot drugod. Tako npr. je imela proga Šentilj—Rakek leta 1929 6.46 in leta 1937 6.29 milijona brutotonskih km, ali npr. proga Zaprešič—Zidani most leta 1929 7.56 in leta 1937 7.02 milijona brutotonskih km, mestoma pa je bila obremenitev še večja. Hkrati je naraščal tudi osebni promet. V Sloveniji je leta 1937 prihajalo

poprečno 49.400 potnikov na eno postajo v primerjavi z državnim poprečjem 30.500 oseb.<sup>2</sup>

Državni proračun je znašal za železnico npr. v letu 1929 2.688 milij. din in leta 1937 pa 2.122 milij. din, ki je bil razdeljen na osebne in materialne izdatke v razmerju 50 % oziroma 60 % in 40 % na obe vrsti postavk.<sup>3</sup>

Železnica je imela kot stalni delodajalec in hkrati kot porabnik energetskih virov, rudnin, lesa in drugo, znaten vpliv na družbenopolitični in gospodarski razvoj v Sloveniji in državi.

Železnica kot pomembna gospodarska panoga ima obsežno in izredno gibljivo delovno področje. Spričo svoje značilne razvejenosti in specifičnosti služb je pri nas od nastanka dalje zaposlovala tako po izobrazbi kot po strokah osebje različnih kategorij dela.\*

Leta 1939 je bilo zaposlenih na območju ljubljanske železniške direkcije 14.679 delavcev. V tem številu so zajeti poleg železniških delavcev in nameščencev tudi delavci železniških delavnic v Mariboru in Ptujju (2100 delavcev, ki so bili pretežno kovinarji).<sup>4</sup>

Če primerjamo to število delavcev, zaposlenih v drugih industrijskih vejah v Sloveniji,\*\* ugotovimo, da so predstavljali železničarji tudi po svoji številčnosti pomemben del slovenskega delavstva.<sup>5</sup> Aprila 1941 je bilo zaposlenih 14.357 železničarjev, od tega 6671 uslužbencev in 7686 delavcev.<sup>6</sup> Ce-

---

\* Vse, ki so zaposleni na železnici, bomo poimenovali železničarje, pa najsi so bili zaposleni kot prometniki ali kurjači, ključavničarji v delavnicah ali kot gradbeni inženirji v sekcijski službi, kot uradniki na direkciji ali kot nekvalificirani delavci v kurilnici ali na progi. To poimenovanje je v glavnem ustaljeno pri samih železničarjih in uporabljali ga bomo zaradi enostavnejšega izražanja.

\*\* Število železničarjev (delavcev in uslužbencev), ki so bili zavarovani pri Bolniškem fondu za državno prometno osebje oblastne uprave v Ljubljani (vsa Slovenija), je bilo leta 1929 13.746. Kljub znižanju števila zaposlenih (najnižje leta 1934, ko je bilo 12.196 zaposlenih) lahko trdimo, da je bilo število zaposlenih na železnici od leta 1929 do 1941 več ali manj konstantno in so npr. leta 1938, ko je bilo število zaposlenih delavcev v Sloveniji 133.577, predstavljali železničarji približno eno devetino. (France Kresal, Delavstvo med gospodarsko krizo na Slovenskem. Prispevki za zgodovino delavskega gibanja X/1970, št. 1-2, str. 81-98.)

lotno osebje ljubljanske direkcije JDŽ je bilo razdeljeno po strokovni izobrazbi na šest kategorij, in sicer v uradnike, uradnike pripravnike, v zvaničnike in služitelje, na delavce in dnevničarje. Železničarji vseh omenjenih kategorij so bili pretežno zaposleni skoro v vseh oddelkih, tako v splošnem, v prometno-komercialnem (kamor so sodile vse postaje), v gradbenem in strojnem oddelku. Nadalje so bili razporejeni v delavnicah oziroma TŽV (Tovarna železniških vozov), v skladiščih in železniški tiskarni. Največ zaposlenih je bilo v gradbeno-sekcijski službi, in to npr. 3632 delavcev, v kategorijo uradnikov je sodilo 120 zaposlenih. Obenem je bilo v tej službeni enoti največ zaposlenih iz nižjih socialnih slojev. Prav pri progovnih delavcih je prihajalo v tridesetih letih do največje redukcije dela. Dalje je bilo na postajah zaposlenih 3430 uslužbencev. Večina jih je pripadala kategoriji zvaničnikov (2105). Kurilniško osebje je štelo 2052 zaposlenih. Tudi tu je največ železničarjev pripadalo kategoriji delavcev (1009), dalje zvaničnikom (539) in uradnikom (363). V centrali (direkcijski uradi) je bilo npr. 363 uradnikov in 24 delavcev. V celoti gledano je bilo zaposlenih v drugi polovici tridesetih let na takratni JDŽ v Sloveniji največ delavcev, in sicer dobra polovica. Izmed uslužbencev je bilo po številu največ zvaničnikov, ki so zvečine delali na postajah ter so se vsaj v polovici primerov solidarizirali z delavci. Tretji po številu so bili železničarji-uradniki, zaposleni zvečine na postajah, v kurilnicah (strojevodje) in v centrali, a najmanj jih je bilo v gradbeno-sekcijski službi.<sup>7</sup>

Socialno poreklo železničarjev je bilo dokaj raznovrstno, dasi sta v nižjih kategorijah dela prevladovala kmečki ali polproletarski živelj in deloma tudi pripadniki osvečenega delavskega razreda. V sekcijski delovni enoti so se npr. rekrutirali progovni delavci praviloma iz kmečkega življa ter so kasneje po določenih letih službe in strokovnega usposabljanja dosegli nižjo stopnjo prometne strokovnosti. Postali so premikači, kretniki, zavirači, sprevodniki ali vlakovodje. Položaj je bil podoben tudi v drugih delovnih panogah. Nemalokdaj je sledil pri zaposlovanju na železnici sin očetu in pri takih družinah je bila stanovska in delavska zavest posebno močna. Predstavniki višjih kategorij dela na JDŽ, ki so pripadali deloma meščansko-obrtniškem sloju prebivalstva, so



se zgubljali v malomeščanski sredini, ostali konformni z režimom, ali pa so in to ne redko, aktivno sodelovali v sindikalnih in političnih gibanjih, tudi v društvih, ki neposredno niso imela političnega značaja, a so vendar pripomogla k združenju napredno-mislečih ljudi ter k izmenjavi delavskih, revolucionarnih idej.

Železnica je s svojim organiziranim značajem »industrializiranega prometa« od nastanka dalje pripomogla postopoma iz desetletja v desetletje k organizirani miselnosti svojega delavstva, ki je v nenehnem dinamičnem stiku predvsem z delavskim okoljem ustvarjalo močnejšo osnovo za prodiranje teženj po socialni in politični enakopravnosti.

Sindikavno, politično in kulturno delovanje železničarjev med obema vojnama sodi zaradi zapletenosti pa tudi pomembnosti v povsem samostojno monografsko obdelavo. Na tem mestu bomo le na kratko prikazali nekatere značilnosti tega razvoja.

### Sindikavno delovanje

Železničarji so bili v Avstro-Ogrski poleg rudarjev v primerjavi z ostalim delavstvom najbolj strokovno organizirani in so imeli svoje socialno zavarovanje, tako bolniško, nezgodno in pokojninsko. Tudi v obdobju stare Jugoslavije so si ohranili svoje posebno zavarovanje.\*

Ob zlomu Avstro-Ogrske so imeli tri pomembnejše sindikalne organizacije in sicer socialnodemokratsko Splošno pravovarstveno in strokovno združenje železničarjev, ki je do razpada monarhije bilo vključeno v dunajsko Strokovno komisijo, Zvezo jugoslovanskih železničarjev, katere delovanje je temeljilo na narodnosocialnih načelih in Prometno zvezo, ki je združevala krščanskosocialno delavstvo v Jugoslovanski strokovni zvezi.

Z nastankom jugoslovanske države pa je prišlo v sindikalnem gibanju do velikih organizacijskih in političnih sprememb. Železničarji so bili zaradi svojega značaja, kot državni

---

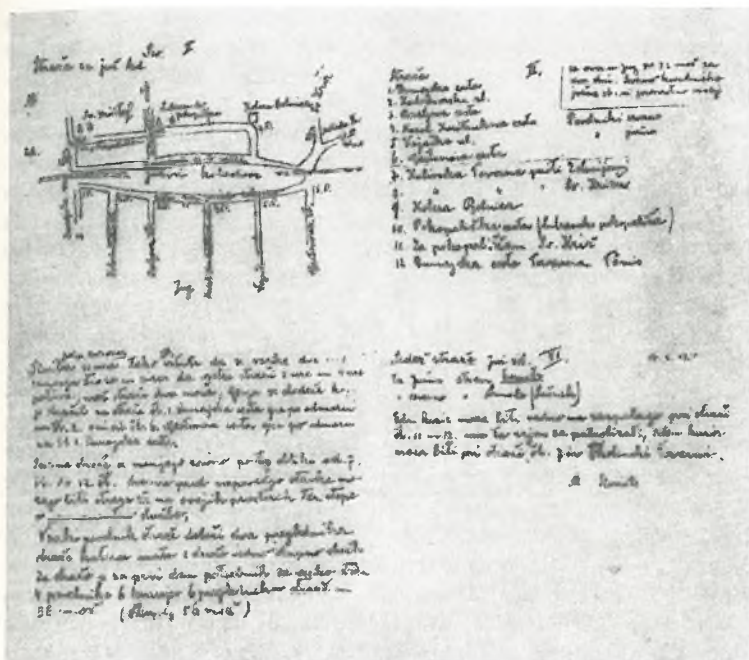
\* Več o socialnem zavarovanju železničarjev glej razpravo dr. Franceta Kresala: Začetki in razvoj delavskega zavarovanja v Sloveniji med obema vojnama. Zgodovinski časopis, XXIV/1970, št. 3-4, zlasti str. 241—245.

uslužbenci, v novih razmerah države SHS prvi pobudniki združevanja v enotne razredne strokovne organizacije, med njimi je bila prva prometna stroka. Nova sindikalna organizacija v Sloveniji je bila ustanovljena 16. decembra 1918, imenovala se je Splošna železničarska organizacija Jugoslavije (SŽOJ) in si je prizadevala prek glasila *Železničar*\* za zedinjenje s sorodnimi strokovnimi organizacijami v državi.<sup>8</sup> Naslednje leto zasledimo že skupne akcije v tem smislu in tudi že prve uspehe združevanja. Dne 23. in 24. marca 1919 je bila v Ljubljani železničarska konferenca, na katero so bili vabljeni tudi predstavniki te organizacije iz Hrvatske, Srbije in Bosne. Konference so se sicer udeležili le slovenski in hrvaški predstavniki, na kateri so sklenili združiti vse železničarje države SHS v centralno organizacijo Splošno železničarsko organizacijo Jugoslavije. Organizacija naj bi delovala na razredni osnovi in si je postavila svoj program: urediti socialnoekonomski položaj železničarjev, ki se je z ustanovitvijo nove države čedalje bolj slabšal. S konference so poslali kraljevemu ministru za promet v Beogradu spomenico, ki je zahtevala rešitev najbolj perečih vprašanj železničarjev.<sup>9</sup>

Kmalu po ustanovitvi Socialistične delavske stranke Jugoslavije (komunistov) (SDSJk) se je na kongresu v Zagrebu dne 28. in 29. septembra 1919<sup>10</sup> ustanovila za vso državo enotna razredna sindikalna organizacija, v katero se je vključila tudi Splošna železničarska organizacija Jugoslavije (SŽOJ), to je bil Savez saobračajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije (SSiTRiSJ). V savezu so bili vključeni delavci v železniškem, cestnem in zračnem prometu pa tudi poštna dejavnost. Savez je bil sestavni del komunističnega Centralnega delavskega sindikalnega sveta Jugoslavije (CDSSJ). Politični razmejitvi med socialnimi demokrati in komunisti je sledil razcep tudi v sindikalnem gibanju in to na reformistično in

---

\* *Železničar* je sprva glasilo slovenskih železniških nastavlencev, nato od leta 1919 Splošne železničarske organizacije za Jugoslavijo, kasneje slovensko glasilo Saveza saobračajnih i transportnih radnika i službenika za Jugoslavijo. Od leta 1921 postane glasilo Strokovnega društva železničarjev za Slovenijo a še istega leta Saveza železničara Jugoslavije. Dne 15. novembra 1923 se je združil z *Delavcem*, v katerem je imel v vsaki drugi številki prilogo *Železničar*.



Velika železničarska stavka 1920, načrt stavkovnega komiteja, katerega so vodili komunisti za zasedbo ljubljanske železniške postaje

komunistično. Za Slovenijo, kakor tudi za Hrvaško, je bilo značilno, da je cepitev nastala še pred obznanom medtem ko so bile sindikalne organizacije v drugih jugoslovanskih pokrajinah tedaj še v okviru CDSSJ, do razcepa pa je prišlo šele v procesu obnavljanja neodvisnih sindikatov, ko so centrumaši obnovili Glavni radniški savez (GRS).<sup>11</sup>

Železničarji so pričeli v SŽOJ\*\* radikalneje reševati socialnoekonomska vprašanja. Pridobljeno delovno in socialno zakonodajo v Avstro-Ogrski so železničarji namreč po prvi svetovni vojni pričeli izgubljati s centralizacijo jugoslovanskih železnic. Vlada je zavlačevala s kakršnimikoli rešitvami in je

\*\* Splošna železničarska organizacija za Jugoslavijo je imela konec junija 1919 3832 članov, do decembra 1919 pa je narasla kar na 7146 članov. (Ujedinjenje, 15. novembra 1920, št. 17.)



naposled povsem brez posluha začela uvajati v organizacijo železnic centralistično ureditev hkrati pa zaostalo, predvorno socialno politiko, ki je veljala za Kraljevino Srbijo. Z okrnitvijo železniškega omrežja, zaradi slabih, izrabljenih in deloma uničenih prometno-tehničnih naprav, zaradi slabe organizacije dela v prometu (pomanjkanje strokovnega kadra) so bile delovne razmere zelo težke in so terjale prekomeren zaposlitveni čas ter velike fizične napore pri urejanju in usmerjanju (SZ-JV) notranjega in tranzitnega prometa. Težke povojne življenjske razmere, neurejene pokojnine in nizke mezde, slabe stanovanjske razmere, zlasti razmere železničarjev, prebeglih iz Primorske, — vse to jih je sililo, da so z odločnimi nastopi SSiTRiSJ dosegli kolektivno pogodbo-protokol sporazuma (28. X. 1919), ki ga je podpisal prometni minister oziroma ministrski svet in je bil celo objavljen v Uradnem listu.<sup>12</sup> Izbojevana delavska zaščita v protokolu pa se ni izpolnjevala, »začela se je proti njemu gonja in to z ene strani od železničarske birokracije, z druge strani od žolte smeri«. <sup>13</sup> Vlada je vsiljevala nov »začasni pravilnik«. To je privedlo do ogorčenja v vrstah saveza, v Sloveniji v Splošni železničarski organizaciji Jugoslavije, in izbruhnila je največja in najbolj organizirana stavka, ki se je začela od 15. na 16. april 1920 in je zajela celotno železniško omrežje takratne kraljevine SHS. Stavki so se pridružili še brodarji in transportni delavci rečne plovbe. Delavstvo je v železničarski in splošni stavki doseglo veliko enotnost in višek revolucionarnosti v poprevratnem obdobju.<sup>14</sup> Po krvavem spopadu na Zaloški cesti in zadužitvi stavke se prične zanimiv, a hkrati zapleten proces cepitve sindikalnega gibanja železničarjev in delavcev drugih strok na Slovenskem.

Močnejše osnove za takšen razvoj so bile dane tudi na političnem torišču v državnem okviru, ko so na volitvah 28. novembra 1920 v ustavodajno skupščino dobile številne delavske glasove in tako moč marksistične — delavske stranke. V naslednjem obdobju cepitve delavskih strank pa si je socialno-demokratska stranka v boju s komunisti po objavi obznane in s preganjanjem komunistov po njej in končno z zakonom o zaščiti države avgusta 1921 svoje pozicije le nekoliko okrepila. Vendar kot bomo kmalu videli je KP kljub ilegalnemu delovanju imela znaten vpliv in uspeh v strokovnem organiziranju delavstva, kakor tudi železničarjev. Oblast je po obznani



prepovedala delovanje komunistični Splošni železničarski organizaciji Jugoslavije, v Sloveniji pa, kot smo že omenili, se je že pred tem začela znotraj razkrajati. Zanimivo je, da je sicer še nekaj mesecev po aprilski stavki, se pravi avgusta 1920 imela še 6305 članov, (ki so imeli plačano članarino) a oktobra istega leta pa še 4116 članov v 18 podružnicah.<sup>15</sup> Vzrok za tak upad je upoštevati poleg notranjih nesoglasij (razdiralno delo bivšega tajnika Josipa Kopača in odcepitev socialnodemokratsko usmerjenih železničarjev-reformistov) tudi izselitev nemških železničarjev v republiko Avstrijo in službene preместitve slovenskih železničarjev, zaradi udeležbe v aprilski stavki, na Hrvaško in v Srbijo.

Splošna železničarska organizacija Jugoslavije za Slovenijo je 5. junija 1920 pričela izdajati svoje novo glasilo Ujedinjenje\* (slovensko glasilo saveza saobračajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije (SSiTRiSJ), glasilo je izhajalo trikrat na mesec od 5. junija 1920 do decembra 1920. Kljub prepovedi, ki jo je izzvala obznana, je torej SŽOJ znova uspelo za kratek čas obnoviti delovanje. Junija 1921 je imela sicer še 2100 članov, ki so še plačevali članarino in izdajala je zopet novo glasilo Novi železničar v slovenskem in nemškem jeziku, izšle so tri številke od 15. junija 1921 do 30. julija 1921.<sup>16</sup>

Po hudih razpravah znotraj Saveza saobračajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije v Zagrebu in 28. in 29. junija 1921 v Ljubljani na izrednem občnem zboru Splošne železničarske organizacije Jugoslavije za Slovenijo, je le-ta torej do razpusta, avgusta 1921, ostala samostojna.<sup>17</sup> Člani Stokovnega društva železničarjev Jugoslavije za Slovenijo pa so se po sklenitvi o svoji likvidaciji, na izrednem občnem zboru 30. oktobra 1921 v Celju, vključili v reformistični Savez železničara Jugoslavije.<sup>18</sup>

---

\* To je bilo sindikalno glasilo. Nekaj mesecev pred tem pa je pod istim naslovom Ujedinjenje le z novim geslom »Proletarci vseh dežel združite se« izhajalo od 13. marca do 17. aprila 1920 kot glasilo nove politične stranke Delavske socialistične stranke za Slovenijo (DSSS), urednik je bil železničar Josip Petrič. Glasilo slovenske komunistične stranke (SDSJ k) pa je bil Rdeči prapor, ki je izhajal od 15. maja do 31. decembra 1920.

Kaj pa je bilo s preostalimi člani razpuščene Splošne železničarske organizacije Jugoslavije, z najbolj radikalno skupino v razrednem sindikatu po zakonu o zaščiti države? Dosegli so, da je Pokrajinska uprava za Slovenijo potrdila pravila z dne 3. maja 1922 Neodvisni železničarski organizaciji za Slovenijo (NŽOS), dne 23. avgusta 1922 Neodvisni zvezi kurjačev za Slovenijo in 1. septembra 1922 Neodvisni zvezi strojevodij in strojnikov za Slovenijo.<sup>19</sup> Vse te so imele nato svoje ustanovne občne zборе. V obdobju delovanja neodvisnih sindikatov, (ki so jih vodili komunisti) je bilo v Sloveniji, kakor tudi na železnici, od srede 1922. leta pa do prepovedi teh sindikatov 12. julija 1924 še nekaj mezdnih gibanj in stavk za izboljšanje socialne zakonodaje in ekonomskega položaja delavcev. Številne akcije odločnega nastopa zasledimo na železnici v letu 1922 zlasti v Tovarni železniških vagonov v Mariboru. V letu 1923 pa je Slovenijo zajelo skoraj šestmesečno gibanje državnih nameščencev in železničarjev. Sporazumno z njihovimi osrednjimi strokovnimi vodstvi so nastopali kot enotna fronta, ki se je v tem solidarnostnem povezovanju kazalo na zunaj z množičnimi shodi, zborovanji in protesti proti rastoči draginji in poslabšanju socialnoekonomskih razmer ter tako zrevoltirani grozili s stavko.<sup>20</sup> Višek gibanja je doseglo, ko je dne 3. avgusta 1923 zajela Slovenijo enodnevna generalna stavka železničarjev in državnih nameščencev. Stavka je bila zoper vladin osnutek zakona o državnih nameščencih in železničarjih, ker bi se z njegovo uveljavitvijo še poslabšal gmotni položaj le-teh. V Sloveniji je stavka do neke mere le dosegla zadovoljiv uspeh, čeprav se je 24-urne protestne stavke udeležilo le osebje na južni železnici in v državnih uradih na Štajerskem, zelo malo pa osebje državnih železnic.<sup>21</sup> To pa je bila tudi zadnja večja stavka železničarjev v Sloveniji med obema vojnama. V Mariboru je bila nato konec avgusta in začetku septembra 1923 še pasivna rezistenca delavcev v železniških delavnicah. Ti so zahtevali ureditev 8-urnega delavnika in ukinitvev raznih prednosti manjšemu številu delavcev, ko jim je med drugim obratno vodstvo odobrilo nadurno delo, da so si s tem povečali zaslužek. Hkrati pa so zahtevali enkratno denarno pomoč in ukinitvev militarizacije. Spor med delavci in upravo se je zaostril z izporom delavstva, ki je trajal do 10. septembra, brez dela pa je ostalo

12 delavcev iz vrst voditeljev stavke.<sup>22</sup> Delno uspelo stavko je vodil revolucionarni sindikat NŽOS.

Če nadalje sledimo razvoju sindikalnega gibanja železničarjev ugotovimo, da je do jeseni 1924 nastalo že enajst sindikalnih organizacij in društev v okviru treh sindikalnih smeri. Za ilustracijo naj citiramo glasilo nove razredne Železničarske pravovarstvene in strokovne organizacije — Organizirani železničar, ki pravi v članku: Združimo se!, da je 8000 železničarjev neorganiziranih, samo 5000 pa organiziranih in še ti so razdeljeni na enajst različnih strokovnih organizacij in združenj ter poziva vse železničarje tudi neorganizirane v enotno razredno strokovno organizacijo.<sup>23</sup>

V obdobju poskusa združevanja delavskih strank in frakcij in hkrati vseh marksističnih sindikalnih organizacij je konec leta 1924 in prvi polovici leta 1925 na pobudo Železničarske pravovarstvene in strokovne organizacije in prek pospešene politične akcije njenega glasila Organizirani železničar, potekal zanimiv poskus ponovnega združevanja tudi pri vseh železničarskih strokovnih organizacijah v eno strokovno organizacijo. Vendar spričo različnih pogojev, ki so jih postavile železničarske organizacije vseh sindikalnih smeri za pristop v bodočo enotno organizacijo, različnih programov in zlasti načelnih dogovarjanj ali naj bo nova združena organizacija stanovska ali tudi politična, je težnje po združitvi premagala strankarska pripadnost in ozkosrčnost prenekaterih železničarske organizacije. Z velikimi naporami so se slednjič železničarji »razredno bojnih organizacij« (komunistične in socialistične) po številnih razpravah o idejni osnovi, programu in ciljnih bodoče združene organizacije, shodih in združevalnih konferencah ter političnih akcijah dne 24. in 25. novembra 1925 združile v Ujedinjenem savezu železničara Jugoslavije (USZJ), ki je pričelo izdajati svoje glasilo za Slovenijo Ujedinjeni železničar in je imelo centralo v Železničarskem domu.<sup>24</sup> Ujedinjeni savez je bil vključen v razrednem sindikatu Ujedinjenom radničkom sindikalnom savezu Jugoslavije (URSSJ). Železničarji komunisti so imeli poslej v tem sindikatu pomembno torišče svojega delovanja. V Ujedinjenem savezu so se v Sloveniji tako združile Splošna železničarska strokovna in pravovarstvena organizacija Ljubljana, Splošna železničarska organizacija Maribor, Društvo sprevočnikov



Ljubljana, Društvo uradnih slug Ljubljana, Savez železničara Jugoslavije, Prometna zveza Maribor (krščanski socialci).\* Ta na novo ustanovljena razredno bojovna sindikalna organizacija si je postavila naslednji program: 1. da se železničarjem priznajo pravice, ki so priznane v drugih naprednih državah, to je pravico organiziranja, pravico borbe in stavk; 2. da bodo plače in dohodki železniških delavcev in nastavljenecv takšne, da pokrijejo vse potrebe eksistence posameznikov in rodbine; 3. da se sprejme nova napredna Pragmatika za nastavljene in prav tak pravilnik za delavsko osebje; 4. za popolno zavarovanje za primer bolezni, nesreče, invalidnosti ter rodbine za slučaj smrti ali onemoglosti hranitelja; 5. proti politični in socialni reakciji, za svobodo in zaščito delavskega razreda.<sup>25</sup> Moramo priznati, da je bil program dokaj radikalen, vendar organizacija že na začetku znotraj ni bila povsem trdna. Poleg tega je oblast začela s strahovito gonjo proti vodstvu Ujedinjenega saveza in odločnim nastopom v dobi redukcije in brezposelnosti na železnici, kar je privedlo, kot bomo kmalu videli, do razpusta razredne strokovne organizacije USŽJ.

Preostale železničarske sindikalne organizacije pa so bodisi ostale samostojne, ali pa so se pridružile Udruženju jugoslovanskih nacionalnih železničarjev (UJNŽ). To združenje je bilo ustanovljeno spomladi 1919 v državnem okviru, kamor se je vključila tudi Zveza jugoslovanskih železničarjev. Le-ta je bila ustanovljena še pred prvo svetovno vojno leta 1909 in je imela sprva svojo centralo v Trstu, kjer je tudi izdajala od leta 1911 svoje glasilo Jugoslovanski železničar. Sredi decembra 1918 je organizacija prenesla svojo centralo v Ljubljano in prilagodila svojo dejavnost novim razmeram v kra-

---

\*Ujedinjeni železničar z dne 2. decembra 1925, št. 1 navaja tudi Prometno zvezo Maribor, vendar kot je razvidno iz poročila občnega zbora Prometne zveze z dne 27. septembra 1925, se le-ta dejansko v celoti ni združila z Ujedinjenim savezom železničarjev Jugoslavije. (Pravica, 1. oktobra 1925, št. 40.) Pač pa se je vključila poleg posameznikov skupina članov Prometne zveze v Ljubljani pod vodstvom Ceraja Ceroviča. Sodeč po uvodniku Jugoslovanskega železničarja z dne 7. julija 1927 je med drugim prav ta priključitev pripomogla, da je bila v Ljubljani likvidirana Prometna zveza, nakar se je osnovalo novo osrednje vodstvo Prometne zveze v Mariboru. (Jugoslovanski železničar, 7. julija 1927, št. 5.) Več o tem glej v opombi 25.

ljevini SHS ter nadaljevala z izdajanjem svojega glasila do leta 1931. Na sedmem rednem občnem zboru 3. aprila 1921 je bilo po 130 delegatih zastopanih 4340 članov (štiri podružnice niso bile zastopane).<sup>26</sup> Kot smo že omenili se je Zveza jugoslovanskih železničarjev vključila v UJNŽ, kasneje imenovano Udruženje jugoslovanskih nacionalnih železničarjev in brodarjev (UJNŽB), ko se pridružijo še brodarji in to po sklepu na izredni skupščini državnih uslužbencev pomorske uprave dne 28. marca 1926 v Splitu. Tako je torej nastopala v Sloveniji kot oblastna organizacija UJNŽB s sedežem v Ljubljani in je imela dokaj gosto mrežo podružnic. O svoji dejavnosti in uspehih pa je seznanjala širšo jugoslovansko javnost tudi prek osrednjega glasila Glasnik železničara i brodara, ki je izhajal v Beogradu od leta 1926\* do 1941. UJNŽB je imela v Sloveniji v začetku leta 1938 24 podružnic s 3987 člani.<sup>27</sup> Ta strokovna organizacija železničarjev, ki je bila razdeljena na kategorijske organizacije, je sčasoma postajala vse večji konglomerat liberalnih in nacionalističnih idej ter je bila izrazito režimska in naklonjena železniškim upravam in osrednjim vladnim organom v Beogradu.

Samostojna organizacija je ostala še Udruženje železniških činovnika kraljevine SHS (UŽČ), v katero se je sredi julija 1925 vključilo Društvo prometnikov.<sup>28</sup> UŽČ je še nadalje obdržala svoje glasilo Glasnik železniških činovnika (izhajal od 1921 do 1941). Prav tako je Prometna zveza, ki je delovala pod okriljem krščanskosocialističnega sindikata Jugoslovanske strokovne zveze (JSZ) in ki je kazalo, da se bo vključila v enotno železničarsko organizacijo oziroma Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije, na občnem zboru 27. septembra 1925 v Ljubljani sklenila, da bo še nadalje delovala kot krščanskosocialistična strokovna organizacija. Prometna zveza se je še nadalje oglašala v rubriki Prometna zveza v Pravici, glasilo Jugoslovanske strokovne zveze. Spricho povečanja članstva\*\* je od 1. aprila 1926 do 1. julija 1927 imela svoje glasilo Železni-

---

\* Po podatkih Vuka Dragovića je prvi letnik izšel leta 1926. (Dragović Vuk: Srbska štampa izmedju dva rata I. Osnova za bibliografiju srbske periodike 1915—1945. Beograd, 1956, stran 59.)

\*\* Točnega števila članov v Prometni zvezi, kasneje imenovani Zvezi krščansko socialističnih železničarjev, mi iz časopisnih in drugih virov ni uspelo dobiti. Menim pa, da jih je bilo nekaj sto.

čarski vestnik. Nato pa je v rubriki *Železničarski vestnik* sodelovala zopet v *Pravici*, ki se je junija 1928 preimenovala v *Delavsko pravico*. Na osmem rednem letnem občnem zboru osrednjega odbora *Prometne zveze* dne 3. junija 1928 v Mariboru, so ob ugotovitvi, da se je krščanskosocialistična organizacija razširila ne samo v Sloveniji, temveč tudi v »naše južne kraje«, sklenili, da se *Prometna zveza* preimenuje v *Zvezo krščansko socialističnih železničarjev Jugoslavije (ZKSŽJ)*. V skladu z reorganizacijo *Jugoslovanske strokovne zveze* so se spremenile nekatere točke njihovih pravil, ki naj bi omogočal organizaciji nemoten in svoboden razvoj. Občni zbor je izrekel tudi zahvalo celotnemu jugoslovanskemu klubu, zlasti dr. Antonu Ko-rošču in narodnemu poslancu Franju Žebotu.<sup>29</sup>

Politično in sindikalno gibanje na železnici, ki je bila pomembna gospodarska panoga v državi in hkrati močno povezana z drugimi panogami (npr. z rudarstvom, lesno industrijo itd.), je bilo v veliki meri odvisno od političnega življenja in strankarske opredelitve železniške osrednje in pokrajinske uprave in tudi od prometnega ministrstva. Toliko ostreje in zagrizeno so potekali boji med vodstvi posameznih sindikalnih organizacij in so hkrati ves čas stare Jugoslavije obstajala ostra trenja in medsebojna nasprotstva, ki so močno oteževala še kako potrebno združitev v skupnem boju za uresničitev socialnoekonomskih pravic.

Sindikalno gibanje je torej po kratkem obdobju poskusa združitve vseh železničarskih strokovnih organizacij, v naslednjih letih znova potekalo v znamenju medsebojnega nasprotovanja, zlasti med Ujedinjenim savezom železničara Jugoslavije in Udruženjem jugoslovanskih nacionalnih železničarjev in brodarjev. V Sloveniji je UJNŽB s svojim delovanjem razbijala enotnost, ovirala delo Ujedinjenega saveza in pomagala preganjati in denuncirati levičarje.

Dejstvo je, da so v Ujedinjenem savezu, ki je štel jeseni 1928 v Sloveniji okoli 3500 članov,\* nastale nove možnosti za reševanje mezdnih in delovnih sporov med železniško upravo in delavci. Nova organizacija z delavci, se je potegovala za doseg novih in za obrambo starih pravic ter zatrjevala, da ni politična, temveč hoče le postati enotna in razredno

\* Jugoslovanski železničar, XV, 5. X. 1928., št. 8.



bojevena organizacija. V uvodniku svojega glasila Kam vodi razcepljenost?, pravi Ujedinjeni železničar takole: »Združili smo se zato, da združeni uspešno bijemo razredni boj, da združeni železničarji vseh kategorij dosežejo in branijo svoje pravice. Železničarji se sicer dele na razne kategorije ali vsi imajo le enega delodajalca, torej mora biti borba skupna, organizacija enotna«. <sup>30</sup> Če na kratko ocenimo osemletno legalno dejavnost Ujedinjenega saveza, moramo najprej povedati, da je del tega delovanja časovno sovpadal z naraščajočo gospodarsko krizo, v kateri sta si bila kapital in delavski razred še posebej v ostrem nasprotju. Že vsakoletnemu zmanjševanju državnega proračuna za železnico se je v dobi diktature pridružilo okrepljeno gospodarsko izkoriščanje, ki je bilo naposled povezano tudi z novimi investicijami in železniškimi posojili z dokaj neugodnimi pogodbami s tujimi kapitalističnimi družbami, kar je zelo podražilo gradnjo jugoslovanskih železnic, v obdobju gospodarske depresije pa so v znatni meri zmanjšali tudi gradbena dela. Zaradi zgoraj povedanega se je železničarjem poleg redukcije delovnih mest in delovnih dni (brezplačni dopusti), osnovnih prejemkov (delavstvu za 10 %, višjim kategorijam za 15 %) ter postopnem izgubljanju postranskih prejemkov ( premij, v letih 1927--1933 tudi za polovico) <sup>31</sup> socialni in gmotni položaj zelo poslabšal. V takšnih razmerah je USŽJ, katerega so od časa do časa pretresali boji za politično prevlado med komunisti in socialnimi demokrati na eni strani, na drugi pa med tistimi, ki so dosledno zagovarjali stališče, da mora biti organizacija nepolitična, dokaj ostro vodil in usmerjal v letih 1926 do 1933 po vsej Sloveniji protestna zborovanja, shode, intervencije z manjšim ali večjim uspehom. Vladajoči režim kakor tudi železniška uprava je delovanje razredno bojevene organizacije neprestano napadala, obtoževala protidržavnega delovanja, ga dušila z represivnimi ukrepi in grozila organizaciji z razpustom. Slednjič je železničarjem, kot državnim uslužbencem, organiziranim v razrednem sindikatu (URSSJ) prometno ministrstvo\* na os-

---

\* Železničarji kot državni uslužbenci so imeli dokaj omejeno koalicijsko svobodo, saj so potrebovali bodisi za ustanovitev ali nadaljnji obstoj železničarskih organizacij še posebno odobritev prometnega ministrstva. V težjih primerih je prometno ministrstvo v sporazumu s predsednikom ministrskega sveta lahko razpustilo

novi člena 275 zakona o državnem prometnem osebju z dne 1. julija 1931 prepovedalo nadaljnje delovanje.<sup>32</sup> Ob tej prepovedi je centralna uprava Ujedinjenega saveza železničarjev Jugoslavije sklicala izredni kongres USŽJ dne 3. decembra 1933 v prostorih Delavske zbornice v Ljubljani. Kongres je obravnaval neznosen položaj železničarjev in zavzel stališče proti nameri delodajalca, »ki hoče uničiti zadnjo obrambno postojanko — razredno organizacijo železničarjev«<sup>33</sup>. Kongres je ponovno izrazil zaupnico centralni upravi in soglasno sklenil ukreniti vse, da se omogoči legalnost edine razredne železničarske organizacije v Jugoslaviji. Kongres je sprejel resolucijo o položaju delavcev, položaju in zahtevah upokojenecv in o zadevah bolniškega zavarovanja železničarjev in druge zahteve.<sup>34</sup> Sočasno pa so delovali v akcijah za obnovitev socialistične stranke, ki je bila, kot vse druge stranke, razpuščena z uvedbo šestojanuarske diktature.

Socialisti in komunisti so poslej v razpuščenem USŽJ obdržali zaupniško mrežo, ki jih je povezovalo glasilo Ujedinjeni železničar, od 1. januarja 1934 z novim podnaslovom Neodvisno glasilo železničarjev, upokojenecv in transportnega osebja, ki je izhajalo do aprila leta 1941.<sup>35</sup>

Nekateri železničarji iz razpuščene USŽJ pa so se v naslednjih letih vključevali tudi v žolte organizacije, tako v Udruženje jugoslovanskih nacionalnih železničarjev in brodarjev, Prometno zvezo oziroma Zvezo krščanskih socialističnih železničarjev Jugoslavije in Klub železničarjev JRZ s težnjo, da bi si v okviru teh legalnih sindikalnih organizacij in društev vendarle izborili vsaj nekaj drobtinic.

Tako kot pri drugih delavskih sindikatih, je vodstvo Komunistične stranke Jugoslavije začelo pošiljati v razne odbore komuniste-železničarje. Njihovega delovanja ni bilo čutiti le v zaupniški mreži glasila Ujedinjenega saveza, temveč tudi v UJNŽB, ki ga je podpirala oblast in kjer so pogosto s pomočjo članov komunistične stranke prek režimskega sindikata prešle v obravnavo ali bile celo ugodno rešene pomembnejše zahteve delavcev.<sup>36</sup>

---

organizacijo, ki je delovala proti odredbam zakona o državnem prometnem osebju. Proti tej odločitvi ni pritožbe. (Službene novine saobračajnih ustanova kraljevine Jugoslavije, Beograd, 1. julija 1931, št. 12 a, člen 78.)

Omenimo naj še Klub železničarjev JRZ (obstajal je v vsaki železniški direkciji), ki je bil politični klub, in so ga sestavljali člani politične stranke Jugoslovanske radikalne zajednice (JRZ), v Sloveniji pod okriljem Slovenske ljudske stranke (SLS). S prvim aprilom 1939 je klub pričel izdajati svoj vestnik, mesečnik (kasneje polmesečnik) Slovenski železničar. Vloga glasila je bila vzpostaviti »trdno povezanost med vodstvom in člani«<sup>37</sup>. Tedaj je bil predsednik kluba narodni poslanec Pavle Masič, tik pred svojim III. občnim zborom 28. januarja 1940 je bilo v Sloveniji 28 poverjeništev z 2822 člani.<sup>38</sup>

Klub je torej združeval politično opredeljene železničarje (klerikalce), predvsem uradništvo, pa tudi najnižje kategorije dela, vestnik ugotavlja kar »vse sloje železničarskega stanu«.<sup>39</sup> Sodeč po vsebini njihovega glasila Slovenski železničar, je bila njihova dejavnost poleg politične osredotočena v sindikalno gibanje, saj glasilo tudi izjavlja, da rešuje stanovska in strokovna vprašanja — skratka življenjska vprašanja železničarjev,<sup>40</sup> seveda v okviru profašistične stranke Jugoslovanske radikalne zajednice.

Marksistično usmerjeni železničarji, ki so ostali trdni zapupniki glasila Ujedinjenega saveza in odločeni si izboriti razredno sindikalno organizacijo so imeli več skupnih nastopov. Tako je pripravljalni odbor Saveza železničarjev Jugoslavije sklical za 16. januar 1938 vsedržavno konferenco železničarjev, ki naj bi bila v Zagrebu.<sup>41</sup> Konferenco, za katero je bilo veliko zanimanja, je oblast prepovedala.<sup>42</sup>

Tudi na seji izvršnega odbora URSSJ, ki je pripravljajl IV. redni kongres le-tega in na samem kongresu dne 17. in 18. aprila 1938 v Zagrebu, kjer je prišlo do sporazuma med levico in desnico, so obravnavali pereč problem železničarjev in se zavzemali za odobritev njihove razredne sindikalne organizacije, v okviru katere bi se poslej borili za zboljšanje socialnoekonomskega položaja.<sup>43</sup> V tem smislu je delal tudi pripravljalni odbor Strokovnega društva državnih prometnih ustanov. Dne 1. avgusta 1938 je predložil pomočniku prometnega ministra in generalnemu direktorju državnih železnic v Beogradu pravila svojega društva, opozoril pa je javnost tudi s spomenico o položaju delavcev ter predlogi za dokončno rešitev delavskih vprašanj na železnici.<sup>44</sup> Vendar je zaenkrat

ostalo še vse pri starem. Oblast je zavlačevala potrditev pravil društva pa tudi kakršnekoli bistvene rešitve.

Toliko bolj so zaupniki Ujedinjenega železničarja pozdravili aprila 1939 ustanovljeni Osrednji strokovni odbor za Slovenijo ali medstrokovni odbor, smernice njegovega razglasa in deklaracijo slovenskih delavcev in nameščencev. Le-ta je poudarjala, da se bodo delavci in nameščenci z vsemi sredstvi borili za vse državljske pravice, posebno še za neokrnjeno svobodo strokovnega združevanja, udejstvovanja in soupravljanja pri socialnih ustanovah, ki bodo tajno in proporcionalno voljene.<sup>45</sup> Ogroženi narodnostni obstoj slovenskega naroda in čedalje slabši gospodarski položaj z naraščajočo draginjo, na železnici pa vseskozi zapostavljeno in nerešeno delavsko vprašanje (zlasti še pogodbenih delavcev) v primerjavi z nastavljenim osebjem (uslužbenci), ki pa je tudi zahtevalo obnovitev razredne sindikalne organizacije, avtonomijo socialnih ustanov, izboljšano delavsko zaščito in povišanje prejemkov, je privedlo do vse močnejšega nezadovoljstva in hkrati do pobud in akcij združevanja. Možnost uresničitve vseh teh zahtev so videli v enotni železničarski organizaciji zdaj že v smislu razglasa Osrednjega strokovnega odbora za Slovenijo in v vztrajnem delu pripravljalnega odbora Strokovnega društva delavcev državnih prometnih ustanov. Le-to je imelo končno ustanovni kongres 3. decembra 1939 v Ljubljani, udeležili pa so se ga predstavniki iz vseh železniških direktij. Uvodni referat je imel socialist Leopold Brenčič, ključavničar iz Tovarne železniških vagonov v Mariboru. Kongres je sprejel tudi več resolucij o položaju železniških delavcev (aktivnih in upokojenih) in o pravilih društva. Izvolili so delovni odbor, ki bo vodil delo do naslednjega kongresa in izposloval tudi formalno odobritev pravil ter zastopal interese vseh včlanjenih železničarjev. Predsednik tega odbora je bil že omenjeni Leopold Brenčič, tajnik Franc Zorman, delavec iz Ljubljane, in blagajnik Karel Tekauc, strugar iz Ljubljane. V odbor pa so bili izvoljeni tudi delegati iz Zagreba in Sarajeva.<sup>46</sup>

Strokovno društvo delavcev državnih prometnih ustanov je v uvodniku Organizirajmo se! v glasilu Ujedinjeni železničar pozivalo vse železničarske delavce in profesioniste, da je »izhod iz nevdržnega stanja edino v združitvi vseh naših sil, je edino v tem, da se prav vsi železniški delavci in profesioni-

sti — aktivni in upokojeni — ne oziraje se, kakšnega političnega prepričanja smo, kateri jezik govorimo in kateri veri pripadamo, neoziraje se, v kateri službeni edinici služujemo, združimo v enotno železničarsko delavsko strokovno organizacijo.«<sup>47</sup>

Da bi se vodstva železničarskih sindikalnih organizacij skupno dogovarjala za vključitev njihovih članov v smislu zgoraj omenjenega razglasa Osrednjega strokovnega odbora v novo ustanovljeno Strokovno društvo delavcev državnih prometnih ustanov, ni zaslediti. Za ustanovitev tega društva je prišla pobuda s strani marksističnega delavstva (komunisti in socialisti), saj so le-ti ves čas zahtevali obnovo razrednega sindikata in so se samo le-ti vključevali vanj. Društveno delovanje pa je bilo več ali manj omejeno, saj oblast ni nikoli odobrila društvenih pravil, kar je razvidno tudi iz Ujedinjenega železničarja tja do začetka aprila 1941, ko je prenehal izhajati.<sup>48</sup>

Odklonilno stališče vodstev obeh sindikalnih organizacij tako nacionalistične Udruženja nacionalnih jugoslovanskih železničarjev in brodarjev, ki je sledilo politiki vsedržavne Jugoslovanske nacionalne stranke (JNS) in Kluba železničarjev (JRZ) Jugoslovanski radikalni zajedinici, je razumljivo. Obe unitaristični stranki (JNS in JRZ) ki jih je slednjič ločila le še tradicija, sta se spričo skupnih gospodarskih interesov in zavarovanja svojega kapitala proti koncu stare Jugoslavije pričeli sporazumevati in združevati proti skupnemu sovražniku — vse močnejšim zahtevam in nastopom enotne delavske fronte v okviru ljudskofrontnega gibanja. Delavsko gibanje v okrilju meščanskih strank naj bi bilo v skladu s tedanjim notranjim in zunanjepolitičnim ter družbenoekonomskim razvojem države, ki je čedalje bolj težila k fašizaciji. Zatorej je bilo dovoljeno legalno delavsko gibanje le v okviru avtoritarne državne sindikalne organizacije Jugoslovanskega radniškega saveza (JUGORAS).

Oblast je tako konec decembra 1940 razpustila razredne sindikalne organizacije URSSJ, zaprla njihove prostore in zapolnila njihovo imovino. S tem pa je bilo ponovno onemogočeno delovanje železničarjev v komaj ustanovljenem in niti ne legalno priznanem razrednem sindikatu Strokovnega društva delavcev državnih prometnih ustanov. Večina njenih



članov pa se poslej ni vključila ne v Udruženje jugoslovanskih nacionalnih železničarjev in brodarjev niti ne v Klub železničarjev JRZ.<sup>49</sup>

Po razpustu sindikatov URSSJ je značilno za nekatere gospodarske panoge, zlasti za lahko industrijo npr. tekstilno, lesno, papirno in druge, da je obstajalo tesnejše sodelovanje med člani razpuščenih sindikatov URSSJ (predvsem komunistov) in člani krščanskosocialističnih sindikatov. To sodelovanje je bilo rezultat povezovanja njihovih predstavnikov v Delavski enotnosti, na terenu pa je imelo vidne uspehe z ustanavljanjem ilegalnih odborov delavske enotnosti. Na železnici, v kasnejši Ljubljanski pokrajini, ki je predmet te monografije, ni obstajala ta pomembna povezava v obliki odborov delavske enotnosti med tema dvema sindikatoma ali bolje med komunisti, krščanskimi socialisti in od februarja 1941 dalje socialnimi demokrati. Eden izmed vzrokov je tudi številčna šibkost članov Prometne zveze v Jugoslovanski strokovni zvezi tako v ljubljanskem vozlišču kot tudi na drugih postajah. Močnejše pozicije je imela Prometna zveza oziroma zveza krščanskosocialističnih železničarjev Jugoslavije na Štajerskem (v Mariboru v Tovarni železniških vozov — pomembna voditelja sta bila Martin Kores in Karel Reberšek), ki pa žal še ni nadrobno raziskano.\* Med vzroki je iskati na eni strani v precejšnji pasivnosti med člani razpuščenega sindikata, po drugi strani pa vključevanje levičarjev in aktivnejših sindikalnih delavcev vseh smeri v akcije ljudsko-frontnega gibanja v Sloveniji. Torej v povečani in širši dejavnosti izven železnice.

---

\* Nadrobneje o krščanskih socialistih glej študijo Prunk Janko: Pot krščanskih socialistov v Osvobodilno fronto slovenskega naroda. Ljubljana 1977. Nekaj podatkov najdemo o prispevku krščanskih socialistov v NOB v Mariboru tudi v Zbranem gradivu ZG, Ostrovska Milica: Železničarji v NOB na Štajerskem. Za razliko od ljubljanskega vozlišča, kjer so poleg članov KP prednjačili v odborih OF (terenških, matičnih kakor tudi osrednjem) sokoli (levo krilo) in člani sindikalne organizacije UJNZB in UŽČ, velja za mariborsko vozlišče vključno s TZV poudariti, da so pri povezovanju s KP in organiziranju osvobodilnega boja izstopali krščanski socialisti, ki so poleg komunistov kot vidnejša skupina bili tudi v Pokrajinskem odboru OF za Štajersko. Od socialnih demokratov pa je imel tesno povezavo s člani KP Leopold Brenčič (Filipič France, ustni vir).

## Politično delovanje

Kot v sindikalnem gibanju so bili železničarji tudi v političnem gibanju še pod Avstro-Ogrsko in v prvih letih stare Jugoslavije med vodilnimi vejami slovenskega delavskega razreda. Številčno močni in gospodarsko pomembni so imeli znaten delež tudi v razvoju socialnodemokratske stranke. Ko se je le-ta začela znotraj cepiti in je del nje prehajal na komunistično stran, so bili železničarji-delavski zaupniki in strankini aktivisti Marcel Žorga, Jaka Žorga, Josip Petrič, Ivan Baznik, Ivan Makuc, Ljudevit Vencajz, Franc Perdan — poleg drugih skupin in osebnosti, leva opozicija v JSDS.<sup>50</sup> Prav tako so bili železničarji aktivni in prisotni ob ustanavljanju komunistične stranke na Slovenskem in ob sami ustanovitvi le-te dne 11. aprila 1920. Železničar Josip Petrič, »veteran socialističnega gibanja na Slovenskem, ki je leta 1896 v Ljubljani pričel ustanovni kongres slovenske socialnodemokratske stranke«, je tudi tokrat pričel kongres in bil predsednik.<sup>51</sup> Železničarji so bili tudi v vodstvu nove komunistične stranke, to so bili Josip Petrič, Ivan Makuc in Marcel Žorga.<sup>52</sup> V slovenski delegaciji na vukovarskem kongresu, ki je štela 21 članov, je prav tako bilo večje število železničarjev: Josip Petrič, Ivan Makuc, Marcel Žorga, Ivan Baznik in Jaka Žorga iz Ljubljane, Jože Nachtigall iz Maribora, Anton Šepetavec iz Novega mesta. Iz vrst železničarjev je bil na tem kongresu izvoljen v kongresno predsedstvo Josip Petrič.<sup>53</sup>

Kmalu po ustanovitvi komunistične stranke so s pomočjo Splošne železničarske organizacije Jugoslavije za Slovenijo v okviru komunističnega Saveza saobračajnih i transportnih radnika i službenika Jugoslavije (SSiTRiSJ) organizirali veliko železničarsko stavko, ki pa so jo že vodili člani nove Delavske socialistične stranke Jugoslavije (komunistov). Kljub neuspehu generalne stavke, ki se je v Sloveniji končala s krvavim spopadom na Zaloški cesti, so v kratki legalni dobi komunistične stranke v Sloveniji, od aprila 1920 do avgusta 1921, bili aktivni ne samo naštetih delavski voditelji, temveč tudi člani razredno strokovnih organizacij in društev.

Železničarji komunisti so že v obdobju med obema vojnama vzdrževali pomembne zveze, prek katerih so prenašali ile-

galno partijsko literaturo. Po obznani in z zakonom o zaščiti države, ko je bilo prepovedano legalno komunistično delovanje, (delovale pa so ilegalne celice) so se posamezni člani KP na železnici povezovali z ilegalnimi strankinimi organizacijami na terenu, ki so jim zaupali posebne naloge. Tako so npr. prenašali ilegalno literaturo, pošto in vzdrževali zveze s strankinimi organizacijami v Sloveniji in izven nje. Pomembni podtalni kanali razpečevanja literature so vodili v smereh: Ljubljana—Zagreb, Ljubljana—Maribor, Ljubljana—Trbovlje, Ljubljana—Postojna ter čez mejo v Trst; prek relacij Maribor—Ptuj, predvsem Maribor—Šentilj—Gradec, in Jesenice—Ljubljana—Zagreb. V času, ko je delovalo vodstvo KPJ na Dunaju, je le-to vzdrževalo zveze s strankinimi organizacijami v domovini tudi prek kurirjev železničarjev.<sup>54</sup>

Ob tretjem kongresu KPJ na Dunaju leta 1926 so bili prav tako železničarji-komunisti tisti, ki so oskrbeli večjemu številu delegatov varen prehod čez mejo na mejnem odseku Jesenice—Področca in Maribor—Šentilj (Špilje).<sup>55</sup>

Tako kot v legalnem obdobju delovanja KP (1919—1921) so bili železničarji med vidnejšimi političnimi akterji tudi v obdobju parlamentarizma (1921—1928). Železničarji komunisti so zlasti delovali v kratkotrajni legalni stranki Socialistični stranki delovnega ljudstva (SSDL), ki je bila ustanovljena 21. januarja 1923 (glasilo Delavske novice) v tem smislu, da so se zavzemali za njen pristop oziroma slovenskih komunistov k Neodvisni delavski stranki Jugoslavije (NDSJ), ustanovljene sredi januarja 1923 v Beogradu, kot legalni obliki ilegalne komunistične stranke. Pripomogli so, da se je SSDL spričo njenega reformizma in oportunitizma, znotraj začela razkrajati in da je leva frakcija okrog Delavskih novic sredi aprila 1923 ustanovila slovenski del Neodvisne delavske stranke Jugoslavije s svojim glasilom Glas svobode. V svojem programu je naglašala potrebo po enotni delavski fronti, ki bi združevala delavski razred za razredni boj, vendar bo tudi v bodoče zavrnila združevanje z reformisti.<sup>56</sup>

V pokrajinskem partijskem vodstvu KPS za Slovenijo so tedaj bili med delavci tudi železničarji, tako brata Jaka in Marcel Žorga, Ivan Makuc, Tone Šušteršič, Ignac Teršek (nekdanji rudar, tedaj pa delavec v TŽV Maribor — op. A. V. M), Drago Magdič in morda še kdo.<sup>57</sup>



Neodvisna delavska stranka Jugoslavije pa je kljub razpustu po znanih trboveljskih dogodkih (1. junija 1924) na pol legalno delovala dalje, zlasti v rdečih sindikalnih organizacijah in okoli glasila Delavsko kmetškega lista (dekalisti) in kmalu nato v nadaljevanje NDSJ v Delavsko kmetškem republikanskem bloku (DKRB). Le-ta se je po znatnem političnem porazu na februarskih volitvah leta 1925 in zlasti okoli vprašanja združevanja vseh marksističnih delavskih strokovnih organizacij začela znotraj močno razkrajati, pri čemer je nastalo več frakcij.

Železničarji na Štajerskem, zlasti v Mariboru, ki je bila trdnjava socialistov, so imeli znatno število članstva v Socialistični stranki Jugoslavije, medtem, ko so v Ljubljani in Zalogu prevladovali komunisti včlanjeni v NDSJ oziroma DKRB. Vendar si je v Mariboru spričo močnih pozicij socialistov, kasneje še krščanskih socialistov (delavnice TŽV) priborila znaten vpliv na delavsko gibanje tudi ilegalna partijska organizacija, ki so jo sestavljali delavci različnih strok, pretežno pa železničarji in delavci TŽV. Spomladi leta 1922 je bil namreč v Mariboru, v gostilni »Pri zlati hruški«, po predhodno vzpostavljenih stikih prek Jake Žorge s pokrajinskim partijskim vodstvom v Ljubljani, ustanovni sestanek ilegalne organizacije KPJ, katere jedro so sestavljali predvsem železničarji iz kurilnice in delavci iz TŽV. Tedaj so za predsednika izvolili Ignaca Terška, njegovega namestnika Cirila Razborška in tajnika Draga Magdiča, Štefan Matjašec pa je leto dni pozneje (1923) postal blagajnik. Jedro organizacije, to je pravkar omenjeno vodstvo in člani kot npr. Andrej Čanžek, Jože Zupanc, Franc Korbun, Henrik Vajngerl, Jože Nachtigall (1923 prešel k radikalom) in drugi<sup>58</sup> so imeli v tem (in kasnejšem) obdobju pomembno vlogo v političnem, sindikalnem (revolucionarni — neodvisni sindikati) in kulturnoprosvetnem delovanju, ki ga mirno lahko označimo za revolucionarno delavsko gibanje. Mariborska organizacija KP je imela ob vse večji in vsestranski dejavnosti čedalje več neposrednih zvez tudi s člani Pokrajinskega vodstva KPJ za Slovenijo, iako s Francetom Klopčičem, bratoma Žorga in drugimi. Preživela je tudi prve hude udarce šestojanuarske diktature in se je obdržala do leta 1932, ko so člane aretirali in zaprli.<sup>59</sup>

Leta 1928 je bila ustanovljena na pobudo dr. Jožeta Potrča in Ivana Spolenjaka prva celica KP v Ptuju, ki je delovala v železniških delavnicah. Ustanovitvena sestanka sta bila v gostilni »Pri pošti« v Ptuju in v Femčevem stanovanju v Rogoznici pri Ptuju. Člani celice so bili Alojz Arnuš, Franc Kosec, Franc Kramberger, Jakob Herceg in Leopold Voda, ki je vodil celico. Pozneje so se vključili v celico še Karel Koren, Avgust Hlupič, Ivan Frankovič, Jurij Svenšek in Adolf Čarman.<sup>60</sup> Partijska organizacija v Ptuju pa je bila neposredno povezana z mariborsko, zlasti prek Franca Krambergerja, člana KP od leta 1919.

V obdobju šestojanuarske diktature se je komunistična stranka v Sloveniji pričela po hudih udarcih režima obnavljati brez povezave z osrednjim vodstvom v tujini. Po prihodu Borisa Kidriča iz zapora konec leta 1930 in Edvarda Kardelja v začetku leta 1932, sta usmerila večino svoje dejavnosti v zbiranje in povezovanje skojevcev in komunistov, predvsem študentov z ljubljanske univerze. To jedro komunistične stranke je iskalo stike s komunisti v delavskih središčih in uspešno obnavljalo partijske celice.<sup>61</sup>

Na železnici je bilo nekaj komunistov, ki so bržkone imeli tesnejše stike z novim komunističnim vodstvom, saj zasledimo začetke ponovnega obnavljanja komunistične organizacije na ljubljanski železnici razmeroma dokaj zgodaj. Prvo celico KP so ustanovili železničarji v signalni delavnici v Ljubljani leta 1933, celico so sestavljali Tone Šušteršič, Alojz Žargi st. in Tone Zalar. Leta 1935 so se vključili še Tine Rožanc, ki je kot član KP delal že prej na območju Medvod in Pirnič, Dominik Čarman in Karel Črnič, leta 1937 pa še Martin Kokalj. Tudi na postaji Zalog je bila tik pred vojno ustanovljena celica KP, sestavljali so jo Ivan Dorbež, član KP od leta 1920, Rudi Sigulin, član KP od leta 1936 in Jože Omahen, član KP od leta 1940.<sup>62</sup>

Partijska organizacija na železnici se je v letih pred vojno še nekoliko razširila z novimi člani KP in SKOJ, tako da je štela tik pred vojno na ljubljanski železnici vključno z Zalogom okoli 25 članov KP in SKOJ.

Na Rakeku so ustanovili leta 1933 celico KP, ki pa je bila kmalu razkrita. Leta 1938 so v Mariboru v TŽV ponovno ustanovili celico KP, člani so bili Franc Korbun, Jože Zupanc,

Henrik Vajngerl, Lojze Antoličič, Srečko Gantar, Avgust Bagatelj, Angel Besednjak. Kasneje se jim pridružijo še Julij Gajšek, Stefan Balgavi, Marko Mijić, Marko Martinovič, Ivan Pešec, Franc Zalaznik, Karel Bavcon, Jože Kovač. Pozimi 1940/41 pa so postali člani KP Mirko Novak, Andrej Gulič, Kristijan Palčič in Stanko Leban.<sup>63</sup>

Iz spominskega gradiva pa je razbrati, da so posamezni železničarji — člani KP delovali v letih pred oziroma tik pred vojno še na postajah v Rajhenburgu (Brestanici), Hrastniku, Trbovljah, Brežicah, Novem mestu, Kranju, Žabnici in morda še kje in da so bili organizacijsko vezani na terenu.<sup>64</sup>

Politično delo komunistov — železničarjev se ni omejevalo le na matično delovno organizacijo. Člani stranke so bili aktivni tudi zunaj svoje delovne ustanove, bodisi da so bili povezani s komunisti v domačem okolišu ali pa s komunisti in levičarji v drugih strankah in organizacijah, s katerimi



Zaloški socialisti in komunisti iz leta 1920 dalje; med njimi so tudi železničarji (spominski posnetek iz leta 1954). Od leve proti desni sedijo: Peter Učakar, kretnik na železniški postaji v Zalogu, Jakob Skuk, zidar na železniški postaji v Zalogu, oba vneta sindikalna delavca; Peter Čermelj, sin železničarja, bil je pomemben organizator komunistične stranke med železničarji v Zalogu in propagator njenih idej; Ivan Dorbež, kretnik na železniški postaji v Zalogu. Stojijo od leve proti desni Franc Bezlaj, mizar v Sp. Kašlju, Andrej Polk, kretnik na železniški postaji v Zalogu, udeleženec železničarske stavke leta 1920; Miha Mehle, ključavničar, Jože Kačar, mizar in Anton Šešek, laborant v kemični tovarni v Mostah

so se povezovali pri političnem, sindikalnem in kulturnoprosvetnem delu. Zlasti za trideseta leta najdemo lepe primere živega političnega dela železničarjev komunistov. Tako je na primer Tone Šušteršič deloval v Beli krajini, Tine Rožanc v Pirničah in Medvodah, Rudi Sigulin, Peter Čermelj, Ivan Dorbež v Zalogu, Tone Zalar in Jože Molek na borovniškem območju, v Mariboru in Ptujju pa komunisti iz TŽV, takih primerov bi lahko našli še veliko. Naj s primerom Zalarja prikazemo politično delovanje železničarjev v domačem okolišu, ki je rodilo uspehe oziroma pripravilo plodna tla tudi po zlo mu stare Jugoslavije za organiziranje NOB domačega prebivalstva. Zalar, ki je bil član KPJ od leta 1933 in je bil zaposlen v mostovni delavnici v Šiški, je bil med pomembnejšimi organizatorji revolucionarnega gibanja na borovniškem območju. S svojimi somišljeniki in simpatizerji KP je leta 1936 ustanovil Strokovno organizacijo lesnih delavcev in sorodnih strok, v katero se je vključilo več kot tri četrtine delavcev, zaposlenih v lesni industriji v Borovnici. Z ustanovitvijo delavsko kulturnega društva Vzajemnost, ki je poleg delavstva vključevalo tudi študentsko in kmečko mladino, je Vzajemnost postala žarišče, iz katerega so se širile napredne ideje. Vse večja politična razgibanost je privedla, da se je v začetku septembra 1939 ustanovila v Zalarjevi hiši celica, dalje v okviru protidraginjskih akcij so bile v Borovnici uspešne demonstracije oktobra 1940, med prebivalstvom se je širil komunistični tisk, pobirali so za Ljudsko pomoč in podpise za ustanovitev Društva prijateljev SZ. K revolucionarni razgibanosti borovniškega prebivalstva sta poleg Zalarja prispevala tudi železničarja komunisti Jože Molek in Andrej Pandur.<sup>65</sup> Zalar je bil povezan tudi s člani partijske tehnike oziroma z njenim delom. Tako zvezo iz spominov Zalarjeve žene in člana partijske tehnike Mirka Zlatnarja, da je le-ta prihajal na Zalarjev dom v Laze pri Borovnici že prej, zlasti pa poleti 1940, ko je delovala v Zalarjevi hiši od maja do septembra 1940 ilegalna ciklostilna tehnika. Poleg Zalarja in njegove žene je delal v tehniki tudi ilegalec, komunist iz Tržiča Andrej Stegnar. Tiskal je Kratko zgodovino Vsezvezne komunistične stranke (boljševikov) (prečni format 17,5 x 21 cm).<sup>66</sup> V tej tehniki so tiskali tudi letake za protidraginjske akcije, ki sta jih Zalar in njegova žena odnašala v Ljubljano.<sup>67</sup> V sklopu priprav na V. državno par-



tijsko konferenco, ki je bila v oktobru 1940 v Zagrebu, je bila v Zalarjevi hiši septembra 1940 tudi okrožna partijska konferenca za Ljubljano. Te konference se je udeležil tudi železničar Tone Sušteršič.<sup>68</sup>

Opišimo še primer družine Leopolda Kumarja, mizarja v železniških delavnicah v Šiški. Njihovo kletno stanovanje v Fondovih stanovanjskih hišah na tedanji Tyrševi 87, danes Titovi 107, je bila vsa trideseta leta tja do oktobra 1942, ko je bila vsa družina aretirana, varno zatočišče in hkrati zbirališče emigrantov iz Italije, pa tudi članov KP in SKOJ. V tridesetih letih so prihajali tudi nekateri člani iz ožjega vodstva KP in SKOJ in ker je bilo njihovo stanovanje prikladno in stanovalci zanesljivi, so organizirali ilegalne izobraževalne in še druge sestanke ter srečanja. V podstrežju hiše je bila v letih 1933 do oktobra 1934 partijska ciklostilna tehnika, v njej je vsa tiskarska in ilustracijska dela opravljal sin član SKOJ Stane Kumar (kasnejši akademski slikar). Vsa družina se je udeleževala tudi akcij in zborovanj ljudskofrontnega gibanja.<sup>69</sup>

Z razvojem ljudskofrontnega gibanja se je preusmerilo tudi politično in sindikalno delo na železnici ter dobilo drugačno vsebino in obliko. Čeprav je bila ta nova vsebina po po eni strani kot doslej ozko vezana na zahteve s socialnoekonomsko vsebino, lastne tej ali drugi kategoriji dela in naslovljene bodisi na železniško direkcijo ali na osrednje prometne organe v Beogradu, se prenaša težišče delovanja na širšo osnovo političnega dela in protirežimskega delovanja. Tudi po letu 1936 namreč ni bilo na območju ljubljanske železniške direkcije nekega večjega in širše zasnovanega mezdnega gibanja ali stavke za izboljšanje socialnoekonomskih razmer železničarjev. Zasledimo le nekaj manjših protestnih intervencij in enourno stavko oktobra 1940 v delavnicah TŽV v Mariboru.<sup>70</sup>

Tega dejstva ne moremo pripisati le povečanemu oportunističnemu, ki je nedvomno obstajal, zlasti v vodstvu železničarskih sindikalnih organizacij in društev. Vzroke je iskati predvsem v vključevanju železničarjev, zlasti nižjih socialnih slojev, v ljudskofrontno gibanje, ki se je od leta 1935 dalje do okupacije razraščalo in se imenovalo najprej Slovensko ljudsko gibanje, nato Kmetško-delavsko gibanje, Slovenska ljudska fronta in Zveza delovnega ljudstva Slovenije (ZDLS). Glede

na programe tega gibanja in ker je postalo le-to množično in ljudsko, zasledimo tudi mnoge železničarje v tej pomembni politični dejavnosti in sicer ne samo na železnici, temveč predvsem na terenu in v domačem okolju.

Ko je Komunistična stranka Slovenije po svojem ustanovnem kongresu leta 1937 povečala dejavnost med širokimi plastmi prebivalstva z organiziranjem ljudskofrontnih zborovanj, so se teh udeleževali tudi železničarji. Spomladi leta 1937 so bili prisotni na takih zborovanjih v ljubljanski okolici (Stari grad nad Zalogom, Ihan pri Domžalah), poleti istega leta pa pri množičnih akcijah proti generalu Živkoviću, organiziranih ob njegovem prihodu v Slovenijo. V jeseni (24. 10. 1937) so se udeležili zborovanja Kmečko-delavskega gibanja v Dobovi ne samo delavci, ampak tudi uradniki tamkajšnje železniške postaje.<sup>71</sup>

V letih španske državljanske vojne so se železničarji solidarno odzvali raznim pozivom za pomoč republikanski Španiji. Poleg solidarnostnih izjav in živega zanimanja, ki se je kazalo v razpravljanju znotraj delovnih enot in ki so izzvenela kot moralna podpora boju španske republike proti fašizmu, so železničarji sodelovali v konkretnih akcijah pomoči. Tako je bil že večkrat omenjeni železničar Tone Šušteršič član odbora za Slovenijo, ki ga je ustanovila komunistična stranka in ki je imel nalogo, da organizira po vsej Sloveniji nabor za španske prostovoljce, vzpostavi ilegalne kanale čez mejo, javke, propagira za republikansko Španijo in ji materialno pomaga.<sup>72</sup>

S priključitvijo Avstrije k nacistični Nemčiji marca 1938 in okupiranjem Čehoslovaške marca 1939 so se tudi železničarji čedalje bolj zavedali fašistične nevarnosti, ki je grozila jugoslovanskim in posebej slovenskemu narodu. Leta 1938 so železničarji pomagali osebam, ki so iz političnih razlogov bežale iz Avstrije, za materialno pomoč je bil ustanovljen poseben sklad, ki je deloval v okviru železniškega sindikata. Podobne akcije za pomoč so železničarji organizirali ob nemški okupaciji Čehoslovaške. Železničarji so imeli stike oziroma so sodelovali s češkim društvom v Ljubljani, ki je ilegalno organiziralo pomoč čehoslovaškim emigrantom. Tako so na primer železničarji na mejnih prehodih v Šentilju, Radgoni in Kotoribi sprejemali češke emigrante in jih z infor-

macijami in nasveti usmerjali po železnici v prehodno zbirališče v Ljubljani.<sup>73</sup>

Zlasti aktivni so bili železničarji med protidraginjskimi demonstracijami leta 1940, ki so imele med drugim tudi protinacistični značaj. Železničarji so namreč ob povečanem izvozu živil v Nemčijo, ki so ga neposredno zaznavali v okviru službenih dolžnosti, bili med prvimi pobudniki odpora proti režimu. Posebno železničarji nižjih kategorij dela (progovni delavci, kretniki, zavirači, delavci v železniških delavnicah in drugi) so se z družinami udeleževali protidraginjskih akcij in zborovanj.<sup>74</sup> V narodnoobrambno delo so bili železničarji vključeni v obrobni predelih Štajerske, Prekmurja in v krajih, kjer je bil nemški kapital zelo močan, bodisi v okviru lastnih organizacij ali v odborih, ki so delovali proti povečanemu nemškemu nasilju in delovanju pete kolone.

Iz Slovenije je bilo poleg drugih komunistov tudi nekaj železničarjev ali njihovih svojcev interniranih po uvedbi dopolnitve člena 12 a zakona o zaščiti države v decembru 1939, ki je uvedel koncentracijska taborišča za komuniste v Bileći, Lepoglavi, Ivanjici in drugod. V le-teh so bili revolucionarji prepuščeni policijski samovolji. Partija je v obrambo zaprtih revolucionarjev in tudi v obrambo delovnega ljudstva vodila akcije proti tem koncentracijskim taboriščem. V te protestne akcije so se vključevali tudi železničarji. Ob konfiniranju večjega števila komunistov iz Slovenije leta 1940 (med njimi Pepce Kardelj, Angelce Ocepek, Ivana Krefta, Oskarja Kovačiča, Lojzeta Hohkrauta, Venclja Perka in drugih) v Bilečo, so sodelovali pri velikih demonstracijah, ki so bile ob odhodu v Zalogu, Zagorju in Trbovljah.<sup>75</sup> V Zalogu so npr. železničarji pravočasno obvestili svojo okolico, da je prišlo čim več demonstrantov na postajo, med njimi so bili tudi železničarji.<sup>76</sup>

Povsod tam, kjer so delovale komunistične celice na železnici, je bila tudi organizirana Rdeča pomoč za podporo zaprtim revolucionarjem in njihovim družinam. Rdeča pomoč, ki se je v začetku leta 1936 v Zagrebu reorganizirala in se preimenovala v Ljudsko pomoč,<sup>77</sup> je postala vse bolj množična in je vedno našla moralno in materialno podporo med železničarji različnih kategorij dela. Iz spominov in izjav železničarjev zvedemo, da so pobirali za Rdečo, kasneje Ljudsko pomoč, železničarji v delovnih enotah v ljubljanskem in mariborskem voz-

lišču, zlasti pa v delavnicah TŽV v Mariboru in Ptuj, Novem mestu, Kočevju, Kranju in drugod.<sup>78</sup> V dobi okupacije se je Ljudska pomoč novembra 1942 preimenovala v Slovensko narodno pomoč (SNP) in se še razširila ter postala skoraj množična organizacija, ki je moralno in materialno pomagala zapornikom, internirancem, družinam talcev in partizanov na železnici.

Kako pomembna je bila vloga železničarjev kot ene izmed številčno močnih vej delavskega razreda, vidimo tudi iz resolucije V. državne partijske konference oktobra 1940 v Zagrebu. V njej je spričo notranje in zunanje politične situacije rečeno o nalogah partije med drugim tudi naslednje: velikega pomena je organiziranje partijskih organizacij na železnici, v železniških delavnicah in kurilnicah... in na ostalih prometnih ustanovah. To je prvi pogoj za uspešno borbo delavskega razreda za bodočnost.<sup>79</sup>

Torej tudi v razdobju revolucionarnega poleta (1935—1937) in nato v razdobju boja za demokratizacijo in obrambo neodvisnosti domovine (1938—1941) je bila prisotna določena politična (pa tudi sindikalna) dejavnost železničarjev. Ta dejavnost se je kazala predvsem v solidarnostnih nastopih do mezdnega in stavkovnega gibanja delavcev v drugih gospodarskih panogah, v skupnih akcijah proti fašističnemu nasilju jugoslovanske vlade in proti preganjanju komunistov, v protidraginjskih in narodnoobrambnih akcijah. Zlasti se je njihova dejavnost pokazala v okviru akcije za ustanovitev Društva prijateljev Sovjetske zveze in v pripravah za obrambo ogrožene domovine, pri čemer se je krepila osveščenost in narodna zavest.

### **Kulturno-prosvetno delovanje**

Poleg strokovnih združenj in društev, razvitega zadruženstva, so imela pomembno vlogo tudi kulturno-prosvetna in športna društva železničarjev. Že po prvi svetovni vojni so ustanovili železničarji in delavci drugih strok takratnega šišenskega predmestja športni klub Hermes. Sredi dvajsetih let se je preimenoval v železničarsko športno društvo Hermes ter je po 20-letnem delovanju imelo 10 sekcij in 750 članov. Čeprav je delovalo v okviru UJNŽB, je postalo zbi-



rališče železničarjev in njihovih otrok, ki so hkrati s športno vzgojo širili tudi borbeni duh in proletarsko zavest, člani komunistične stranke in njihovi simpatizerji pa so znotraj društvenega življenja usmerjali k naprednejši politični usmeritvi železničarjev. Mnogi med njimi so bili že kmalu po okupaciji med prvimi organizatorji narodnoosvobodilnega gibanja na železnici.<sup>80</sup>

Iz narodnoobrambnih teženj slovenskih železničarjev so nastale že pred prvo svetovno vojno na Tržaškem narodne organizacije, ki so prek svojih glasil in društev širile in krepile narodno zavest. Eno prvih društev, ki je bilo ustanovljeno leta 1911, je bil pevski odsek Zveze jugoslovanskih železničarjev. Leta 1918 so v Ljubljani v okviru te zveze ustanovili železničarsko godbo in pevski zbor, ki sta se leta 1924 vključila v na novo ustanovljeno Narodno železničarsko glasbeno društvo Sloga. Društvo je vključevalo vse železničarje »brez razlike in ne glede na njihovo politično ali strokovno pripadnost«. <sup>81</sup> Nastale so nove podružnice Sloge, tako v Novem mestu, na Jesenicah, v Trbovljah in Celju.<sup>82</sup> Slovenski železničarji so ustanovili v Mariboru leta 1919 slovensko društvo Narodno železničarsko društvo Drava, ki je imelo še posebno vlogo. V okviru svojega delovanja si je prizadevalo združiti vse narodno zavedne železničarje mariborskega vozlišča, krepiti narodno zavest in v tridesetih letih poživiti narodnoobrambno delo. Leta 1939 je vključevalo 835 slovenskih železničarjev in imelo do tega leta 2085 nastopov (pevski zbor 520, godba 1350 in tamburaški zbor 215 nastopov).<sup>83</sup> Že ti skopi podatki dokazujejo, da je imela Drava v svojem dvajsetletnem delovanju, zadnja leta pred vojno pa v okviru narodnoobrambnih akcij, pomembno vlogo. S slovensko pesmijo je budila in širila narodno zavest ne samo med železničarji, temveč tudi med drugim prebivalstvom v obrobni krajih severne Slovenije.

Sloga in Drava v Mariboru ter kulturne skupine pod istim praporom so brez dvoma krepile stanovsko solidarnost, narodno zavest železničarjev in jih dvigale na višji kulturni nivo. Ne smemo pa prezreti, da so bile pod močnim vplivom režimskih vlad in da niso imele razredno-bojevnega značaja. Zato so levičarsko usmerjeni železničarji v mnogih primerih postali pobudniki novih društev izven železnice, ki naj bi

imela v okviru svojega delovanja več socialne in politično levičarske vsebine.

Veliko železničarjev je bilo protiklerikalno usmerjenih in vključenih v sokolska društva in delavsko izobraževalna, glasbena in športna društva, ki so delovala v mestih in na podeželju, bila pa so programsko bolj ali manj blizu marksističnim idejam.<sup>84</sup> Železničarji so kot sposobni organizatorji in zaradi razgledanosti in levičarske usmerjenosti v mnogih primerih prispevali k naprednejši pa tudi k protirežimski dejavnosti delavskih društev po vsej Sloveniji. Zelo aktivni so bili železničarji v Zalogu oziroma v vzhodnem predelu Ljubljane in njeni širši okolici. Delovali so v Vesni (1923 in 1924), kasneje v Svobodi, po letu 1935 v Vzajemnosti in tik pred vojno v Društvu kmečkih fantov in deklet.<sup>85</sup> V Šiški so bili med drugimi tudi železničarji komunisti pobudniki in ustanovitelji Vzajemnosti leta 1938.<sup>86</sup> Prav tako v Borovnici so bili med pobudniki ustanovitve delavsko kulturnega društva Vzajemnost, pridobivali so nove člane in aktivno delovali tudi v društvu.<sup>87</sup> Tudi v Mariboru so železničarji delovali v Svobodi, nato v Vzajemnosti, tako na Studencih predvsem delavci iz TŽV, na Teznem in Pobrežju.<sup>88</sup> Vsa ta društva so bila pod močnim vplivom članov KP in SKOJ (ročnih delavcev in mlade inteligence) ter dosegla kljub amaterstvu in slabim materialnim pogojem, a z veliko požrtvovalnostjo v pevskih, dramskih, godbenih in telovadnih odsekih lepe uspehe in primerno raven.

Politično, sindikalno in kulturno delovanje železničarjev med obema vojnama ima več obdobij, za katera je značilno naslednje: Ob razpadu Avstro-Ogrske in ob ustanovitvi stare Jugoslavije ter v začetku dvajsetih let so bili železničarji, poleg rudarjev in kovinarjev, najštevilnejši in najnaprednejši del slovenskega delavstva z močno nacionalno zavestjo. Že v obdobju Avstro-Ogrske, ko se je ustanovila in razvijala socialnodemokratska stranka, so bili železničarji med prvimi, ki so kot delavski zaupniki in strankini aktivisti ter mnogoštevilni člani težili k naprednejši usmeritvi strankinega delovanja. Še več, železničarji imajo tudi pomemben delež, da so se znotraj socialnodemokratske stranke razvila nasprotja, ki so privedla do razcepa med reformizmom in centrumaštvom na eni strani in komunizmom na drugi strani. Kot vidnejša sku-

pina v opoziciji v JSDS so bili pobudniki in soudeleženi pri nastanku komunistične stranke v Sloveniji in aktivni v prvem, legalnem obdobju njene dejavnosti. Poleg tega so se železničarji med prvimi začeli sindikalno združevati in z velikimi stavkovnimi gibanji reševati žgoča socialnoekonomska, posredno pa tudi politična vprašanja ter tako vplivati na začetke revolucionarne preusmeritve v slovenskem delavskem gibanju.

Od srede dvajsetih let je sicer njihova revolucionarna dejavnost upadala, vendar tudi v času diktature (1929—1935), v kateri so železničarji spričo slabega gospodarskega stanja železnice, močno občutili vso težo gospodarske krize, ni povsem prenehala. Razredna sindikalna organizacija se je dokaj odločno, predvsem pa vztrajno prizadevala za rešitev perečih socialnoekonomskih razmer. Ko pa je bila razredna sindikalna organizacija železničarjev prepovedana oziroma razpuščena (leta 1933), je opaziti močnejšo politično razgibanost na eni strani v marksističnem taboru, na drugi pa kot protiudarec, v klerikalnem taboru (JRZ).

Z ljudskofrontnim in narodnoobrambnim gibanjem se je delavska zavest še okrepila. V sklepnih besedah tega poglavja bi hkrati skušali odgovoriti na vprašanje, kje so vzroki, da so se železničarji tako zgodaj vključevali v Osvobodilno fronto in narodnoosvobodilno gibanje ter z raznovrstno dejavnostjo posegli v NOB. Stanovsko dobro organizirane in solidarne, sicer pa sindikalno in politično razcepljene pa tudi neopredeljene, je železničarje zlasti iz nižjih socialnih razredov združevala dolgoletna borba za pridobitev socialnoekonomskih pravic, čeprav v okviru različnih političnih strank in struj kot so socialnodemokratska, liberalna (narodnosocialna, klerikalna, krščanskosocialistična ter njihovih sindikalnih organizacij). Vendar so se številni železničarji iz teh strank in organizacij približali v zadnjih letih tik pred vojno politični usmeritvi komunistične stranke, ji sledili in sodelovali v političnih in drugih akcijah.

Poleg tega je železničarje združevala ne glede na politično in svetovnonazorsko pripadnost fašistična nevarnost, ki je grozila zlasti slovenskemu narodu oziroma jugoslovanskim narodom, nadalje tudi vedno večji odpor proti centralizmu in profašističnemu domačemu režimu. Vse to in visoko razvit

narodni čut in narodna zavest, ki se je pokazala že ob zlomu Avstro-Ogrske in ustanovitvi kraljevine SHS, zlasti pa v aprilskih dneh 1941, je nagnilo in privedlo železničarje, da so se med prvimi izmed gospodarskih panog vključili v narodnoosvobodilni boj in ljudsko revolucijo. Vendar so bile v posameznih pokrajinah Slovenije glede na različni okupacijski režim razlike; narodnoosvobodilno gibanje med železničarji se je najprej in najbolj razmahnilo v Ljubljanski pokrajini, torej na slovenskem ozemlju, ki ga je aprila 1941 zasedel italijanski okupator.

#### OPOMBE

1. Mohorič Ivan: Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana 1968, str. 294—297.

2. Nagode Črtomir: Naš promet. Spominski zbornik Slovenije. Ob dvajsetletnici kraljevine Jugoslavije. Ljubljana 1939, str. 404—408.

3. Prav tam.

4. Bolniški fond Državnega prometnega osebja, Oblastna uprava Ljubljana. Letno poročilo o poslovanju v letu 1939, predloženo oblastni skupščini bolniškega fonda v februarju 1940, stran 14; Kresal France: Začetki in razvoj delavskega zavarovanja v Sloveniji med obema vojnama. Zgodovinski časopis XXIV/1970, št. 3-4, stran 242.

5. Primerjava podatkov s številom drugega delavstva, ki so v publikaciji Okrožni urad za zavarovanje delavcev v Ljubljani. Letno poročilo o poslovanju za leto 1939, stran 34.

6. Arhiv Združenega železniškega transportnega podjetja (ZŽTP), zdaj Železniškega gospodarstva Ljubljana (ŽG). To so dokumenti arhiva prejšnje direkcije železnice Ljubljana med vojno v obsegu treh snopičev, ki so se po naključju ohranili. Dokumenti so še neurejeni in jih hrani arhiv Železniškega gospodarstva Ljubljana (dalje navajam Arhiv ŽG). Dopis direkcije Ljubljana banu in narodnemu svetu za Slovenijo z dne 18. aprila 1941.

7. Podatki iz Godišnjaka JDŽ, Beograd 1937, ko je bilo število železničarjev nižje od leta 1941. Za ugotovitev socialnega porekla železničarjev: Arhiv Slovenije (dalje navajam AS), Banovina-personalni oddelek, personalne mape železniških delavcev, fasc. 1—40, in Banovina 1 U-Ž 1943, fasc. 1, podatki za približno 2000 oseb.

8. Železničar, 5. januar 1919, št. 1. Ustanovni občni zbor Splošne železničarske organizacije Jugoslavije je bil 16. decembra 1918 v Ljubljani, ustanovni zbor krajevnih skupščin le-te pa v Mariboru 28. decembra 1918, v Ptujju 30. decembra 1918 in na Pragerskem 31. decembra 1918. V SŽOJ so se vključili tudi uslužbenci cestne železnice Ljubljana dne 3. januarja 1919 v Ljubljani.

9. Železničar, 5. aprila 1919, št. 7; 20. aprila 1919, št. 8.
10. Železničar, 20. novembra 1919, št. 21.
11. Stiplovšek Miroslav: Razvoj neodvisnih strokovnih organizacij na Slovenskem 1921—1924. Revolucionarno delavsko gibanje v Sloveniji v letih 1921—1924. Ljubljana 1975, stran 82, več o tem pa str. 81—110.
12. Ujedinjenje, 15. septembra 1920, št. 11; Železničar, 15. februarja 1920, št. 4.
13. Ujedinjenje, 15. september 1920, št. 11.
14. Stiplovšek Miro: Pregled stavkovnega gibanja na Slovenskem v letih 1917—1920. Prispevki za zgodovino delavskega gibanja. Ljubljana 1967, št. 1-2, stran 164; več o stavkovnem gibanju glej str. 151—170.
15. Ujedinjenje, 15. novembra 1920, št. 17.
16. Novi železničar, 15. junija 1921, št. 1; 11. julija 1921, št. 2; 30. julija 1921, št. 3.
17. Prav tam.
18. Železničar, 15. novembra 1921, št. 20.
19. Stiplovšek Miroslav: Razvoj neodvisnih strokovnih organizacij na Slovenskem 1921—1924. Revolucionarno delavsko gibanje v Sloveniji v letih 1921—1924. Ljubljana 1975, stran 92.
20. Naš glas, 20. aprila 1923, št. 17; Strokovna borba, 15. marca 1923, št. 10; 22. marca 1923, št. 11; 7. maja 1923, št. 17; 7. avgusta 1923, št. 29.
21. Naš glas, 10. aprila 1923, št. 10; Strokovna borba, 7. avgusta 1923, št. 29; 15. avgusta 1923, št. 30; Glas svobode, 16. avgusta 1923, št. 18; Stiplovšek Miroslav: Razvoj neodvisnih strokovnih organizacij na Slovenskem 1921—1924. Revolucionarno delavsko gibanje v Sloveniji v letih 1921—1924. Ljubljana 1975, stran 101.
22. Slovenski narod, 4. septembra 1923, št. 201; Zarja, 15. septembra 1923, št. 19; Filipič France: Nekateri značilnosti delavskega revolucionarnega gibanja v Mariboru in njegovem zaledju v letih 1921—1925. Revolucionarno delavsko gibanje v Sloveniji v letih 1921—1924. Ljubljana 1975, str. 165—166.
23. Organizirani železničar, 6. avgusta 1924, št. 1 (izhajal od 6. avgusta 1924 do 15. novembra 1925.)
24. Ujedinjeni železničar, 2. decembra 1925, št. 1; O zedinjevanju glej še Delavsko-kmetški list, 29. januarja 1925, št. 5; 2. aprila 1925, št. 13; 30. aprila 1925, št. 16-17; 28. maja 1925, št. 21; 4. junija 1925, št. 22; 19. novembra 1925, št. 42; Delavec, 1. februarja 1925, št. 2; Strojevodja, 1. februarja 1925, št. 12-13; Organizirani železničar 1. septembra 1925, št. 16; 15. septembra 1925, št. 18; 1. oktobra 1925, št. 19; 1. novembra 1925, št. 21; Slovenski narod, 6. januarja 1925, št. 4; Jugoslovanski železničar, 6. aprila 1925, št. 7.
- Železničarski ali delavski dom, sovražniki delavskega gibanja so ga imenovali rdeča trdnjava, na Marksovem trgu (današnjem Novem trgu št. 2), katerega lastnik je bila Železničarska zadruga. V njej so imeli komunisti in njihovi privrženci ves čas večino, delavski dom pa je bil vsa dvajseta leta pomembno osrednje zbirališče zlasti ljubljanskih komunistov in skojevcev. V domu so imela



svoje prostore uredništva legalnih komunističnih glasil, tu so prirejali konference, proslave, sestanke itd. Železničarski dom pa je bil tudi pomembno središče obrambe delavskega razreda proti fašistični Organizaciji jugoslovanskih nacionalistov (ORJUNA). Tako npr. so za obrambo Železničarskega doma organizirali posebne odbore za delavsko obrambo, ki ga je sprva vodil Franjo Vulč, v letu 1924 pa poleg člana SKOJ Franceta Klopčiča še komunističnega železničarja Jaka Žorga in Ivan Baznik (obramba Trbovelj pred napadom orjunašev, itd.) (Kreft Ivan, Progresivna preusmeritev ljudskofrontnega gibanja v Sloveniji med obema vojnama, stran 158; 165.)

25. Ujedinjeni železničar, 2. decembra 1925, št. 1; Na že omejenem občnem zboru Prometne zveze 27. septembra 1925 je bilo po daljšem in vsestranskem razpravljanju sklenjeno, da ostane Prometna zveza kot strokovna organizacija krščanskosocialistična, sedež obnovljenega osrednjega odbora se prenese iz Ljubljane v Maribor. Pravica ostane kot dotlej njihovo glasilo (Pravica, 1. oktobra 1925, št. 40.) Spričo dejstva, da je pri snovanju in nastajanju enotne železničarske strokovne organizacije zastopala Prometna zveza stališče, da naj bo bodoča organizacija enotna, strogo stanovska in strokovna, ki bi delovala na nepolitični podlagi, je večkrat polemizirala z Železničarsko pravovarstveno in strokovno organizacijo (glasilom Organizirani železničar) in Delavsko-kmečkim listom (dekalisti) na očitke, »da klerikalci razbijajo zedinjenje železničarskih strokovnih organizacij«. (Pravica, 21. maja 1925, št. 21; 4. junija 1925, št. 23; 25. junija 1925, št. 26; 16. julija 1925, št. 29; 29. oktobra 1925, št. 44; 19. novembra 1925, št. 47; 26. novembra št. 48; Železničarski vestnik, 1. aprila 1926, št. 1.) Svoje stališče do socialistov oziroma do Ujedinjenega saveza so izražali v izjavah kot so: »Mi ne moremo zaupati njim: Savezu, ki nas je že večkrat hotel za nos vleči...« (Železničarski vestnik, 1. julij 1927, št. 13) in da so »V veliki meri socialisti zakrivali, da nimamo enotne železničarske strokovne organizacije, ki bi kot mogočna fronta stala na braniku za naše pravice.« (Pravica, 28. julija 1927, št. 30.) Kot je razvidno iz obeh glasil, pa so se člani Prometne zveze vključevali tudi v Ujedinjeni savez, saj jim vodstvo Prometne zveze tega ni posebej prepovedalo.

26. Jugoslovanski železničar, 8. aprila 1921, št. 14.

27. Glasnik železničara i brodarja, 1. junija 1938, št. 11; 1. januarja 1939, št. 1; 1. decembra 1939 št. 23.

28. Glasnik željezničkih činovnika, 20. junija 1925, št. 1—2; 20. julija 1925 št. 3; 20. avgusta 1925, št. 4-5.

29. Delavska pravica, 8. junija 1928, št. 2.

30. Ujedinjeni železničar, 15. avgusta 1926, št. 18.

31. Ujedinjeni železničar, 1. oktobra 1929, št. 19; 1. aprila 1930, št. 6; 1. februarja 1931, št. 2; 1. oktobra 1931, št. 17; 1. marca 1932, št. 4; 1. decembra 1933, št. 19; 15. decembra 1933, št. 20; Mohorič Ivan, Zgodovina železnice na Slovenskem. Ljubljana 1968, str. 400—450, zlasti stran 445.

32. Nedog Alenka—Milica Kacin-Wohinz, Kronološki pregled dogodkov iz zgodovine delavskega gibanja na Slovenskem 1930—1941. Ljubljana 1967, stran 42; Službene novine saobračajnih ustanov kraljevine Jugoslavije, Beograd, leto VII, 1. julija 1931, št. 12 a (izredna številka.) — Zakon o državnem saobračajnom osebju, člen 275, ki pravi: »Obstoječa združenja, ki se zatečejo na dan, ko stopi ta zakon v veljavo, morajo predložiti v roku treh mesecev ministrstvu za promet svoja pravila in prositi za dovoljenje nadaljevanje dela, ako to žele.«

33. Ujedinjeni železničar, 15. decembra 1933, št. 20.

34. Prav tam

35. Ujedinjeni železničar, 3. januarja 1934, št. 1.

36. Sušteršič Tone, zapiski razgovora z dne 14. oktobra 1969; Spomini na politično delo v signalni delavnici v Ljubljani. Železniški vestnik, XIV/1960, št. 3; stran 86. Tone Sušteršič, je tudi kot član KP deloval v UJNŽB. Čez deset let je delal v raznih odborih, imel je stike posebno z Borisom Kidričem in tudi z Edvardom Kardeljem. Z njima se je zlasti posvetoval pri postavljanju različnih zahtev ali pri urejanju socialnoekonomskih vprašanj, ki so težile nižje kategorije dela, tako npr. pri sprejemanju ali spreminjanju pravilnika o pomožnem osebju na železnici, postavljanju različnih predlogov za izboljšanje higiensko tehničnih razmer in podobno.

37. Slovenski železničar, 1. aprila 1939, št. 1.

38. Slovenski železničar, 1. februarja 1940, št. 2; Slovenec, 30. januarja 1940, št. 23. Včlanjenje železničarjev v Klub JRZ je bilo seveda čestokrat povezano s sprejetjem v službo na železnico.

39. Slovenski železničar, 1. maj 1939, št. 2.

40. Slovenski železničar, 1. februar 1940, št. 2; 1. marec 1940, št. 3; 1. januar 1941, št. 1; 1. marec 1941, št. 4; 1. april 1941, št. 6.

41. Ujedinjeni železničar, 24. decembra 1937, št. 12.

42. Ujedinjeni železničar, 15. februarja 1938, št. 2.

43. Ujedinjeni železničar, 15. aprila 1938, št. 4 in 15. maja 1938, št. 5.

44. Ujedinjeni železničar, 15. oktobra 1938, št. 10.

45. Ujedinjeni železničar, 1. maja 1939, št. 7.

46. Ujedinjeni železničar, 18. januarja 1939, št. 1.

47. Frav tam.

48. Ujedinjeni železničar, 1. aprila 1941, št. 3.

Ob snovanju kasnejše Delavske enotnosti, predhodnice Proti-imperialistične fronte, menim, da je prišlo do povezovanja in tesnejših stikov med krščanskimi socialisti v okviru ZKSŽJ in komunisti ter socialisti prav iz Strokovnega društva delavcev državnih prometnih ustanov, poudarjam, v mariborskem vozlišču oziroma v Mariboru. Zanimiva je tudi kandidatna lista skupščinarjev za volitve v oblastno skupščino bolniškega fonda v Ljubljani 16. septembra 1940, na kateri so socialisti, komunisti in krščanski socialisti, tako vidnejši Leopold Brenčič, Franc Koroun, Alojz Žargi, Karel Reberšek in drugi. (Ujedinjeni železničar, 10. septembra 1940, št. 10.)



49. Gradivo ŽG, anketni listi, spominski zapisi.
50. Klopčič France: Velika razmejitev. Ljubljana 1969, stran 34.
51. Prav tam, str. 55 in 56.
52. Prav tam, stran 59.
53. Prav tam, str. 127—128.
54. Žorga Marcel, zapisek razgovora decembra 1968.
55. Prav tam.
56. Prav tam; Delavske novice 25. januarja 1923, št. 4 in priloga; 26. oktobra 1923, št. 14; 2. novembra 1923, št. 15; Glas svobode, 21. aprila 1923, št. 1; Glas svobode 7., 14., 28. junija 1923, št. 8; 9; 11.
57. Klopčič France: Prodor komunistične partije v slovensko družbo v letih 1921—1924. Revolucionarno delavsko gibanje v Sloveniji v letih 1921—1924. Ljubljana 1975, stran 26.
58. Filipič France: Nekateri značilnosti delavskega revolucionarnega gibanja v Mariboru in njegovem zaledju v letih 1921—1925. Revolucionarno delavsko gibanje v Sloveniji v letih 1921—1924. Ljubljana, 1975, str. 151—173.
59. Ostrovska Milica: Železničarji v NOB na Štajerskem, rokopis, gradivo ŽG.
60. Pokrajinski muzej Ptuj, podatke posredovala Šuligoj Ljubica, kustos oddelka NOB.
61. Kremenšek Slavko: Slovensko študentovsko gibanje 1919 do 1941. Ljubljana 1972, stran 165; obširneje glej Nedog Alenka: Tone Tomšič. Oris življenja in revolucionarnega delovanja (9. 6. 1910—21. 5. 1942). Ljubljana, 1969, str. 49—55.
62. Šušteršič Tone, Zapisek razgovora z dne 14. oktobra 1969 in Spomini na politično delo v signalni delavnici. Železniški vestnik, XIV/1960, št. 3, stran 85; Klešnik Roman: Kronika delavskega in narodnoosvobodilnega gibanja terena Zalog—Spodnji Kašelj—Podgrad 1918—1945, rokopis pri avtorici.
63. Zbrano gradivo ŽG, Reberšek Karel: Nekaj spominov na ilegalno delo v Mariboru od leta 1941—1945; Ostrovska Milica: Železničarji v NOB na Štajerskem, rokopis, gradivo ŽG.
64. Podatki iz gradiva ŽG.
65. Traven Rezka: Rekonstrukcija organizacije KPS in OF na območju Borovnice od ustanovitve do 1945; Košuta Milena: Spomini ob dvajsetletnici partijske okrožne konference v Borovnici oziroma v Lazah v hiši Antona Zalarja, spominsko gradivo; Zalar Antonija, zapisek razgovora z dne 10. in 17. januarja 1970.
66. Munda Jože: Bibliografija slovenskega marksističnega tiska, 11. aprila 1920 do 26. marca 1941, knjige, brošure in časopisje. Ljubljana 1969.
67. Arhiv CK ZKS, Zlatnar Mirko: Spomini, mapa 18; Zalar Antonija, zapisek razgovora z dne 10. in 17. januarja 1970; Slovenke v narodnoosvobodilnem boju I. Zbornik dokumentov, člankov in spominov, Ljubljana 1970. Politično delo borovniških žena pred drugo svetovno vojno, str. 45—47.
68. Arhiv IZDG. Košuta Milena: Spomini ob dvajsetletnici partijske okrožne konference v Borovnici oziroma v Lazah v hiši

Antona Zalarja, spominsko gradivo; Zalar Antonija, zapisek razgovora z dne 10. in 17. januarja 1970.

69. Kumar Stane, pismena izjava novembra 1978 pri avtorici.

70. Ujedinjeni železničar 1936—1941. Zbrano gradivo ŽG, Zagorc Milan: Razvoj delavskega gibanja in družbenopolitičnega življenja med železničarji ter njihov prispevek v NOB, 1963, rokopis.

71. Kreft Ivan: Progresivna preusmeritev ljudskofrontnega gibanja v Sloveniji med obema vojnama v publikaciji Ivan Regent, Janko Pleterski, Ivan Kreft: Progresivna Slovenija, Trst in Koroška, druga izdaja. Murska Sobota 1964, str. 252—255.

72. Šušteršič Tone, zapisek razgovora z dne 14. oktobra 1969; Kreft Ivan: Progresivna preusmeritev ljudskofrontnega gibanja v Sloveniji med obema vojnama v publikaciji Ivan Regent, Janko Pleterski, Ivan Kreft: Progresivna Slovenija, Trst in Koroška, stran 318.

73. Zbrano gradivo ŽG, Varoga Janez, Spomini.

74. Zalar Antonija, zapisek razgovora z dne 10. februarja 1970; Slovenke v narodnoosvobodilnem boju I. Zbornik dokumentov, člankov in spominov. Ljubljana 1970. Politično delo borovniških žena v letih pred drugo svetovno vojno, str. 45—47.

75. Kardelj Pepca: Ljudem, ki so mu bili nevarni, je izdajalski režim namenil Bilečo. Zbornik prispevkov iz zgodovine delavskega gibanja med vojnama in iz narodnoosvobodilnega boja na področju občine Ljubljana Moste-Polje, Ljubljana 1965, str. 231—236.

76. Zbrano gradivo ŽG, Majeršič Maks, Spomini na delo na postaji Zalog.

77. Čepe Marica: Rdeča pomoč — Ljudska pomoč. Ljubljana v ilegali II. 1961, str. 438—439.

78. Zbrano gradivo ŽG.

79. Delo 1941. Organ Centralnega komiteja Komunistične stranke Slovenije, št. 3, stran 23, točka d.

80. Dolga in trda je bila pot. Petintrideset let SŠD Železničar Ljubljana. Ljubljana 1953, str. 9—13; Železničarski športni klub Hermes Ljubljana. Trideset let UJNŽB. Ljubljana 1940, stran 71; Traven Rezka, ustni vir; Strniša Emil, ustni vir.

81. Narodno železničarsko glasbeno društvo »Sloga« v Ljubljani. ZJŽ, trideset let UJNŽB. Ljubljana 1940, stran 65.

82. Prav tam, stran 66; T. I. — Bič: Slovenski železničarji — kulturno-umetniški delavci. Vestnik, železniški strokovni časopis. Ljubljana 1949, leto III, št. 17-18, stran 424.

83. Narodno železničarsko glasbeno društvo Drava v Mariboru. ZJŽ trideset let UJNŽB. Ljubljana 1940, stran 67.

84. Tako npr. Glasbeno društvo železniških delavcev in uslužbencev v Mariboru, Krilato kolo v Mariboru (Ujedinjeni železničar 1. maja 1940, št. 7); Železničarsko glasbeno društvo Zarja v Ljubljani. (Ujedinjeni železničar 1. februarja 1941, št. 1.)

85. Maček Polde ml.-Poldač: Komunistična partija in njena vloga v revolucionarnem delavskem gibanju pred drugo svetovno vojno in narodnoosvobodilnem boju na področju predvojne občine Polje. Zbornik prispevkov iz zgodovine delavskega gibanja med vojnama in iz narodnoosvobodilnega boja na področju občine Ljubljana Moste-Polje. Ljubljana 1965, str. 9—140; Zbrano gradivo ŽG, Majeršič Maks, Spomini na delo na postaji Zalog (rokopis).

86. Traven Rezka, zapisek razgovora z dne 24. januarja 1976.

87. Traven Rezka, Revolucionarna pot borovniških komunistov. Komunist, 29. avgusta 1969, št. 35; Zalar Antonija, zapisek razgovora z dne 17. januarja 1970.

88. Zbrano gradivo ŽG, Ostrovska Milica: Železničarji v NOB na Štajerskem, rokopis.

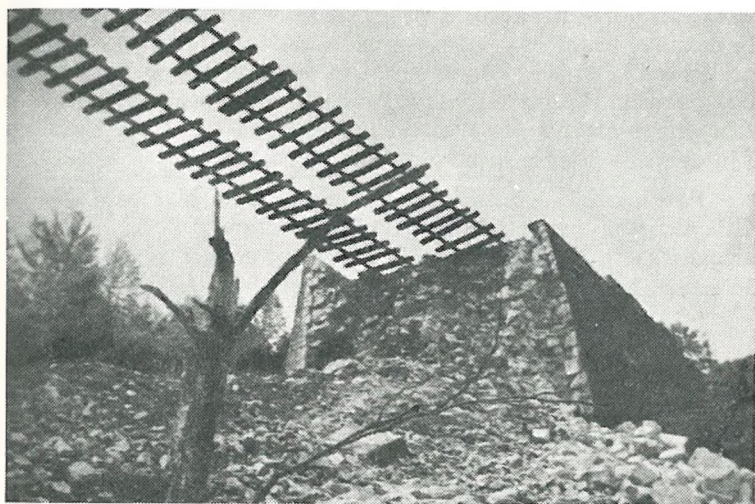
## II

### GEOPOLITIČEN POMEN ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA NA SLOVENSKEM NARODNEM OZEMLJU

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 so uprava nemških železnic oziroma nemški diplomatski predstavniki vse bolj vsiljivo zahtevali razne ugodnosti od jugoslovanskega zunanjega ministrstva. Tako naj bi nacistični vojni mehanizem dobil na voljo jugoslovanske tranzitne proge, JDŽ naj bi temu ukrepu primerno zmanjšale svojo lastno prevozno dejavnost in nemška vojna uprava naj bi dobila možnost pregleda nad vsemi drugimi transporti prek ozemlja kraljevine Jugoslavije. Leta 1941 je v Beogradu poslovalo legalno zastopstvo nemških železnic brez oficialne jugoslovanske privolitve in ukrepalo po navodilih berlinskih central, ki je nadziralo premike transportov in se vmešavalo v jugoslovanske transportne zadeve.<sup>1</sup> Po pristopu Jugoslavije k silam osi (25. marca 1941) so ovrge zrevolucionirane množice v naslednjih dneh, vrhunec gibanja je bil 27. marec, vse izdajalske vladine načrte, to pa je imelo za posledico vojaško intervencijo nemškega rajha in tudi delno uničenje jugoslovanskega železniškega omrežja. Z napadom Nemčije in Italije na Jugoslavijo in Grčijo ter z vojaškim uničenjem le-teh, so sile osi zasegle tudi vse železniško omrežje

razpadle kraljevine. Z njim so si priključile zelo važne strateške položaje in komunikacijske zveze, ki vežejo po najkrajši poti 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 spričo 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.

Umikajoča se jugoslovanska vojska je spričo 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. Posebno pomembna so bila rušenja na obeh že omenjenih magistralah, na južni in na



Porušen železniški nadvoz pri Verdu



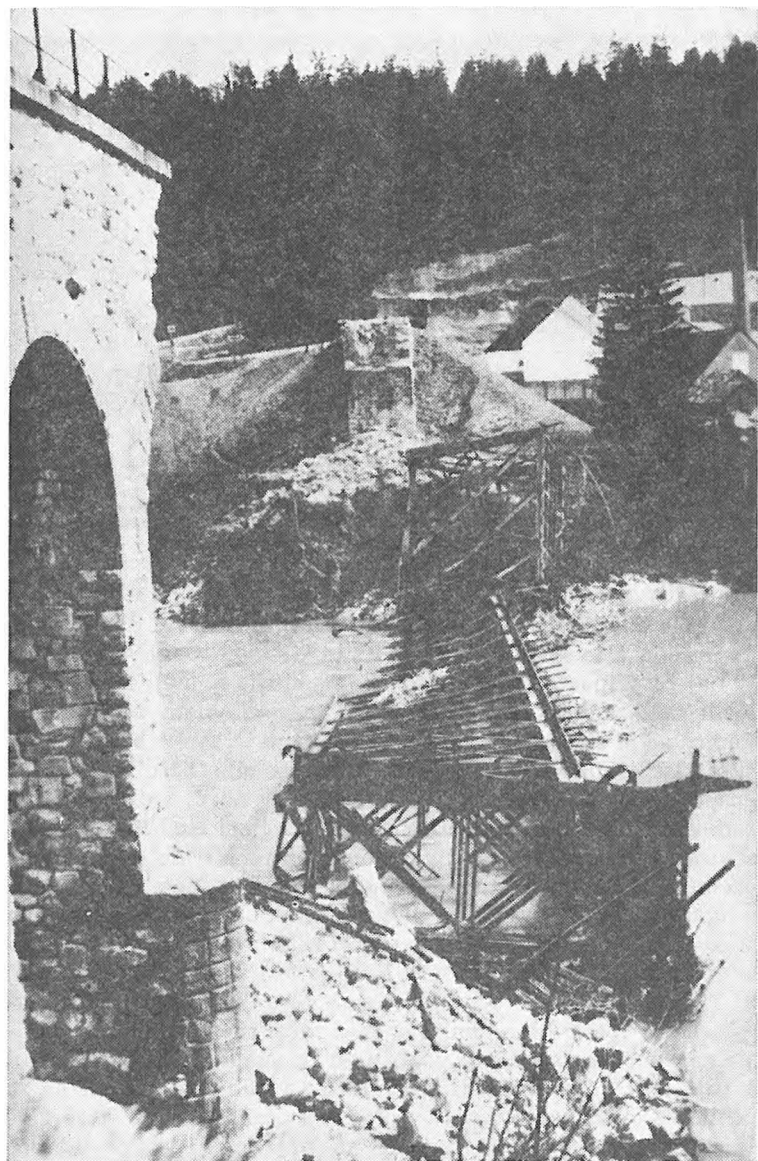
karavanški železnici. Od teh porušenih objektov so posebno nekateri kasneje okupatorju otežkočali popravilo bodisi na eni ali drugi progi. Na južni železnici so bili minirani tile objekti: predor pri Sentilju, lenartski viadukt in železniški most v Mariboru, na odseku med Pragerskim in Celjem je bil 9. aprila razdejan črešnjevski predor.<sup>2</sup> Nadalje so porušili železniški nadvoz pri Preserjah, dne 10. aprila borovniški viadukt,<sup>3</sup> dalje železniški nadvoz pri Verdu, Kraljev (dolski) most pri Borovnici, Štampetov most in železniški most pri Rakeku.\*<sup>4</sup>

Na karavanški progi so minirali odsek predora med Področco in Jesenicami (ki ga je rušila skupina jugoslovanske vojske), nadalje železniški most pri Žirovnici. Razstreljena sta bila tudi oba portala in predor Globoko po vsej dolžini na odseku Radovljica—Otoče (po popravilu skrajšan za 30 m zaradi osipavanja terena). Dalje so onesposobili most pri postaji Otoče, cestni nadvoz pri Kranju in most čez Soro pri Medvodah.<sup>5</sup> 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, jeseniški most čez Savo Dolinko. Na progi Jesenice—Rateče so razstrelili most pri Kranjski gori,<sup>6</sup> na koroški progi pa železniški most čez Dravo in mostove na Meži pri Dravogradu, most pri Dobrihah in most pri Prevaljah.<sup>7</sup> Med Ljutomerom in Hodošem je vojska za seboj porušila železniški most čez Muro, drugega čez potok in razmontirala progo, tako da je ostala proga vozna le na odseku Ljutomer — Veržej in od Dokležovja do Hodoša.<sup>8</sup>

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

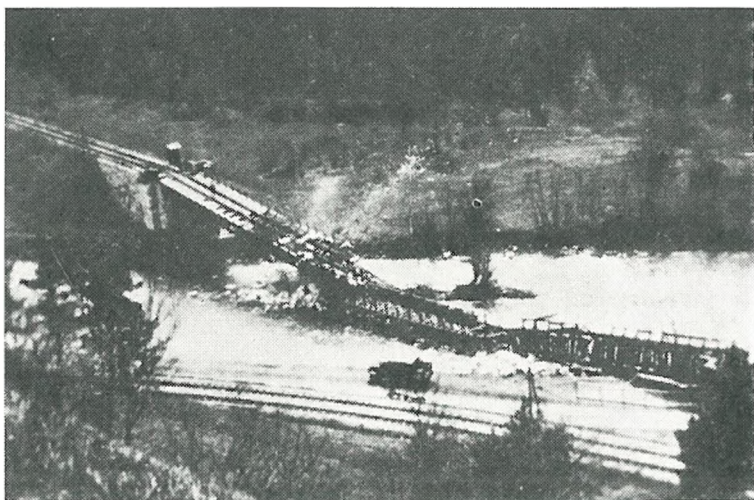
---

\* Okupator je popravil s svojimi vojaškimi inženirskimi enotami, delavskimi skupinami in mostovnimi delavci, le-tem so pomagali tudi delavci domačini, do 8. maja 1941 progo od Rakeka do Logatca. Od Logatca do vrhniške proge je bil vzpostavljen cestni promet do 28. junija 1941, ko je na popravljivih železniških objektih na odseku proge Logatec—Ljubljana ponovno stekel železniški promet. (Oblak-Čarni Marija, Partizanske akcije na železnici Zalog—Rakek pod italijansko okupacijo: Prispevki 1960, št. 2, str. 230—231; Slovenski dom, 30. junija 1941, št. 147.)



Porušen železniški most čez Dravo pri Dravogradu





Porušen železniški most pri Prevaljah

Dne 12. aprila 1941 je nemški okupator prvič določil razmejitveno črto med ozemljem, ki so ga zasedli sami in tistim, ki naj bi pripadlo Italijanom. Dne 29. aprila so mejo končno določili tako, kot je potem dejansko in v glavnem potekala do kapitulacije Italije.<sup>9</sup> 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 Štajerske (na jugu so zasedli oba brega Save do brežiškega kota) in Gorenjske (južna meja Sentvid nad Ljubljano in Sava pri Črnučah) dobili poleg lokalnih prog predvsem gorenjsko in štajersko magistralo. Položaj ob zlomu stare Jugoslavije je omogočil nacistični Nemčiji 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, omogočale so najkrajšo pot do Sredozemlja.

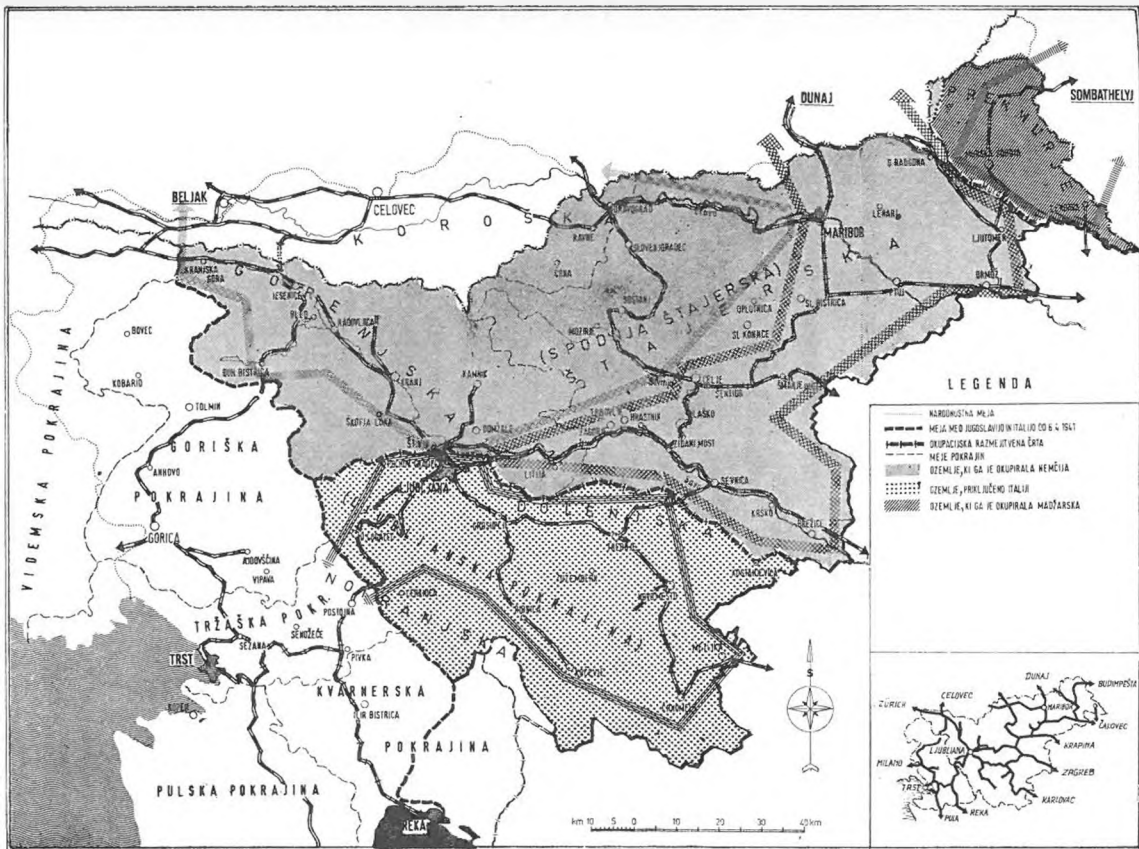


Italijanski okupator je zasedel Ljubljano s preostalimi deli Slovenije, se pravi Dolenjsko, Belo krajino in Notranjsko. Slovensko ozemlje zasedeno po italijanski vojski je postalo po izdanem kraljevem ukazu št. 291 o priključitvi tega ozemlja z dne 3. maja 1941 sestavni del kraljevine Italije, imenovano Ljubljanska pokrajina.<sup>10</sup> Poleg manj pomembnih prog je dobil italijanski okupator tudi zelo važni gospodarsko-strateški komunikaciji: progo Ljubljana—Novo mesto—Karlovac (do Bubernjarcev) 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. Južna železnica v celoti je bila pomembna prometna žila, ki sta jo uporabljali obe zasedbeni sili, italijanski okupator je po njej prevažal v Italijo 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.

Po dokončnem razkosanju slovenskega ozemlja je bilo železniško omrežje, ki je poprej spadalo pod ljubljansko železniško direkcijo, upravno takole razdeljeno: vse proge na Gorenjskem, karavanška proga od obmejne postaje Vižmarje do Jesenic, lokalne proge: Vižmarje—Kamnik, Kranj—Tržič, Jesenice—Bohinjska Bistrica in Jesenice—Rateče, dalje proge od koroškega kolodvora v Mariboru do Dravograda in Laboda, relacije Dravograd—Prevalje—Pliberk, Prevalje—Mežica—Žerjav, Dravograd—Slovenj Gradec—Celje so spadale pod beljaško železniško direkcijo (Reichsbahndirektion Villach), razen Celja in Maribora, ki sta bila važni križišči na južni železnici in sta sedaj sodila pod dunajsko železniško direkcijo (Reichsbahndirektion Wien). K njej so sodile tudi tele 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.<sup>11</sup> Proga Ljutomer—Veržej v letih 1941—1945 ni obratovala.

Prekmurje so zasedli najprej Nemci in ga kasneje prepustili Madžarom. Tod so bile železniške proge oziroma zveze zaradi zemljepisnega značaja več ali manj lokalnega značaja. Madžarski okupator je dobil železniške proge na odseku Do-

Zelezniške proge na okupiranem slovenskem ozemlju aprila 1941 so sodile k železniški direkciji v Trstu, Beljaku, na Dunaju in Szombathelyju



kležovje kot obmejno postajo do Murske Sobote, ter do Hodoša, progo Lendava—Mursko Središče. Poprejšnja ljubljanska železniška direkcija je imela v upravljanju še železniško progo Mursko Središče—Čakovec—Kotoriba, z zasedbo Medžimurja so jo dobili Madžari. Vse omenjene proge je upravljala odslej železniška direkcija v Szombathelyju.<sup>21</sup>

Italijani so okupirali in prevzeli administrativno upravo nad vsemi železniškimi progami ljubljanske direkcije v mejah tako imenovane Ljubljanske pokrajine. Tako so dobili preostali del južne železnice od mejne postaje Zalog do Rakeka, kočevsko in dolensko progo Ljubljana—Grosuplje—Metlika do mejne postaje Bubnjarci. Odsek proge Bubnjarci—Mahično, ki je prej spadal pod ljubljansko direkcijo, je zdaj pripadal Neodvisni državi Hrvatski (NDH). Italijani so dobili še lokalne proge Ljubljana—Vrhnika, na Dolenskem jim je pripadla še proga Trebnje—Sevnica do nemško-italijanske okupacijske meje ter lokalna proga Novo mesto—Straža—Toplice. Vse te proge so ostale v sestavi in pod upravo Direkcije državnih železnic Ljubljana, ki je delovala pod upravo tržaške železniške direkcije.<sup>13</sup>

Po vojaški in upravni razdelitvi železniških prog med okupatorji je bilo številčno stanje železniškega osebja v posameznih na novo postavljenih direkcijskih območjih takole: od skupnega števila železničarjev aprila 1941, to je 14.357 (v tem številu je vključeno tudi 2200 delavcev v železniških delavnicah v Mariboru)<sup>14</sup> je bilo na slovenskem Štajerskem, v Mežiški dolini in na Gorenjskem pod nemško okupacijo približno 66 % oziroma 9476 slovenskih železničarjev, v tako imenovani Ljubljanski pokrajini 32 % oziroma 4594 železničarjev in v Prekmurju pod madžarsko okupacijo le 2 % oziroma 287 železničarjev.

Kot je bil različen okupacijski režim v posameznih zasedenih pokrajinah, tako so se med seboj razlikovali delovno-organizacijski režimi na novo ustanovljenih železniških direkcij. Le-te so izdajale razna navodila in odredbe o preusmeritvi železniške službe v vojaške namene, ki pa jih je nemški okupator izvajal z veliko strožjimi ukrepi in metodami, kot vsaj na začetku italijanski in madžarski. Še več, z nemško zasedbo slovenske Štajerske, Mežiške doline in Gorenjske, je postal nov režim na železnici nadaljevanje in del že pred leti zasno-

vane in začete nacistične nemške raznarodovalne politike, ki je bila določena za Gorenjsko in slovensko Štajersko. Vsi trije okupatorji pa so si prizadevali uresničiti zelo pomemben cilj: čimprej in za vsako ceno vzpostaviti varen in reden promet ter preusmeriti in prilagoditi novo zasedeno področje in železniško omrežje svojim napadalnim strateškim, gospodarskim in političnim načrtom.

#### OPOMBE

1. Mohorič Ivan: Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana 1968, stran 483.
2. Prav tam, stran 483—484.
3. Fotografski dokumenti o boju Komunistične partije v Sloveniji. Zbornik fotografij iz narodnoosvobodilnega boja slovenskega naroda 1941—1945. Ljubljana 1959, II. del, knjiga 1, marec 1941 — november 1942, str. 60—61.
4. Wilfan Hinko: Most. TV 15, XIII/1975, 23. januarja, št. 3. Štampetov most je bil porušen na veliki četrtek 10. aprila 1941, od treh, ki so ga porušili, je Wilfan še edini živ; Košuta Milena, Kronika Borovnice, spominsko gradivo v arhivu Inštituta za zgodovino delavskega gibanja (dalje navajam Arhiv IZDG). Svetina Vladimir-Ivo, ustni vir.
5. Bartenjev ing. Dimitrij, ustni vir.
6. Prav tam.
7. Vatovec Bogdan, ustni vir. (Izjavo posredoval Strniša Emil.)
8. Zbrano gradivo Združenega železniškega transportnega podjetja — zdaj Železniškega gospodarstva Ljubljana — ŽG (to so anketni listi, priloge in pismene izjave železničarjev k anketnemu listu, spominski zapisi in drugo (dalje navajam zbrano gradivo ŽG). Varoga Janez, spominsko gradivo.
9. Mikuž Metod: Pregled zgodovine NOB v Sloveniji. I. Ljubljana 1960, str. 41—45.
10. Prav tam, stran 60.
11. Podatki iz zbranega gradiva ŽG.
12. Štrbenk Jože, ustni vir.
13. Oblak-Čarni Marija: Partizanske akcije na železnici Zalog—Rakek pod italijansko okupacijo. Prispevki za zgodovino delavskega gibanja. Ljubljana 1960, št. 2 (dalje navajam Oblak-Čarni: Partizanske akcije), stran 230; Arhiv IZDG, fasc. 529.
14. Arhiv ŽG, Dopis železniške direkcije v Ljubljani banu in narodnemu svetu za Slovenijo z dne 18. aprila 1941.



### III

## OKUPACIJSKI REŽIM NA ŽELEZNICI V LJUBLJANSKI POKRAJINI

Kako je ljubljanska železniška direkcija preživljala prve dneve po napadu fašističnih držav na Jugoslavijo, prikazujejo nekateri dokumenti. Na izredni seji železniškega odbora dne 10. aprila 1941 zvečer (odbor so sestavljali direktor ing. Rudolf Kavčič\* in načelniki oddelkov), zvemo, »da ni dobila direkcija, niti njeni posamezni funkcionarji ves čas od izbruha sovražnosti dalje nikakih preciznih navodil, niti odredb, tako, da je tavalala glede obče situacije v popolni nejasnosti in sicer s strani nadrejene oblasti, kakor tudi s strani vojaških oblasti«. <sup>1</sup> Spričo splošnega razkroja in zmede v vojski in zatranosti proge proti Zagrebu in Karlovcu je železniški odbor na tej seji sprejel banovo prepoved, ki jo je le-ta dal v imenu narodnega sveta glede odhoda železniškega osebja iz svojih službenih enot. Tako je že pripravljeno evakuacijo izvršilnega dela direkcije železniški odbor preklical ter določil, da se vpokliče nazaj že evakuirani administrativni del direkcije. Po vseh teh zadnjih dogodkih so menili, »da bi evakuacija obstoječi nered na progah in vobče samo še povečala, ne da bi s tem državi kaj koristilo«. <sup>2</sup>

Zveze med Slovenijo in jugoslovansko vlado v Beogradu so bile tako rekoč pretrgane že 6. aprila 1941 z nemškim bom-

---

\* Ing. Rudolf Kavčič je bil kot pomočnik ravnatelja dne 15. novembra 1938 imenovan na predlog prometnega ministra za novega ravnatelja Državnih železnic v Ljubljani (Ujedinjeni železničar 15. novembra 1938, št. 11). Že prej, pa tudi v dokumentih železniške direkcije med vojno ga imenujejo direktor.

JUGOSLOVANSKE DRŽAVNE ŽELEZNICE.- DIREKCIJA LJUBLJANA.

Štev. 2-Prag.-1941

Ljubljana, dne 11.aprila 1941.

R A Z P I S št.34/1941.

Predmet: Prevzem agend generalne  
direkcije drž.železnic.

V s e m s l u ž b e n i m e d i n i c a m i

Glede na izredne razmere in glede na razglas banske uprave v Ljubljani o prevzemu vrhovne državne oblasti po banu in Narodnem svetu dne 10.aprila 1941 je direkcija državnih železnic v Ljubljani po nalogu g.bana z današnjim dnevom prevzela na svojem področju tudi vso pristojnost generalne direkcije državnih železnic.

V izvršitvi tega sklepa se dodeli prometno-komercialnemu oddelku tiskarna voznih kart z vsem osebjem, inventarjem in materialom in istotako tudi doseđanji delegat kontrole dohodkov generalne direkcije obenem a dodeljenim uradnikom.

Prometno-komercialni oddelek bo organiziral samostojno poslovanje kontrole dohodkov v obsegu, ki je potreben. Točen razpored dela se bo objavil naknadno.

DIREKTOR :

Ing.R.K a v š i č, s.r.

1194-40/41.

Direkcija državnih železnic v Ljubljani je prevzela dne 10. aprila 1941 vse pristojnosti generalne direkcije državnih železnic v Beogradu

bardiranjem jugoslovanskega glavnega mesta. Z razglasitvijo Neodvisne države Hrvatske dne 10. aprila 1941 v Zagrebu pa je dejansko bila razbita jugoslovanska državna skupnost in njen ustroj.

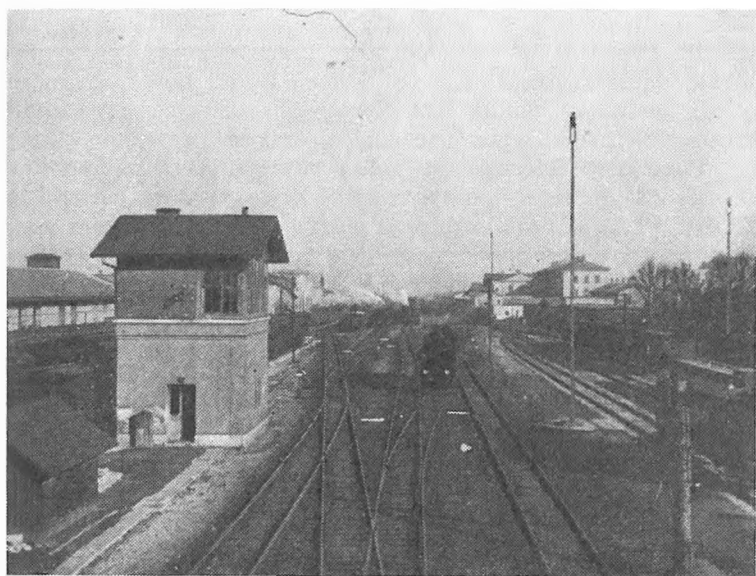


Železniška postaja v Ljubljani, v ozadju kurilnica Ljubljana

Tako sta ban dr. Marko Natlačen in narodni svet prevzela na Slovenskem izvrševanje vrhovne oblasti, s tem pa tudi skrb za javni red in mir.<sup>3</sup> V zvezi z novim položajem je naslednjega dne, se pravi 11. aprila, direkcija vsem službenim enotam razposlala okrožnico oziroma razpis, v katerem sporoča, da je direkcija državnih železnic v Ljubljani po nalogu bana s tem dnem prevzela na svojem področju vso pristojnost generalne direkcije državnih železnic.<sup>4</sup> Da bi obdržala enotnost poslovanja in vzpostavila kolikor toliko reden promet po še prevoznih progah na svojem področju, je železniška direkcija izdala nekaj ustreznih ukrepov. Seveda le-teh niso več izvajali spričo vsakodnevnih sprememb, ki jih je prinašala okupacijska vojska, kajti na Štajerskem in Gorenjskem je nemški okupator prevzemal že ves železniški promet v svoje roke. Zmede in nejasnosti so se kopičile tako hitro, da vodstvo sploh ni več vedelo, kakšno pristojnost še ima in niti ne na katerem območju že razpadle ljubljanske železniške direkcije. Že 13. aprila sta se zastopnika nemške vojaške oblasti zglasila na direkciji

in zahtevala podatke o stanju prometa, prog in o uničenih železniških objektih. Naslednjega dne se je oglasil na direkciji gestapo pod vodstvom Rotha Seida, ki se je med drugim mudil tudi v gradbenem oddelku. Iz zapisnika direkcijske seje z dne 21. aprila zvedemo, da naj pričakuje direkcija od 23. aprila dalje zastopnike nemških državnih železnic, ki jih bo vodil Heinzl ter da so bili za morebitne razgovore z uradom nemških državnih železnic v Celju določeni zastopniki posameznih oddelkov direkcije.<sup>5</sup>

Tudi Italijani so že nekaj dni po zasedbi Ljubljane zahtevali podatke o stanju prometa in prog. Dne 15. aprila se je oglasila vojaška komisija, ki jo je vodil podpolkovnik De Dominicis. Naslednjega dne, se pravi 16. aprila, je direkcija sprejela dopis, iz katerega zvedemo, da je spričo zadnjih vojaških operacij neogibno potrebno, da je uporabljanje železniških zvez direkcije Ljubljana poverjena višjemu nadzoru italijanskih železnic Ferrovie dello Stato (FF SS) obenem z delegacijo vojaških transportov, ki ima sedež v Ljubljani. Zaradi po-



Del ljubljanskega železniškega vozlišča

trebnega sporazuma se bo predstavila direkciji vojaška in civilna oblast.<sup>6</sup> Še istega dne so morali na direkciji izprazniti 15 sob za okupatorjeve potrebe.<sup>7</sup>

Morda so zanimivi naslednji podatki, ki potrjujejo, da italijanska vojska še ni imela natančnejše predstave o tem, katere proge bodo dokončno spadale pod njeno okupacijsko oblast. Dne 17. aprila 1941 namreč, ko je imela italijanska vojska zaseden še velik del Gorenjske (ves desni breg Save in domžalsko območje), se je italijanska komisija, sestavljena iz 2 oficirjev, zanimala za stanje gorenjske proge in za njene porušene objekte (posebno sta se zanimala za porušeni del predora Globoko in ga šla v spremstvu slovenskih inženirjev pogledat ter odredila nekatere ukrepe za popravilo). Prav tako je 18. aprila vojaška komisija zahtevala podrobne podatke za prometno, vlečno in vozovno službo in podatke o zmogljivosti prog Ljubljana—Karlovac—Split, Ljubljana—Zidani most—Zagreb, Zagreb—Sušak. Še manj pa je vedela civilna komisija pod vodstvom ing. Francesca Rolle, ki je prišla po podatke na direkcijo. Le-ta jo je napotila k političnemu komisarju Emiliju Grazioliju, da bi tam zvedela, do katerih postaj je nemški okupator zasedel železniške proge oziroma kje bo potekala demarkacijska črta.<sup>8</sup> Bržkone pa tudi tam niso dobili točnih podatkov, dokler niso Nemci 29. aprila sami postavili določnejše razmejitvene črte med obema okupatorjema.

Poveljstvo železniškega polka vojaške izvršilne mobilne sekcije (Reggimento ferrovieri la Sezione militari d'esercizio MOBILATA) je poslalo dne 19. aprila dopis, v katerem sporoča, da tega dne prevzame 1. in 2. vojaška izvršilna sekcija nadzor nad uporabo železniške proge Ljubljana—Karlovac za prometno, vlečno in vozovno službo. Tudi za druge službe bodo določene italijanske enote. Osebje na železnici naj nadaljuje s svojimi običajnimi dolžnostmi, ob prisotnosti in nadzoru vojaških železniških uslužbencev z ustreznimi kvalifikacijami. Vse odredbe, ki bi jih dalo osebje prometne, vlečne in vozovne službe, bodo morale dobiti ustmeno privolitev ustreznih vojaških uslužbencev. Vozni red bo ostal v veljavi, dokler ne bo oblast, ki ima vodstvo nad transporti, izdala drugačne odredbe.<sup>9</sup>

Od 20. aprila se je zanimala za železnico tudi civilna oblast. Istega dne je izdal odredbe krajevni civilni komisariat v

REGGIMENTO FERROVIARI  
1<sup>a</sup> SEZIONE MILITARE D'ESERCIZIO  
MOBILITARIA

1. M. 1. 1941

SIO. DIRETTORE GENERALE DELLE FERROVIE DEL GIUGOSLAVIA SPO DI

LUBIANA

In relazione agli ordini superiori del giorno 1<sup>a</sup> Sezione Militare d'Esercizio e la 2<sup>a</sup> Sezione Militare d'Esercizio assumono la sovra intendenza dell'esercizio della linea ferroviaria Lubiana - Cariovac, per tutto quanto riguarda i servizi movimento - trazione e veicoli.-

Per ogni altro servizio si occupano gli agenti italiani a cui saranno dati, il V/s. personale dipendente continuerà ad espletare le proprie normali mansioni e sarà affiancato da gli agenti ferroviari militari con qualifica corrispondenti.-

Il suddetto vostro personale delle categorie di cui sopra, prima di dare gli ordini di competenza relativa alla qualifica di ciascuno, dovrà ricevere il nulla osta verbale dagli agenti militari corrispondenti.-

Tutti questi ultimi avranno come segno di riconoscimento sul bavetto il fregio di cui vi allego esemplare, e durante l'esistivo servizio porteranno un bracciale con segni distintivi della propria qualifica di cui vi allego disegno.-

L'orario attuale resterà in vigore salvo altre necessità oppure altre disposizioni che sarà l'autorità proposta alla direzione dei trasporti.-

Jugoslovenska državna železnica

LUBIANA

Priloga 26. N. 1941 000 IL CAPITANO DE ZBORNICI COMANDO PER

pos 5. 1941

(A. Manjca)

Prilog  
V skladu sili je povelje pravzaprav v korist in v korist  
izvršila se je naloge nad eksploatacijo železnice proge Lubiana-  
na-Carlovac, v kolikor se ti e presetne, vline in včasne službe.

Za vsako drugo službo se bodo bavila italijanske, zato dolo ene  
odnice. Vsa podrejen personal to ne najverjetno vreden svojih obli-  
gosti dolžnosti za ne bodo ostali ob strani vojaški železnici  
uslužbeni z odgovarjajo in kvalifikacijami.

Vsa gorji personal navedeni zateciji, proce izde pristotne, a  
svoti kv. izkazovali odgovarjajo e odredbe, to karli projekti ustnen  
priloge e odredbi vseh in vseh, vseh, vseh, vseh, vseh, vseh, vseh, vseh,  
vsi slednje navedeni bodo inli, vseh, vseh, vseh, vseh, vseh, vseh, vseh,  
pa bodo nosili nešiv na rokavu z oznaki vlogi in, vseh, vseh, vseh,  
priloge.

Sednji voini red bo ostal v veljavi dokler se ne bodo pojavile  
druga potrebe, ostroa dokler ne bo dal st. vli in vseh, vseh, vseh,  
porti, inli, druge naredbe.

Ena prvih italijanskih odredb o prometnem režimu in delu na železnici



Ljubljani, da naj ostanejo službujoči železničarji na slovenskem ozemlju, zasedenem po italijanski oboroženi sili, v sestavi Direkcije državnih železnic v Ljubljani. Nadzorstvo nad progami pa je poverjeno italijanskim državnim železnicam — Ferrovie dello stato, ki jih upravlja Delegacija vzhodnih železnic — Delegazione ferroviaria orientale Lubiana. Poleg tega je bilo za nadzor določeno železniško vojaško poveljstvo, imenovano Delegacija za vojaške transporte — Delegazione trasporti militari Mobile.<sup>10</sup> V začetku je sestavljal le-to oddelek mobilne delegacije za vojaške transporte s sedežem v Trstu, 15. julija 1941 pa je postala delegacija za vojaške transporte samostojen odelek, ki se je imenoval Delegazione trasporti militari mobile 602.<sup>11</sup>

Iz okupatorskih dopisov, maloštevilnih ohranjenih direkcijskih zapisnikov in spominov železničarjev je moč sklepati, da je organizacija dela na direkciji in drugih delovnih enotah v glavnem ostala nespremenjena. Seveda pa je vsa dejavnost na železnici služila v prvi vrsti za ureditev rednega in varnega prometa v strateško-vojaške namene. Temu primeren je bil tudi nadzor civilne in vojaške oblasti na železnici. Delegacija vzhodnih železnic je prilagodila svojo organizacijo direkcijski, zato je imela vzporedne strokovne oddelke, vse pa je vodil dr. ing. Francesco Rolla od prvih dni okupacije do 9. junija 1943, njegov namestnik je bil dr. ing. Soave Proferio. Vse spremembe, ki jih je nadzorna oblast posredovala direkciji in le-ta službenim enotam, so bile objavljene prek razpisov, objav, okrožnic, sprva v slovenskem jeziku, kmalu pa že dvojezično (italijansko-slovensko). Prva odredba delegacije z dne 20. aprila je določala, da ostanejo v veljavi vozni redi, vse potniške, prtljažne in blagovne pristojbine, odredbe o obračunavanju transportov in da naj oddajajo vse dohodke blagajn zbirni blagajni ljubljanske direkcije. Vsa prevozna sredstva dobijo novo lastninsko oznako FS (Ferrovie dello stato) v beli barvi in jih ne smejo pošiljati prek postaj Kranj, Litija, Mirna in Metlika.<sup>12</sup> Iz zadnjega moremo sklepati, da Italijani spričo nepoznavanja točnejše demarkacijske črte tudi niso kdo ve kaj zaupali svojim zaveznikom in so hoteli z zaščitnimi ukrepi obdržati zase čim več voznega parka.

Iz političnih in strateških razlogov sta bila poostrena nadzor nad železničarji in obramba železniških objektov razum-

Štev. 9.039-I-41.

Ljubljana, dne 24.aprila 1941.

R A Z P I S ŠTEV. 36/41.

Predmet: Organizacijske odredbe  
okupacijskih oblasti.

V s o m s l u ž b e n i m e d i n i c a m i

Glede na zasedbo območja oblastne direkcije državnih železnic Ljubljana po obročanih silah držav oni so izvestne edinice podrejene neposredno RBD Wien in Villach, od katerih prejemo vsa nadaljnja navodila.

Edinice na slovenskem ozemlju, zasedene po italjanski oboroženi sili, pa ostanejo v sestavi direkcije državnih železnic Ljubljana, ki je pa glasom naredbe z dne 20.IV.1941 odslaj podrejena Kralj.civilnemu komisariatu za zasedeno slovensko ozemlje v Ljubljani.

Eksploataciji železniških prog direkcije Ljubljana je poverjena nadzor italjanskih F.S. železnic, ki ga izvaja "F.S. Delegazione ferroviaria orientale - Lubiana", hkratu z železniško vojaško komando pod naslovom "Delegazione trasporti militari mobile". Na teh progah veljajo do nadaljnjega sedanji vozni redi, vse potniške, prtljažne in robne tarife z izvršnimi odredbami ter odredbe glede obračunavanja transportov.

Določke je še nadalje odvajati blagajni direkcije v Ljubljano.

Ka prevoznih sredstvih /: vozovih, vozilih, strojih i.t.d. /, ki se nahajajo sedaj na progah ljubljanske direkcije, bodo obstoječi lastniški znaki prečrtani in nameščen znak F.S. v beli barvi. Preko postaj Kranj, Litija, Mirna in Metlika ta prevozna sredstva - v polnem ali praznem stanju - ne smejo biti odpravljena.

Glede sodelovanja italjanskih vojaških organov z železniškimi je direkcija prejela sledečo odredbo:

"In relazione agli ordini superiori da oggi la 1 Sezione Militare d'Esercizio e la 2 Sezione Militare d'Esercizio assumono la cura intendente dell'esercizio della linea ferroviaria Lubiana-Carlovac, per tutto quanto riguarda i servizi movimento - trazione e veicoli.

Per ogni altro servizio di occupazione gli enti italiani e i/o delegati il V/S. personale dipendente continuerà ad espletare le proprie normali mansioni e sarà affiancato dagli agenti ferroviari militari con qualifiche corrispondenti.

"Glede na višja povelja prevzemata z današnjim dnem 1. in 2. Vojaška izvršilna sekcija nadzor nad eksploatacijo železniških prog Ljubljana - Karlovac, v kolikor se tiše prometne, vlečne in vozovne službe.

Z veako drugo službo se bodo bavile italjanske, zato določene edinice. Vsa podrejen personal bo nadaljeval z vršenjem svojih običajnih dolžnosti in ne bodo stali ob strani vojaški železniški ustanovitveni o odgovarjajočini kvalifikacijami.

Organizacijske odredbe okupacijskih oblasti z dne 24. aprila 1941

ljiva. Civilni komisar Emilio Grazioli\* je že do 22. aprila zahteval, da mu naj železniška direkcija pošlje natančen seznam vsega osebja na progah, zasedenih po italijanski vojski. Seznam naj bi imel tele podatke: zaporedno številko, ime in priimek, čin (naziv), službeno mesto in neto prejeme. Isto je zahteval za osebje na vseh gorenjskih progah in do Litije in za vse osebje dolenske proge, dalje za vse uslužbence izpostav prometnega ministrstva in generalne direkcije.<sup>13</sup> Dne 30. junija 1941 pa je zahteval, naj direktor državnih železnic Rudolf Kavčič predloži občemu oddelku visokega komisariata seznam vseh državnih in pokrajinskih uslužbencev ruske narodnosti, kar je bilo spričo nove politične situacije v Evropi, se pravi nemškega napada na SZ, razumljivo. V seznamu naj bo označeno: rodbinsko ime, rojstno in očetovo ime, kraj in dan rojstva, narodnost, bivališče, urad, pri katerem je zaposlen, in od kdaj je v službi na ozemlju Ljubljanske pokrajine. Prav tako naj bo v tem poročilu tudi seznam z enakimi podatki za uslužbence drugih narodnosti, razen slovenske in italijanske, npr. za Nemce, Angleže, Francoze, Srbe, Hrvate itd. Na koncu dopisa je dodana še opomba, da naj pri predložitvi tega seznama upoštevajo ne samo pragmatične\*\* uslužbence, temveč tudi pogodbene, honorarne in nasploh vse, ki prejemale nagrade v kakršnikoli obliki na račun državne ali pokrajinske blagajne.<sup>14</sup>

V naslednjem bomo prikazali, kakšen je bil okupacijski režim in nadzor po posameznih oddelkih in delovnih enotah ter službah na železnici v Ljubljanski pokrajini.

Dasi je ostala, kot smo že zgoraj omenili, organizacija direkcije in tudi drugih delovnih enot na železnici precej nespremenjena, je bila okupatorjeva dejavnost na železnici preusmerjena predvsem v čimprejšnjo vzpostavitev rednega in varnega prometa. Zato okupator posamezne oddelke in de-

---

\* Dne 18. aprila 1941 je prevzel civilno oblast na zasedenem ozemlju kot civilni komisar tajnik fašistične stranke v Trstu Emilio Grazioli, 3. maja 1941 s priključitvijo Ljubljanske pokrajine k Italiji pa je postal visoki komisar.

\*\* Status pragmatičnega ali stalnega uslužbenca ali delavca so imeli tisti, ki so izpolnjevali pogoje v tedanjih predpisanih delavskih pravilnikih na železnici. (Ujedinjeni železničar, 15. julija 1935, št. 11).

lovne enote ter službe na železnici ni bistveno spreminjal, temveč jim je posvetil veliko pozornost in jih je skrbno nadzoroval.

Šef celotne Delegacije vzhodnih železnic Ljubljana (Delegazione ferroviaria orientale Lubiana) je bil ing. Comm. Francesco Rolla, 9. junija 1943 pa ga je zamenjal vnet fašist ing. Solari Giovanni Batista.<sup>15</sup>

Prometni oddelek je vodil najprej ing. Gvido Marinelli, kasneje (datuma ni) pa ing. Giulia Ottorino. V oddelku na direkciji je bilo 9 uradnikov, na posameznih večjih postajah prav tako po eden ali več. Šefi postaj — capi stazioni — so na primer bili: po eden v Novem mestu, na postaji Ljubljana Šiška, po trije pa v Ljubljani in Zalogu. V spremni službi na vlakih je bilo 24 vlakovodij in sprevodnikov, 5 zaviračev, v premikalni službi 58 italijanskih uslužbencev.\*

V gradbenem oddelku, ki ga je vodil ing. Fausto Gianareli, je bilo zaposlenih 13 tehničnih uradnikov. Ti so imeli področje dela v dveh sekcijah za vzdrževanje prog v Ljubljani. To službo so strogo nadzorovali spričo porušeni železniški prog in njenih začetnih popravil v prvih tednih okupacije. V italijanskem gradbenem oddelku je prevzelo delo 7 progovnih nadzornikov. Po enega so razporedili v Ribnici, Ljubljani, Trebnjem, Logatcu, Novem mestu in dva v Črnomlju. Nadalje so razmestili 12 vodij skupin, ki so opravljali delo poleg že imenovanih nadzorništev še v Grosupljem, Brezovici, trije pa so ostali v Ljubljani.

Posebno nadzorstvo je okupator namenil strojnemu oddelku in izvršilnim službenim enotam. Oddelek je vodil ing. Tomaso Zattoni, kasneje ing. Carlo Bolognin. Obe kurilnici, v Ljubljani in Novem mestu sta bili podrejeni nadzornemu organu. Bilo je kar 98 italijanskih strojevodij in kurjačev ter 19 italijanskih uslužbencev pri vozno-pregledniški, tehnični in ključavničarski službi ter prav tako tudi nekaj ročnih delavcev. Manj pa je bilo razporejenih italijanskih uslužbencev v drugih oddelkih, tako npr. v komercialno-prometnem oddelku, ki ga je vodil Giovanni Benuzzi, v personalnem pod

---

\* Nadrobnejših podatkov o številčni zaposlitvi italijanskih železničarjev na drugih večjih postajah v Ljubljanski pokrajini mi ni uspelo dobiti.

vodstvom Alfonsa Sorsaja in v računovodskem pod vodstvom Fabrizia Fabrizza. Varnostna služba in zveza je imela na začetku le enega predstavnika in to ing. Emanuela De Joba, kasneje pa se je ta oddelek povečal na šest uslužbencev različne strokovnosti pod vodstvom ing. Maura Banija.

Italijani so nadzirali tudi zdravstveno službo, preverjali so delo v ambulantah, zlasti resničnost bolniških dopustov slovenskih železničarjev. V direkcijskem posloppju je bilo še poveljstvo samostojne kohorte železniške milice (Comando Coorte autonoma milizia ferroviaria), ki jo je vodil fašist Mario De Felice.<sup>16</sup> Ta je nadzirala delo vseh oddelkov na direkciji in delo posameznikov, posebno pa je skrbela za varnost železniških objektov ter nadzorovala dela pri popravilih le-teh in proge v Ljubljanski pokrajini. Poleg tega je imela redna italijanska vojska poseben inšpektorat za zaščito železnic (Ispettore servizio protezione ferrovie) pri poveljstvu topništva XI. armadnega zbora ter podinšpektorje pri poveljstvu manjših topniških enot.<sup>17</sup> Vojaške enote, ki so zasedle proge kasnejše Ljubljanske pokrajine, so spadale v XI. armadni zbor, ki je imel sedež večinoma v Ljubljani. Proge na Dolenjskem in v Beli krajini so varovale enote divizije Isonzo s štabom v Novem mestu, na Notranjskem pa najprej enote divizije Re, od maja 1941 dalje pa enote divizije Granatieri di Sardegna s štabom v Ljubljani. Ob stari jugoslovansko-italijanski meji so bile še obmejne enote (Guardia alla frontiera, GAF), ob novo postavljeni meji nemškega okupatorja in pa ob meji z Neodvisno državo Hrvatsko (NDH) pa obmejna policija črnih srajc (Milizia confinaria Camice nere). Ker so bile že prve akcije sabotažnih skupin bodisi na terenu ali na železnici, pa tudi akcije prvih partizanskih enot usmerjene na rušenje in uničevanje železniških objektov in prog, je redna vojska skrbela za varen in reden promet, kakor tudi za zaščito že popravljenih železniških objektov. Od spomladi 1942 je začela vojska graditi in utrjevati svoje postojanke ob železniških progah Ljubljanske pokrajine. S številnejšimi partizanskimi diverzantskimi akcijami so se varnostni ukrepi na železnici poostriili, pa tudi zavarovanje prog je bilo močnejše.

Na posameznih postajah ob progah na Dolenjskem in Notranjskem so nadzirali v začetku promet italijanski prometniki, kasneje pa so ostali le na večjih postajah, tako na vseh

treh ljubljanskih kolodvorih, v Zalogu, Kočevju, Grosupljem, Trebnjem, Novem mestu in Metliki.<sup>18</sup>

Direkcija državnih železnic v Ljubljani, ki jo je nadzorovala Delegacija vzhodnih železnic, je torej delovala v okviru na novo ustanovljene Ljubljanske pokrajine; le-ta je imela zaradi strnjenege slovenskega prebivalstva avtonomen značaj. Ljubljanska pokrajina je obsegala okoli 4550,6 kvadratnih kilometrov (300 km železniške proge) in imela 336.279 prebivalcev. Kljub temu da je bila sestavni del Italije, je še nadalje ostala v veljavi rapalska jugoslovansko-italijanska meja. Civilno oblast je izvrševal civilni, kasneje visoki komisar Emilio Grazioli, ki je že pred priključitvijo Ljubljanske pokrajine k Italiji uvedel obveznost dvojezičnih napisov in seveda cenzuro nad slovenskim tiskom.<sup>19</sup>

Že meseca maja 1941 je italijanski okupator pričel uvajati strožje ukrepe in nadzorstvo pri izvrševanju železniške službe. Neposredno so nadzorovali delo v vseh oddelkih, dalje prihod in odhod s postaj vseh, ki so bili uslužbeni na železnici, za dostop na peron so zahtevali posebne dovolilnice. Slovenski železničarji so morali z rimskim pozdravom pozdravljati italijanske vojake, ki so bili v službi na železnici; uradni jezik je bil italijanski.<sup>20</sup> Železnica je bila kot pomembna gospodarska panoga vključena v italijanski fašistični sistem. Vsi ti ukrepi so že začetek dolgoročne okupatorjeve politike: postopna fašizacija, poitalijančevanje in uničenje slovenskega naroda v sklopu fašističnega korporativnega sistema.

#### OPOMBE

1. Arhiv ŽG, Zapisnik seje železniškega odbora direkcije železnic z dne 10. aprila 1941.

2. Prav tam; V dnevih obrambe domovine so železničarji, ki so bili določeni v vojaško tehnično službo, pomagali strokovno rušiti železnice in njene objekte pred prodirajočo nemško in italijansko armado. Prav tako so se pripravljali na evakuacijo, vendar je bila preklicana. (Strniša Emil, ustni vir.) Železničarji pa so jugoslovanski vojski in prostovoljcem pomagali tudi drugače. Ko se je formiral 10. aprila 1941 na novomeški postaji transport 4 osebnih in 25 tovornih vlakov slovenskih prostovoljcev, je novomeška vlakovna skupina (vlakovodja Ivan Mavrovič, zavirači Danijel Lepin, Miha Grabrijan in Roman Stepišnik), spremljala vlak, ki naj bi odpeljal do Karlovca. Tam bi namreč dobili uniforme,



orožje in drugo vojaško opremo. Že na poti je bilo čutiti razsulo naše vojske, vendar so še pripeljali do Mahičnega. Vlakovodja Ivan Mavrovič je pozvedoval o stanju naše vojske in sovražnikovem prodiranju, da ne bi transport naletel na sovražnika. Zvedel je, da v Karlovac prodirajo Nemci in da je jugoslovanska vojska v razsulu in dezorganizirana. Ker so na Hrvaškem prevzeli oblast ustaši, se je transport neoboroženih prostovoljcev vrnil do Gradca v Beli krajini. Tudi od tu dalje ni bilo več varno potovanje, saj so transport preletavala sovražnikova letala, poleg tega pa so zaradi novice o razglasu bana in narodnega sveta, da se je Ljubljana predala, po posvetu s komando transporta odločili, da je transport prostovoljcev razpuščen. Med drugim je tudi zasluga železničarjev, da niso prostovoljci tega transporta prišli kot vojni ujetniki v okupatorjeve roke. (Lepin Danijel: Zgodovinski material o delu železničarjev za NOB v novomeškem železniškem centru v letih 1941—1943) (dalje navajam Lepin: Zgodovinski material).

3. Službeni list kraljevske banske uprave Dravske banovine 12. aprila 1941, kos 30.

4. Arhiv ŽG, Jugoslovanske državne železnice, direkcija Ljubljana, razpis št. 34, 1941.

5. Jenko Jože: Direkcija jugoslovanskih železnic v Ljubljani v dobi okupacije, rokopis; Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

6. Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

7. Arhiv ŽG, zapisnik seje železniškega odbora direkcije železnic z dne 21. aprila 1941.

8. Prav tam.

9. Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

10. Prav tam.

11. Oblak-Čarni: Partizanske akcije, stran 230.

12. Jenko Jože: Direkcija Jugoslovanskih železnic v Ljubljani v dobi okupacije, rokopis; Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

13. Arhiv ŽG, zapisnik seje železniškega odbora direkcije železnic z dne 21. aprila 1941.

14. Arhiv ŽG, dopis visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino z dne 30. junija 1941 direktorju državnih železnic ing. Rudolfu Kavčiču.

15. Arhiv ŽG, 10 — Prez. 1943, arhiv direkcije; Jenko Jože, Direkcija jugoslovanskih železnic v Ljubljani v dobi okupacije, rokopis.

16. Jenko Jože: Direkcija jugoslovanskih železnic v dobi okupacije, rokopis; Lužar Franc, ustni vir.

17. Oblak-Čarni: Partizanske akcije, stran 230.

18. Jenko Jože: Direkcija jugoslovanskih železnic v Ljubljani v dobi okupacije, rokopis.

19. Mikuš Metod: Pregled zgodovine NOB v Sloveniji, knjiga 1, 1960, stran 60.

20. Strniša Emil, ustni vir; Lužar Franc, ustni vir.

#### IV

### RAZVOJ ORGANIZACIJE OSVOBODILNE FRONTE NA ŽELEZNICI V LJUBLJANSKI POKRAJINI

#### Ljubljansko železniško vozlišče

V ljubljanskem železniškem vozlišču so komunisti v marcu in aprilu 1941 zbirali domoljubne in narodno zavedne železničarje, ki so jih ne glede na njihovo politično in ideološko pripadnost vključili v protifašistično gibanje. Neposredno z letaki in razglasi, ki jih je izdal v marcu in aprilu CK KPS in so jih komunisti prinašali tudi v železniške delavnice, so jih obenem seznanjali s smernicami in politiko komunistične stranke.<sup>1</sup> Ob pristopu Jugoslavije k trojnemu paktu, ob dogodkih okoli 27. marca, zlasti pa po razpadu stare Jugoslavije, so komunisti na železnici v svojih delovnih enotah pojasnjevali in analizirali zadnje politične in vojaške dogodke, razkrinkavali politična stališča bivših režimskih strank ter pridobivali somišljenike, ki so se začeli zavedati, da je edini izhod iz te narodne nesreče — odpor.

Prva oblika neposrednega odpora je bilo sabotiranje okupatorjevih ukazov o čuvanju 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. Posebno aktivni so bili železničarji v delavnicah in kurilnicah, kjer so imeli neposredno možnost za izvajanje sabotaž.<sup>2</sup> Prav tako se niso odzvali razglasu narodnega sveta z dne 12. aprila 1941,<sup>3</sup> še manj pa razglasom italijanskega okupatorja, ki jih je v mesecu aprilu večkrat objavljajal. V njih je pozival prebival-



**TONE ŠUŠTERŠIČ-TINE ZELEZNIK**, rojen 1903, član KP od leta 1932, predvojni revolucionar in pomemben organizator delavskega gibanja na železnici in izven nje. Po okupaciji je bil med prvimi pobudniki in organizatorji narodnoosvobodilnega gibanja v Ljubljani in v Bell krajini, kjer je organiziral tudi prve partizanske enote. V NOV je opravljal pomembne in odgovorne vojaške in politične naloge. Po vojni je bil sprva pomočnik ministra, nato minister za promet, od 1958 dalje je v pokoju. Še vedno je aktiven družbenopolitičen delavec; je nosilec partizanske spomenice 1941 in več vojaških in političnih odlikovanj.

stvo, naj odda orožje in strelivo, skratka ves vojaški material.<sup>4</sup> Tudi ukaze, da naj železničarji pazijo na vojaški material na posameznih postajah, ki ga je odmetavala jugoslovanska vojska, niso izpolnjevali. V aprilskih tednih so kar samoiniciativno, pozneje pa organizirano zbirali, spravljali in skrivali tudi vojaški material, ki ga je bilo veliko ob progah, na postajah in železniških križiščih. Tako so na primer v Zalogu železničarji skupaj z domačini iz skladišč in vojaških vagonov, ki so še stali na premikalnem kolodvoru, odnašali orožje, vojaško opremo in hrano, z mislijo, da je bolje prepustiti vse to domačinom, kot pa sovražniku.<sup>5</sup> Na območju ljubljanske železniške postaje je železničar Tone Šušteršič, ki je bil član vojaške komisije pri CK KPS, vključeval železničarje v razne akcije za zbiranje orožja, z njimi pa tudi pripravljali prve sabotažne akcije, s katerimi naj bi uničevali železniški vozni park in naprave.<sup>6</sup> Odnášali so najrazličnejše orožje in strelivo, posebno veliko je bilo orožja v vagonih, kjer so ga puščali vojaki, ko so odhajali domov. Tako je Martin Kokalj iz železničarske zadruga pri gorenjskem kolodvoru sodeloval z Ervinom Dolganom-Janezom. Ta je zbiral orožje prostovoljcev iz Soške

legije in ga s pomočjo železničarjev komunistov odnašal iz vagonov; veliko ga je shranil v primerna skrivališča v zadruhi.<sup>7</sup> Železničarji so pozvedovali za orožjem tudi pri posameznih vojakih, ki so jim natančno opisali, kam so ga odvrgli, ko so zapuščali vojaške enote. Nekaj orožja so železničarji dobili tudi po zvezah z oficirji in podoficirji razpadle jugoslovanske vojske. Zavirač na postaji Ljubljana Milivoje Pavičević se je neposredno vključil v te zveze in dobival orožje, municijo, vojaške uniforme in jih shranjeval v skladišču v svoji hiši na Viču. Orožje in sanitetni material je zbiral tudi vlakovodja Božo Ivanović, ki je shranjeval vse to v bunkerju svojih sorodnikov pri Štrukljevih na Janševi, št. 1.<sup>8</sup> V spominskem gradivu železničarjev je opisanih nič koliko primerov, ko so zbrano orožje in drug vojaški material skrivali v bližini svojih bivališč in ga po dogovoru s terenskimi aktivisti oddajali na javke, s katerimi so imeli zvezo tudi železničarji.<sup>9</sup>

Prve dni po napadu Nemčije na Jugoslavijo so se komunisti na območju ljubljanskega železniškega vozlišča sestali v Zargijevi garaži pri gorenjskem kolodvoru. Spričo novih političnih in vojaških dogodkov so pripravljali ustanovitev železniškega komiteja KPS,\* ki je bil tudi kmalu zatem ustanovljen. Člani komiteja so bili Tone Šušteršič,\*\* Tine Rožanc, Tone Zalar,\*\*\* Martin Kokalj in Karel Črnič, okrožni komite

---

\* Po izjavi Dušana Bravničarja so sprva imenovali partijski biro, kasneje pa komite KPS.

\*\* Tone Šušteršič-Tine Železnik je bil član komiteja le kratek čas. Že junija 1941 je odšel v ilegalo, sredi julija 1941 ga je poslal CK KPS kot inštruktorja v Belo krajino, kjer naj bi kot aktivist organiziral OF in prve partizanske enote. (Šušteršič Tone, Na ljubljanski železnici, Ljubljana v ilegali I, 1959, stran 184 in ustni vir. O njegovem delovanju v Beli krajini glej obširneje v knjigi Polič Radko, Belokranjski odred. Ljubljana 1975.)

\*\*\* Tudi Tone Zalar je kmalu po napadu Nemčije na SZ odšel v ilegalo. Italijanski okupator ga je izsledil skupaj z Jožetom Molkom ter zaprl v šempetrske zapore v Ljubljani. Dne 7. avgusta 1941 je z večjo skupino pobegnil iz zaporov ter odšel v partizane. Priključil se je borcem Borovniške čete. Jože Molek pa se je po nekaj dnevih vrnil iz zapora in postal eden izmed pomembnih organizatorjev narodnoosvobodilnega gibanja v Borovnici; bil je še vedno zaposlen na železnici. (Luštek Miroslav, Kronološki pregled dogodkov v Ljubljani v letu 1941. Ljubljana v ilegali I, 1959, stran 466 in Traven Rezka, Rekonstrukcija organizacije KPS in OF na območju Borovnice od ustanovitve do 1945.)



TONE ZALAR, roj. 1904, ključavničar v signalni delavnici v Siški, član KP od 1933, predvojni revolucionar in organizator delavskega gibanja na borovniškem območju. Po okupaciji je postal aktivist OF na železnici in na terenu. Maja 1941 je bilo v njegovi hiši partijsko posvetovanje notranjskih aktivistov o organizaciji OF in pripravah na vstajo. Julija 1941 ga je italijanski okupator aretiral in ko je pobegnil iz zaporov v šempetrski kasarni je nadaljeval s političnim delom na terenu. Leta 1941 je odšel v NOV, 14. 12. 1942 so ga Italijani ubili v bunkerju, kjer je bil izdan.

KPS Ljubljana pa je določil še Petra Romavha\* in Petra Zlatnarja ml., ki sta do tedaj delala oziroma bila včlanjena izven železnice.<sup>10</sup> Na železnici doslej niso imeli svojega komiteja, bržkone so ga ustanovili na pobudo partijskega vodstva (CK KPS) in so vanj vključili vse dolgoletne člane KPS. Železnica je bila namreč v najširšem smislu besede morda najpomembnejša gospodarsko-strateška panoga, ki bi kar najbolj učinkovito pomagala narodnoosvobodilnemu gibanju. Odslej je bila povezava med železniškim komitejem, katerega sekretar je postal Peter Romavh, in partijskim vodstvom — OK KPS Ljubljana tesnejša in naloge določnejše. Poleg tega sta delala na železnici člana okrožnega komiteja KPS Ljubljana, to sta bila Zalar in Šušteršič, ki sta bila izvoljena na okrožni partijski konferenci septembra 1940 v Borovnici pri partijskem aktivistu železničarju Tonetu Zalarju. Spričo širokega akcijskega območja okrožnega komiteja KPS Ljubljana so bili člani tedaj neposredno določeni za politično delo med posameznimi strokami. Tako sta bila železničarja Tone Šušter-

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 23.

BORIS KRAIGHER, roj. 1914, član KP od 1934, predvojni revolucionar in organizator KPS in SKOJ. Kot organizator NOB, sekretar OK KPS in OO OF Ljubljana je imel zvezo tudi z železničarji, zlasti s kurilnico Ljubljana. V NOV je opravljal številne pomembne naloge, med drugim je bil tudi komisar glavnega štaba NOV in POS. Po vojni je na zvezni in republiški ravni opravljal družbeno-politične funkcije, umrl je 1967, narodni heroj.



šič in Tone Zalar določena za delo med železničarji, saj sta bila že prej dolga leta aktivna politična delavca.<sup>11</sup> V teh novih okoliščinah, v prvih mesecih okupacije, pa sta s svojimi izkušnjami v političnem delu na železnici in hkrati povezana z višjimi partijskimi organi mnogo pripomogla k hitrejšemu opredeljevanju železničarjev za osvobodilni boj.

Zaradi posebnosti železnice so obstajale še druge oblike povezave med železniškim komitejem KPS in CK KPS, OK KPS Ljubljana in glavnim poveljstvom slovenskih partizanskih čet. Mnogokrat so zaradi posebnih in zaupnih nalog, ki naj bi jih izvedli aktivisti na železnici, dobivali le-ti ali pa posamezni člani komiteja določene direktive, ki jih je pošiljalo partijsko in vojaško vodstvo. Ko se je OK KPS Ljubljana in okolica spomladi 1941 reorganiziral, je postal sekretar tega okrožja Boris Kraigher, ki je bil hkrati tudi član CK KPS. Bil je neposredno povezan z železničarji v kurilnici. Peter Zlatnar ml. pripoveduje, da je prihajal iz najožjega vodstva NOB na sestanke matičnega odbora OF v kurilnici in železniškega komiteja največkrat Kraigher, kakor tudi na sestanke posameznih skupin članov OF na železnici.<sup>12</sup> Prav tako je imel stike s člani železniškega komiteja sekretar mobilizacijske



komisije pri glavnem poveljstvu slovenskih partizanskih čet Tone Dolinšek-Metod.<sup>13</sup> Posebno predani in sposobni železničarji so nato organizirali in skrbeli za uspešno in konspirativno izvajanje nalog.

O konkretnih pripravah na vstajo pa je železničarje med drugimi najbolj seznanjal Tone Šušteršič, član vojnorevolucionarnega komiteja pri CK KPS, ki je obstajal do ustanovitve glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet, in še preden je odšel v Belo krajino, je imel z železničarji dva večja sestanka.<sup>14</sup>

Narodnoosvobodilno gibanje med železničarji se je začelo in razvilo, kot bi temu rekli, od zgoraj in od spodaj, v vseh delovnih sektorjih. Niso bili aktivni samo komunisti, ki so kljub okupaciji ohranili svojo organizacijo in vse oblike ilegalnega političnega dela in bili prvi organizatorji narodnoosvobodilnega gibanja na železnici. S političnim delom so pričeli tudi njihovi simpatizerji in sodelavci v ljudskofrontnem gibanju izpred vojne, iz vseh političnih strank in sindikalnih organizacij in društev, med katerimi so imeli vidnejšo vlogo sokoli in stara generacija — železničarji z revolucionarno tradicijo iz stavkovnega gibanja dvajsetih let.

Taka razgibanost je bila značilna za vse delovne sektorje na železnici in to že v prvih mesecih okupacije. Kljub predvojni politični in sindikalni razcepljenosti in neenotnosti, pa tudi čestokrat politični neopredeljenosti, sta združevala železničarje visoko razviti narodni čut in narodna zavest, zato se je večina brez oklevanja združila v boju proti okupatorju in začela z narodnoosvobodilnim bojem.

Železničarji so tudi v okviru svojih društev, ki so po okupaciji še obstajala, na rednih mesečnih sestankih začeli širiti odporniški duh proti okupatorju, aktivisti so seznanjali železničarje s programom OF in z njenimi nalogami, posamezne skupine, razdeljene po stroki, pa so že pripravljale akcije. Jože Gabrovšek, ki je bil član UJNŽB, se spominja, da so sestanke sindikalne organizacije Udruženja jugoslovanskih narodnih železničarjev in brodarjev spretno izrabili tudi za politično agitacijo in pridobivanje zanesljivih oseb za Osvobodilno fronto.<sup>15</sup>

K tako zgodnjemu ustanavljanju organizacije OF, se pravi že maja in junija 1941, in razvoju narodnoosvobodilnega gi-

banja na železnici, pa ni vplivala samo politična in organizacijska dejavnost komunistov v posameznih delovnih področjih na železnici, temveč tudi vključevanje železničarjev komunistov in levičarsko usmerjenih železničarjev v predvojno politično delo na terenu, v domačem okolišu. Saj so prav ti predvojni aktivni politični delavci v nekaterih krajih, kot na primer Tone Zalar in Jože Molek v Borovnici, Ivan Dorbež, oče in bratje Sigulinovi v Zalogu, Tine Rožanc v Pirničah in Medvodah, Tone Šušteršič v Beli krajini in tudi drugod, imeli tesne stike s komunisti in njihovimi simpatizerji v domačem kraju. V teh novih okoliščinah po okupaciji pa so se še tesneje povezali z narodnoosvobodilnim gibanjem v domačem okolišu in pomagali organizirati OF, pa tudi prve partizanske enote. Svoje izkušnje na terenu so uporabili tudi v svoji delovni enoti, zato jim je uspelo, da so na železnici tako hitro in dobro organizirali OF in začeli s sabotažnimi akcijami. Ta obojestranska dejavnost železničarjev, se pravi na terenu in na železnici, se je kasneje, ko je narodnoosvobodilno gibanje na železnici dobilo večji razmah in raznovrstne oblike dejavnosti, pokazala skoraj za nepogrešljivo; pri svojih nalogah so vselej dobili pomoč na terenu, zlasti pri intendanci, prevažanju ilegalcev, obveščevalni službi in podobno.

Morda ne bo odveč v zvezi s tem omeniti, da je partijsko vodstvo določilo nekatere železničarje — komuniste za politično delo v posameznih predelih Slovenije izven železnice. Ustanavljali so partijske in OF organizacije skupaj z drugimi aktivisti na terenu, sodelovali pri organiziranju prvih partizanskih enot. Toneta Šušteršiča je poslal CK KPS sredi julija v Belo krajino z namenom, da tam organizira Osvobodilno fronto in partizanske enote. Še do decembra 1941 je prihajal vsakih 14 dni v Ljubljano, da je poročal o svojem delu.<sup>16</sup> Jože Borštnar,\* ki je bil po okupaciji prometnik in je delal kot sekretar KP v Rajhenburgu (Brestanici), pravi v svojih spominih, da se je že v juniju 1941 sestal s Tonetom Tomšičem, organizacijskem sekretarjem CK KPS in mu poročal o političnih razmerah v Posavju. Borštnar je takrat dobil nalogo, naj v Mirnski dolini in od Škocjana do Št. Lovrenca organizira partij-

---

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 112

ske organizacije in OF. Poleg tega je bil zadolžen, naj ustanovi okrožni komite KPS za Posavje, člani le-tega pa naj bi pričeli organizirati OF na tem območju. Zaupano mu je tudi bilo, da vzpostavi kanal za prenašanje literature in za prehod ilegalcev čez nemško-italijansko okupacijsko mejo v območju proge Mokronog—Sevnica. Pri delu se je v tem času povezal tudi z železničarji novomeške postaje, kjer so že pričeli v prvih mesecih po okupaciji organizirati narodnoosvobodilno gibanje. Borštinar je bil med pomembnimi organizatorji narodnoosvobodilnega boja tudi v Metliki in njeni okolici. V jeseni 1941 ga je Tone Tomšič zaradi posebnih nalog poslal v Metliko, tam je prevzel službo prometnika na železniški postaji. Tu naj bi poleg frontnega dela med železničarji organiziral tudi ilegalne prehode žez mejo s takratno Neodvisno državo Hrvaško.<sup>17</sup>

Na pobudo KPS se je ustanovila 27. aprila 1941 Protiimperialistična fronta, od junija dalje imenovana Osvobodilna fronta slovenskega naroda, v katero so se združile vse pozitivne sile in sprejele načelo oboroženega boja proti okupatorju. S tem so se tudi slovenskim železničarjem zastavile nove raznovrstne naloge že v začetku narodnoosvobodilnega gibanja. Sestanka komunistov z železnice v Žargijevi garaži v Šiški se Tone Šušteršič takole spominja: »Vsi smo z velikim zadoščenjem pozdravili našo narodno fronto upora, ustanovljeno na pobudo partije. Dolgo smo se razgovarjali o tem, kako čimprej vključiti železničarje v OF in kako čim uspešneje delati.«<sup>18</sup> Člani železniškega komiteja KPS so si razdelili svoje delovno področje. Tako je bil Romavh odgovoren za direkcijo, Žargi za mostovno delavnico in progovno sekcijo, Zlatnar ml. za glavno postajo, Kokalj za železničarsko zadrugo, Rožanc in Črnič za kurilnico Ljubljana in Šiška, Tone Šušteršič pa za signalno delavnico v Šiški.<sup>19</sup> Zelo aktiven je bil Tine Rožanc,\* ki se je pred nemškim okupatorjem umaknil iz Pirnič, kjer je dotlej stanoval, v Ljubljano, da bi lahko nemoteno deloval, saj se je ves posvetil narodnoosvobodilnemu gibanju na železnici. Z ženo sta stanovala pri Petru Romavhu v Podlimbarskega 17; odtlej je postala Rožančeva soba zbirališče in središče železniškega komiteja, kjer je bilo nešteto sestankov in skovanih veliko sabotažnih akcij.<sup>20</sup>

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 21

JOŽE GRUDEN, roj. 1889, premogar, dolgoletni predvojni član KP, organizator OF med delavci v kurilnici Ljubljana, aktivist. Sodeloval je pri mnogih sabotažnih akcijah na lokomotivah, ena večjih akcij je bila 1. februarja 1942; dalje pri vzdrževanju kurirskih zvez in javk in pri partizanski intendantci. Bil je v internaciji. Umrl je leta 1961.



Že v maju 1941 so se začeli lotevati dveh dokaj široko zasnovanih in kompleksnih nalog: organiziranja OF na železnici, se pravi pridobivati ljudi za narodnoosvobodilno gibanje, ga razširiti in utrditi na vse delovne enote na ljubljanskem vozlišču in novomeški postaji ter konspirativno vzpostaviti raznovrstno dejavnost železničarjev; organizirati obveščevalno službo, ilegalne kanale za prevoz materiala in ilegalcev ter terenskih delavcev, organizirati sabotažne akcije, intendantčno službo. Vse te naloge bi bile lahko izvedene le, če bi se železničarji organizirali na vseh delovnih področjih, zakaj vse te raznovrstne naloge so bile vezane na določena delovna področja železnice. Le kurilniške službe so na primer lahko učinkovito kvarile in sabotirale vozni park, eksekutivna služba je lahko neopazno prevažala ilegalno literaturo in opravljala intendantčne posle in podobno. Pogoj za uspešne akcije so bili torej nespremenjeni delovni procesi in navade, sicer bi že v začetku zbudile okupatorjevo pozornost; temu se je tudi prilagodila organizacijska struktura OF na železnici.

Kako se je OF razvijala v posameznih delovnih enotah ljubljanskega vozlišča in kakšna je bila njena organizacijska



IVAN JUSTIN, roj. 1898, strojni mojster, zaposlen v kurilnici Ljubljana. Bil je aktivist OF in je sodeloval pri sabotajah na voznih parkih in intendanci za NOV. Umrl je v taborišču Hamburg-Neuengamme 30. 11. 1944.

struktura? Teško je reči, v kateri delovni enoti so se najprej ustanovili terenski in matični odbori OF in kje kasneje. Peter Zlatnar ml. se takole spominja začetkov narodnoosvobodilnega gibanja na železnici. »Komunisti so postali jedro OF. Zaradi izredno širokega obeležja OF pa smo delali tudi z demokratičnimi nacionalisti in katoličani, z vsemi, ki so bili proti okupatorju. Sprva smo pridobivali samo posameznike, v delavnicah in v oddelkih smo postavljali zaupnike, ki smo jim natančno pojasnili namen in naloge OF. Ti so pridobivali spet svoje sodelavce in dobre znance. Zanimivo je, da se je takoj brez pridržka vključila tako imenovana »stara generacija«, to se pravi starejši železničarji, ki so sodelovali ali celo vodili štrajk železničarjev in doživeli Zaloško cesto. Ko da je v njih spet oživel borbeni duh, ki je v letih monarhofašistične diktature nekako zamrl.«<sup>21</sup>

O začetkih organiziranja odpora proti okupatorju v kurilnici Ljubljana, se spominja Jože Gruden, predvojni član KP, da se je nekajkrat sestel s Tonetom Šušteršičem, ki mu je dal navodila, naj organizira sabotažne skupine, ki bi delovale v vseh kurilniških službah.<sup>22</sup> Konec aprila ali v začetku maja pa je Grudna povabil Peter Zlatnar ml. na sestanek železni-

ALOJZ HAJNRIHAR, roj. 1899, strojevodja, član KP in Rdeče oziroma Ljudske pomoči, organizator OF med strojevodji v kurilnici Ljubljana. Postal je sekretar terenskega odbora OF kurilnice Ljubljana in blagajnik matičnega odbora OF kurilnice Ljubljana. Kot član NZ je sodeloval pri sabotažah, odpremi ilegalne literature, prevozih ilegalcev in vzdrževanju zvez z organizacijami OF tudi izven Ljubljane.



čarjev v zobotehnično šolo v Vegovo ulico. Sestanka sta se udeležila skupaj s Tonetom Bukovcem, kjer je Gruden dobil nalogo, da organizira OF v kurilnici.<sup>23</sup> Podobnih sestankov, kjer so pripravljali organizacijo OF na železnici je bilo še nekaj v omenjeni šoli, potem na polju pred Klečami in na Šišenskem hribu. Na teh sestankih so bili ponavadi železničarji, ki so zastopali svojo delovno enoto. V njih so nato z drugimi somišljeniki pričeli organizirati terenske odbore OF na železnici. Prvi večji sestanek delavcev v kurilnici je bil prve dni v maju, ki ga je vodil Šušteršič. Na tem sestanku so se dogovorili, da bodo v sabotažne akcije vključili tudi strojno osebje. Pri vseh delovnih skupinah: pri ključavničarjih, kurjačih in strojevodjih, delavcih, administraciji so bile ustanovljene skupine zaupnikov, ki so kmalu, že v maju in juniju 1941, prerasle v terenske odbore.<sup>24</sup> Iz sektorjev terenskih odborov so kakor povsod na železnici tudi v kurilnici ustanovili matični odbor OF kurilnica. Prvi matični odbor OF so sestavljali Jože Gruden, vojaški referent, Miloš Komac obveščevalec, nekdanji delavski zaupnik Lovro Groznik tehnik, Anton Štrumbelj intendant,





FRANC LUŽAR, roj. 1905, prometnik na postaji Ljubljana, član KP od 1950. Lužar je bil v matičnem odboru OF postaje Ljubljana obveščevalec od jun. 1941 do okt. 1944 obenem pa vojaški referent terenskega odbora OF postaje Ljubljana. Sodeloval je tudi pri vzpostavljanju kurirskih zvez in intendantni službi za NOV.

Alojz Hajnrihar blagajnik, sekretar pa je bil član KP Ante Brinar.<sup>25</sup>

Na postaji Ljubljana, kamor so spadali tudi uslužbenci kolodvorske pošte, je prve aktiviste OF zbral Peter Zlatnar st.,\* ki je imel med železničarji zaradi svoje levičarske usmerjenosti pred vojno precej somišljenikov. Pomagal mu je sin Peter, dentist, član KP, ki pa je bil tedaj zaposlen v skladišču za blagovni promet. Iz vseh pododdelkov postajnega osebja, se pravi postaje, premika, spremljevalcev vlakov in skladišča sta izbrala zanesljive železničarje v pripravljalni odbor, z nalogo, da bi pridobivali vse zanesljive ljudi v svojem delovnem območju, ki bi se bili pripravljani boriti proti okupatorju. V pripravljalnem odboru so bili za spremljevalce vlakov Tone Maver, član KP, za premikalno osebje Maks Majeršič, član KP, za postajno osebje Franc Lužar, za skladišče pa Peter Zlatnar ml. Uspehi pripravljalnega odbora, pa tudi delo predanih železničarjev kot npr. kandidata partije Jožeta Vodnika (član od 15. X. 1941), Vinka Tošnjaka, Staneta Bratoža, Staneta Jereba, Ivana Klavsca, Lojzeta Dolinška<sup>26</sup> so v avgustu privedli do tega, da so bili v vseh delovnih enotah postajnega osebja ustanovljeni terenski

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 28.

JOSIP ZORNADA-FRENK, roj. 1918, kot študent ljubljanske univerze (gradbena fakulteta) se je vključil v delo študentskih levičarskih društev in klubov, član SKOJ od 1939. Po okupaciji je postal na univerzi eden vodilnih organizatorjev OF, vojaški referent in član VOS OF. Pri svojem delu je bil povezan tudi z ljubljansko železnico, zlasti prek ing. Cířila Mravlje. 1942 je odšel v NOV, kjer je opravljal odgovorne politične in vojaške funkcije. Padel je 28. 9. 1944 pri akciji na Stampetov most, kot komisar VII. korpusa.



odbori OF. Nekateri člani pripravljalnega odbora, ki so postali sekretarji terenskih odborov so bili hkrati v matičnem odboru postaje Ljubljana. Sestavljali so ga sekretar Peter Zlatnar st., blagajnik sprva Bogomir Kemperle, nato Valentin Benedičič, obveščevalec Franc Lužar, intendant Maks Majeršič, vojaški referent Jože Žen in tehnik Tone Maver. Ko se je 11. novembra 1941 Peter Zlatnar st. pri sabotažni akciji smrtno ponesrečil je postal sekretar odbora OF Stane Bratož.\*<sup>27</sup> Značilno za postajno osebje in osebje za spremstvo vlakov je bilo to, da so imeli nešteto kratkih, tako imenovanih »letečih« sestančkov, kar med službo. Osebje za spremstvo vlakov je imelo take sestanke v svoji čakalnici, čestokrat je prisostvoval šef Vladimir Kalaš. Za varnost teh sestankov je skrbela snažilka Ančka Hrovat-Tošnjak.<sup>28</sup> Sestanki so bili še v kletnih prostorih Grafike na današnjem Trgu OF 14, krajši razgovori pa tudi v javki »Kota 31«, to je v pivnici Bavarski

---

\* Glej sliko v katalogu Železničarji v revoluciji. Ljubljana 1978, str. 39.

dvor na Tyrševi (Dunajski) 31, (danes Titovi cesti, hiša pa je bila porušena.)<sup>29</sup>

Med pomembnimi delovnimi enotami, kjer se je OF v poletnih mesecih hitro razvila, je bila II. sekcija za vzdrževanje prog Ljubljana.\* Dušan Kobilica in ing. Ciril Mravlja sta bila prva pobudnika organiziranja OF v sekciji. Na sestanek sta povabila študenta tehnike Josipa Zornada-Frenka, ki je bil član KP, in ju je seznanil s programom in cilji OF. Konec maja ali v začetku junija 1941 so že nastajale prve skupine OF. zvezo pa so dobili tudi s Petrom Romavhom.<sup>30</sup>

Ivanka Ferjančič-Čička\*\* se prvih organizatorjev OF in začetka odpora proti okupatorju spominja in pravi, da so že v prvih mesecih okupacije začeli z aktivnim delom v OF in da so bili ing. Ciril Mravlja-Mižek, Peter Romavh in Dušan Kobilica prvi pobudniki. Na prvi organiziran sestanek so se zbrali verjetno junija 1941 pri Milki Šinkovec na Topniški ulici. Ferjančičevi so zaupali tehniko, odslej je prenašala literaturo, ki jo je dobivala pri Stanetu Bratožu na Titovi cesti (takrat Dunajska cesta) ter jo odnašala na železnico, največkrat v kurilnico. Kmalu je postala tudi kurirka pri obveščevalni službi na železnici, ki jo je s svojimi sodelavci organiziral ing. Ciril Mravlja-Mižek.<sup>31</sup> V delovnih enotah sekcije Ljubljana, v nadzorništvu prog, visoki stavbi,\*\* krajevnem skladišču in sami sekciji v ožjem smislu besede so nastajali iz manjših skupin — trojk v juniju in juliju 1941 terenski odbori OF. Prav tako na progi Ljubljana—Postojna in Ljubljana—Vrhnika v progovnih nadzorništvi s postajo Brezovica, Borovnica, Logatec in Rakek. Se-

---

\* Po razdelitvi železniškega omrežja bivše ljubljanske direkcije po okupatorjih, je bila sekcijaska služba za vzdrževanje prog okrnjena. Tako je IX. sekcija za vzdrževanje prog odtlej imela svoje delovno področje od Vižmarij oziroma Ježice in progo Rakovnik (Dolenjski kolodvor) do Kočevja. II. sekcija za vzdrževanje prog od Zaloga s postajo Ljubljana ter progo Ljubljana—Postojna in Ljubljana—Vrhnika. VII. sekcija je imela progo Grosuplje—Sentjanž, ki pa je bil že na nemški strani. Del prog IX. in II. sekcije pa so bili pod nemško okupacijo, tako Laze—Zidani most (II.) in Trzič—Kranj—Vižmarje in Ježica—Kamnik (IX.) (Emil Strniša in ing. Ciril Mravlja, ustni vir.)

\*\* Glej sliko v katalogu Železničarji v revoluciji. Ljubljana 1978, str. 42.

\*\*\* Vzdrževanje vseh zgradb na železnici v Ljubljani in ob progah.

JOŽE FERLEŽ-FAZAN, roj. 1895, uslužbenec, aktivist OF v II. sekciji za vzdrževanje prog Ljubljana in v Zalogu. 20. 5. 1942 je odšel v II. grupo odredov in nato na Kočevsko, kjer je v Starem logu organiziral tamkajšnji delavski bataljon in bil v njegovem vodstvu do konca sovražne ofenzive na Rog, ko enota ni več delovala. S preostalimi borci se je v zač. sept. 1942 vključil v ZDO. Zaradi izdajstva je bil v noči na 25. 11. zajet na Rampohi iznad Crmošnjic in 26. 11. 1942 ga je pri Semiču ustrelila tamkajšnja belogardistična posadka



kretarji terenskih odborov OF, iz krajevnega skladišča sekcije koroški borec Emil Strniša, iz nadzorništva prog Ivan Brčan, iz nadzorništva visoke stavbe nekdanji delavski zaupnik Karel Siard in za pisarniško osebje Dušan Kobilica so bili Mravlji, ki je bil sekretar terenskega odbora OF v sekciji, v pomoč pri ustanovitvi matičnega odbora OF sekcije Ljubljana julija 1941.<sup>32</sup> Prvi matični odbor sekcije so sestavljali, kot smo že zgoraj omenili, sekretarji terenskih odborov, in sicer je naloge sekretarja prevzel ing. Ciril Mravlja,\* blagajnika Dušan Kobilica,\*\* obveščevalca Emil Strniša,\*\*\* vojaškega referenta Ivan Brčan in intendanta Karel Siard. V tej sestavi so bili do decembra 1941.<sup>33</sup> Kako so bili železničarji politično enotni in so si med seboj zaupali, pove tudi tale primer: v delavnici, nad-

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 83.

\*\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 32.

\*\*\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 30.

zorništvu in skladišču sekcije so imeli kar »javne« volitve članov v organe OF, na katerih so izvolili terenske odbore OF in matični odbor OF sekcije ter člana za osrednji odbor OF železnice.<sup>34</sup>

Matični odbor OF sekcije je hkrati zadolžil sekretarja Mravljo, da je navezal stike oziroma sodeloval pri organiziranju OF pri vseh progovnih nadzorništvih in na postajah proge Ljubljana—Postojna, Ljubljana—Vrhnika in Ljubljana—Zalog. Kot član osrednjega odbora OF železnica pa še z nadzornikom proge v Mirni na Dolenjskem s Francem Piršem in v Novem mestu z ing. Radom Čotarjem.<sup>35</sup>

Aktivnost železničarjev je bila velika prav zaradi specifičnosti njihovega dela v tem službenem sektorju, saj je dajala večje možnosti pri organiziranju OF in izvrševanju nalog za NOB ne samo v ljubljanskem vozlišču, temveč tudi med železničarji na progah Ljubljanske pokrajine. Železničarji so imeli vzdolž prog povezavo z organizacijami OF v Ljubljani in le-te z aktivisti železničarji na posameznih postajah. Posebno nekatere manjše delovne enote, kot na primer nadzorništvo prog ali sekcija v ožjem smislu besede so hkrati kot nadzorni organi v službi opravljali tudi pomembne naloge za NOB. Možnost nadzornikov prog, da so na svojem območju v vsakem, pa tudi najkrajšem času, dobili stik z aktivisti na posameznih postajah, so bile že v začetku pa tudi kasneje za NOB velikega pomena. Spričo okupatorjevega nadzora so nadzorniki in obhodniki prog imeli po službeni dolžnosti dnevni stik z vsem osebjem na progi, imeli so celo dolžnost, da so osebno poročali nadzornemu tehničnemu kadru v sekciji o položaju na progah; tako so imeli dobro evidenco o okupatorjevih utrdbah, hkrati pa tudi omogočali partizanskim enotam, da so jih s takšnimi informacijami usmerjali, na katere sektorje oziroma odseke prog naj izvršujejo diverzantske akcije.

Dasi so bili na direkciji pred vojno tudi uradniki, ki so imeli politično prepričanje režimskih strank, nekaj je bilo tudi petokolonašev, vendar so direkcijski uslužbenci povečini bili narodnozavedni Slovenci in so se do jeseni 1941 pridružili narodnoosvobodilnemu gibanju ali vsaj simpatizirali z njim. V direkcijskih uradih, kakor tudi v drugih delovnih sektorjih železnice, je bil med pomembnimi organizatorji upora proti okupatorju železniški uradnik, predvojni komunist Peter Romavh.

ING. STANKO ŠUBIC, roj. 1895. šef II. sekcije za vzdrževanje prog v Ljubljani. Sodeloval je pri začetku organiziranja OF na železnici in VOS OF. Vestno je zbiral tehnično dokumentacijo in podatke o železniških progah in njenih objektih ter jih posredoval obveščevalcem na železnici. Izdal je potrebne dokumente za gibanje ilegalcev po železnici in po navodilih OF pomagal pri premeščanju železniškega osebja na določena službena mesta. Po osvoboditvi je bil pomočnik direktorja železnic v Ljubljani. Umrli je 11. 9. 1949 pri pripravljanju razstave ob 100-letnici slovenskih železnic.



S sodelavci je postavil v vseh oddelkih direkcije zaupnike, ki so pridobivali svoje sotovariše v terenske odbore OF. Svojo dejavnost pa ni omejil samo na direkcijske oddelke, temveč jo je razširil na celotno železnico. Spričo široke razvejene dejavnosti železnice je bilo potrebno mnogo priprav in dela, da so železničarji v kratkem času organizirali OF in raznovrstne oblike narodnoosvobodilnega gibanja. Ob neštetih sestankih in dogovarjanjih s prvimi aktivisti Osvobodilne fronte, ki so bili zadolženi za postavitve organizacije OF in razširitev njene mreže v vseh pomembnejših delovnih enotah na železnici v maju, juniju in juliju 1941 je Romavh skupaj z železniškim komitejem do potankosti postavil temelje organizaciji OF in jo povezal skladno z delovnim procesom različnih sektorjev železniške službe v celovito enoto — v železniški osrednji odbor OF ljubljansko vozlišče. Le s tako tankim poslušom za organizacijo in konspiracijo so železničarji že od začetkov, skoraj bi lahko dejali, kontinuirano delovali v NOB in opravljali najbolj zaupne naloge in akcije, ki jih je terjalo narodnoosvobodilno gibanje v Ljubljani in na terenu.

Politična razgibanost v posameznih delovnih enotah na direkciji (v občem, prometno-komercialnem, strojnem, gradbe-





ING. ALBIN GRZINIČ, roj. 1912, uslužbenec v gradbenem oddelku na direkciji član odbora OF v tem oddelku. Zaradi aktivnega delovanja ga je nemški okupator aretiral, zaprl in leta 1944 odpeljal v taborišče, kjer je 28. 5. 1945 umrl.

nem, finančnem, ekspozituri kontrole dohodkov, dalje v železniški tiskarni in oddelku 2—4 telefonske centrale in kotlarne) ni bila povsod enaka, vendar je iz spominskega gradiva moč sklepati, da so osnovali terenske odbore OF in matični odbor OF direkcija že poleti 1941. Prve stike s poklicnimi tovariši v gradbenem oddelku (ing. Alfonzom Doboviškom, ing. Leskovškom, ing. Albinom Grziničem, ing. Hinkom Majerjem, ing. Vladimirom Rothom in ing. Milanom Bufonom) je navezal ing. Ciril Mravlja iz sekcijske službe in je spodbujal, da so organizirali terenski odbor OF.<sup>36</sup> Le-tega so ustanovili junija 1941, sekretar je bil ing. Alfonz Dobovišek. Med zaupniki ali člani OF so bili julija 1941 v tem oddelku še Lado Vučnik, Rado Pešl, Jože Okršlar, Marija Schwentner, Ludvik Trček in Vladimir Smole.

K direkciji je spadal tudi Gradbeni urad v Borovnici, ki ga je sestavljala bivša skupina projektantov za izgradnjo železnice Črnomelj—Vrbovsko. Tudi ta odbor je bil osnovan junija 1941, za sekretarja pa je bil izvoljen Jože Malnarič. V odboru so delali še ing. Bojan Tavzes (kasneje je šel v Novo mesto), ing. Venčeslav Funtek, Marjan Pišl in Lojze Perdan.<sup>37</sup>

FRANC PODBREGAR, roj. 1886, načelnik prometno-komercialnega oddelka Direkcije državnih železnic v Ljubljani. Kot aktivist OF na železniški direkciji je posredoval podatke o železniških transportih za VOS OF, po navodilih organizacije OF je pomagal pri premeščanju in nameščanju železniškega osebja na določena delovna mesta. Pri svojem delu v organizaciji OF je bil tesno povezan s Petrom Romavhom in Cirilom Mravljjo. Sodeloval je tudi pri železniškem strokovnem odboru v primeru osvoboditve. V l. 1943 in 1944 je bil zaprt v ljubljanskih zaporih in Begunjah, jeseni 1944 pa kazensko premeščen v Beljak. Po vojni je delal na ministrstvu za promet v Beogradu. Umrl je 4. 4. 1977.

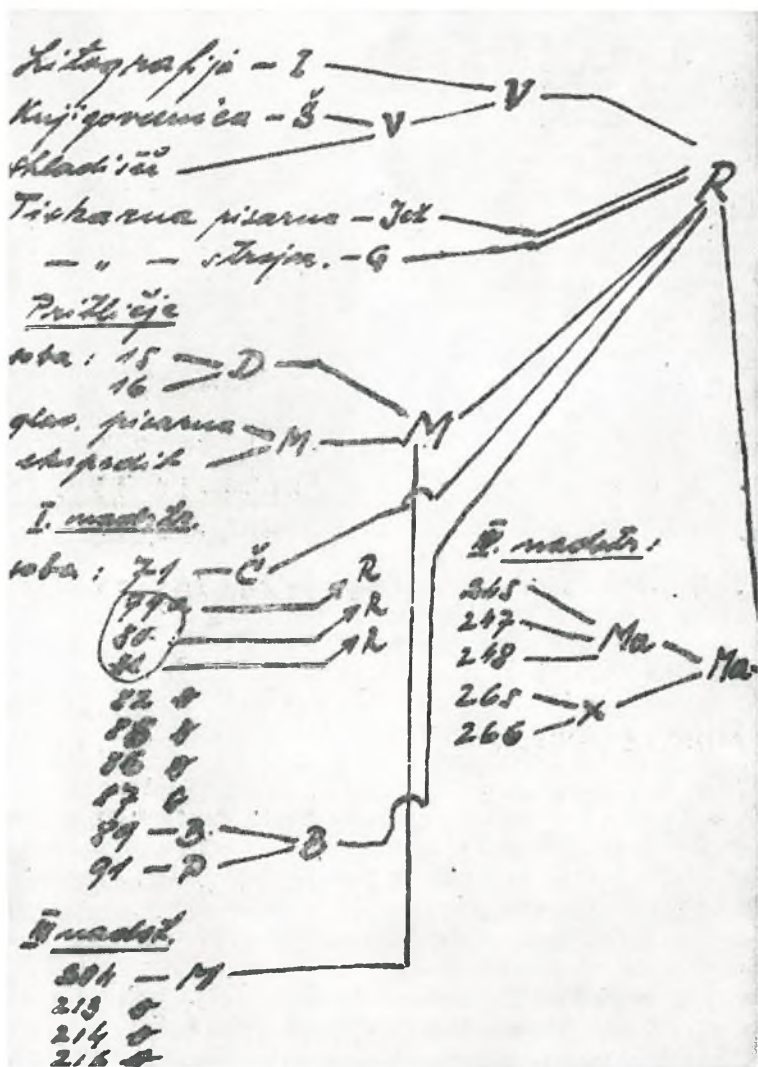


V občem (administrativno-pravnem) oddelku je prve zaupnike na pobudo Petra Romavha zbral Vilko Jerše. Zaupniki, kasneje člani terenskega odbora OF Pavla Bolha, Oto Zupan, Frančiška Rajh, Milan Pogačnik so bili ves čas zelo aktivni in so že konec junija ali v začetku julija 1941 osnovali terenski odbor OF, katerega sekretar je bil Vilko Jerše.<sup>38</sup>

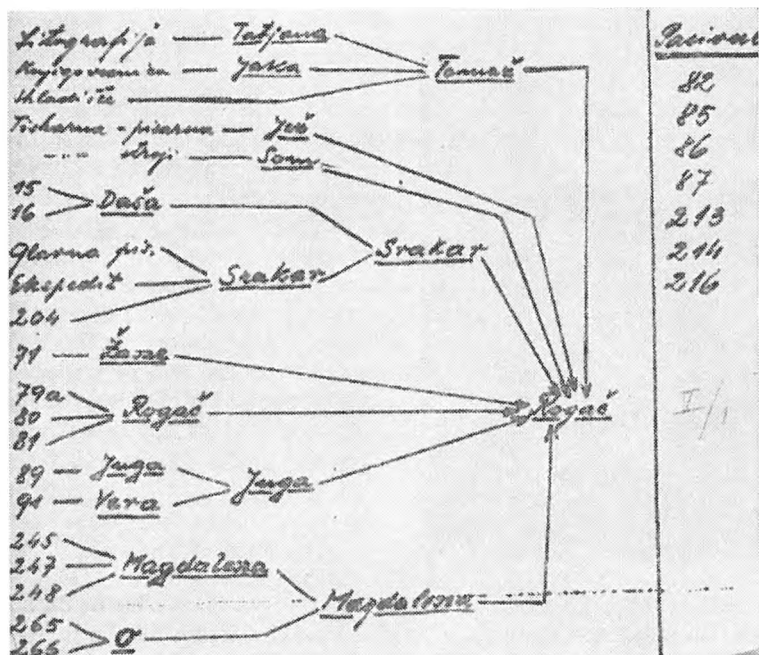
V prometno komercialnem oddelku so bili prvi zaupniki OF Marija Miklavec, Bruno Borštnik, ing. Julij Kleinstein, Karel Šubic, Franc Podberger, ing. Gorše, Peter Belinger, ki so julija 1941 ustanovili terenski odbor OF, sekretar pa je bil sprva Bruno Borštnik, kmalu nato je postal vojaški referent, zato je bila poslej sekretarka odbora OF Marija Miklavec.

V oddelku ekspoziture kontrole dohodkov sta zlasti sodelovala pri organiziranju OF in postala zaupnika Polde Debevc in Janez Ceglar, ko pa so ustanovili julija 1941 terenski odbor OF je bil izvoljen Janez Ceglar za sekretarja.

Tudi v finančnem in strojnem oddelku so ustanovili terenski odbor OF julija 1941. Prvi zaupniki in kasneje člani odbora so bili Viktor Vodišek, Mladen Kozina, Savo Klemenčič, dr. Samo Lovše, Fedor Bevc, Dore Matulj, Alojz Veber, Jože Po-

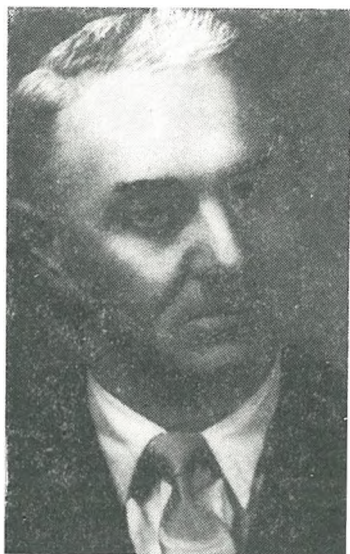


Skici mreže zbiranja denarnih prispevkov na direkciji verjetno iz leta 1941



tokar in Ljudmila Šinkovec, sekretar odbora je postal Simon Danev. V strojnem oddelku pa je skupina ing. Jože Završnik, Jože Rajnar, Jože Jesih, Janez Gregorač in Malči Osredkar sestavljala prvi odbor OF prav tako julija 1941, katerega sekretar je postal ing. Jože Završnik.<sup>39</sup>

O snovanju terenskega odbora OF v oddelku 2—4 telefonske centrale in kotlarne na direkciji pripoveduje Tone Ocep. Že pred vojno, pravi, se je poznal s Tonetom Šušteršičem, ker sta skupaj delala v signalni delavnici v Šiški. Ta ga je konec maja 1941 spoznal s Petrom Romavhom, ki je Ocepka zadalžil, naj v tem oddelku pridobiva zaupnike in člane OF. Prvi med njimi so bili iz kotlarne Gregor Kačar, iz telefonske centrale Leopoldina Kajzer, Frančiška Mavec, Bogo Flander, v brzojavnem uradu pa Alojzij Kastelic, Franjo Sluga, Jože Trden, Franc Dominko, Goleževa in čistilka Marija Babič. Ocep se nadalje spominja, da so imeli prvi sestanek sredi



SIMON DANEV, roj. 1901, uslužbenec na finančnem oddelku Direkcije državnih železnic v Ljubljani, član KP od 1943. Aktivist in soorganizator OF na tem odelku, sprva sekretar matičnega odbora direkcije, a kasneje član rajonskega odbora OF železnica, v katerem je bil odgovoren za DE in SNP. Po razpadu Italije je odšel v NOV in bil med drugim tudi komandant mesta Črnomelj. Je nosilec partizanske spomenice 1941 in drugih odlikovanj. Umrli je 28. 6. 1976.

junija 1941 v kotlarni ob navzočnosti Petra Romavha in da so kmalu zatem na drugem sestanku v neki sobi na direkciji prisegli kot člani OF in to Gregor Kačar, Bogo Flander,\* Alojz Kastelic, Tone Ocepek in Tine Kmet svetlotiskar v kopirnici na direkciji. Sekretar odbora naj bi bil Janez Demšar-Jernej.\*\* 40

Sekretarji prikazanih terenskih odborov OF na direkciji pa so sestavljali prvi matični odbor OF direkcija. Po podatkih Vilka Jeršeta so bili iz občega (administrativno-pravnega) oddelka Vilko Jerše, iz prometno-komercialnega Bruno Borštnik, iz gradbenega ing. Alfonz Dobovišek, iz strojnega ing. Jože Završnik, iz finančnega Simon Danev, iz ekspoziture kontrole dohodkov Janez Ceglar. Člani matičnega odbora so se sestajali vsak teden, sprva kar na železniški direkciji, kasneje pa v stanovanju Lada Vučnika in nato v stanova-

\* Glej sliko v katalogu Železničarji v revoluciji. Ljubljana 1978, str. 68.

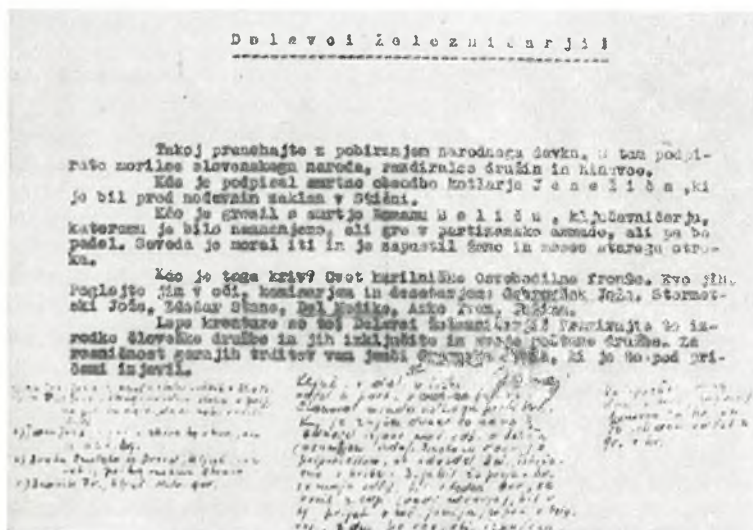
\*\* Glej sliko v katalogu Železničarji v revoluciji. Ljubljana 1978, str. 32.



nju ing. Alfonza Doboviška. Sestanke je vodil sekretar matičnega odbora OF direkcije Peter Romavh.<sup>41</sup>

Za narodnoosvobodilno gibanje na železnici je bilo zelo pomembno, da so bili uslužbenci tudi v teh oddelkih, čeprav so bili uradno videti lojalni do okupatorja, tudi organizirani člani OF. Kot uslužbenci so imeli dostop do vseh potrebnih načrtov in situacij železniških objektov, ki so jih lahko ob pravem času posredovali sabotažnim skupinam na železnici ali partizanskim enotam. V vsakodnevem stiku z okupatorjevimi uslužbenci na direkciji so pravočasno zvedeli za različne informacije, okupatorjeve ukrepe glede prometa in zavarovanja železniških objektov in podobno. Prek organizacije OF železničarjev so posredovali vse spremembe, tako da so bile sabotažne akcije kljub okupatorjevim preventivnim ukrepom učinkovite, ali pa da so bili ukrepi pravočasno sabotirani.

Delovne enote na gorenjskem kolodvoru v Šiški so bile med prvimi, ki so se vključile v narodnoosvobodilno gibanje,



Okupatorjevi privrženci so spomladi 1942 skušali vnašati zmedo in razdor v OF organizacijo tudi na železnici. Primer letaka iz aprila 1942, s katerim so hoteli nasprotniki NOG oblatiti OF, zlasti njene aktiviste, simpatizerje in jih odkriti okupatorju. Toda sovražnikovo seme ni padlo na plodna tla



saj je bila v nekaterih delavnicah organizacija KPS že dolga leta pred vojno močno aktivna. V ljubljanskem železniškem vozlišču je bila prav v signalni delavnici prva komunistična celica, ki jo je ustanovil, kot smo že povedali, leta 1933 Tone Sušteršič.<sup>42</sup>

Dejavnost komunistov pred vojno je bila sprva usmerjena v pridobivanje simpatizerjev, zato so skrbeli, da je prihajala partijska in marksistična literatura v signalno delavnico, nekateri železničarji so bili naročeni na Ljudsko pravico, Književnost, na knjižno zbirko klasikov, pa tudi na drugo napredno literaturo.<sup>43</sup> Svoje somišljenike so pridobivali tudi ob raznih akcijah za izboljšanje tehnično-higienskih in tudi socialnih zahtev. Vpliv komunistov iz šišenskih delovnih sektorjev se je širil tudi na ostalo železniško vozlišče, saj so prek sindikalnih organizacij, protirežimskih in protidraginjskih akcij tik pred vojno pridobili mnogo zaveznikov. Tako je bilo po okupaciji razumljivo, da so bili železničarji na gorenjskem kolodvoru med pomembnejšimi organizatorji narodnoosvobodilnega gibanja ne le v Šiški, temveč tudi med drugimi delovnimi sektorji ljubljanskega vozlišča, pa tudi izven njega.

Dne 5. aprila 1941 je bil na železnici v Šiški sestanek, na katerem so govorili o nevarnosti nemškega napada na Jugoslavijo, o obrambi domovine in o zadnjih političnih dogodkih.<sup>44</sup> Na sestanku so železničarjem razdelili letake s pozivom na obrambo domovine, o razkrinkanju petokolonskih elementov, o zahtevi po izpustitvi političnih jetnikov in takojšnji pogodbi s SZ. Tone Zalar in Jože Molek iz signalne delavnice sta nato te letake trosila po cesti in poteh od Podpeči do Borovnice in dalje do Verda.<sup>45</sup>

Kmalu po ustanovitvi OF slovenskega naroda je imela partijska organizacija gorenjskega kolodvora posvetovanje v Šiški, kjer so izvolili poseben aktiv, ki so ga sestavljali Tine Rožanc, Tone Sušteršič in Tone Zalar. Še do odhoda Sušteršiča v ilegalo 15. junija 1941 je ustanovil s svojimi sodelavci odbor OF v signalni delavnici, v katerem so bili Jože Svetlin, ki je prevzel naloge sekretarja, obveščevalca in bil odgovoren za tehniko, Ivan Lampič je bil blagajnik, vajenec Slavko Mlakar je bil vojaški referent (po njegovi aretaciji 7. junija 1942 ga je nadomestil Anton Skubic), Martin Šenica pa je bil intendant. Odbor v tem sestavu je delal do 13. januarja 1943.<sup>46</sup>

JOŽEF STERMENSZKY, roj. 1913, ključavničar v kurilniški delavnici v Šiški. Bil je član terenskega odbora OF montažne delavnice in je delal kot vojni referent ter komandant NZ v tej delovni enoti. Sodeloval je v skupnih akcijah pri zbiranju orožja in izdelovanju razstreliva. Prenašal je razno blago iz Ljubljane prek bloka na teren. Domobranci so ga 12. 12. 1943 zločinsko umorili na bloku pri Dravljah.



Na postaji Šiška so se železničarji med seboj dobro poznali, saj so skupaj organizirali dobrodelne akcije (pomoč izgnancem iz Gorenjske, ko so potovali prek ljubljanskega vozlišča v Srbijo),\* zato sta jih v mesecu avgustu 1941 povezala Alojz Žargi st. in Peter Romavh v odbor OF. Na sestanku v nedograjeni hiši kretnika Janeza Kelblja v Kozarjih 43 so ustanovili terenski odbor OF postaje Šiška. Sprva so bili v tem

---

\* Deportacije Slovencev iz Gorenjske in Mežiške doline v prvi polovici julija 1941 skozi ljubljansko vozlišče je železničarje močno razgibalo, tako da smemo označiti njihove akcije za solidarnostno pomoč izgnancem in sodelovanje v demonstracijah proti okupatorjem, kot prvi izraz odkrite privrženosti Osvobodilni fronti. Železničarji, aktivisti OF so na postaji v Šiški, glavni postaji v Ljubljani, v Polju in Zalogu zbirali prostovoljne prispevke, kupovali hrano, cigarete in drugo ter vse to izročali izgnancem ob postanku transporta na postajah, bodisi v Šiški, Ljubljani ali Zalogu. (Ivanovič Božo, zapisek razgovora z dne 13. februarja 1976; Lužar Franc, ustni vir; Strniša Emil, ustni vir.) Organizirana pomoč izgnancem in demonstracije železničarjev in ljubljanskega prebivalstva so izzvale pri okupatorskih oblasteh prepoved ustavljanja transportov z izgnanci v ljubljanskem vozlišču. Obširneje o deportacijah Slovencev glej dr. Ferenc Tone, Nacistična raznarodovalna politika v Sloveniji v letih 1941—1945. Maribor 1968. Tretje poglavje Množične deportacije Slovencev, zlasti str. 246—252 in opomba v tem poglavju 175.

Ko uporabni vsmth.

Deutsche Reichsbahn  
Reichsbahndirektion Wien  
33 3 Bfp 42 Bfav

Wien, am 4. Juli 1941

Nur für den Dienstgebrauch!

Sch e i l b r i e f !

An alle Bfz: von Steinbrück (Save) nach Zaprešić.  
Bfz: Marburg (Drau) Hbf, Marburg Kärntnerbf, Pragerhof, Cilli,  
Lasse, Zalag,  
PA: Marburg, Cilli,  
MA: Graz,  
VA: Graz, Amtsstelle Marburg,  
WV: Graz, Marburg, Steinbrück,  
Obl: Wien,  
ZI: Graz,  
Bktr: 8, 7,  
Bktr: 2, 3,  
Verk: Kontr I Wien,  
Bew: Wien Süd,  
Nachr: Dez 9, 21, 22, 30, 32A, 34, 35, 36, 37, Loebk Stelle Wien Nord &  
westbf, Obl Süd München, Etra Südost, im Auftrag Etra Südost  
an EO Agram, Amtsstelle Belgrad der Etra Südost, MDZ Dion  
Zagreb, RBD Villach, F S Lubiana C, Bf und Bw Lubiana C,  
Umsiedlungstab beim Kommandeur der Sicherheitspolizei  
und des SD in Marburg z R SS Hauptsturmführer Humnitsch  
und in Feldes z B Dr Glaser,

F a h r p l a n s o r d n u n g N r 484

Betreff: Umsiedlung von Slowenen  
aus Kärnten und Krain.

Für die Umsiedlung von ungefähr 4000 Slowenen aus Kärnten und Krain  
sind folgende Sondersüge zu fahren:

A. T o l l s ü g e

Sonntag, 6. auf Montag, 7. Juli 1941

Montag, 7. auf Dienstag, 8. Juli 1941

Dienstag, 8. auf Mittwoch, 9. Juli 1941

Mittwoch, 9. auf Donnerstag, 10. Juli 1941

Donnerstag, 10. auf Freitag, 11. Juli 1941

Jeweils in der Strecke St Veit Wischmarje-Lubiana C-Zalag-Steinbrück  
(Save)-Zaprešić-(Zagreb-Slaw Bröd-Brandjelewan)

nach folgenden Plänen:

St Veit Wischmarje ab 23.51 als 977 verspätet.

Lubiana C 0.11 - C.13 nach Verfügung der P S

Zalag 0.30 an

Zalag - Steinbrück als Zug 800,

Steinbrück-Zaprešić als Zug 2735 nach beigeschlossenem Fahrplan.

B. L e e r z ü g e

Dienstag, 8. Juli 1941

B 0331 - 6214-41

Nemški vozni red z dne 4. julija 1941, po katerem so Nemci vozili izgnance iz Mežiške doline in Gorenjske. Ko so ga dobili železničarji v roke, so takoj organizirali pomoč izgnancem ob vlakih v Siški, Ljubljani in Zalcu

Mittwoch, 9. Juli 1941

Donnerstag, 10. Juli 1941

Jeweils in der Strecke (Slaw Brod-Zagreb)-Zaprešić-Steinbrück(Save)-Zalag-(Lubiana O-St Veit Nischmarje)nach folgenden Plänen:

- ./.
- Zaprešić-Steinbrück(Save)als Lp Wn 2730 nach beiliegendem Fahrplan
  - Steinbrück(Save)-Zalag als Zug 809,
  - weiter nach Verfügung der F 5

Freitag, 11. Juli 1941

- ./.
- Strecke (Slaw Brod-Zagreb)-Zaprešić-Reichenburg als Lp Wn 2738 nach beigeschlossenem Fahrplan.

Samstag, 12. Juli 1941

- ./.
- Strecke (Slaw Brod-Zagreb)-Zaprešić-Steinbrück(Save) als Lp Wn 2738 nach beigeschlossenem Fahrplan
  - Strecke Steinbrück(Save)-Thesen Gbf-Marburg(Drau)Hbf als 704/Wa 540,

Besteller: Umsiedlungsstab beim Kommandeur der Sicherheitspolizei und des SD in Veldes.

Zuggewicht: ungefähr 550 Tonnen,

Wagenzug: Für diese Bewegung werden in der Strecke St Veit Nischmarje-Slaw Brod 2 Wagenzüge der DRB, bestehend aus je 1 Pw, 1 AB44, 9 C44, 8 C, eingesetzt. Sie rollen am 6. und 7. Juli jeweils als Zug 809 des Verladebahnhof St Veit Nischmarje zu. Der am 6. Juli 1941 eintreffende Wagenzug deckt die Vollzüge am 6./7., 8./9., 10./11. Juli, der am 7. Juli eintreffende Wagenzug die Vollzüge am 7./8. und 9./10. Juli. Der Wagenzug des am 10. Juli in Slaw Brod auslaufenden Vollzugs ist am 11. Juli nach Reichenburg, der Wagenzug des am 11. Juli in Slaw Brod auslaufenden Vollzugs am 12. Juli nach Marburg (Drau) Hbf u zw nach den auf gleicher Weise dieser Pplo bekanntgegebenen Plänen zu führen. Letzterer Wagenzug wird ab Marburg(Drau)Hbf mit gesonderter Pplo nach Wien Nordbf verfügt werden.

Lok und Zub - übernehmen in der Strecke Steinbrück - St Veit Nischmarje und surbek die italienischen, in der Strecke Steinbrück(Save)-Zagreb die kroatischen Staatsbahnen. Abweichend von dieser Regelung stellen Lok und Zub für Zug 2735 am 11. Juli von Steinbrück - Agram und für Zug 704/Wa 540 am 12. Juli von Steinbrück bis Marburg(Drau) Hbf der Bahnhof Marburg (Drau)Hbf, bzw. Sw Marburg (Drau) Hbf.

odboru Alojz Žargi st., Franc Lukman, Alojz Bajec, Emil Skender, Jože Slabe, Vinko Bavcon in Rudolf Stančić.<sup>47</sup>

Po dogovoru s člani KPS oziroma CT KPS se je zaposlil Branko Ivanuš kot tehnični risar pri IX. sekciji za



BRANKO IVANUŠ-BOŽO, roj. 1919, študent gradbene fak., član KP in CT KPS. Soorganizator OF na železnici, zlasti v IX. sekciji za vzdrževanje prog v Šiški. Sodeloval je pri vzpostavljanju kurirskih zvez in javk, pri prevozu ilegalcev po železnici in odpremi vagonskih pošiljk NOV. Italijanski okupator ga je 14. 12. 1942 aretiral, na procesu v Ljubljani je bil obsojen na 12 let ječe, kazen je prestajal v italijanskih zaporih. Febr. 1944 se je vrnil iz zapora in odšel v NOV, kjer je opravljal odgovorne naloge. Umrl je leta 1955. Je nosilec partizanske spomenice 1941 in drugih odlikovanj.

vzdrževanje proge v Šiški. Začel je organizirati železničarje v različne oblike odpora proti okupatorju. V hiši IX. sekcije in železniške ambulante (sedanji Železniški zdravstveni dom na Celovski cesti 4) je že kmalu po svojem prihodu organiziral javko za ilegalno literaturo, ki je bila namenjena železničarjem. V kleti poslopja je namreč bila med smetnjaki posoda, kamor so oddajali ilegalno literaturo, od tam pa je za nadaljnje razpečevanje skrbel Albin Bajec. Po službeni dolžnosti je Ivanuš imel možnost nemotenega gibanja po progi tudi z vsemi progovnimi voznimi sredstvi, s tem pa so bile podane okoliščine za organiziranje in razširjanje omrežja zanesljivih železničarjev za razpošiljanje ilegalne literature pa tudi drugega ilegalnega blaga. Povsod po postajah in čuvajnicah zunaj ljubljanskega vozlišča je vzpostavil javke, jih nadzoroval in hkrati skrbel za konspirativno delovanje. Skupaj s komunisti na železnici je organiziral in skrbel za prevoz ilegalcev in političnih aktivistov iz Ljubljane v različne predele Slovenije in seveda tudi v Ljubljano.<sup>48</sup>

Terenski odbori OF so bili ustanovljeni še v delavnici Šiška in v mostovni delavnici. Sekretarji vseh terenskih odborov so sestavljali matični odbor OF Šiška; Jože Gabrovšek

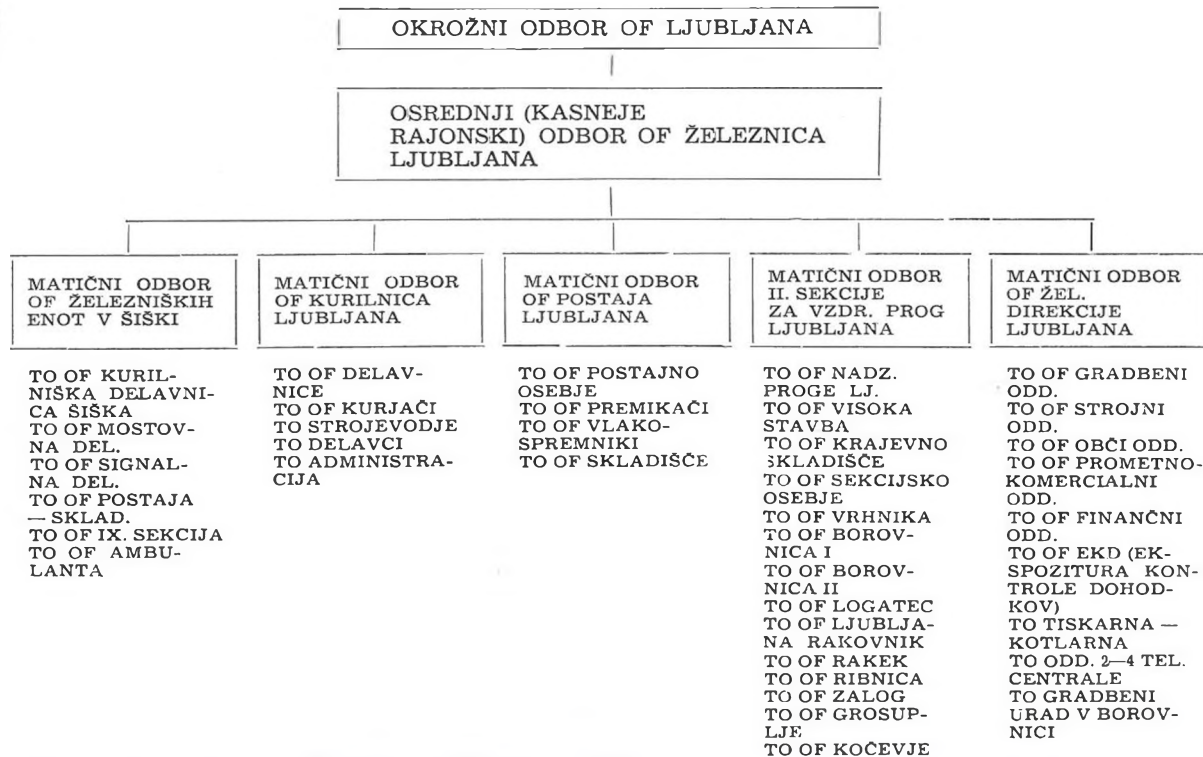
ANTON PLES, roj. 1902, strugar v kurilniški delavnici v Šiški. Bil je sekretar terenskega odbora OF livarne in strugarne ter soorganizator OF v kurilniški delavnici. Organiziral je zbiranje in odpremo blaga po železnici. Sredi jan. 1944 so ga Nemci aretirali, zaprli in zaradi posledic mučenja na policiji prepeljali v ljubljansko bolnišnico, odkoder so ga odpeljali v taborišče Natzweiler, kjer je 6. 8. 1944 umrl.



je bil sekretar, Franc Krebs blagajnik, Branko Ivanuš vojaški referent, Tine Rožanc obveščevalec, Rudi Stančič intendant, Jože Svetlin je skrbel za tehniko, Tone Pečkaj za mostovno delavnico in Stane Stanič za zvezo z dolensko progo.<sup>49</sup>

Oglejmo si, kakšna je bila organizacijska mreža OF na železnici v jeseni 1941. Morda ne bo odveč že na tem mestu omeniti, da je bila vodilna misel pri organiziranju železničarjev v OF ta, da se organizacija OF prilagodi strukturi delovnih enot in da bi le-te v okviru svoje specifične dejavnosti razvile aktivno sodelovanje v boju proti okupatorju. Tako so temeljni organi OF — terenski odbori OF bili v vseh manjših delovnih enotah. Njihovi sekretarji so sestavljali matične odbore OF, ki so jih imeli vsi samostojni delovni sektorji na železnici. Sekretarji teh odborov pa so sestavljali vrhovni — osrednji odbor OF železnica. Prvotno je spadal pod rajon Center, ta pa v okrožni odbor OF Ljubljana. Spomladi 1942 se je organizacijska mreža OF železnice tako razširila in utrdila, da je zaradi raznovrstnih dejavnosti in hkrati z opravljanjem specifičnih nalog v NOB postala v maju 1942 železnica samostojen rajon OF.<sup>50</sup> Že v jeseni 1941 so pokazali v tem smislu težnje po pov-





Schema organizacije OF na železnici v Ljubljani jeseni 1941

sem samostojni dejavnosti, saj je železnica prek železniškega komiteja KPS imela neposreden stik s političnim in vojaškim vodstvom NOB v Sloveniji in je verjetno že opravljala funkcijo rajona, ki pa ni bil še ustanovljen oziroma formalno določen.<sup>51</sup> Vladimir Svetina-Ivo, ki je bil v tem času med organizatorji VOS OF v Ljubljani, pravi, da je sistematično, organizacijsko in akcijsko delo med ljubljanskimi železničarji naglo preseglo ozke meje same Ljubljane. Njihovo izredno pomembno delo za celotno NOB v Sloveniji je bilo tolikšno, da ime rajonski odbor OF železnica za ljubljansko vozlišče ni ustrezalo dejanskemu stanju.<sup>52</sup> Poleg tega železniški rajon ni mišljen v smislu obsega teritorialnega prostora, temveč bolj v smislu višjega organa OF za tako številno, dobro premišljeno in vsestransko akcijsko odlično vodeno organizacijo OF.

Vrhovni organ — osrednji odbor OF železnica so, kot smo videli, sestavljali sekretarji petih matičnih odborov na železnici, nekateri so bili hkrati tudi člani železniškega komiteja KPS. Tako so osrednji odbor OF železnica sestavljali člani partije, njihovi sodelavci in simpatizerji ter sokoli. Sekretar osrednjega odbora OF železnica je bil od julija 1941 do septembra 1942 (od maja 1942 dalje se imenuje rajonski odbor OF železnica) Peter Romavh, ki pa je bil hkrati sekretar železniškega komiteja KPS in sekretar matičnega odbora direkcije, Jože Gabrovšek je bil intendant, tehnik in hkrati sekretar matičnega odbora Ljubljana Šiška, vojaški referent je bil ing. Ciril Mravlja, ki je bil obenem sekretar matičnega odbora sekcije Ljubljana, obveščevalec je bil Ante Brinar, ki je bil sekretar matičnega odbora v kurilnici in blagajnik Peter Zlatnar ml., član železniškega komiteja KP (in je hkrati zastopal očeta Petra Zlatnarja st., sekretarja matičnega odbora OF postaje Ljubljana) je bil član odbora do decembra 1941, Ante Brinar pa do pomladi 1942.<sup>54</sup>

Sestavo matičnih odborov v posameznih sektorjih smo prikazali že zgoraj pri opisu ustanavljanja OF v kurilnici, na postaji, ljubljanski sekciji za vzdrževanje prog, direkciji in Ljubljana Šiška. Ti matični odbori so imeli svoje šifre: tako je I predstavljala Ljubljana Šiška (kurilnica Šiška z delavnico, mostovna delavnica, postaja Šiška — gorenjski kolodvor, signalna delavnica, IX. sekcija za vzdrževanje prog in železniška ambulanta, razen zdravnikov), II Kurilnica Ljubljana z

vsemi pisarniškimi oddelki, III postaja Ljubljana s skladiščem, z razporedno pisarno in kolodvorsko pošto, IV pa II. sekcija za vzdrževanje prog, visoka stavba, krajevno skladišče in sekcijška pisarna, V direkcija z vsemi takratnimi oddelki.<sup>55</sup>

Bilo je pa nekaj delovnih enot na železnici, ki so zaradi svojega dela bile vezane v frontni organizaciji izven železnice. To sta bila terenska odbora železničarska zadruga in železniška ambulanta. Terenska odbora železničarska zadruga na današnji Masarykovi\* cesti in njena podružnica na današnji Prešernovi cesti,\*\* kjer je bil njen uslužbenec Martin Kokalj član železniškega komiteja KPS in zato tesno povezan s frontnim delom na železnici, sta bila organizacijsko vezana na matični odbor nameščencev. V spominih Milana Škerlavaja-Petrača na matični odbor nameščencev zveemo, da je bil verjetno septembra 1941 sestanek vseh vodilnih uslužbencev Nabavljalne železničarske zadruge, po številu 70 do 80 oseb iz vseh njenih podružnic, ki ga je takrat vodil kot partijski sekretar in predsednik OF nameščenske organizacije. Dalje pravi, da so bili med pomembnimi organizatorji OF v železničarski zadrugi Edo Klemenčič, Martin Kokalj, Jože Perović in Mihaela Hojkar; le-ti so tudi predstavljali prvi odbor železničarske zadruge.<sup>56</sup> Naslednji tak terenski odbor je bila železniška ambulanta, zdravniki so bili po liniji OF organizacijsko vezani na zdravniški matični odbor,<sup>57</sup> ves ostali kader pa v matični odbor Ljubljana Šiška.<sup>58</sup> Delo članov OF v železničarski zadrugi in železniški ambulanti je bilo kljub temu tesno povezano s člani OF v drugih delovnih sektorjih na železnici, saj so akcije za izvedbo nekaterih nalog terjale skupne priprave in organizacije. Tako je na primer Jože Gabrovšek, intendant osrednjega odbora OF imel tesno zvezo z železničarsko zadrugo, ki je nudila skrivališča za shranjevanje orožja in drugega nabranega materiala ter pomagal pri odpravljanju vagonskih pošilk in podobno.

---

\* Med vojno imenovana nekaj časa Cesta Soške divizije oziroma Cesta 800 let Ljubljane. (Vodič po Ljubljani. Izdano ob 800-letnici Ljubljane. Ljubljana 1944.)

\*\* Med vojno imenovana nekaj časa Cesta Viktorja Emanuela III. oziroma Bleiweisova. (Vodič po Ljubljani. Izdano ob 800-letnici Ljubljane. Ljubljana 1944.)

PETER KOGOJ, roj. 1900, delavec v železničarski zadrugi na Masarykovi. Bil je član KP Italije (Juljska krajina). Leta 1929 je pribežal v Jugoslavijo. Bil je organizator NOB na območju Zelene jame, Most pa tudi na železnici. Delal je v ilegali, vendar so ga izdajalci izsledili konec aprila 1942. Italijanski okupator ga je po nekaj dnevih zapora 12. 5. 1942 ustrelil v Gramozni jami.



Ena izmed poglavitnih nalog železniškega komiteja KPS v ljubljanskem vozlišču, katerega sestava se je poleti 1941 nekoliko spremenila — po odhodu Toneta Šušteršiča in Toneta Zalarja so bili vključeni še Peter Romavh kot sekretar, Tine Rožanc kot namestnik, Peter Zlatnar ml. kot blagajnik — do konca novembra 1941, od tedaj pa Jože Gabrovšek, ki je skrbel za tehniko in intendantco, arel Črnič<sup>59</sup>, Martin Kokalj, je bilo prizadevanje, da bi se komunistična organizacija na železnici močneje razvila in pomagala utrjevati, razvijati in razširjati organizacijo OF. Politična razgibanost in porajajoča se zavestnost boja proti sovražniku je vplivala na železničarje, da so se vključili v partijsko organizacijo. Po dosedaj znanih podatkih so bili člani KP ob koncu leta 1941 na direkciji Peter Romavh, Ivan Kocjan, v kurilnici Ljubljana Jože Smrekar, Pavel Smrtnik, Jože Gruden, Ante Brinar, Karel Bavcon (priebežal iz Maribora) in Hamdija Šemrd, v kurilnici Ljubljana Šiška Franc Klanjšček, v železničarski zadrugi Martin Kokalj in Peter Kogoj, na postaji Ljubljana Peter Zlatnar ml., Jože Vodnik, Tone Maver, Maks Majeršič, Rudolf Rajar, Vido Bratovž, Bojan Polak-Stjenka (kandidat, sprejet januarja 1942)

v šišenskih delavnicah in na postaji Šiška pa Tine Rožanc, Dominik Čarman, Tone Šušteršič, Tone Zalar, Karel Črnič, Jože Molek, Alojz Žargi st., Jože Škerl, Jože Del Medico in Jože Gabrovšek (sprejet novembra 1941), v signalnih delavnicah v Šiški je bil član SKOJ Franc Luter, v mostovni pa Alojz Žargi ml., Anton Bezek, Kazimir Keržič in Tine Kmetič.<sup>60</sup> Med njimi so naštetih dolgoletni predvojni člani KP, ki smo jih že oziroma jih bomo v tem ali drugih poglavjih še omenili. Poleg njih so vsi tudi tisti, ki so bili sprejeti spomladi oziroma jeseni 1941 v organizacijo. Kot se spominja Hamdija Šemrd je bilo nekaj kandidatov za člane KP sprejetih že v maju 1941. Večje število železničarjev so sprejeli v jeseni 1942 in to iz kurilnice, postaje in gorenjskega kolodvora, saj je delovalo tedaj v organizaciji OF na železnici dokajšnje število simpatizerjev in tesnih sodelavcev KP še izpred vojne.<sup>61</sup>

Kriteriji za sprejem v organizacijo so bili dokaj zahtevni, ker so terjali prav zaradi vojnega časa še večjo predanost in določene sposobnosti pri opravljanju tehnično-organizacijskega dela, konspiracijo pri delu, trezno presojo položaja pri posebno zaupnih akcijah in nesebično tovarištvo. Franc Kimovec-Žiga, ki je poleti 1942 kot član okrožnega komiteja KPS za Ljubljano prihajal na sestanke na železnico, pravi, da so bili kriteriji sprejemanja v KPS bržkone prezahtevni, pa tudi partijsko vodstvo na železnici je bilo premalo prizadevno pri sprejemanju novih članov v KPS, čeprav je bilo mnogo železničarjev, ki so s svojim delom pokazali politično-moralne kvalitete in predanost osvobodilnemu gibanju.<sup>62</sup>

Po napadu Nemčije na SZ so bile organizacijske priprave in naloge določnejše za izvedbo sabotaž na železnici. Komunisti in njihovi zavezniki so kot povsod v Sloveniji tudi na železnici pripravljali oboroženo vstajo oziroma narodnoosvobodilno gibanje. Zaradi konspiracije in že ustaljenega dela so bili nekateri člani komiteja obenem člani odbora OF železnice. Njihovo delo je bilo zelo razvejeno in je terjalo mnogo političnega dela, tehnično-organizacijskih priprav za sabotažne akcije, zbiranje orožja, vzpostavitev kanalov za tehniko in ilegalce, organizirati je bilo potrebno narodno zaščito, razširiti omrežje obveščevalne službe in kasneje organizirati varno intendantno službo. Da so lahko vse to delo uskladili in prilagodili potrebam narodnoosvobodilnega gibanja ter opravili vse za-

upane jim naloge, so se člani železniškega komiteja in osrednjega odbora OF šestokrat sestajali. Sestanki komiteja so bili večinoma izven železniških delovnih enot oziroma železniških prostorov, na stanovanjih zanesljivih železničarjev ali članov železniškega komiteja KPS, pa tudi pri zanesljivih članih OF. Od jeseni 1941 se je železniški komite KPS sestajal ob določenih dnevih na različnih stanovanjih, tako npr. pri Jožetu Gabrovšku v tedanji Žibertovi 28, pri Petru Romavhu, kjer je stanoval Tine Rožanc, v Podlimbarskega 17, pri Janezu Demšarju v Posavskega 9, pri Bogdanu Staryju in njegovi materi v Tavčarjevi 1 (tu je bila tudi javka), pri Milošu Mallyju v Jesenkovi 6, pa tudi drugje.<sup>63</sup> Sestanki osrednjega odbora OF železnice so bili do kapitulacije Italije tudi v sobi ing. Cirila Mravlje na stanovanju Fani Linhartove na Celovski 74, pri Emilu Strniši v Rezijski ulici 2, pri Janezu Gregoraču na Opekarski 53, Francu Lužarju v Idrijski 8 na Viču, pri ing. Alfonzu Dobovišku v Pražakovi ulici 13, Rajku Banovcu (svak Emila Strniše) na Dalmatinovi 11, Stanetu Bratožu za Bežigradom, pri akademskem slikarju Maksimu Gaspariju v Gradišču 15, kjer je stanovala hči Breda Gaspari-Guzelj, ki je bila povezana z železnico, Janku Vivodi, Vožarski pot 4, Brunu Borštniku na Viču in drugod.<sup>64</sup>

Velikokrat so se člani odbora OF železnice sestajali tam kot člani železniškega komiteja KPS. Eno izmed zelo zanesljivih stanovanj in hkrati tudi javka, je bilo stanovanje Francke Peček-Lesar, ki je bilo v neposredni bližini železniške direkcije. Francka Peček-Lesar je med vojno delala v mlekarni »Naklo« na Pražakovi ulici. Stopnice so iz lokala vodile neposredno v njeno stanovanje. Spominja se, da so se tam zlasti v letu 1941 skoraj vsak dan sestajali Branko Ivanuš-Božo, Mirko Zlatnar-Miklavž in Peter Romavh-France. Na sestanke so prihajali tudi drugi železničarji tako npr. Tine Kmet, Hamdija Šemrd, Vido Bratovž, pa tudi drugi pomembni aktivisti okrožnih partijskih in frontnih organov izven železnice. V tem stanovanju, kjer je bilo tudi skladišče tiskarskega in sanitetnega materiala, so se zadrževali tudi ilegalci, tako Feliks Koman in drugi.<sup>65</sup>

Kot se spominja ing. Ciril Mravlja, so se sestankov osrednjega odbora OF udeleževali tudi nekateri pomembnejši akterji osvobodilnega gibanja v Ljubljani iz vrst ustanovnih sku-



pin OF. Tako predstavnik partije, sprva Vladimir Krivic kot član okrožnega odbora OF za Ljubljano in okolico in član okrožnega komiteja KPS za Ljubljano, leta 1942 sekretar letga; Franc Kimovec-Žiga kot član okrožnega komiteja KPS za Ljubljano. Na sestanke sta prihajala tudi predstavnika krščanskih socialistov Stane Kovač, ki pa je bil že 22. junija 1941 aretiran, po enoletnem zaporu pa je zopet delal kot legalec, tokrat v ljubljanskem poverjeništvu izvršnega odbora OF do aretacije februarja 1943. Dr. Aleš Stanovnik je hodil na železnico kot član mestnega odbora OF za Ljubljano, ustreljen kot talec 2. junija 1942, iz vrst sokolov pa Lojze Lubej, član finančnega odbora v izvršnem odboru OF, ustreljen kot talec 13. junija 1942. Mravlja pa je imel zvezo tudi z Zoranom Poličem, članom mestnega odbora OF Ljubljana, kasneje Poverjeništvu izvršnega odbora OF za Ljubljano in Leopoldom Kresetom, ki je postal konec leta 1941 sekretar RK KPS Kolodvor, nato Moste in od jeseni 1942 pa član okrožnega komiteja KPS in sekretar okrožnega odbora OF.<sup>66</sup>

Poleg sestankov članov železniškega komiteja KPS in osrednjega odbora OF železnica so se sestajali tudi člani partičnih odborov OF posameznih delovnih enot, bodisi na kratkih posvetih v službenih prostorih ali z obširnimi dnevnim redom na stanovanjih zanesljivih železničarjev, pa tudi terenških aktivistov. Jeseni 1941 so bili pogosti sestanki pri Petru Romavhu v Šiški, ne samo s komunisti, temveč tudi z aktivisti iz posameznih delovnih enot. Jože Vodnik (partizansko ime Maroko), ki je bil takrat sprevodnik na postaji Ljubljana, pripoveduje, da se je konec oktobra 1941 udeležil s komunisti (6—8) iz različnih delovnih enot sestanka, na katerem so pregledali organizacijsko delo OF, delo komunistov na železnici ter pretresali zanesljivost posameznih aktivistov, ki so jim namenili težje naloge. S podobnim dnevnim redom je bil sestanek v novembru 1941, na katerega so povabili poleg komunistov tudi člane OF, ki pa so imeli v okviru železnice odgovorne naloge. Vodnik se spominja tudi večjega sestanka v stanovanju ing. Cirila Mravlje, ki je bil oktobra ali novembra 1941 in na katerem so bili posamezni predstavniki — iz kurilnice Jože Škerl, iz direkcije Peter Romavh, za osebje za spremstvo vlakov Jože Vodnik, za postajo Stane Bratož, dalje nekaj članov OF iz premika in skladišča, katerih imen pa se

FRANC KIMOVEC-ZIGA, roj. 1909, že kot učiteljskičnik je postal član SKOJ, od 1940 pa član KP. V NOB se je vključil 1941. Bil je sekretar raj. kom. KPS in OK KPS Ljubljana in Grosuplje. Pri svojem aktivističnem delu v Ljubljani se je povezal tudi z OF na železnici in pogosto hodil na sestanke železniškega raj. odbora OF in komiteja KP. Marca 1944 je postal organizacijski sekretar PK KPS in član PO OF za slovensko Primorje; okt. 1943 je bil tudi izvoljen v SNOS. Po osvoboditvi je opravljal številne odgovorne naloge, med drugim je bil večkratni poslanec zvezne in republiške skupščine. Je nosilec partizanske spomenice 1941 in drugih visokih odlikovanj.



ne spominja. Govorili so o nadrobnejšem delu za uspešno organiziranje OF za celotno ljubljansko vozlišče ter določali naloge posameznim delovnim sektorjem, tako na primer specifične naloge osebju za spremstvo vlakov, skladišču itd. Sestanek s podobno vsebino je bil pri Bratožu na današnji Titovi cesti. Poleg večjih in pomembnejših sestankov za celotno železniško vozlišče, ki so prispevali k oblikovanju in utrjevanju ter širjenju organizacije OF in narodnoosvobodilnega gibanja na železnici, so imeli železničarji večinoma med službenim časom nešteto manjših sestankov.

Imeli so delovni in posvetovalni značaj za izvršitev določene akcije; tako so uresničevali posamezne naloge ki jim jih je nalagal železniški komite KPS ali pa osrednji odbor OF železnica.<sup>67</sup> Na sestankih železniškega komiteja KPS in osrednjega odbora OF železnica so zlasti pregledali svoje uspehe v frontnem delu, NZ, spremljali rast in upadanje članstva, saj se je z aretacijami, odhodom v ilegalo in partizane število in sestava nenehno spreminjala, dalje so preverjali zanesljivost posameznih železničarjev, katerim so nato zaupali posebno



ROMAN KLEŠNIK, roj. 1910, nadzornik premika na postaji Zalog, član KP od dec. 1941. Aktivist OF na postaji in na terenu. Sodeloval je pri sabotažnih akcijah in pripravljaval peklenške stroje, dalje pri intendanci za NOV. 15. 5. 1942 je odšel v II. grupo odredov, nato se je vključil v ZDO. Bil je ranjen in se je med drugim zdravil v Dolenjskih Toplicah, kasneje je postal komisar zaščitne čete SHVPB na Zumberku. Ko je marca 1945 opravil partijski tečaj, je aprila odšel kot član OZNE v Trst, kjer je dočkal osvoboditev. Po vojni je delal pri UDV do 1952; je nosilec partizanske spomenice 1941.

težavne naloge. Sestavljali so nadrobne načrte, kako naj sabotirajo delo v posameznih delovnih sektorjih in na koga naj se sekretarji matičnih odborov v svojih delovnih enotah naslonijo. Le-ti so poročali o frontnem delu znotraj svojih terenskih odborov in pododborov. Posebno skrb so posvetili ugotavljanju in preverjanju varnosti na novo postavljenih kanalov in javk ter organiziranju večjih, za NOB posebno pomembnih nalog.<sup>68</sup> Teh sestankov železničarjev, s katerimi se je Franc Kimovec-Žiga poleti 1942 seznanil, se takole spominja:

»Poklic, delo železničarjev je izoblikovalo značaje, ki so kazali prav svojevrstne kvalitete. Tako je bilo značilno, da je bilo za partijce in aktiviste med železničarji prav malo zgovornih ljudi. Kar je bilo na sestankih povedano, je bilo kratko in jasno, kot so ukazi pri težjem in odgovornem delu. Čeprav je bilo delo z železniško organizacijo zahtevno za člane okrožnih forumov, je pa vedno vplivalo na kvaliteto priprav za sejo komiteja partije in osrednjega odbora OF na železnici. Disciplina na sestankih je bila vredna najpreciznejšega voznega reda. Prihajanje in odhajanje je potekalo vzorno po vnaprej do-

JOŽE OMAHEN, roj. 1900, kretnik v Zalogu, predvojni član KP, med okupacijo pomemben aktivist OF na terenu in med železničarji. Organiziral je zbiranje raznega blaga za NOV in ga s čuvajem Aličem prek zvez pošiljal v partizanske enote, je nosilec partizanske spomenice 1941.



govorjenem redu. Sklepi sej, čeprav nezapisani, so se brez-pogojno izpeljali. Vsaka naloga je bila natančno opredeljena. Stalne zadolžitve so tovariši, katerim so bile poverjene, izvrševali z veliko požrtvovalnostjo in odgovornostjo do svojih so-delavcev«. <sup>69</sup>

Na območju Polja in Zaloga ter njuni širši okolici so bili prebivalci že pred vojno politično razgibani. Tu so živeli tudi železničarji, ki so se kot begunci po prvi svetovni vojni zaradi fašistične italijanske raznarodovalne politike, ki jih je odpuščala iz službe, ali so pred nasiljem sami zapustili Julijsko krajino, naselili prav tam. Železničarji v Zalogu so bili dokaj levičarsko usmerjeni in so ob prihodu italijanskega okupatorja med prvimi pričeli organizirati odpor. Na odseku proge Ljubljana—Zalog so kmalu začeli sabotirati okupatorjeve ukrepe in organizirati OF. Roman Klešnik pripoveduje, da so imeli komunisti med železničarji veliko simpatij.

Na postaji Zalog je bila ustanovljena tik pred vojno partijska celica, ki so jo sestavljali telegrafist Rudi Sigulin, kretnik Jože Omahen in kretnik Ivan Dorbež, star komunist iz leta



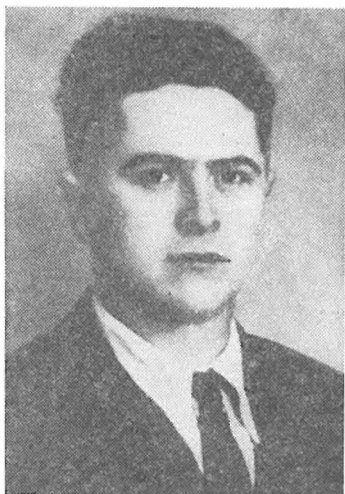
JANEZ PANGERSIČ, roj. 1898, prometnik, kasneje šef postaje Zalog, član KP od 1941, aktivist OF med železničarji in na terenu. Sodeloval je pri organiziranju sabotaž na železnici in pri partizanski intendantci. V NOV je bil od 20. 5. 1942 pa do osvoboditve. Je nosilec partizanske spomence 1941. Umrl je leta 1976.

1920. Nekaj železničarjev je bilo v kandidatski celici: prometnik Janez Pangersič, premikač Danilo Kralj, nadpremikač Tone Zupančič, premikač Miha Kaluža in Roman Klešnik.

Od leta 1938 je delovala tudi organizacija SKOJ, v kateri so bili železničarji mladinci Jože Jakhel-Pepe, Stane Dorbež, Vinko Cimerman, Jože Klavs in Anton Bezek. Jeseni 1941 pa se jim pridružijo še Albin in Ciril Polk, Lojze Herman, vsi iz postaje Zalog in še nekatere mladinke iz okoliša. Večinoma so bile hčerke železničarjev.<sup>70</sup>

Začetek organiziranja OF na postaji Zalog je bil tesno povezan s političnim delom v kraju, zato so že konec maja ali v začetku junija 1941 ustanovili na postaji odbor OF. V tem odboru so bili sekretar Rudi Sigulin, Tone Zupančič, Danilo Kralj, Franc Groznik, Ivan Igličar, Roman Klešnik in Miha Kaluža.<sup>71</sup> Že septembra 1941 je bila zgoraj imenovana kandidatska skupina sprejeta v KPS in sicer v stanovanju Janeza Pangersiča, prometnika v Zalogu. Odbor OF je imel prek Rudija Sigulina in Petra Čermelja zvezo tudi z okrožnim komitejem KPS v Zalogu in je delal do 15. maja 1942.<sup>72</sup>

FRANC GROZNIK, roj. 1907, kretnik v Zalogu, aktivist OF in član odbora OF na postaji Zalog. V zač. aprila 1942 ga je italijanski okupator aretiral in odpeljal v internacijo v Padovo. Umrl je leta 1960.



Postaja Zalog je bila kot sestavni del ljubljanskega železniškega vozlišča s premikalnim kolodvorom in hkrati kot obmejna postaja ob nemško-italijanski meji zelo pomembna.<sup>73</sup> Tu so sestavljali nove kompozicije tovornih vlakov, prek Zaloga je bil močan tranzit potniških in vojaških vlakov, ki so vozili iz fašističnih držav proti jugu in severu. Železničarji na odseku proge Ljubljana—Zalog so bili tesno povezani z ljubljanskim železniškim vozliščem in so prek železniškega komiteja KPS in organizacij OF v posameznih delovnih enotah sodelovali pri različnih sabotajah. Sprva so bile sabotažne akcije na progih, ki so jih izvršile borbene skupine skojevcev iz Polja — Zaloga in tudi tamkajšnji železničarji, ki so jim posredno pomagali s strokovnimi nasveti ali pa celo sodelovali v akcijah.

Posledica vsakodnevnih sabotaj so bila pogostna zaslišanja, aretacije in racije železničarjev na zaloški postaji. Italijanski okupatorji so med prvimi prijeli Rudija Sigulina in to 22. julija 1941, vendar so ga konec avgusta izpustili, 9. marca 1942 so ga zopet prijeli in ga pozneje ustrelili. Dne 5. aprila 1942 so aretirali Franca Groznika, Janeza Černeta, Gabrijela Rozino, Janeza Jančarja, še istega meseca Rudija Grošlja, v maju Danila Drobca, Vinka Čiblja, Stanka Juriča, Oskarja





ANTON ZUPANČIČ, roj. 1912, premikač v Zalogu, član KP leta 1941 in član odbora OF na postaji Zalog. Sodeloval je pri sabotažnih akcijah na vozni park, pri prenašanju orožja in partizanski intendanci. Umrl je leta 1954.

Klančarja, Vekoslava Laborca, Jožeta Okretiča in Franca Parmo s postaje Polje. Kot talca so 13. maja 1942 ustrelili Staneta Dorbeža. Dne 18. maja 1942 pa je bila racija po vseh oddelkih zaloške postaje. Tudi tokrat so prijeli nekaj železničarjev, med njimi Toneta Zupančiča in Ivana Pangeršiča ter vse skupaj poslali v internacijo.<sup>74</sup>

Zaradi rastočega okupatorjevega nasilja spomladi 1942 so železničarji na odseku Ljubljana—Zalog odhajali v partizanske enote, skupina mlajših železničarjev je odšla aprila 1942, večja skupina 20 železničarjev pa s postaje Zalog neposredno po raciji 18. maja 1942. Spričo tega je bil železniški promet — in to od 18. do 21. maja za tri dni na postaji Zalog prekinjen.<sup>74</sup> Zaradi aretacij, streljanja železničarjev in odгона v internacijo ali odhoda v partizanske enote, je podtalno delovanje železničarjev za nekaj časa prenehalo, ni pa usahnilo.<sup>75</sup>

Že konec maja 1942 je bil tranziter Ivan Klavs, v dogovoru z ing. Cirilom Mravljo, premeščen iz Ljubljane v Zalog, kjer je na novo organiziral odbor OF. Nov odbor so sestavljali Karel Šešek, Danilo Kralj, Janez Selan, Otmar Richberger, Stojan Velepčič, Evgen Koštjal in Janez Kompare.<sup>76</sup> V mnogih

RUDOLF KAČAR, roj. 1908, progovni delavec v Zalogu, član KP od 1943, pred vojno pa član Svobode in Vzajemnosti. Sodeloval je v kurirskih zvezah in intendanci za NOV in v njegovem stanovanju so na ciklostil razmnoževali propagandno gradivo. V NOV je odšel 2. 5. 1942, je nosilec partizanske spomenice 1941.



akcijah, tako pri organiziranju sabotaž, prevozu ilegalcev, organiziranju kurirskih zvez in javk ter intendance in vagonskih pošilk so imeli tesne stike s sosednjimi postajami in širšim okoliškim območjem. Z Ljubljano so imeli zvezo zlasti prek ing. Cirila Mravlje, z zdravnikom dr. Rihardom Gregoričem, nadpremičnikom Maksom Majeršičem, kretnikom Marjanom Biščakom in vlakovodjema Francem Bergantom in Francem Drobežem. Deloma je vzdrževal zvezo tudi železniški invalid Alojz Bratun. Prek italijansko-nemške meje je obstajala zveza z uslužbenko na postaji Laze Julko Humar-Lukič.

Odbor na postaji Zalog je deloval do novembra 1944, ko so bili člani odbora aretirani in odgnani v internacijo.<sup>77</sup>

Aktivistično delo ljubljanskih železničarjev se je prepletalo in dopolnjevalo s političnim delom železničarjev v drugih predelih Ljubljanske pokrajine. Ljubljansko železniško vozlišče je imelo že do jeseni dobro organizirano, spomladi 1942 pa tudi dokaj množično in dobro utrjeno mrežo OF ter razvite različne oblike ilegalnega dela proti okupatorju. Poleg tega je bila Ljubljana središče NOB, v njej so bili osrednji in

pomembni železniški delovni sektorji, zato so tudi niti narodnoosvobodilnega gibanja izhajale iz Ljubljane na druge delovne sektorje in železniške postaje v Ljubljanski pokrajini, pa tudi na Gorenjsko in Štajersko.

### **Novomeška železniška postaja in druge postaje na dolenski in belokranjski progi**

Železničarji novomeške postaje ob zlomu stare Jugoslavije niso imeli komunistične organizacije, bilo pa je nekaj članov, ki so bili vključeni na terenu tako Janez Zupančič v Kandiji, Franc Kic v Bršljinu in Rudolf Čubrilo v Birčni vasi.<sup>1</sup> V pretežni meri pa so bili včlanjeni v sokolskih in nacionalnih organizacijah, vendar so spričo nevarnosti fašizma in nacizma v svojih političnih akcijah proti izdajalskemu režimu prehajali na stran komunistične stranke. Železničarji, ki so bili politično dokaj razgledani z razvito narodno zavestjo, so že v prvih dnevih okupatorjevega napada pomagali jugoslovanski vojski.<sup>2</sup>

Po razsulu stare Jugoslavije so železničarji v začetku kar na svojo pobudo začeli zbirati in skrivati orožje, pa tudi



**RUDOLF ČUBRILO**, roj. 1914, zavirač v Novem mestu od 1941–1943 v Birčni vasi. Član SKOJ od 1935, nato član KP. Po okupaciji je delal na železnici in na terenu, v Toplicah je bil član rajonskega komiteja KPS in v Novem mestu član okrožnega odbora OF. Na železnici je opravljal obveščevalno službo, sodeloval je pri vagonskih pošiljkah v Novo mesto za NOV, zlasti pa je sodeloval pri sabotajah na železniške objekte in na progo. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV, kjer je opravljal odgovorne naloge. Je nosilec partizanske spomenice 1941 in drugih vojaških in političnih odlikovanj.

JANEZ ZUPANČIČ-GORJANC, rojen 1900, predvojni član KP, kurjač, nato strojevodja v kurilnici v Novem mestu. Soorganizator OF med železničarji, je sodeloval pri sabotažnih akcijah in intendanci. Bil je tudi načelnik NZ za Novo mesto. Po vojni je bil aktiven družbenopolitični delavec, je nosilec partizanske spomene 1941 in več drugih odlikovanj in priznanj.



drug vojaški material, ki ga je bilo veliko na področju novomeške postaje, saj ga je jugoslovanska vojska v pretežni meri pustila kar na postajah.<sup>3</sup> V prve akcije zbiranja so vključili le najbolj zanesljive železničarje. Posamezne skupine železničarjev so že v prvih tednih okupacije začele s sabotažami pri delu, zlasti pri premikanju posameznih kompozicij, pojavljali so se tudi že sovražni napisi na železniških objektih. Vedno večji odpor proti okupatorju, ki so ga vnašali zlasti starejši železničarji, ki so dobro poznali italijanski fašizem še iz prvih povojnih let, je združeval železničarje, da so si med seboj zaupali. V maju in juniju 1941 je bilo več stikov in sestankov tudi izven ožjega postajnega območja. Ivan Mavrovič je poiskal stike z železničarji dolenjskih postaj in sevniške proge, posebno pa s Karlovcem, Danijel Lepin z dolenjsko progo, še posebno z Rožnim dolom in Semičem ter ing. Rado Čotar z aktivisti vzdolž dolenjske proge, dalje Jože Zagorc in Djuro Špoljarevič s frontno organizacijo v Novem mestu in Avgust Jazbinšek v Sevnici, Rudolf Čubrilo in Roman Stepišnik z Novim mestom, Franc Kic in Franc Globevnik s progo Novo mesto—Mirna peč in Jože Hribar z dolenjsko progo in Novim me-



FRANC KIC, roj. 1910, progovni delavec, nato obhodnik proge pri sekciji za vzdrževanje prog Novo mesto. Predvojni član KP, požrtvovalen aktivist OF na novomeški železnici. Sodeloval je pri sabotažnih akcijah in intendantci za NOV. Spomladi 1942 je odšel v NOV. Padel je 9. 2. 1943 na Kamenski gori.

stom.<sup>4</sup> Iskanje zvez s strani železničarjev novomeške postaje na terenu, po drugi strani pa prizadevanje okrožnega komiteja KPS v Novem mestu, da bi čimprej vključili železnico v boj proti okupatorju, je privedlo do ustanavljanja organizacij OF po posameznih delovnih enotah.

V začetku julija 1941 je Jožeta Zagorca povabil na sestanek okrožnega odbora OF Novo mesto njegov sošolec Adolf Medvešček. Na sestanku je Zagorc dobil nalogo, da naj tudi na območju novomeške postaje ustanavljajo organizacije Osvobodilne fronte. Tudi partijska organizacija v Novem mestu si je prizadevala vzpostaviti tesnejše stike z železničarji, zato sta se v začetku julija 1941 Jože Hribar in Ivan Mavrovič na sestankih s sekretarjem okrožnega komiteja KPS Novo mesto Dušanom Jerebom dogovorila o organiziranju in dejavnosti Osvobodilne fronte na železnici.

Prvi odbor OF je bil ustanovljen na postaji Novo mesto v prvi polovici julija 1941. Ta odbor so sestavljali Jože Zagorc, sekretar, Ivan Mavrovič, vojaški referent in Jože Hribar, blagajnik. Pomembnejši sestanek za razvoj organizacije OF v Novem mestu in okolici je bil sestanek 20. julija 1941 v opekarni

DJURO ŠPOLJAREVIČ, rojen 1900, svetilničar na postaji Novo mesto, član KP. Med prvimi se je vključil v OF. Sodeloval je pri sabotažnih akcijah na železnici, varnostno obveščevalni službi in kurirskih zvezah. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV, je nosilec partizanske spomenice 1941. Umrl je po vojni.



v Prečni, na katerem je bilo med drugim rečeno, naj se čimprej pričnejo organizirati terenski in rajonski odbori OF. Kmalu zatem je bil konec julija 1941 ustanovljen na železnici nov odbor OF in to pri sekciji za vzdrževanje prog Novo mesto. Ta odbor so sestavljali ing. Rado Čotar, Jože Boškin in Ivo Trtnik, ki so že po službeni plati imeli večje možnosti za neposredne stike z železniškim osebjem vzdolž dolenjske in belokranjske proge. Poleg osnovne naloge širjenja propagande za Osvobodilno fronto in pridobivanja novih članov v odbor OF in simpatizerjev med progovnimi delavci je bila pomembna naloga zbirati podatke o sovražnikovih postojankah, bunkerjih, o drugih pomembnih objektih na progi, stražarskih mestih pri predorih in mostovih, pa tudi podatke o številčni moči sovražnikovih posadk.<sup>5</sup>

Prva dva odbora na železnici sta bila organizacijsko vezana na okrožni odbor OF Novo mesto. Na sestanku okrožnega odbora OF konec julija 1941 v Novem mestu s predstavniki rajonskih odborov OF, na katerem so bili prisotni tudi člani prvega odbora OF na novomeški postaji, je bila zastavljena naloga, da se ustanovi na železnici rajonski odbor OF. Člani



tega odbora so bili Jože Zagorc, Ivan Mavrovič in Jože Hribar. Novomeška postaja je torej konec julija že imela rajonski odbor OF, ki je bil neposredno vezan na okrožni odbor OF Novo mesto.<sup>6</sup> Železniški rajonski odbor OF je spričo pomembnosti novomeške postaje imel nalogo kot višji frontni organ pospešeno in organizirano ustanavljati odbore OF v vseh delovnih enotah. Hkrati s širjenjem frontne organizacije in odpora proti okupatorju so pričeli s prvimi nalogami. Zbirali so orožje in sanitetni material, izvajali raznovrstne sabotaže, širili partijski in frontni tisk. Znatno pomoč pri organiziranju novomeških železničarjev in izvajanju njihovih nalog so dajali člani okrožnega komiteja KPS Novo mesto, s katerimi so imeli tesnejše stike.

Prvi uspehi so bili vidni že konec poletja, ko je bila ustanovljena 15. septembra 1941 na postaji prva partijska celica. Prve člane Jožeta Zagorca, Ivana Mavroviča\* in Jožeta Hribarja je sprejel član okrožnega odbora KPS Niko Šilih. Sekretar celice je bil Ivan Mavrovič.<sup>7</sup> Ko je v oktobru 1941 pribežal iz Brežic prometnik Valter Šušteršič, se je, kot predvojni komunist, vključil v partijsko celico na novomeški postaji, sicer pa je bil zaposlen na postaji Mirna Peč. V oktobru 1941 sta postala člana komunistične partije Jože Pungerčar in Franc Mihalič, pa je tako imela novomeška postaja tedaj 2 partijski celici. Sekretar druge celice je postal Jože Hribar\*\*, ki je bil do tedaj v prvi celici. Nov član prve celice je postal Rudolf Čubrilo, ki je bil do tedaj včlanjen v KPS v Novem mestu.<sup>8</sup>

Dne 2. decembra 1941 je prišel v Novo mesto Viktor Avbelj in prevzel mesto sekretarja okrožnega komiteja KPS in okrožnega odbora OF Novo mesto. Partijska organizacija, ki je bila dotlej glede nekaterih političnih vprašanj neenotna, se je potlej z razčiščenjem le-teh in z odstranitvijo nekaterih starih oportunističnih članov ter vključitvijo novih, mlajših kadrov širše razmahnila ter se znatno okrepila v Novem mestu in širši okolici.<sup>9</sup> Novi člani, ki so sestavljali okrožni komite KPS Novo mesto, Viktor Avbelj-Rudi, Niko Šilih-Nikič in

---

\* Glej sliko v katalogu Železničarji v revoluciji. Ljubljana 1978, str. 83.

\*\* Glej sliko v katalogu Železničarji v revoluciji. Ljubljana 1978, str. 30.

VIKTOR AVBELJ-RUDI, roj. 1914 dipl. pravnik, član KP od 1937. Še kot študent pravne fakultete v Ljubljani je delal s študenti, postal je revolucionar. Leta 1939 je bil član OK SKOJ za Ljubljano. Kot organizatorja NOB ga je CK KPS poslal dec. 1941 v Novo mesto, kjer je postal sekretar OK KPS za Novo mesto. Pri utrjevanju KP in organizacije OF je tesneje sodeloval tudi z železničarji v Novem mestu. V NOV je opravljal številne vojaške in politične funkcije, kakor tudi v povojnem obdobju, narodni heroj.



Ivan More-Žan so s svojim delom neposredno vplivali tudi na rajonske komiteje KPS in rajonske odbore OF. Tudi na železnici sta se v tem času vključila dva nova člana v KP tako Danijel Lepin in Feliks Koman. V partijsko organizacijo na železnici pa sta se vključila še dva člana KP, ki sta dotlej delala na terenu, to sta bila Janez Zupančič in Franc Kic. V januarju 1942 je bilo torej pet partijskih celic in sicer po dve na postaji, ena pri sekciji za vzdrževanje prog in dve v kurilnici. Tako je širše politično delo članov okrožnega komiteja KPS in okrožnega odbora OF zajelo tudi aktiviste na železnici in rodilo lepe uspehe.

Partijska organizacija na železnici je bila neposredno vezana na OK KPS Novo mesto in sredi januarja 1942 je bil ustanovljen na stanovanju Valterja Šušteršiča tričlanski železniški partijski biro, sestavljali so ga Jože Hribar, Valter Šušteršič in Franc Kic, po njegovem odhodu v partizane junija 1942 pa Feliks Koman.<sup>10</sup>

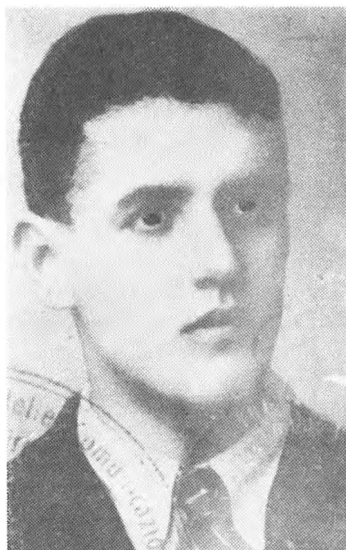
Hkrati z razvojem partijske organizacije in njenega povežovanja z višjimi partijskimi in frontnimi organi v Novem mestu se je širila tudi organizacija OF. Že kmalu so na postaji nastale nove skupine Danijel Lepin, Avgust Jazbinšek in Ro-



FELIKS KOMAN-SREČKO, roj. 1912, strojevodja sprva v Ljubljani, kasneje v Novem mestu, član Sokola in od 1939 član KP. Bil je aktivist OF na železnici in v Zeleni jami, kjer je stanoval. V Novem mestu je bil član železniškega rajonskega komiteja KPS, ki je bil ustanovljen 15. 9. 1942. Kot član NZ je vzdrževal kurirske zveze, skrbel za ilegalce in sodeloval pri partizanski intendanci. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV. Padel je 4. 8. 1944 pri Zužemberku na Dolenjskem, kot borec Gubčeve brigade.

man Stepišnik, dalje Rudolf Čubrilo, Djuro Špoljarevič-Brko in Anton Kokalj, Jože Pungerčar, Valter Šušteršič in Franc Mihalič. V oktobru 1941 je bil ustanovljen odbor OF v kurilnici, sestavljali so ga Feliks Koman, Janez Zupančič in Alojzij Avbar, novembra istega leta pa še v krajevnem skladišču Novo mesto, v katerem so bili Franc Kic, Franc Globevnik in Lado Stepišnik. Da bi delo v organizacijah OF potekalo skladno in uspešno, sta bila v odbor OF postaja vključena tudi člana odbora OF sekcije za vzdrževanje proge Novo mesto ing. Rado Čotar in iz odbora OF kurilnice Feliks Koman. Tako razširjeni odbor novomeške postaje je dejansko opravljal naloge železniškega rajonskega odbora OF in bil po svoji funkciji neposredno vezan na okrožni odbor OF Novo mesto. Železničarji so se udeleževali sestankov, ki jih je organiziral rajonski ali okrožni odbor OF, rajonski ali okrožni komite KPS Novo mesto. Politično delo sta vodila in usmerjala Viktor Avbelj in Niko Šilih. Največkrat so se sestajali v gostilnah Osolnik pri železniški postaji, Košak, Obrega, Na vratih, Kastelic v Bršlinju, Poula, Ferlič pa tudi v zanesljivih stanova-

LADO STEPIŠNIK, roj. 1918, delavec v skladišču na postaji Novo mesto, kasneje pisarniška moč v krajevnem skladišču sekcije za vzdrževanje prog Novo mesto. Pred vojno član Sokola. Po okupaciji se je kmalu vključil v OF in opravljal kurirsko službo in intendantco za NOV. Sodeloval je tudi pri sabotažnih in propagandnih akcijah mladine v Novem mestu. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV, bil je radiotelegrafist v štabu IV. operativne cone, pozneje v obveščevalnem centru »Pohorje«, je nosilec partizanske spomenice 1941.



njih, npr. pri Pavletu Splihalu, Midoferju, Valterju Šušteršiču, Čarfu in drugod.<sup>11</sup>

Zelo pomembna je bila zveza med železničarji ljubljanskega vozišča in novomeške postaje, ki so jo vzdrževali posamezni železničarji, hkrati ko so opravljali svoje službene dolžnosti. Prvo zvezo je postavil Mirko Zlatnar-Miklavž julija 1941, s tem pa tudi kanal za pošiljanje tehnike, pošte iz Ljubljane do Novega mesta.<sup>12</sup> Zvezo z Novim mestom je vzdrževal tudi ing. Ciril Mravljja. Še tesnejšo in organizirano povezavo je vzpostavil Peter Romavh, ko se je sestal oktobra 1941 v Novem mestu z nekaterimi železničarji v gostilni Na vratih. Dal jim je nadrobna navodila o delu in nalogah frontne organizacije. Spričo velikega pomena, ki ga je imela železnica za NOB, naj se tudi na Dolenjskem čim več železničarjev vključi v Osvobodilno fronto, ker bodo železničarji dobili posebne naloge. Vozili bodo tehniko, pomembno pošto, ilegalce, kurirje, opravljali intendantčno in obveščevalno službo. Med drugim jim je sporočil direktivo CK KPS, da se organizirani železničarji naj ne vključujejo v partizanske enote, temveč naj posebno zanesljivi železničarji opravljajo zaupne naloge.

Takrat je bila tudi vzpostavljena zveza med osrednjim, kasneje rajonskim odborom OF Ljubljana in železniškim rajonskim odborom OF Novo mesto, ki jo je vzdrževal Jože Zagorc z Romavhom prek prometnika Stanislava Brotoža s postaje Ljubljana,<sup>13</sup> in ing. Rado Čotar prek ing. Cirila Mravlje-Mižka.<sup>13a</sup>

Do konca leta 1941 je bila polovica železničarjev novomeške postaje vključena v osvobodilno organizacijo, v kateri so razvili različne oblike odpora in boja proti okupatorju. Komunisti in zanesljivi člani OF so razširjali organizacijo med železničarji vzdolž dolenske, belokranjske in sevniške proge. V pretežni večini so bili ti železničarji politično dokaj razgledani in protifašistično usmerjeni in so bili že vključeni v organizacije OF v domačem kraju. Zato ni bilo težko poiskati novomeškimi železničarjem z njimi tesnejše stike. Skoraj na vsaki postaji so bili zanesljivi člani OF, ki so jih nadzorniki prog, zlasti pa ing. Rado Čotar, hkrati z opravljanjem službenih dolžnosti v sekciji za vzdrževanje prog Novo mesto, povezali v gibanje in jim zaupali različne naloge. Na posameznih postajah in čuvajnicah železničarji niso imeli spričo majhnega števila zaposlenih oseb svojih matičnih odborov, niti ne povsod terenskih, temveč so bili skladno po strokovni plati tudi v organizaciji OF vezani na matične odbore bodisi kurilnice ali sekcije za vzdrževanje prog ljubljanskega vozlišča ali pa novomeške postaje. Tudi osebje po postajah je bilo organizacijsko vezano v odbore OF pri svoji nadrejeni službeni enoti, hkrati pa so bili vključeni tudi v delo organizacije OF v domačem okolišu, pa so zato bili železničarji večinoma tam organizirani.<sup>14</sup> Le-ti so narodnoosvobodilnemu gibanju bili v veliko pomoč, pomagali so obveščevalni službi, bili so kurirji in imeli s partizanskimi enotami neposreden stik.<sup>15</sup>

Kako je potekalo organiziranje Osvobodilne fronte še na drugih večjih postajah na dolenski, belokranjski in sevniški progi.

Nadzornik proge v Mirni in član levega krila sokolov Franc Pirš\* je bil med prvimi in pomembnejšimi organizatorji narodnoosvobodilnega gibanja v Mirni in okolici. Delal je na te-

---

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 28.

ALOJZIJ KASTELIC, roj. 1915, prometnik v Mokronogu, sodeloval je v organizaciji OF, maja 1942 je odšel v NOV. Kot partizan je bil ujet in mučen, belogardisti so ga nad Bizovikom zverinsko ubili 9. 3. 1943.



renu, ko pa ga je oktobra 1941 ing. Mravlja seznanil z direktivo, da naj železničarji organizirajo tudi svoje odbore OF na železnici, so na postaji Mirna jeseni 1941 ustanovili terenski odbor OF. Odbor so sestavljali Franc Pirš, Ignac Smrekar in Anton Rolih-Marjan. Pirš je sodeloval tudi pri organiziranju OF na progi Stična—Trebnje—Tržišče, pa tudi pri delu v rajonskem odboru OF v Mirni. Dne 1. maja 1942 je med drugimi izvedel na podlagi pozivov mobilizacijo več železniških delavcev in kmečkih sinov v partizane. Zaradi izdaje so Pirša 2. maja aretirali, ga mučili in ga 25. avgusta poslali na otok Rab. Jeseni 1941 je terenski odbor OF na postaji Mirna imel tesnejšo zvezo tudi s postajo v Novem mestu, prek ing. Čotarja, Teofila Omiča in Avgusta Jazbinška.<sup>16</sup>

Nadzornik proge v Tržišču Anton Rolih je bil leta 1942 tudi terenski aktivist mokronoškega podokrožja, delal je v gospodarski komisiji. S strokovnimi nasveti in obveščanjem o sovražnikovem premikanju in številčni moči je sodeloval s partizanskimi enotami, ki so rušile progo Trebnje—Šentjanž. Spominja se ene večjih akcij dne 26. decembra 1942, ko je pomagal požigati postajo Tržišče.<sup>17</sup> V noči od 26. na 27. decem-





MIHAEL PENKO-MIŠKO, roj. 1893, prometnik v Trebnjem, član KP od X. 1943. Bil je aktivist OF na železnici od X. 1941. Sodeloval je tudi pri sabotažnih akcijah, obveščevalni, kurirski in intendantni službi za NOV. Dne 12. X. 1943 je odšel v NOV, kjer je opravljal različne odgovorne naloge. Umrl je po vojni.

ber 1942 so namreč brigadne s.le dolenske operativne cone, ki je bila formirana 7. decembra 1942, v sklopu akcij napadle sovražnikove postojanke in posadke v dolini Mirne, na Dobu, Tržišču in Krmelju. Hkrati s temi akcijami so rušili tudi železniške proge Trebnje—Šentjanž (5 km je bilo uničene) in požgali železniške postaje v Krmelju, Tržišču, Rakovniku (Mokronogu) in Mirni.<sup>18</sup>

Mihael Penko, ki je bil med vojno prometnik v Trebnjem, pravi, da je prve stike z organizacijo OF dobil poleti 1941 na Mirni. Prvega večjega sestanka se je udeležil septembra 1941 na Debencu nad Mirno, na katerem so bili prisotni med drugimi tudi nekateri železničarji tako Franc Pirš, nadzornik proge Mirna, Anton Rolih, nadzornik proge Tržišče; tega sestanka so se udeležile tudi njihove žene. Šolski upravitelj Franc Lunaček je Penka zadolžil, da je organiziral skupino zaupnikov OF med železničarji na postaji Trebnje. Poleg Penka so bili v organizirano skupino vključeni še Jože Balantič, prometnik, in Gregor Perpar, kretnik. Balantič, ki je bil doma iz Šiške, je prinašal iz Ljubljane propagandno gradivo, ki ga je trojka trosila okoli postaje, po vagonih in ga pošiljala v kaseti s službeno pošto zaupnim članom OF vzdolž proge. Organizirani železničarji s postaje Trebnje so sprva zbirali orožje,

MIRO TUREL, roj. 1908, prometnik v Stični. Kot član OF je bil povezan tudi z organizacijami OF na novo-meški postaji. Sodeloval je pri obveščevalni službi, kurirskih zvezah in intendanci za NOV.



denar, obleko, obutev. Zlasti pa so sodelovali pri obveščanju partizanskih enot o stanju na progi. Razna poročila, kot so gibanje okupatorjevih straž, številčna moč in oborožitev, njihova utrjevalna dela na progi in podobno, je Penko dostavljal prek hišnice gradu v Trebnjem Ivanke Zupančič bivšemu prometniku Prosencu iz Mirne, ki je bil že poleti 1942 v partizanski enoti blizu Trebnjega. Tesnejšo zvezo je imel predvsem z Jožetom Čončem, ki je bil v partizanih od jeseni 1941. Železničarji v Trebnjem so imeli zvezo tudi z osebjem na drugih progah, tako z vlakovnim odpravnikom ali prometnikom iz Stične Mirom Turelom in prometnikom iz Višnje gore Albinom Kuretom.<sup>19</sup> V Stični je bil odbor OF, ki so ga sestavljali Ivo Majcen, prometnik, Miro Turel, prometnik, Franc Šiška, kretnik, Ivan Rus, čuvaj odpremnik, in Jože Rus, kretnik.<sup>20</sup> Tudi na postaji v Mirni peči je bila organizacija Osvobodilne fronte, v kateri je delal do februarja 1942 Valter Šušteršič, prometnik Živojin Prosenc do odhoda v partizane leta 1942 (v začetku junija), progovna obhodnika Janez Lozar in Janez Saje, kretnik Jože Saje in kurjač Maks Lužar. Omenili bomo še železniško osebje na postaji Sevnica, ki je bila pod nemško okupacijo. Kljub



MAKS LUŽAR, roj. 1921 v železničarski družini, kurjač na postaji Mirna peč. Pred vojno je bil član Sokola in aktivno je delal v Društvu kmečkih fantov in deklet. Ze poleti se je vključil v organizacijo OF in bil požrtvovalen aktivist. Med prvimi iz tega območja je odšel v NOV, kjer je bil sprejet v KP. Padel je 5. 12. 1943 pri Slatniku.



PETER ZUPANC, roj. 1921, progovni delavec v Tržišču pri Mokronogu. Bil je v NOV, izdan in kot ranjenega partizana ga je italijanski okupator ustrelil 17. 11. 1942.

CIRIL DOBOVIŠEK, roj. 1902, nadzornik proge v Metliki, član Sokola, je imel velik vpliv med progovnimi delavci, zato jih je kmalu pritegnil v organizacijo OF. S svojimi sodelavci je organiziral odtujevanje okupatorjevega blaga, ki so ga s progovnimi vozički vozili po progi od Metlike do Rosalnic, od tam pa v NOV. Sredi dec. 1942 ga je italijanski okupator aretiral, zaprt je bil v ljubljanskih zaporih. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV, kjer je delal v prometno tehničnem oddelku IX. korpusa. Po vojni je bil večkrat odlikovan.



meji so bili tesno povezani z železničarji vzdolž proge Sevnica—Trebnje, zlasti pa z železniškim rajonskim odborom OF v Novem mestu. Po italijansko-nemškem sporazumu so namreč vlakovne in lokomotivne skupine iz novomeške postaje spremljale vse vlake na odseku proge Novo mesto—Trebnje—Sevnica. Poleg službenih stikov so novomeški železničarji vzpostavili tudi zvezo s člani OF. V Sevnici so bili organizirani in so aktivno sodelovali nadzornik proge Ivan Bužan, šef postaje Bogomir Milost, prometnik Jože Pavček, progovni desetar Stane Bizjak, prometnik Leopold Lešnjak, prometnik Miro Hribar in še drugi.<sup>21</sup>

Na belokranjski progi sta bili metliška in črnomaljska postaja dobro organizirani. Med vidnejšimi organizatorji OF v Metliki je bil Jože Borštnar. Po opravljenih nalogah v Posavju, ki mu jih je zaupal organizacijski sekretar CK KPS Tone Tomšič, se je lotil političnega dela najprej med novomeškimi železničarji. Ko pa je v jeseni 1941 služboval kot prometnik v Metliki, je tudi tu organiziral prve odbore OF, ki pa so bili z novomeško organizacijo OF dobro povezani. Prvi odbor na metliški postaji so sestavljali Jože Borštnar ter kretnika Ignac Molek in Ivan Petric.<sup>22</sup>



PEPCA JUG-VINTAR, roj. 1920, snažilka na postaji Metlika, članica KP od septembra 1943. Delala je v mladinskih organizacijah, bila je tudi kurirka in je vzdrževala kurirske zveze med postajo Metlika in OF organizacijami na terenu. 18. 2. 1943 jo je italijanski okupator aretiral, zaprta je bila v Metliki in Novem mestu. Po kapitulaciji Italije je odšla v XV. SNOB, kjer je bila bolničarka.

Odbor in člani OF, zlasti nadzornik proge Ciril Dobovišek, Franc Adlešič, Dominik Picelj, Vinko Čuk, Viktor Belič in Pepca Jug so imeli prek terenskih organizacij OF v Metliki tudi zveze s partizani. Pepca Jug, snažilka na metliški postaji, je neustrašno prenašala prek blokov pošto in drugo blago že v letu 1942 do aretacije 18. februarja 1943.<sup>23</sup>

V Črnomlju so do julija 1942 osnovali odbor OF in bili z narodnoosvobodilnim bojem tesno povezani. Člani OF odbora so bili Milan Loštrek, telegrafist, Alojzij Premk, nadzornik proge, Ivan Lužnik, prometnik, Franc Benedičič, prometnik, Alojzij Korošec, šef postaje, Matevž Burja, skladiščnik, Milan Grkman, nadzornik proge, Jože Smrekar, strojevodja, na postaji v Birčni vasi pa Alojzij Babošek, šef postaje, Alojzij Jelen, prometnik, Rade Tomičević, prometnik, Avgust Sever, ključavničar in po premestitvi iz Novega mesta kretnik Rudolf Čubrilo.

Hkrati, ko se je razširjala partijska in OF organizacija na novomeški postaji, so železničarji pričeli z različnimi akcijami. Med prvimi so bile zbiralne akcije orožja, obleke, obutve, sanitetnega blaga, pa tudi denarja. Jože Hribar, ki je bil takrat

JOŽE KOPLAN, roj. 1897, kretnik, sprva v Gradcu in kasneje v Metliki, pred vojno član Sokola. Delal je v organizaciji OF na terenu in na železnici. Sodeloval je pri sprejemanju kosovnih pošiljk iz Ljubljane in pri odpošiljanju v NOV. Konec julija 1942 je z družino odšel v NOV.



blagajnik odbora OF se spominja, da so začeli kmalu po ustanovitvi prvega odbora OF pobirati mesečne prispevke, ki so jih dajali zanesljivi železničarji. S povečanjem članstva pa je kasneje organiziral pomožne blagajnike, ki so pobirali denar pri manjših skupinah in mu ga redno oddajali. Posamezniki so prispevali od 10 do 50 lir, tako da je vsota nabranega denarja šestokrat preseгла več tisoč lir. Nabrani denar je Hribar prinašal blagajniku rajonskega, pa tudi okrožnega odbora OF Novo mesto Cenetu Polajnarju, pozneje Nuški Papež. Poleg tega je Hribar osebno izročal določeno vsoto denarja partizanskim družinam.<sup>24</sup>

Spomladi 1942 so nastali na Kočevskem, Notranjskem in Dolenjskem večji predeli strnjenege osvobojenega ozemlja, ki je imelo največji obseg v maju in se je širilo od Kolpe do vzhodnih obronkov Ljubljanskega barja in od nemško-italijanske demarkacijske črte do prejšnje jugoslovanske italijanske meje, izvzemši komunikacije, večje kraje in mesta.<sup>25</sup> Tako so se z nastankom velikega osvobojenega ozemlja v Ljubljanski pokrajini, sočasnim razvojem ljudske oblasti in odhodom vodstva NOB na osvobojeno ozemlje na Dolenjsko naloge do-





ANTON KUM, roj. 1895, kretnik na postaji Uršna sela. V OF se je vključil 1941 in vse do osvoboditve je delal kot aktivist na terenu. Sept. 1943 je bil izvoljen za delegata za zbor odposlancev slovenskega naroda, ki je bil v osvobojenem Kočevju od 1. do 3. 10. 1943. Umrl je leta 1967.

lenjskih in belokranjskih železničarjev razširile in dobile večji teritorialni obseg. Spričo pomembnih nalog, kot je bila organizacija in vzdrževanje kanalov, obveščevalna služba, intendantca, se je Osvobodilna fronta in partijska organizacija novomeške postaje tesneje povezala in sodelovala z vsemi vojaškimi in političnimi organi v partizanskih enotah, z aktivisti okrožnega odbora OF Novo mesto, z okrožnim komitejem KPS Novo mesto, ki sta bila v maju in juniju izven Novega mesta ter okrožnim odborom OF in okrožnim komitejem KPS za Belo krajino.<sup>26</sup> Politično delo novomeških in tudi drugih železničarjev na dolenski, sevniški in belokranjski progi je do poletja 1942 dobilo trdno osnovo za organizirano delo v organizaciji OF. Ni bilo postaje, postajališča ali nadzorništva prog, ki ne bi v tem času imela tesnejšo zvezo z železniškim rajonskim odborom Osvobodilne fronte (nadalje ŽRO OF) pri opravljanju raznovrstnih nalog.

Sredi leta 1942 so odšli iz novomeške postaje prvi v partizane Ivan Mavrovič, Franc Kic, Franc Plevnik in Rudolf Polko.<sup>27</sup>

Kot smo že omenili je bila poleg sabotaž ena pomembnih nalog novomeških oziroma dolenjskih železničarjev organizacija in vzdrževanje zvez (kanalov) iz Ljubljane v Novo mesto in dalje v druge kraje na Dolenjskem in Beli krajini. V novomeško postajo se je stekalo več različnih kanalov, tako splošni, po katerem so že od junija 1941 prihajali pošta, ilegalni tisk, sanitetni in vojaški material, pa tudi ilegalci in kurirji ter aktivisti. Občasno so vzdrževali specialne kanale, dalje kanal za vagonске pošiljke in TV linije (terenskih vodov). Za organizacijo in brezhibno delovanje kanalov sta bila na postaji Novo mesto zadolžena člana ŽRO OF Danijel Lepin in Jože Hribar, ki sta ne samo na železnici, temveč tudi na terenu skrbela za zveze in bila zaradi tega tudi dan ali več dni odsotna iz službe.

Specialni kanal je bil najprej vzpostavljen marca 1942, ko so iz Ljubljane v Novo mesto potovali ilegalci, posebni kurirji in aktivisti. Medtem ko je bilo vodstvo NOB in PO Slovenije na Kočevskem Rogu, je ŽRO OF dobil v juniju 1942 nalogo, naj postavijo poseben kanal za pošto in sicer iz Ljubljane na postajo v Novem mestu, dalje v Stare žage—Občice—Rampoho—Pogorelc—Kočevski Rog. Prispelo pošto iz Ljubljane so novomeški železničarji odnašali na določene kraje. Posebno mesto je imela železniška postaja, kjer je bila izjemoma TV linija TV-22 Dolski, o le-tej bo nekoliko več govor na drugem mestu. Specialni kanali so delovali tudi po končani ofenzivi na Rogu in spomladi 1943, ko je prihajalo vse več kadra iz Ljubljane na teren.<sup>28</sup> Poleg tega opisanega sodelovanja so novomeški železničarji vložili velike napore pri vojaški intendanci, zlasti pri sprejemanju vagonских pošiljk iz Ljubljane na Dolenjsko, kjer so neposredno pomagali partizanskim enotam pri raztovarjanju vagonov in organizaciji prevoza z določenih postaj. Ob kapitulaciji Italije so sodelovali kot železniški zaščitni bataljon, o čemer bomo govorili v drugih poglavjih.

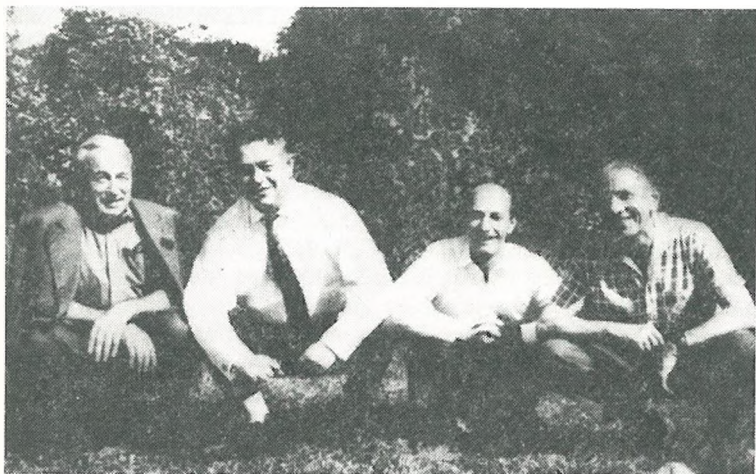
Na koncu tega orisa bomo še prikazali, kakšna je bila sestava Osvobodilne fronte in KPS v Novem mestu do kapitulacije Italije. Od okoli 300 železničarjev na novomeški postaji je bilo do zime 1941 vključenih v OF polovica, do spomladi 1942 pa večina železničarjev. Vse te so združevali štirje odbori OF v štirih pomembnih delovnih enotah. Spričo tega

se je železniški rajonski odbor OF Novo mesto, ki so ga do aprila 1942 sestavljali Jože Zagorc, Jože Hribar in Ivan Mavrovič, še razširil. V aprilu istega leta so vključili v ta organ še Danijela Lepina, Avgusta Jazbinška, ing. Rada Čotarja in Feliksa Komana. Ko pa je Ivan Mavrovič junija 1942 odšel v partizane, so vključili še Djura Špoljareviča. V tej sestavi je ŽRO OF Novo mesto deloval do kapitulacije Italije.<sup>29</sup> ŽRO OF se je čestokrat sestajal. Zaradi številnih in pomembnih nalog so morali vsakokrat posebej določati, kdaj bodo akcijo izvršili. Dalje so pretresali zanesljivost in sposobnost frontovcev ali zaščitnikov, katerim so nalogo zaupali. Ob vsaki taki nalogi, ki je bila opravljena v službenem času, so morali določiti tak turnus, da so v tistem času bili zaposleni najbolj sposobni in predani člani OF in člani KPS. Na sestankih so člani ŽRO OF do potankosti napravili načrt o izvedbi naloge, pa tudi preverjali že opravljene naloge. Poleg železniškega komiteja je tudi ŽRO OF skrbel za pravilno politično usmeritev železničarjev, zlasti v času nastajanja in delovanja belogardizma na Dolenjskem. Sestanke s tako ali podobno vsebino so imeli največkrat v stanovanju Jožeta Hribarja na Ljubljanski cesti ali v gostilni Kastelic na Bršljinu. Kadar pa so morali komaj sprejeto nalogo v najkrajšem času opraviti, so se sestali tudi med službenim časom v službenih prostorih.<sup>30</sup> ŽRO OF je imel zaradi pomembnih nalog tesnejše stike tudi s člani okrožnega odbora OF in okrožnim komitejem KPS Novo mesto, dalje z rajonskim odborom OF Novo mesto in Dolenjske toplice. Z odhodom nekaterih članov rajonskega odbora OF Novo mesto na teren, je postal marca 1943 sekretar le-tega Jože Hribar.<sup>31</sup>

Dokaj močna partijska organizacija, ki je organizirala in vodila vse večje in odgovornejše naloge, zlasti med veliko italijansko ofenzivo poleti 1942, je terjala nove organizacijske spremembe. O ustanovitvi železniškega rajonskega komiteja KPS (ŽRK KPS) Novo mesto 15. septembra 1942 pripoveduje Danijel Lepin takole: »Tega dne je sekretar okrožnega komiteja KPS Novo mesto Franc Černe-Klemen poklical Lepina in Hribarja na Karlovce pri Trški gori in jima posredoval sklep OK KPS Novo mesto o ustanovitvi železniškega rajonskega komiteja. Na tem sestanku so dalj časa razpravljali o novih nalogah in pomenu partijske organizacije in tesnejši povezavi

z organizacijo OF na železnici in v Novem mestu. Člani železniškega rajonskega komiteja KPS so bili Jože Zagorc kot sekretar, Danijel Lepin in Jože Hribar, pozneje še Avgust Jazbinšek in Feliks Koman. ŽRK KPS je deloval do kapitulacije Italije. Ob ustanovitvi ŽRK KPS je bilo na novomeški postaji 21 članov in 17 kandidatov KPS.<sup>32</sup>

Železničarji vzdolž dolenske, belokranjske in sevniške proge so bili tesno povezani v narodnoosvobodilnem boju z novomeško postajo. Tu je bilo močno partijsko in frontno jedro, ki je dobro organiziralo raznovrstne oblike odpora in boja proti okupatorju. Tako organizirano podtalno delovanje železničarjev vpričo okupatorja in na tako prometni progi Ljubljana—Novo mesto—Karlovac je predstavljalo veliko moralno silo, ki je železničarje podžigala k vse večjim akcijam. Kako trdna in enotna ter hkrati konspirativna je bila organizacija OF na novomeški postaji dokazuje tudi to, da ni bilo od okupacije do kapitulacije Italije nobenih izdajstev ali vdorov v organizacijo, ki bi razbili partijske in frontne organe ali vsaj začasno ohromile narodnoosvobodilno gibanje na železnici. Za-



Člani železniškega rajonskega komiteja KPS v Novem mestu, ustanovljen 15. septembra 1942. Od leve proti desni JOŽE HRIBAR-ANŽE, JOŽE ZAGORC-DOLSKI, DANIJEL LEPIN-JANKO, AVGUST JAZBINŠEK-IKO, vsi nosilci partizanske spomenice 1941. Manjka FELIKS KOMAN-SREČKO, (padel med NOB) — spominski posnetek z leta 1963

to je novomeška postaja predstavljala neizčrpen vir pomoči in zanesljivo zaledje partizanskim enotam, partizanski tehniki, bolnicam in vodstvu NOB na Dolenjskem. Organizacija OF železničarjev kot pomemben politični dejavnik v boju proti okupatorju pa ni obvladovala samo železnico, temveč v letu 1943 tudi širše novomeško območje do kapitulacije Italije.

### Na postajah ob kočevski progi

Območje ob kočevski železnici je od Grosupljega dalje obsegalo pretežno kmetijsko nerazvita območja. Železničarji, ki so službovali na posameznih postajah, so bili deloma domačini, predvsem delavci nižjih kategorij dela (progovni delavci, čuvaji in podobno), bili pa so tudi priseljenci, ki so deloma zavzemali višje kategorije dela (prometniki, šefi postaj itd.). Kot uslužbenci Jugoslovanskih državnih železnic so bili v družbenopolitično dogajanje pritegnjeni že v okviru svojih strokovnih organizacij in društev na ljubljansko vozlišče. Po svoji politični opredeljenosti pa so se nekateri železničarji močneje povezali z okoljem, kjer so živeli in so tudi tam delovali. Seveda je bilo to v veliki meri odvisno od gospodarske razvitosti in politične razgibanosti posameznih območij.

Na območju od Grosupljega do Ribnice, kjer je bilo razmeroma malo tovarniškega delavstva, kjer je prevladoval kmečki živelj, tudi ni bilo močnejše komunistične dejavnosti niti na terenu niti na železnici. V Velikih Laščah sta bila pred vojno dva člana KP in dva simpatizerja, imeli so tudi organizacijo Rdeče pomoči. V Grosupljem je delovala simpatizerska skupina v tovarni Motvoz in platno.<sup>1</sup> Konec junija 1941 je bila ustanovljena partijska organizacija v Velikih Laščah, ki je avgusta 1941 prešla v sestav grosupeljskega okrožja. Skojevska skupina je bila ustanovljena leta 1940, ki je skupaj z ribniško skojevsko skupino organizirala 19. aprila 1941 zborovanje mladine na Starem gradu pri Ortneku.<sup>2</sup> V nekaterih krajih so delovala tudi sokolska društva, kjer je bilo vključenih nekaj železničarjev, in katerih opozicija je bila dokaj levičarska.

Na kočevsko-ribniškem območju je bilo razmeroma več delavstva, tako rudarjev in tekstilcev v Kočevju, nekaj desetina delavstva v kovinarskem podjetju v Ribnici, nekaj sto delav-



STANKO STANIČ, roj. 1893, progovni mojster pri II. sekciji za vzdrževanje prog Ljubljana na postaji Rakovnik. Kot organizator OF na postaji Rakovnik in sekretar odbora OF je vzdrževal zvezo z organizacijami OF na železnici v Ljubljani.



cev v lesni industriji in gozdnih delavcev. Z mezdnimi in stavkovnimi gibanji kočevskih rudarjev in tekstilcev se je delavstvo čedalje bolj osveščalo in sledilo komunistični stranki, ki je delovala v Kočevju že nekaj let pred vojno. Sekretar okrožnega komiteja KPS Kočevje je bil do aretacije 27. aprila 1942 profesor Jože Šeško.

Železničarji Slovenci, ki so službovali na ribniško-kočevskem področju, so se kot narodnozavedni pridružili boju proti fašizmu in so zlasti v okviru narodnoobrambnega dela sodelovali s komunisti in njihovimi simpatizerji.

Ob zlomu stare Jugoslavije in po okupaciji so železničarji na območju kočevske železnice pričeli s sabotažnimi akcijami kot prvim znakom odpora in medsebojnega povezovanja. Le-ti so na sektorju proge Ljubljana—Grosuplje bili bolj naslonjeni na ljubljansko vozlišče, kar velja v neki meri tudi za druge železničarje vzdolž proge, dasi so bili hkrati vključeni v terenske organizacije OF v krajih, kjer so živeli. Na postaji Ljubljana-Rakovnik je bil Stanko Stanič, nadzornik proge za območje Ljubljana—Šmarje-Sap, med vidnejšimi organizatorji narodnoosvobodilnega gibanja. V juniju in juliju



1941 so se železničarji na postaji Rakovnik organizirali v Osvobodilno fronto in se vključili v matični odbor OF sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana. Med prvimi so se vključili progovni delavci Anton Lavrič, Anton Miklič, Anton Rudolf, Anton Verbič. Sestanke so imeli na dolenskem kolo-dvoru v delavski baraki in na postaji v Škofljici, pa tudi v čuvajnici na odprti progi. Leta 1942 so imeli na po-staji Rakovnik svoj odbor OF, v katerem je bil sekretar Stanko Stanič, blagajnik Matija Petrič in intendant Franc Hribar.<sup>3</sup> Nabrane denarne prispevke za OF, ki jih je bla-gajnik Petrič izročal Staniču, je ta oddajal Smrekarju na sekcijo v Ljubljano. Poleg tega se je Stanič udeleževal sestankov OF pri Tinetu Rožancu v Šiški, pri Bogdanu Staryju v Tavčarjevi ulici in tudi drugod, da je lahko kot nad-zornik proge seznanjal železničarje vzdolž železnice o pomenu in nalogah NOB. Postaja Ljubljana-Rakovnik je bila tudi za-točišče ilegalcev, odkoder so jim železničarji pomagali prek kurirjev in zvez na terenu v partizane.<sup>4</sup> Jože Puš, postajališčni čuvaj na Lavrici, pravi, da je bil povezan z železniško mrežo OF prek Petriča in Staniča z Rakovnika. Okoliškim mladinskim sabotažnim skupinam je že leta 1941 dajal strokovna na-vodila za rušenje proge med Šmarjem in Škofljico.<sup>5</sup> Železničarji na postaji Grosuplje so imeli terenske odbore OF v svojih delovnih enotah, ki pa organizacijsko niso bile vezane na kraj, temveč na ljubljansko vozlišče.<sup>6</sup> Vendar so bili spričo dokaj zgodnjega razvoja frontne organizacije na grosupeljskem ob-močju, saj so že jeseni 1941 imeli svoje grosupeljsko okrožje OF s šestimi rajonskimi ali okrajnimi odbori,<sup>7</sup> v različne obli-ke frontne dejavnosti vključeni tudi železničarji tega širšega območja.<sup>8</sup>

Železničarji na odseku od Grosupljega do Kočevja so bili šestokrat prvi pobudniki narodnoosvobodilnega gibanja v kra-jih, kjer so živeli, saj so se nanje obračali tudi predvojni komunisti. Tako je s postaje Ortnek prometnika Vladimirja Prezlja, ki je bil član Sokola in udeleženec železničarske stav-ke leta 1920, pritegnil v aktivistično delo Matija Maležič. V jeseni 1941 je Prezelj v vasi Ortnek in Velike Poljane orga-niziral sestanke in osnoval terenske odbore OF. Sam pravi, da so bili prebivalci teh dveh vasi pretežno naprednega mi-šljenja in da je kot sokolski starosta imel med njimi zaupanje.

Aktivisti s terena so se šestokrat sestajali v njegovem stanovanju, v stanovanju šefa postaje Jožeta Rezarja in drugod. Železničarji v Ortneku so organizirali javke, ki so bile v Prezljevem in Rezarjevem stanovanju in na postaji, kamor je prihajal iz Ljubljane tisk in druga pošta. Z nastajanjem partizanskih enot na Dolenjskem so aktivisti tudi v tem okolišu zbirali hrano, obleko in sanitetni material. Preden so ga odpeljali naprej, so blago shranjevali pri šefu postaje Rezarju ali v prostorih ortneške pošte, kjer je bila v službi Prezljeva žena.<sup>9</sup>

Razmeroma močna skojevska in partijska organizacija v Kočevju in okolici je s trdim delom v prvih mesecih okupacije imela lepe uspehe, kljub temu da so bile razmere za razvoj NOB veliko težje kot drugje, saj se je nasilje nacistično usmerjenih kočevskih Nemcev nad slovenskim prebivalstvom tudi med okupacijo nadaljevalo. Organizirani so bili odbori OF v mestu in okoliških vaseh, za celotno ribniško-kočevsko področje je bil ustanovljen okrožni odbor OF. K frontnemu delu so komunisti pritegnili tudi železničarje s posameznih postaj vzdolž proge in v Kočevju. Omenili smo že stike Matije Maležiča s prometnikom Vladimirjem Prezljem v Ortneku. V Kočevju je sekretar okrožnega komiteja KPS za Kočevje profesor Jože Šeško že pred vojno imel stike z železničarji. Progovni delavec Ivan Vidmar se spominja, da je prihajal v kurilnico in pridobival delavce, da bi prispevali za Rdečo pomoč. Tako so zidar pri sekciji za vzdrževanje prog Franc Fink od leta 1938 in Vidmar od leta 1939, pa tudi drugi plačevali za Rdečo pomoč (Ljudsko pomoč — op. A. V. M.).<sup>10</sup> Tudi po okupaciji so ohranili stike in ko se je organizacija širila iz mesta na podeželje, je zajela tudi železničarje. Na kočevski postaji ni bilo sicer terenskega odbora OF ne v letu 1941 in tudi ne kasneje, temveč je skupina simpatizerjev partije kurjač Mihael Zamec, kretnik Alojz Novak, nadzornik proge Julij Crnkovič in drugi pomagala razširjati narodnoosvobodilno gibanje v mestu in v okoliških vaseh. Alojz Novak je organiziral 17 železničarjev, ki so se vključili v mestne ali vaške odbore OF, tem so nato večinoma zaupali kurirsko in obveščevalno službo.<sup>11</sup>

Razen krajevne povezanosti v NOB so se železničarji ne samo s kočevske postaje, temveč tudi z drugih postaj po stro-



JULIJ CRNKOVIČ, roj. 1897, nadzornik proge v Kočevju, soorganizator OF v Kočevju, pri vzdrževanju kurirskih zvez in obveščevalni službi je sodeloval z ljubljanskim železniškim vozliščem. Pod nemško okupacijo je opravljal obveščevalno službo za VII. korpus pod imenom Brko in pod imenom Marko za Belokranjski odred.

kovni plati povezali v matične odbore ljubljanskega vozlišča, kjer jim je tamkajšnja organizacija prav zaradi možnosti povezovanja s terenom na območju kočevske proge, zaupala obveščevalno službo in oskrbovanje tehnike. Mirko Zlatnar se spominja, da je imela partijska tehnika KPS po razsulu stare Jugoslavije zvezo z okrožno tehniko KPS v Kočevju prek študenta Crnkoviča, ki je bil sin železničarja na postaji Kočevje. V poletju 1941 pa so tudi železničarji, poleg okrožnega tehnika Mirka Pleška, vzdrževali zvezo, od strojnega osebja strojevodje in kurjači, od postajnega osebja — osebje za spremstvo vlakov, od progovnega osebja pa nadzorno osebje sekcije in nadzorniki prog. Prenašali so tekste in tiskarski material — npr. kurjač Mihael Zamec, ki je bil v drugi polovici leta 1941 povezan s strojevodjo Štrumbljem iz Ljubljane; ta mu je izročal pošto in literaturo.<sup>12</sup> Ilegalno literaturo je prenašal iz Ljubljane tudi ing. Ciril Mravljja, pa tudi šoferja motorne drezine Alojz Žargi in Janez Križnar, ki so jo oddajali za to določenim železničarjem po posameznih postajah.<sup>13</sup> K obveščevalni službi je bilo večinoma pritegnjeno progovno osebje, ki je imelo največ možnosti, da je sledilo okupatorje-

vim premikom in njegovim utrjevalnim delom, posredovali pa so tudi načrte železniških objektov bližnjim partizanskim enotam, ki so jih potrebovale za diverzantske akcije.

### Na postajah ob južni železnici Ljubljana—Postojna

Kot smo že v prvem poglavju omenili, je del južne železnice Postojna—Trst, s krivično določitvijo meje na zahodu ostal z rapalsko pogodbo 12. novembra 1920 pod italijansko upravo. Tako so ostale zunaj naših meja Postojna, Pivka, Divača, Opčine, Nabrežina, Trst, z njimi smo Slovenci izgubili tudi železniške delavnice, kurilnice, železniška skladišča in križišča. Obenem so ostali izven naših meja tudi slovenski železničarji, ki so službovali na omenjenem železniškem omrežju. Seveda pa je mnogo slovenskih železničarjev iz političnih in narodnostnih nagibov prišlo v Jugoslavijo. Prve večje selitve so bile še pred formalno priključitvijo Julijske krajine k Italiji, namreč sredi leta 1919, po železničarski stavki v Trstu in Julijski krajini v začetku februarja 1919, ko so se železničarji vključili v revolucionarno vrenje italijanskega delavstva in se z ramo ob rami borili za svoje pravice. Ker pa so bili slovenski železničarji italijanski buržoaziji razredni in kot del slovenske etnične manjšine tudi narodni sovražnik, jim je podtikala celo politično-narodnostni značaj stavke in je stavkajoče železničarje drakonično kaznovala.<sup>1\*</sup>

Italijanske okupacijske oblasti so prištevale tudi železničarje med poklice, ki so s svojo dejavnostjo ogrožali in motili javni red na zasedenem ozemlju ali povzročali škodo italijanskemu režimu, ker so bili v stikih s kmečkim in delavskim slojem. Zato jih v tem času zasledimo tudi med interniranci in deportiranci civilnega prebivalstva slovenske in hrvatske narodnosti.<sup>2</sup> Poleg tega je železničarje italijanska oblast začela odpuščati iz služb in izganjati iz Julijske krajine. V večjih skupinah so se ti begunci naselili v Dravljah, Zalogu, Strnišču pri Ptuj, posamezniki pa tudi v drugih krajih Slo-

---

\* Po procesu v februarju 1919 je bilo obsojenih 55 železničarjev na 121 let ječe in več tisoč lir globe. (Železničar, 5. marec 1919, št. 5.)

venije in na Hrvaškem, kjer so pač službovali. Preostale slovenske železničarje, ki so bili še v zamejstvu, je tako kot druge slovenske in hrvatske uslužbence zajelo veliko nasilje, ki ga je z raznimi odredbami in odloki po letu 1922 izvajala italijanska fašistična raznarodovalna politika v Julijski krajini. Ena izmed mnogih oblik nasilja je bila tudi množična premestitev slovenskih in hrvatskih železničarjev v notranjost Italije. Te premestitve so utemeljevali zgolj iz narodnostnih vidikov, češ da prizadeti ni Italijan. Železničarje so z družinami vred premeščali v stare italijanske pokrajine, na njihovo mesto pa pošiljali Italijane.<sup>3</sup> Tako so odslej na železnici, ki je potekala na izgubljenem slovenskem in hrvaškem etničnem ozemlju, v glavnem službovali italijanski železničarji. Le-ti so zasedli višja službena mesta in odgovornejše položaje na železnici. Kolikor so ostali Slovenci pri železnici, so bili v pretežni večini delavci nižjih kategorij dela, ki so se bavili tudi s kmetijstvom. Kot narodno zavedni Slovenci so predstavljali zanesljiv element, ki se je vključeval v boj proti fašizmu in kasneje v NOB.

Zaradi zgoraj navedenih vzrokov se je narodnoosvobodilno gibanje razvilo med železničarji v glavnem le na odseku južne železnice Ljubljana—Postojna. Iz posameznih čuvajnic in manjših postaj so se železničarji vključevali v terenske odbore OF v krajih, kjer so živeli ali službovali. Na večjih postajah, kjer je bilo večje število železničarjev, pa so imeli svoje odbore OF. Seveda pa so tudi ti bili povezani s krajevnimi odbori OF, tako v Borovnici zaradi sodelovanja z borovniško četo, katere politični komisar je bil železničar Tone Zalar, kasneje pa s krimskim bataljonom in od poletja 1942 s krimskim odredom, na Rakeku pa zaradi povezave z notranjskim odredom. Posamezne delovne enote, predvsem nadzorništva proge in kurilniške izpostave, pa so bile vezane na matične odbore sekcije in kurilnice v ljubljanskem vozlišču.<sup>4</sup>

O začetkih narodnoosvobodilnega gibanja med železničarji v ljubljanskem vozlišču je seznanjal borovniške železničarje, še preden je šel v ilegalo, Tone Zalar, pa tudi Jože Molek-Puntar. Že v septembru 1941 so na postaji Borovnica organizirali odbor OF, ki so ga sestavljali Janez Makovec, Janez Demšar, Franc Akički, Emerik Drovenik in Turk. Ta odbor je bil prek Janeza Makovca po železniški liniji povezan na ljub-

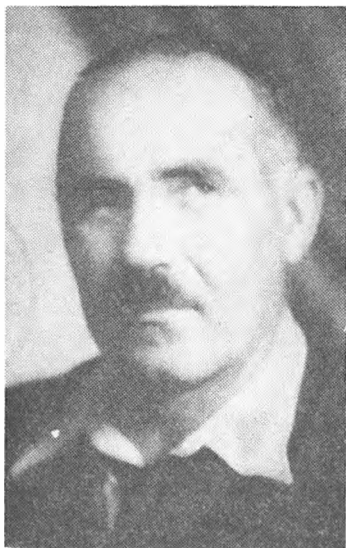
JOŽE MOLEK-PUNTAR, roj. 1911. industrijski, kasneje železniški delavec v Borovnici, član KP od 1939. Tesen sodelavec Toneta Zalarja pri organiziranju delavskega gibanja na borovniškem območju in na železnici, prav tako po okupaciji pri aktivističnem delu. V NOV je odšel maja 1942. Od okt. 1943 do osvoboditve je bil organizacijski sekretar OK KPS za Notranjsko (ribniško okrožje). Po vojni je bil v letih 1948—1959 član CK KPS in od 1951—1958 republiški poslanec, je nosilec partizanske spomenice 1941.



ljansko vozlišče zlasti z ing. Cirilom Mravljo, ki jim je dajal različne zadolžitve, bil pa je povezan tudi z organizacijo Osvobodilne fronte vzdolž postaj južne železnice. Borovniški železničarji so vzdrževali tudi zveze. Na ljubljanski postaji na javki v trafiki so sprejemali literaturo in pošto in jo prek svojih zvez, bodisi po železnici ali terenskih zvezah prek javke v Podstrmcu in Padežu, pošiljali na teren.<sup>5</sup> Februarja 1942 se je zaposlil Anton Barbič kot nadzornik proge v Borovnici in kmalu nato postal član odbora OF na železniški postaji Borovnica. V skladišču in mizarski delavnici nadzornika proge v Borovnici so shranjevali propagandni material in literaturo, tu je imel odbor OF tudi svoje sestanke.<sup>6</sup>

Zelo aktivni so bili železničarji v vasi Breg-Pako (Faškariji), kjer so stanovali. Osrednji organizator narodnoosvobodilnega gibanja na tem območju je bil predvojni komunist Jože Molek-Puntar. Sprva so poleti 1941 ustanovili vaški odbor OF, konec poletja ali v začetku jeseni 1941 pa še vaško partijsko celico, v katero sta bila vključena dva železničarja, Viktor Kirn kot sekretar in Janez Demšar. V okviru propagandnega dela so člani KP in OF v Molkovi zasebni delavnici na Bregu in v Kirnovem čebelnjaku na Bregu izdelovali razne letake in drugo drobno propagandno gradivo in ga trosili po progi in





JANEZ MAKOVEC, roj. 1892. svetilničar v Borovnici, član OF in povezan z ljubljanskim vozliščem, zlasti z ing. Cirilom Mravljo. Sodeloval je pri vzdrževanju kurirskih zvez in obveščevalni službi. Umrl je leta 1969.

v okoliških vaseh. Spomladi 1942 je odšlo iz obeh vasi 38 moških v partizane, ki so 3. ali 4. maja 1942 ustanovili tako imenovano Faškarsko četo, to je bila II. četa Šercerjevega bataljona, v kateri je bilo od 38 borcev kar 16 železničarjev, v pretežni večini progovnih delavcev. Komandant čete je bil Jože Molek-Puntar, namestnik Viktor Kirn. Četa je julija 1942 sodelovala tudi pri intendantni službi, ko je prenašala blago, ki so ga centralna tehnika in železničarji poslali z vagono pošiljko iz Ljubljane na postajo Drenov grič, o čemer bomo govorili na drugem mestu.<sup>7</sup> Zaradi bližine Ljubljane so železničarji ob progi Ljubljana—Borovnica in zaradi tesnejše povezave železničarjev s terensko organizacijo OF v domačem kraju opravljali predvsem kurirsko, intendantno in obveščevalno službo.

Železničarji na progi Logatec—Planina—Rakek so bili dokaj pod vplivom sokolskih organizacij, ki so bile v obmejnih krajih dobro organizirane in množične. Sokolske organizacije so imele namreč v krajih ob jugoslovansko-italijanski meji zaradi krivične razmejnitve slovenskega ozemlja in pretrganih nekdanj živih zvez s Trstom in ne nazadnje tudi zaradi italijanske raznarodovalne politike, izrazito nacionalni značaj. Tako

FRANC MEKINA, roj. 1892, premo-  
gar na Rakeku, član OF v terenskem  
odboru OF na Rakeku od avgusta  
1941. Bil je povezan z Alojzom Han-  
čičem, od sept. 1941 še z Andrejem  
Matičičem in Alojzom Slabetom, ki  
sta bila premogarja v Postojni. Me-  
kina je skrbel za kurirske zveze iz  
Ljubljane proti Rakeku—Postojni in  
dalje na teren. Avgusta 1943 ga je  
italijanski okupator interniral, po  
kapitulaciji Italije pa se je ponovno  
vključil v NOB do osvoboditve.  
Umril je leta 1972.



so člani sokolskih društev z raznimi kulturno-prosvetnimi in športnimi akcijami v dokajšnji meri vplivali na politično usmeritev prebivalstva in v prvih mesecih okupacije na opredelitev za narodno osvobodilno gibanje. Med prvimi pobudniki OF v Logatcu so bili tudi člani sokolskega društva, med njimi železničar Ludvik Jančar, dalje Rado Pehaček, Janez Žitnik in drugi. Ti so bili kmalu po aprilskem zlomu, po izjavi Jančarja, povezani tudi s Francem Lubejem v Ljubljani, kasnejšim članom IO OF. Jančar je bil sicer zaposlen kot skladiščni delavec na železnici v Ljubljani in tudi tam vključen v frontno delo, vendar je bil povezan tudi z organizacijo OF v Logatcu, zlasti pa še z železničarji na postaji.<sup>8</sup> Tu so osnovali odbor OF, v katerem so delali progovni delavec Mihael Leskovec, nadzornik proge Karel Skapin, železniški uradnik Branko Smrekar, Humbert Gačnik, Alojz Premk in drugi. Pobirali so denarne prispevke, prenašali pošto in propagandno gradivo in vzdrževali kurirsko zvezo na prehodu čez progo Logatec—Planina v km 601 1/2 in obveščali o okupatorjevih utrdbah na odseku proge Verd—Planina.<sup>9</sup> Bili pa so povezani tudi z ljubljanskim vozliščem. Ludvik Jančar, ki se je vsak dan vozil iz Logatca v



ALOJZ HANČIČ, roj. 1895, vodja skupine premogarjev na Rakeku. Član terenskega odbora OF na Rakeku, ki sta ga organizirala avg. 1941 ing. Ciril Mravlja in Alojz Hajnrihar. Sodeloval je pri kurirskih zvezah in intendanci iz Ljubljane na Primorsko. Umril je po vojni.

Ljubljano in nazaj, je prenašal pošto, pakete in literaturo. Vse to je največkrat izročal Karlu Skapinu, ki je bil povezan s frontovci v kraju. Skupaj so organizirali tudi javke in Jančar je pripeljal tudi ilegalce, ki so prišli iz Ljubljane. Izmed mnogih akcij se spominja zlasti te, ko je v Logatcu iz skladišča cementa italijanske inženirske edinice odnesel bolniški šotor, ga čez nekaj dni odpeljal na Kalce, odkoder so ga terenci odpeljali v partizane. Povezan je bil tudi z zdravnico dr. Pavlo Jerin,\* (Lah — op. A. V. M.) ki se je vozila iz Logatca v Ljubljano, kjer je bila zaposlena na kirurgiji kot volonter. Jančarju je izročala sanitetni material, se vključila v terensko delo in zdravila partizanske ranjence.<sup>10</sup>

Na postaji Rakek sta v avgustu 1941 osnovala odbor OF ing. Ciril Mravlja in Alojz Hajnrihar, aktivista iz ljubljanskega vozišča. V tem odboru sta bila poleg drugih tudi Franc Mekina in Alojz Hančič. Le-ta je deloval tudi v vaškem odboru

---

\* V terensko delo (zdravniški obiski in dajanje prve pomoči in zdravljenje partizanskih ranjencev) so se vključile predvsem zdravnice — volonterke iz ljubljanskih bolnišnic, med njimi tudi dr. Pavla Jerin-Lah. O delu med ranjenimi partizani v letu 1941 in 1942 piše dr. Ruža Šegedin v članku Med ranjenimi partizani. Ljubljana v ilegali II, 1961, str. 346-352.

ANDREJ MATIČIČ, roj. 1893, delal je na vodni postaji na Rakeku, po okupaciji pa so ga dodelili kurilnici Ljubljana. Tu se je poleti 1941 vključil v OF. Da bi vzpostavili zvezo Ljubljanske pokrajine s Primorsko, je bil na predlog organizacije OF na ljubljanski železnici službeno premeščen za premogarja v Postojno. Tu je z Alojzem Slabetom skrbel za kurirske zveze in intendantco iz Ljubljane za NOV. Umrl je leta 1966.



OF na Rakeku.<sup>11</sup> Bili pa so povezani prek Kralja tudi s Postojno in prek ing. Mravlje z ljubljanskim vozliščem, pa tudi s strojnimi in vlakovnimi osebji, od katerega so sprejemali literaturo, razno pošto in ilegalce ter vse prek javk na terenu odpremljali dalje. Važna postojanka je bila vodovodna črpalka na postaji Rakek, kjer so zanesljivi aktivisti sprejemali propagandno gradivo in ga največkrat prek članov OF na vodni postaji v Zelši pošiljali v Cerknico. Sprva je delal v tej zvezi železničar Klančar iz Cerknice, potem, ko so ga zaprli, pa od marca 1943 dalje Andrej Matičič.<sup>12</sup>

Na postajo Postojna, kjer so bili zaposleni po večini italijanski železničarji, sta konec septembra 1941 prišla službovat železničarja Alojz Slabe in Andrej Matičič. Oba sta bila pred vojno zaposlena na Rakeku, po okupaciji pa v kurilnici v Ljubljani, kjer sta se tudi vključila v frontno organizacijo. Aktivisti v ljubljanskem vozlišču so prek železniške uprave dosegli, da sta se zaposlila v Postojni in se povezala s Francem Mekino z Rakeka. Vsi trije in nadzornik proge z Rakeka Kralj so vzdrževali zvezo s Primorsko; tako so bili v treh izmenah zanesljivi člani OF, ki so vzdrževali zveze iz Ljubljane prek



MATIJA IVANČIČ, roj. 1900, vodja skupine premogarjev v Postojni, je delal v organizaciji OF z Matičičem in Slabetom ter pri kurirskih zvezah in intendanci. Delal je tudi v terenskem odboru OF na Uncu pri Rakeku. Avgusta 1943 je bil aretiran in kasneje ga je nemški okupator odpeljal v taborišče Dachau, kjer je leta 1944 umrl.

postaje Rakek in Postojna s Primorsko. V te zveze se je vključevalo predvsem strojno in vlakovno osebje iz ljubljanskega vozlišča, med njimi Hamdija Šemrd, Alojz Hajnrihar, Franc Berčič, Anton Štrumbelj, Avgust Belič in drugi, ki so prevžali propagandno gradivo in pošto v ta namen izdelanih kanglah, in tudi ilegalce. Čedalje strožji nadzor od pomladi 1942 in aretacije železničarjev ter večje število zaposlenih italijanskih železničarjev v Postojni, to vse je frontno delo ohromilo, zveze so bile za nekaj časa prekinjene, ali pa bolj redke. Konec avgusta 1943 so Alojza Slabeta premestili v Borovnico, Franca Mekino, Klančarja in Matijo Ivančiča pa so internirali. Po kapitulaciji Italije so bile pozno jeseni 1943, zlasti pa spomladi 1944 zveze s frontno organizacijo na Rakeku in Postojni z ljubljanskim vozliščem obnovljene. V Postojni so znova pričeli s frontnim delom Alojz Slabe, Matija Pirman, Tone Ivančič,<sup>13</sup> na Rakeku pa med drugimi Milan Podkrižnik.<sup>14</sup>

Omenimo naj še progo Ljubljana—Vrhnika. Železničarji s teh postaj so bili vključeni po strokah v organizacijo OF v ljubljanskem vozlišču, zato niso imeli svojih terenskih odborov OF na postajah. Aktivnejši člani OF pa so bili tesno pove-

zani z NOB, zlasti na področju Dolomitov, o čemer bomo govorili v drugih poglavjih.

Že poleti 1941, kakor tudi pozneje, velja poudariti pri organiziranju OF na železnici to, da je bila njena moč tolikšna, da je čestokrat vplivala na direkcijsko upravo glede kadrovskih sprememb v posameznih delovnih enotah pa tudi na nove nastavitve osebja na železnici v ljubljanskem vozlišču, Novem mestu in na drugih postajah. Zlasti službeno premeščanje in določanje raznih delovnih turnusov sta železniški komite in osrednji odbor OF železnica oziroma rajonski odbor OF skrbno spremljala in so prek članov OF ali zaupnikov dosegli, da so bili njihovi predlogi več ali manj upoštevani. Tako je prek ustreznih uradnih ustanov Osvobodilna fronta dosegla, da so nastavili na določeno pomembno službeno mesto aktivista OF, člana KP ali zaščitnika, ki je bil zadolžen za opravljanje različnih nalog, ki jih je nalagalo vodstvo narodnoosvobodilnega gibanja na železnici ali na terenu.

Kot smo videli, je Osvobodilna fronta, množična politična organizacija v boju proti fašizmu, vključila tudi železnico. Močna narodna zavest in razredna osveščenost generacije, ki je doživela razpad Avstro-Ogrske, ustanovitev kraljevine SHS, krivično razmejitev Slovenije na zahodu in severu, veliko železničarsko stavko in dogodke na Zaloški cesti leta 1920, je prehajala s političnim, sindikalnim in kulturno-prosvetnim delovanjem na generacijo železničarjev, ki so se zaposlili v letih med obema vojnama na železnici. Ponovna razkosanost slovenskega ozemlja in hkrati železniškega omrežja med tri okupatorje aprila 1941 in izdajstvo političnih strank in vlade je železničarje vse bolj vodilo k prepričanju, da je edini izhod vključiti se v narodnoosvobodilno gibanje in se boriti za osvoboditev in združitev vsega slovenskega naroda v okviru Osvobodilne fronte, ki jo vodi KPS. Tako so bili med vidnimi aktivisti OF in med prvimi člani OF na železnici koroški borci, udeleženci aprilske stavke, železničarji prebegli iz Primorske, nekateri od teh so bili člani KPS. Pomembno vlogo pri začetnem propagandnem in organizacijskem delu pa so poleg članov KPS in SKOJ imeli tudi železničarji, ki so si s svojim poštenim zadržanjem v političnem, sindikalnem in kulturno-prosvetnem delovanju v času med obema vojnama pridobili ugled, zaupanje in vpliv med vsemi socialnimi sloji na želez-



nili. Čeprav na postajah ob razpadu stare Jugoslavije ni bilo povsod formalnih članov KPS ali pa njenih celic, pa je bilo vse več železničarjev, ki so zadnja leta pred vojno sledili KPS, sodelovali v njenih političnih in drugih akcijah in postajali njeni zanesljivi zavezniki.

V procesu snovanja in razvoja Osvobodilne fronte na železnici in hkrati nastajajoče delavske enotnosti v bazi, pa je nedvomno imela velik vpliv tudi publicistična dejavnost ustanovnih skupin predvsem KP in krščanske skupine v OF. Zlasti slednja je bila katoličanom v veliko oporo pri razčiščevanju in razumevanju številnih zapletenih vprašanj glede sodelovanja v narodnoosvobodilnem gibanju, pri sprejemanju akcijskega programa OF in načela oboroženega boja proti okupatorju.

Zaradi takega političnega položaja na železnici in širokega programa Osvobodilne fronte, saj so se vanjo vključevali iz vseh političnih strank, sindikalnih organizacij, v veliki meri pa tudi dotlej še neorganizirani in neopredeljeni železničarji, se je razvoj osvobodilne organizacije na železnici zelo pospešil. V Ljubljanski pokrajini se je razvila že zgodaj poleti 1941 od zapušniškega sistema prek posameznih članov in skupin OF v terenske odbore OF in višje organe OF, spomladi 1942 pa je že postala množična organizacija. To je bila temeljna osnova, ki je do kapitulacije Italije uspešno in kontinuirano vključevala železničarje v ilegalno delo v okviru službenih dolžnosti in izven njih za NOB.

## OPOMBE

### Ljubljansko železniško vozlišče

1. Šušteršič Tone, zapisek razgovora z dne 24. oktobra 1969.
2. Stary Bogdan, zapisek razgovora z dne 24. oktobra 1969; Strniša Emil: Ob dnevu vstaje. Aktivnost železničarjev v NOB, Nova proga, 16. julija 1962, št. 9.
3. Slovenec, 12. aprila 1941, št. 85a.
4. Službeni list kr. civilnega komisariata za zasedeno slovensko ozemlje, 30. aprila 1941, kos 35.
5. Klešnik Roman: Na železniški postaji v Zalogu. Ljubljana v ilegali II, 1961 (dalje navajam Klešnik: Na železniški postaji v Zalogu), str. 254.
6. Šušteršič Tone: Na ljubljanski železnici. Ljubljana v ilegali I. Ljubljana 1959 (dalje navajam Šušteršič: Na ljubljanski železnici), str. 180—184 in ustna izjava z dne 14. oktobra 1969.

7. Zbiranje orožja. Ljubljana v ilegali I, Ljubljana 1959, stran 346.
8. Ivanović Božo, zapisek razgovora z dne 13. februarja 1976.
9. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in spominski zapisi.
10. Zlatnar Peter: Na ljubljanski železnici. Ljubljana v ilegali II. Ljubljana 1961 (dalje navajam Zlatnar: Na ljubljanski železnici), stran 266.
11. Traven Rezka: Rekonstrukcija organizacije KPS in OF na območju Borovnice od ustanovitve do 1945.
12. Zlatnar Peter: Na ljubljanski železnici, stran 266.
13. Traven Rezka, ustni vir.
14. Zlatnar: Na ljubljanski železnici, str. 262—263.
15. Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 24. oktobra 1969.
16. Šušteršič: Na ljubljanski železnici, stran 184.
17. Arhiv IZDG, Spominsko gradivo, Borštinar Jože: Ustanavljanje prvih OF odborov na Dolenjskem in Beli krajini. O Borštinarjevem delovanju v Beli krajini glej tudi Polič Radko: Belokranjski odred. Ljubljana 1975.
18. Šušteršič: Na ljubljanski železnici, stran 184.
19. Šušteršič Tone, zapisek razgovora z dne 14. oktobra 1969.
20. Zbrano gradivo ŽG, spominski zapisi; Traven Rezka, ustni vir.
21. Zlatnar: Na ljubljanski železnici, stran 263.
22. Zbrano gradivo ŽG, Gruden Jože: Izjava o mojem delu v NOB v kurilnici Ljubljana glavni kolodvor.
23. Prav tam.
24. Prav tam.
25. Prav tam in Šemrd Hamdija, zapisek razgovora z dne 18. februarja 1975.
26. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi, spominski zapisi; Vodnik Jože, zapisek razgovora z dne 29. januarja 1976.
27. Zbrano gradivo ŽG, spominski zapisi.
28. Vodnik Jože, zapisek razgovora z dne 29. januarja 1976; Ivanović Božo, zapisek razgovora z dne 13. februarja 1976.
29. Lužar Franc, zapisek razgovora z dne 21. septembra 1978.
30. Mravlja Ciril, zapisek razgovora z dne 29. septembra 1978.
31. Zbrano gradivo ŽG, spominski zapisi in Ferjančič Ivanka-Čička, zapisek razgovora z dne 15. julija 1969.
32. Prav tam.
33. Prav tam.
34. Strniša Emil, ustni vir; Kocjan Emilija, zapisek razgovora z dne 20. maja 1974; Jakše Martin, zapisek razgovora z dne 29. maja 1974.
35. Mravlja Ciril, zapisek razgovora z dne 29. septembra 1978.
36. Prav tam.
37. Prav tam; Gradivo ŽG, anketni listi, spominski zapisi in izjave, seznam aktivistov — uslužbencev direkcijkih oddelkov za julij 1941 in rekonstrukcija terenskih odborov.
38. Prav tam; Jerše Vilko, pismena izjava z dne 26. junija 1952.

39. Gradivo ŽG, anketni listi, spominski zapisi in izjave, seznam aktivistov — uslužbencev direkcijskih oddelkov za julij 1941 in rekonstrukcijski zapis.

40. Gradivo ŽG, Ocepek Tone: Nastanek in delo organizacije OF, spominski zapis.

41. Gradivo ŽG, Jerše Vilko, pismena izjava z dne 26. junija 1952. Sodeč po spominskem gradivu se je sestava prvega matičnega odbora bržkone kmalu nekoliko spremenila. Vendar ni mogoče zanesljivo ugotoviti, kdaj in kdo je zamenjal prejšnjega člana odbora. Tudi zadolžitev članov matičnega odbora na direkciji mi ni uspelo dobiti.

42. Traven Rezka: Rekonstrukcija organizacije KPS in OF na območju občine Šiška; Sušteršič Tone: Spomini na politično delo v Signalni delavnici v Ljubljani. Železniški vestnik XIV/1960, št. 3, stran 85.

43. Traven Rezka: Železničarji komunisti. TV 15, 5. novembra 1969, št. 44; Sušteršič Tone, ustni vir.

44. Sušteršič Tone, zapisek razgovora z dne 14. oktobra 1969.

45. Traven Rezka: Revolucionarna pot borovniških komunistov. Komunist, 29. avgusta 1969, št. 35.

46. Prav tam.

47. Zbrano gradivo ŽG, Železničarji postaje Ljubljana-Šiška v borbi za svobodo 1941—1945, spomini.

48. Bajec Albin, zapisek razgovora z dne 2. marca 1976; Zbrano gradivo ŽG, anketni listi.

49. Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 24. oktobra 1969; Svetlin Jože, zapisek razgovora z dne 16. oktobra 1969.

50. Mikuž Metod: Pregled zgodovine NOB v Sloveniji. I. Ljubljana 1960, str. 195—202; Strniša Emil, ustni vir.

51. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in ustni vir Čepe Marica in Strniša Emil.

52. Svetina Vladimir-Ivo, zapisek razgovora z dne 14. oktobra 1970 in 13. julija 1978.

53. Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

54. Zlatnar Peter, ustni vir; Strniša Emil, ustni vir.

55. Mravlja Ciril, zapisek razgovora z dne 29. septembra 1978.

56. Arhiv IZDG, Škerlavaj Milan-Petrač: Spomini na Matični odbor namesčencev v spominskem gradivu.

57. Ravnihar Božena: Sanitetna organizacija v Ljubljani v prvem letu ovobodilne borbe. Ljubljana v ilegali II. Ljubljana 1961, stran 322.

58. Strniša Emil, ustni vir.

59. Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 8. januarja 1970.

60. Semrd Hamdija, zapisek razgovora z dne 18. februarja 1975; Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in priloge; Vodnik Jože, zapisek razgovora z dne 8. januarja 1976; Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 8. januarja 1970; Traven Rezka: Rekonstrukcija organizacije RK KPS Šiška; Zbornik narodnih herojev Jugoslavije. Beograd 1957, stran 627; Žargi Alojz ml., zapisek razgovora z dne 5. maja 1976.

61. Šemrd Hamdija, zapisek razgovora z dne 18. februarja 1975; Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 8. januarja 1970.

62. Kimovec Franc-Žiga: Namesto spominov. Nova progá 9. avgusta 1961, št. 9; Zbrano gradivo ŽG, Vodnik Jože: Aktivno delovanje KP v NOB na postaji Ljubljana, priloga k anketnemu listu.

63. Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 29. oktobra 1969.

64. Arhiv IZDG, Arhiv Direkcije državnih železnic Ljubljana, fasc. 529, civ. arhiv; Strniša Emil, ustni vir z dne 12. februarja 1970; Mravlja Ciril, dne 29. septembra 1978.

65. Peček-Lesar Francka, zapisek razgovora z dne 10. februarja 1975.

66. Mravlja Ciril, zapisek razgovora dne 29. septembra 1978 in podatki v Arhivu CK ZKS.

67. Zbrano gradivo ŽG, Vodnik Jože: Aktivno delovanje KP v NOB na postaji Ljubljana, priloga k anketnemu listu.

68. Prav tam; Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 29. oktobra 1969.

69. Kimovec Franc-Žiga: Kratek pregled nazaj za 15. april 1960. Železniški vestnik 1960, št. 3, stran 73.

70. Klešnik Roman: Na železniški postaji v Zalogu. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 255—258.

71. Prav tam.

72. Klešnik Roman: Kronika delavskega in narodnoosvobodilnega gibanja terena Zalog — Spodnji Kašelj — Podgrad 1918—1945, rokopis pri avtorici (dalje navajam Klešnik: Kronika).

73. Prav tam. Železniški premikalni kolodvor postaje Zalog je dolg 2 km. Prvi del od postaje Polje do »Harfe« se je imenoval premikalni kolodvor, poleg 10 tirov je imel izvlečni tir »Drčo« za spuščanje vagonov. Drugi odsek je bila »Harfa«, ki je segal do Pristave, tu je bilo 12 tirov za premikanje. Tretji odsek je bil osebni kolodvor s pralnico za vagonne in izvlečni tir za papirnico Vevče. Tudi ta odsek je imel 10 tirov. Tu je delalo okoli 80 prometnih uslužbencev in 50 delavcev iz sekcijske službe. Med premikači in kretniki je bilo precej Primorcev.

74. Klešnik: Na železniški postaji Zalog, str. 256—260; Podatki v Zbranem gradivu ŽG.

75. Klešnik: Kronika.

76. Prav tam.

77. Prav tam.

### **Novomeška železniška postaja in druge postaje na dolenski in belokranjski progí**

1. Zbrano gradivo ŽG, Boškin Jože in Hribar Jože, spominski zapisi.

2. Lepin: Zgodovinski material. Glej še opombo 2 v III. poglavju; Šilih Niko, zapisek razgovora z dne 30. junija 1978.

3. Prav tam.

4. Prav tam; Hribar Jože, spominski zapis in priloga k anketnemu listu.
5. Prav tam.
6. Prav tam; Hribar Jože, priloga k anketnemu listu.
7. Prav tam; Hribar Jože, spominski zapis.
8. Prav tam.
9. Leto 1941 na Dolenjskem. Dolenjski zbornik. Novo mesto 1961, stran 35.
10. Lepin: Zgodovinski material.
11. Prav tam; Hribar Jože, spominski zapis in priloga k anketnemu listu.
12. Prav tam.
13. Prav tam;
13. a Ciril Mravljja, pismena izjava 6. junija 1979.
14. Strniša Emil: Ob dnevu vstaje. Aktivnost železničarjev v NOB. Nova proga, 15. aprila 1965, št. 7.
15. Lepin: Zgodovinski material.
16. Pirš Franc, življenjepis in pismena izjava decembra 1957.
17. Zbrano gradivo ŽG, Rolih Anton-Marjan, anketni list.
18. Zbornik dokumentov VI/4, dok. 143. stran 401.
19. Lepin: Zgodovinski material. Podatek za Prosenca Živojina-Palčka, glej Zupančič Tina: Frata. Zbirka Dokazi. Ljubljana 1962, stran 43.
20. Lepin: Zgodovinski material.
21. Prav tam.
22. Prav tam.
23. Prav tam; Regina Fir: Metliške žene v boju za svobodo. Borec 1954, št. 7, stran 258.
24. Zbrano gradivo ŽG, Hribar Jože, priloga k anketnemu listu.
25. Mikuš Metod: Pregled zgodovine NOB v Sloveniji, II. Ljubljana 1961, stran 17.
26. Lepin: Zgodovinski material.
27. Prav tam.
28. Prav tam.
29. Prav tam.
30. Zbrano gradivo ŽG, Hribar Jože, priloga k anketnemu listu; Lepin: Zgodovinski material.
31. Prav tam.
32. Prav tam.

#### **Na postajah ob kočevski progi**

1. Leto 1941 na Dolenjskem. Dolenjski zbornik. Novo mesto 1961, str. 26 in 28—29; Polič Radko: Čudežna pomlad. Zapis osvobodilnega boja v grosupeljskem in stiškem okrožju 1941—1942. I. del, str. 11—12.
2. Leto 1941 na Dolenjskem. Dolenjski zbornik. Novo mesto 1961, stran 50.

3. Zbrano gradivo ŽG, Matija Petrič, Franc Hribar, anketni listi.
4. Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 17. oktobra 1979; Stanič Stanko, anketni list.
5. Puš Jože, anketni list.
6. Strniša Emil, ustni vir.
7. Mikuž Metod: Grosupeljsko okrožje (Pobuda za grosupeljsko kroniko med NOB). Zbornik občine Grosuplje. Gospodarska, kulturna in zgodovinska kronika 1970. Grosuplje 1970, str. 7—10.
8. Podatki v Zbranem gradivu ŽG; Valentinčič Stane, ustni vir z dne 2. februarja 1976.
9. Prezelj Vladimir, anketni list.
10. Fink Franc, anketni list; Vidmar Ivan, anketni list.
11. Novak Alojz, anketni list; Strniša Emil: Kočevski železničarji med narodnoosvobodilno vojno, rokopis v Zbranem gradivu. ŽG
12. Arhiv CK ZKS, Zlatnar Mirko, spominsko gradivo, m. 18; Zaimec Mihael, anketni list.
13. Križnar Janez, ustni vir z dne 20. maja 1974 in Zaimec Mihael, anketni list.

#### **Na postajah ob južni železnici Ljubljana—Postojna**

1. Železničar, 5. marca 1919, št. 5.
2. Kacin-Wohinz Milica: Primorski Slovenci pod italijansko zasedbo 1918—1921, Maribor 1972, str. 107—113.
3. Čermelj Lavo: Slovenci in Hrvatje pod Italijo med obema vojnama, Ljubljana 1965, stran 94.
4. Strniša Emil: Aktivnost železničarjev v NOB, Nova prog, 16. julija 1962, št. 9.
5. Akički Franc, anketni list.
6. Barbič Anton, anketni list.
7. Kirn Viktor, zapisek razgovora z dne 11. avgusta 1978.
8. Jančar Ludvik, zapisek razgovora z dne 29. maja 1974.
9. Leskovec Mihael, anketni list.
10. Jančar Ludvik, zapisek razgovora z dne 29. maja 1974; Jerin Pavla, zapisek razgovora z dne 14. februarja 1976.
11. Hančič Alojz, anketni list.
12. Matičič Andrej, anketni list.
13. Zbrano gradivo ŽG, Slabe Alojz, Delovanje aktivistov na železnici od leta 1941, spominski zapis.
14. Podkrižnik Milan, anketni list.



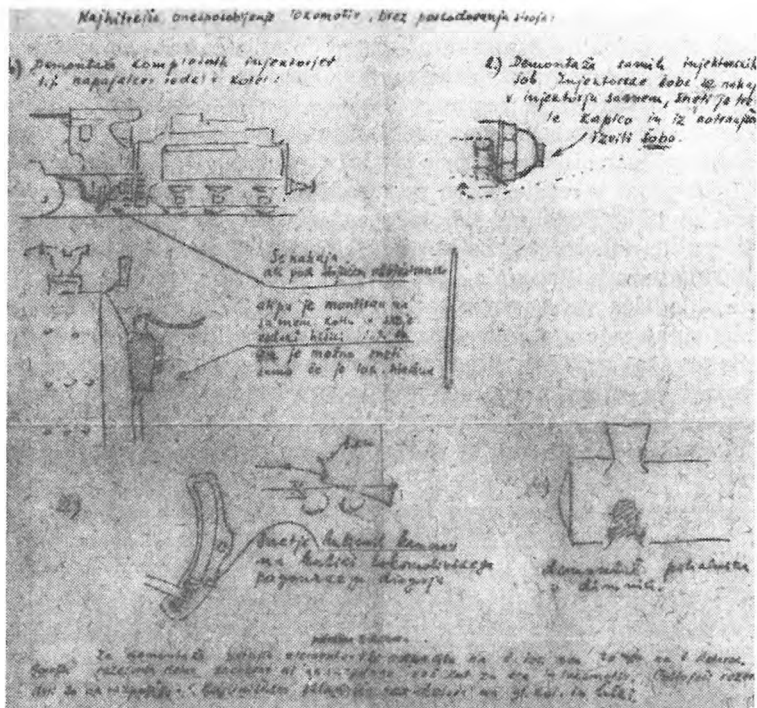
## V

# OBLIKE NARODNOOSVOBODILNEGA BOJA NA ŽELEZNICI V LJUBLJANSKI POKRAJINI

### 1. Sabotaže

V prejšnjem poglavju smo prikazali partijsko organizacijo in razvoj OF v posameznih enotah na železnici ter njeno organizacijsko strukturo v ljubljanskem vozlišču, na novomeški postaji in na postajah vzdolž prog Ljubljanske pokrajine. V naslednjem poglavju pa bomo prikazali raznovrstne oblike odpora in boja železničarjev proti okupatorju.

Kot smo že omenili, se je z napadom Nemčije na Sovjetsko zvezo, politično delo železničarjev poživilo. Razglas CK KPS z dne 22. junija 1941, ki je pozival delavstvo, da se »strnimo v jekleno delavsko falango, ki ne bo dala niti enega žeblja, niti ene kile premoga ali rude, niti enega produkta fašističnim razbojnikom, ki ne bo dovolila, da bi fašistični sovražnik prevažal po naših cestah in železnicah vojni material in živila za svojo imperialistično armado ...«,<sup>1</sup> so sprejeli tudi železničarji. Politično delo komunistov in aktivnejših članov OF je rodilo v polletnih mesecih lepe uspehe. Skladno s pridobivanjem novih somišljenikov in širjenjem OF so pričeli na železnici organizirati in izvajati raznovrstne akcije in sabotaje. Geslo »ne koščka železa, ne mrvice kakršnekoli snovi, ne drobtine kruha za okupatorja« in »okupatorjem je treba drobiti živce in razkrajati zaledje vsepovsod, pri vsakem njihovem koraku«,<sup>2</sup> je železničarje spremljalo povsod, pri vsakem delu. Ker je bila v vojnem času vsaka minuta dragocena in je prekinitev prometa imela čestokrat zamudo na fronti, je razglas internacionale transportnih delavcev pozival vse transportne delavce »naj uporabljajo za sabotažo vsa sredstva«. <sup>3</sup> Temu razglasu so se



Nekaj navodil o najhitrejšem onesposabljanju lokomotiv, ki so jih uporabljali železničarji pri sabotažah

odzvali tudi železničarji v Ljubljanski pokrajini. Spričo strateške in gospodarske pomembnosti slovenskih železnic za okupatorja so železničarji še pred 22. julijem 1941 pričeli s sabotažami. Kmalu po okupaciji je Tone Šušteršič zbral skupino članov partije in simpatizerjev, med njimi Jožeta Grudna, ki so pričeli v kurilnici Ljubljana posamezno, pa tudi organizirano kvariti okupatorjev vozni park.<sup>4</sup> Po 22. juliju 1941 pa so se vrstile večje sabotaže in v širšem obsegu. Strojno osebje pripoveduje, da so v kurilnici Ljubljana organizirali različne akcije in sabotaže. Pisali so sovražna gesla na kurilniških objektih, strojih in vagonih, rušili delovno disciplino, agitirali za simuliran bolniški dopust, niso delali prek rednega delovnega časa. Predvsem pa so usmerili svoje akcije na kvarjenje železniških

strojev — predvsem lokomotiv.<sup>5</sup> Tako so na primer zabijali ležaje s svinčenimi zamaški, ali pa so dajali v ležaje pri lokomotivah in vagonih železne opilke. Tako so kvarili lokomotivo 28-031, s katero je vozila italijanska strojna skupina vojaške transporte (tradote) na progi Ljubljana—Postojna. Strojni mojster Ivan Justin je pripravil v kurilnici posebne opilke in jih dajal v ležaje, ki so se zaradi močnega trenja med vožnjo stopili.<sup>6</sup> Podobne sabotaže so izvajali železničarji tudi v šišenskih delavnicah. Za kvarjenje osnih ležajev lokomotiv jim je skladiščnik Slabina z uradnimi potrdili preskrbel iz glavnega skladišča več zavojev smirkovega prahu, ki so ga v delavnici sipali v ležaje. Posledica teh sabotaž so bile znatne zamude vlakov, saj so ležaji odpovedali, oziroma so bili pokvarjeni na vožnji iz Ljubljane proti Italiji že v Logatcu ali v Postojni.<sup>7</sup> Anton Štrumbelj se spominja, da je v Postojni dajal v ležaje lokomotive 23-031 opilke. Na vožnji proti Ljubljani je bila že

#### OBRABLJENOST VOZOVNEGA PARKA ŽEL. UPRAV IN NJIH PREOBREME- NOST.

V območju dirakcije se pokvari mesečno okoli 15 lokomotiv. Kvar povzročajo večinoma sabotažna dejanja, deloma pa tudi neisvežanost mlajšega strojnega osebja. Vroče osi se niti pri strojih niti pri vozovih ne pojavljajo, kar znači, da ima uprava zadosti dobrega masilnega olja.

V splošnem je v italijanskem vozovnem parku 80% dobrega vozovnega materiala, medtem ko je ta procent glede nemškega vozovnega parka mnogo nižji. Popolnoma točnih podatkov v odstotkih se ne da ugotoviti.

V normalnih časih se okoli 25% celokupnega strojnega in vozovnega parka redno popravlja in obnavlja, medtem ko je v sedanjem času treba ga 40% popravljati.

Kretniškega materiala se obnovo kretnic in materiala za obnovo tirnic sploh ni. Vsako izredno trošenje tega materiala bi privedlo k izredni upravi v katastrofo.

Potniški vozovi, ki so v grometu pri potniških vlakih so samo 4 osni. tovarni pa 15 do 18 tonski. Novih strojev in novih potniških kakor tudi tovarnih vozov se ne izdeluje.

Kratko poročilo o obrabljenosti vozovnega parka železniških uprav in njih preobremenjenost

na postaji Logatec zaradi okvare izločena iz prometa, to pa je seveda povzročilo zamude v prometu. Pokvarili ali odstranjevali so ležaje, polnili odvodne cevi z opilki in peskom, črpali olje iz osnih ležajev lokomotiv itd. Podobne sabotaže so izvajali železničarji v kurilnici Novo mesto, kjer je delovala v oktobru 1941 skupina Feliks Koman, Janez Zupančič in Alojz Avbar. Te sabotaže so povzročale zaribanje, gretje in topljenje belokovinskih oblog v ležajih. Zaradi izlivanja ležajnega olja so se stopila osna ležišča. Posledice teh sabotaž so bile dokaj pogostne izločitve voznega parka (predvsem vagonov) iz prometa, pri popravilih le-teh v železniških delavnicah pa železničarji niso pokazali prevelike vneme. Sčasoma so postali nekateri železničarji pri tovrstnih sabotažah pravi strokovnjaki, tako vozovni preglednik Pavel Kuhar, ki je tudi imel največ možnosti za takšna sabotažna dejanja. Poleg zgoraj omenjenih članov OF so sodelovali še Anton Bartol, Avgust Sever, Anton Čampa in drugi v kurilnici in na postaji Novo mesto.<sup>8</sup>

Posebna oblika sabotaž je bila tudi »kraja« in skrivanje rezervnega materiala, npr. zagozd tračnic in vijakov, rezervnih delov pri zveznih ležajih, tako da so stroji postali za nekaj časa neuporabni. Demontirali, skrivali in uničevali so tudi dele pri strojih, ki jih ni bilo na zalogi.<sup>9</sup> Viktor Kirn pripoveduje, da so železničarji na odseku proge Preserje—Borovnica skrivali rezervne dele različnih strojev, tako npr. stroje za rezanje tračnic in jih zakopali v Kirnov čebelnjak na Bregu pri Borovnici.<sup>10</sup>

Da so se opisane in podobne sabotaže nadaljevale tudi v letu 1942 in 1943, je moč sklepati tudi iz ohranjenih zapisnikov sej železniškega odbora iz leta 1943. Odbor\* so sestavljali razen vodje delegacije vzhodnih železnic in direktorja ljubljanske železniške direkcije tudi načelniki posameznih oddelkov (italijanskih in slovenskih) na ljubljanski direkciji ter komandant italijanske samostojne kohorte železniške milice. Na mesečnih sejah so razen personalnih, tehnično-organizacijskih zadev iz območja služb posameznih oddelkov obravnavali tudi škodo na voznem parku in železniških objektih, za katero je po obstoječih pravilih soodgovarjalo tudi železniško osebje. Na omenjenih sejah odbora so tako obravnavali razne predloge v zvezi s po-

\* Opisani odbor in njegove dejavnosti ne smemo istovetiti z osrednjim odborom OF železnica.

tubi bollitori dalle locomotive:  
rispettivamente 421.037, 25.002,  
131.031, 127.013 e 23.030;

12/ 4253/IV-43 = L. 18 al macchin.  
JEROMEIO J. Stanišavlav o L. 9 al fuochista MARIKOVIĆ Vincenzo per riscaldamento cuscinetto tender loc. 688.015;

13/ N. 4290/IV-48 = L. 20 al macch.  
SMERINIK J. Paolo o L. 10 al fuoch.  
KONČAN P. Luigi per riscaldamento cuscinetto loc. 116.013;

14/ N. 4291/IV-43 = L. 19 al macch.  
LAN A. Francesco e L. 10 al fuoch.  
SERRELL H. Francesco per riscaldamento cuscinetto tender loc. 56.017;

15/ 4922/IV-43 = L. 24 al macchin.  
MINEVO A. Agostino e L. 12 al fuoch.  
BARAGA M. Giovanni per riscaldamento cuscinetto locomotiva 24.026;

16/ 5771/IV-43 = L. 24 al macchin.  
SUSTAR M. Massimiliano e L. 12 al fuochista CEPIN H. Francesco per riscaldamento cuscinetto tender loc. 560.002;

17/ N. 5772/IV-43 = L. 30 al macchin.  
GOLI A. Carlo e L. 15 al fuochista VAENIČIO A. Giovanni per riscaldamento cuscinetto loc. 24.014;

18/ N. 5773/IV-43 = L. 10 al macchin.  
ZIROVNIK B. Edmondo e L. 5 al fuoch.  
VROČEK Antonio per smarrimento cuscinetto biella motrice loc. 728.028;

19/ 5026/IV-43 = L. 50 al fuochista JAKŠIČO Michela per danneggiamento colonna idraulica del Deposito Loc. di Fiume.

20/ In merito all'esposto verbale dell'ing. Gugliotta, circa i frequenti incendi di carri di paglia e fieno, provenienti dall'Italia, e protetti insufficientemente da copertone, si esprime il parere di dare disposizione alla stazione di Postumia perché i trasporti esposti vengano messi in composizione verso la coda dei treni, aventi una certa lunghezza, frazionando eventualmente i trasporti in piccoli gruppi ed inoltrandoli con vari treni.

Cio' nei limiti delle possibilità del servizio svolto da Postumia.

La seduta termina alle 17,30.

ognjenih cevi pri lokomotivah:  
421.037, 25.002, 131.031, in  
23.030;

12/ St. 4253-IV-43= L. 18 strojevo-  
dja JEROMEIO J. Stanišavlavu in L. 9  
kurj. MARIKOVIĆ Vincenzo radi stopljenja ležaja pri tenderju lok.  
688.015;

13/ St. 4290/IV-43 = L. 20 strojev.  
SMERINIKU J. Pavlu in L. 10 kurj. KONČANU Alojzu radi stoplj. lež. lok. 116.013

14/ St. 4291-IV-43= L. 19 stroj. LANU A. Francu in L. 10 kurj. SERRELLU Francu radi stoplj. ležaja pri tenderju lok. 06.017;

15/ St. 4922-IV-43= L. 24 stroj. MINEVO-  
CU A. Argustu in L. 12 kurjaču BARAGI Jancu radi stopljenja ležaja pri lokomotivi 24.026;

16/ St. 5771-IV-43= L. 24 strojev.  
SUSTARJU M. Maksimilijanu in L. 12 kurj. CEPINU H. Francu radi stopljenja ležaja pri tenderju. Lok. 600.002;

17/ St. 5772-IV-43= L. 30 stroj. GOLI  
A. Carlu in L. 15 kurj. VAENIČIOU A. Jancu radi stopljenja ležaja pri lok. 24.014;

18/ St. 5773-IV-43= L. 10 strojev. ZIROVNIKU B. Edmondu in L. 5 kurjaču VROČEKU Antonu radi izgube ležaja pogonske ojačice pri lok. 728.028;

19/ St. 5026-IV-43= L. 50 kurjaču JAKŠIČOU Michaelu radi poškodovanja napajalnika pri roški turilnici.

20/ Glede na ustno izjavo g. inž. Gugliotta o pogostih požarih voz naloženih s silno in senam, ki prihajajo iz Italije in se neskladno zavarevovani s ponjavami, se izrazi mnenje, da bi se postaji Postumia naročilo, naj se poprej imenovani nakladi vrtijo bolj proti koncu vlakov z gotovo dolžino ter se naj le-ti nakladi razdeli na več manjših delov in odpravijo z več vlaki, seveda le v mejah, ki jih dopušča služba v Postumiji.

Konec seje ob 17.30.

- Il Capo della Delegaz. f. to ROLLA
- Il Capo Uff. Pers. f. to SORSAJA
- Il Capo Sez. Mov. " GUGLIOTTA
- Il Capo Sez. Comm. " SARDO
- Il Capo Sez. Lavori " GIANAROLI
- Il Capo Sez. Tras. " BOLOCCINI
- Il Capo Sez. Sanit. " RUOCIO
- Il segretario " Bonetti

- Direktor KAVČIČO s. r.
- za št. I. IMBILIO "
- " " II. PODBREGAR "
- " " III. LEBEN "
- " " IV. PINO "
- za računov. HILLMAYER "
- " Pravn. oče. BRUEN "
- " Sanit. " BRAREC "

Zapisknik seje železniškega odbora direkcije z dne 6. maja 1943

vrnitvijo delne škode železniškega osebja železniški direkciji. Iz zapisnikov je razvidno, da so največkrat določali delno povrnitev škode strojnemu, nekaj prometnemu oddelku. Skoraj vsak zapisnik ima na seznamu največkrat imena strojevodij in kurjačev, ki jim je bila določena vsota za delno povrnitev škode za najrazličnejše okvare lokomotiv, vagonov in podobno. Tako so na primer železničarji plačevali za najpogostejšo okvaro — stopljenje osnega ležaja na lokomotivah — vsoto: strojevodja 10 do 18 Lit., kurjač 9 do 15 Lit., stopljenje svinčenega vijaka pri lokomotivah predkurjač 60 Lit., kurjač 30 Lit., stopljenje ležaja gonilne ojnice pri lokomotivah strojevodja 8 Lit., kurjač 4 Lit., stopljenje ležajev pri tenderjih (pri lokomotivah) strojevodja 24 Lit., kurjač 12 Lit., dalje stopljenje ležišča spojnega droga lokomotiv strojevodja 6 Lit., kurjač 3 Lit., puščanje ognjenih cevi pri lokomotivah strojevodja 10 Lit., kurjač 3 Lit. Nemalokdaj je bila ta vsota znatno višja, zlasti če je bilo več okvar hkrati. Tako na primer so strojevodji Alojzu Rozini predpisali za stopljenje več svinčenih vijakov denarno kazen kar 140 Lit. in kurjaču Antonu Miklavčiču 70 Lit. Za nepravilno ravnanje pri premiku, pri katerem se je poškodovala vsebina v vagonih, so bile različno visoke kazni odvisne od tega, koliko in kaj se je pokvarilo. Denarne kazni so bile tudi za izgube ležajev, orodja, del uniforme (npr. za kožuh 91 Lit.) in podobno. Razen z denarnimi kaznimi so železničarje predhodno kaznovali tudi administrativno, npr. z odtegljajem ene, dve, tri ali več dnevnic.<sup>11</sup> Te kazni z zgoraj prikazanimi vsotami pa so pomenile v primerjavi s tedanjimi plačami (npr. poprečna plača strojevodja — uradnika III. kategorije z 20-letno delovno dobo okoli 1690—1800 Lit., kurjač—zvaničnik II. kategorije od 1050—1350—1590 Lit.<sup>12\*</sup> dokajšnjo kazen, zlasti ker so se

---

\* Poprečne plače železničarjev med italijansko okupacijo v Ljubljanski pokrajini so bile slabe. Zlasti osnovna mezda, navedli bomo nekaj primerov z dne 1. IV. 1942 za 25 delovnih dni. Ključavničarji, zvaničniki, brez drugih dodatkov in doklad so imeli skupaj 370 do 450 Lit. Strojevodja uradnik III. kategorije z 9-letno delovno dobo je imel 1576,30 Lit. (osnova 218,50, položajni dodatek 114,80 draginjska doklada 793 in morebitni drugi prejemki od premij 450 Lit.). Strojni inženir uradnik I. kategorije pripravnik s 4-letno delovno dobo 760 Lit. (osnova 484,50 in draginjske doklade 275,50 Lit.). (As, Banovina, personalni oddelek, personalne mape železniških delavcev, fasc. 3, 4, 6, 10, 34.)



diagrama della linea per Svid e sottopone al Comitato il relativo piano, sul quale non vengono fatte osservazioni.

14) Alloggi a Črnovelj. - Il rappresentante della Sezione Lavori, presentando argomento dall'occupazione, avvenuta di recente a Črnovelj, di un nostro alloggio da parte del Commissariato Civile, da conto dello Stato della pratica e raccomanda unicamente che, ogniqualevolta si renda libero un alloggio nelle stazioni, esso venga occupato dall'assegnatario, anche se ciò importi maggiori difficoltà nelle puliture eventualmente occorrenti.

15) Si ammette la proposta per la costruzione di un piano caricatore con relativo binario ed area di deposito a Straža-Toplice (importo L. 836.000) proposta già pronta in forma regolare.

Divisione Manutenzione

16) N. 5784/IV-43 - Riscaldo cuscinetto loc. 116.016. Approvasi addebito L. 16 al sottoimpiegato CUMBER Ignazio, capo squadra operai, per scarsa sorveglianza lavoro riparazione di una portina di lavaggio la cui insufficiente chiusura aveva provocato lo stitilicidio di acqua nella bocca.

17) N. 6133/IV-43 - Colpo di fuoco alla loc. 23.011. Approvasi addebito L. 140 al macch. ROZINI Luigi e L. 70 al fuochista MIKLAVČIČ Antonio, pagabile in 10 rate mensili.

18) N. 6263/IV-43 - Riscaldo cuscinetto loc. 728.028. Approvasi addebito L. 28 al macch. SREKAR Carlo e L. 14 al fuochista ROZMAN Luigi.

19) N. 6269/IV-43 - Riscaldo cuscinetto biella accoppiata loc. 729.007. Approvasi addebito L. 6 al macchin. MIHEVC Augustu e L. 3 al fuochista BALAGA Giovanni.

20) N. 6270/IV-43 - Riscaldo cuscinetto loc. 688.019. Approvasi addebito L. 21 al macch. KOKOL Riccardo e L. 10 al fuochista TURŠIČ Giuseppe.

21) odboru tozadevni nađrt, h kateremu se ničesar ne pripomni.

14) Stanovanja v Črnovelj. Predstnik Gradbenega odseka načne vprašanje glede tel. stanovanja, ki ga pred kratkim zasedel v Črnovelju civilni komisariat; sivo priporoča naj stanovanje, ki bi bilo morda prosto na kaki postaji, takoj zasede upravičenec, tudi če bi to povzročilo velike težave pri morebitnem smatženju.

15) Pripusti se predlog za gradnjo nakladalnega prostora z tozadevnim tirom in prostorom za vozove v Stražu-Toplice (znesek L. 836.000). Predlog je še pravilno pripravljen.

Stromni oddelak

16) N. 5784/IV-43 - Stopljenje osnega letaja lok. 116.016. V delno povračilo škoda se predpiše 16 lir svani CUMBER-ju Ignac, skupinovodju zaradi pozankljivega nadzosa pri poravnavi ispiralne objemke; ker je letaja bila nesadostno zaprta, je voda pronicala v pesto.

17) št. 6133/IV-43 - Stopljenje svinečanih vijakov lok. 23.011. V delno povrnitev škoda se predpiše 140 lir stroj. ROZINI Alojziju in 70 lir kurjaču MIKLAVČIČ Antonu. Plačljivo v 10 mes. obrokih.

18) št. 6263/IV-43 - Stopljenje osnega letaja lok. 728.028. V delno povračilo škoda se predpiše 28 lir SREKARJU Karlu in 14 lir ROZMANU A.

19) št. 6269/IV-43 - Stopljenje letajala spojnega droga lok. 729.007. V delno povračilo škoda se predpiše 6 lir stroj. MIHEVCU Augustu in 3 lir kurj. BARAGI Ivanu.

20) št. 6270/IV-43 - Stopljenje osnega letaja lok. 688.019. V delno povračilo škoda se predpiše 21 lir KOKOLU Rikardu in 10 lir TURŠIČU Giuseppe.

Ampliamento mensa Ufficiale della  
 staz. Ferroviaria a Lubiana (im-  
 porto L. 33.500);  
 Costruzione gratta da dovintore  
 alla rimessa locomotive di Lubiana  
 (importo L. 25.600).  
 Nei mesi di giugno sono state  
 rinviolate alla Direzione Generale  
 le seguenti proposte:  
 Modifiche ai binari della stazione  
 di Rakov (importo L. 351.000);  
 Ampliamento della stazione di  
 Strazuplje (importo L. 636.000);  
 Il Comitato nulla trova da osse-  
 rare sul dispositive per l'impianto  
 di una comunicazione semplice fra i  
 binari 47 e 48 del Deposito Locomo-  
 tive di Lubiana.  
 Si consente la proposta definitiva  
 per l'impianto di un parco veicoli  
 a Vič, importo L. 4.993.800, proposta  
 già pronta in forma regolare.

Divisione Trazione

- 8) N. 6034-II-43 - Urto in manovra fra  
 loco. 23.008 e 131.007 ad una collisione  
 al 10 carri nella stazione di Grosu-  
 plje. Danno L. 2.700. Approvata addo-  
 bita L. 115 al macchinista KERSIANC  
 Andrea.
- 9) N. 6273-IV-43 - Colpo di fuoco al  
 loco. 421.037. Approvata addobita  
 L. 100 al macchinista MORAR Fran-  
 cesco e L. 50 al fuochista KRIZ Carlo.
- 10) N. 8229-IV-43 - Colpo di fuoco  
 al loco. 23.029. Approvata addobita  
 L. 120 al mach. POLJK Carlo e L.80  
 al fuochista JEVŠEK Agostino.
- 11) N. 8225-IV-43 - Riscaldamento cusci-  
 netto loco. 728.021. Approvata addobita  
 L. 30 al macchinista JEMKU Francesco.
- 12) N. 8226-IV-43 - Riscaldamento cusci-  
 netto loco. 23.029. Approvata addo-  
 bita L. 15 al macchinista FOGAČAR Fran-  
 cesco e L. 15 al fuochista MATKO Carlo.
- 13) N. 8227-IV-43 - Riscaldamento cusci-  
 netto loco. 658.005. Approvata addobi-  
 ta L. 10 al mach. ŠERENIK Polico e  
 L. 15 al fuochista FURJANI Matteo.
- 14) N. 8228-IV-43 - Riscaldamento cusci-  
 netto loco. 23.029. Approvata addobita  
 L. 32 al macchinista RAJEC Luigi e  
 L. 16 al fuochista GRADINA Stanislavo.

d) ~~proposta~~ come in ordine n. 241.  
 lice v Ljubljani (znesek L. 33.500).  
 e) Postavitev kmetiške šavnjane  
 kurlinabi Ljubljana (znesek L. 25.  
 5) V mesecu juniju t. l. so bili  
 predloženi v odobritev Generalni  
 direktorji naslednji predlogi:  
 a) Spremembe pri tirih na postaji  
 Rakov (znesek L. 361.000);  
 b) Razširitev postaje Strazla - Zou-  
 plje (znesek L. 836.000).  
 6) Odber nisa nišecar pripraviti  
 glede predloga za postavitvaz svazu  
 med tiri 47 in 48 kaminice Ljublija-  
 na.  
 7) Pripusti se končni predlog za  
 zgradbo tira za gariranje voz na  
 Viču v znesku L. 4.993.800.  
 Predlog je že pravilno prapranvljen.

Stožni oddelok

- 8) št. 6034-II-43 - Trčenje pri pro-  
 miku med lok. 23.008 in 131.007 in  
 skupino 10 vagonov v postaji Grosu-  
 plje. škoda L. 2.700. V delno povra-  
 čilo škoda se predpiše 135 lir stroj-  
 jedovodji KERSIANCU Andreju.
- 9) št. 6273-IV-43 - Stopljenje svila-  
 senih vijakov lok. 421.037. V delno  
 povračilo škoda se predpiše 100 lir  
 stroj. MORAR-ju Francu in 50 lir  
 kurjaču KRIZU Karolu.
- 10) št. 8229-IV-43 - Stopljenje  
 svinčenih vijakov lok. 23.029. V  
 delno povračilo škoda se predpiše  
 120 lir stroj. POLJKU Karlu in 80  
 lir kurj. JEVŠEKU Agostinu.
- 11) št. 8225-IV-43 - Stopljenje os-  
 noga lesaja lok. 728.021. V delno po-  
 vračilo škoda se predpiše 30 lir  
 stroj. JEMKU Francu.
- 12) št. 8226-IV-43 - Stopljenje os-  
 noga lesaja lok. 23.029. V delno po-  
 vračilo škoda se predpiše 31 lir  
 stroj. FOGAČARJU Francu in 15 lir  
 kurj. MATKU Karlu.
- 13) št. 8227-IV-43 - Stopljenje os-  
 noga lesaja lok. 658.005. V delno po-  
 vračilo škoda se predpiše 30 lir  
 stroj. ŠERENIKU Poliku in 15 lir  
 kurj. FURJANU Matiju.
- 14) št. 8228-IV-43 - Stopljenje os-  
 noga lesaja lok. 23.029. V delno po-

Zapisnik seje železniškega odbora direkcije z dne 1. julija 1943

ponavljale iz meseca v mesec. Da bi vsaj delno preprečili okvare, je železniška direkcija vsebolj opozarjala, da bo potreben večji nadzor s strani železniškega osebja nad voznim parkom, sicer bo v bodoče dobivalo hujše denarne in administra-

-4-

- 1) N. 6272/IV-43 - Rinaldo Cuscia - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 2) N. 7115/IV-43 - Rinaldo Cuscia - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 3) N. 7116/IV-43 - Rinaldo Cuscia - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 4) N. 7117/IV-43 - Rinaldo Cuscia - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 5) N. 7118/IV-43 - Rinaldo Cuscia - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 6) N. 7119/IV-43 - Rinaldo Cuscia - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 7) N. 7120/IV-43 - Rinaldo Cuscia - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 8) N. 7121/IV-43 - Rinaldo Cuscia - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 9) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 10) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 11) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 12) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 13) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 14) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 15) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 16) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 17) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 18) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 19) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 20) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 21) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 22) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 23) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 24) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 25) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 26) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 27) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 28) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 29) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.
- 30) N. 6274/IV-43 - Gusto tubi - kurjaču TULLIO Jozefu.

Zapisnik seje železniškega odbora direkcije z dne 3. avgusta 1943



Sabotažna akcija železničarja Jožeta Grudna 1. februarja 1942 v Zeleni jami

tivne kazni.<sup>13</sup> Člani sabotažnih skupin so med »popravilom« v kurilnici pobirali zatikala krmilnega in zavornega drogova, odpirali pipice, da je izteklo mazalno olje in zapirali mazalna stikala, kvarili injektorje, odpirali ali pa slabo zapirali ravnala. Na večjih lokomotivah so polagali tempirano razstrelivo k deliteljem, tako da je prišlo do eksplozije med vožnjo in da je bila škoda še večja.<sup>14</sup> Ena večjih sabotaž na ljubljanskem železniškem kolodvoru je bila 1. februarja 1942. S kurilniškega območja s tira 31 je nenadoma odpeljal stroj 23-012 (lokomotiva) brez strojevodje in kurjača in se prevrnil po pobočju prek sklepa tira 26. Iz knjige nezgod zvemo, da storilca niso mogli ugotoviti, ker ni bilo očividcev, škoda pa je bila ocenjena na 15.609 Lit.<sup>15</sup> To sabotažo je napravil, s predhodnimi pripravami Hamdije Šemrda, Jože Gruden, ki je lokomotivo s spretnim manevriranjem pognal v tek ter sam neopazno odskočil in tik za tem šel v barako na kosilo, kjer ga je čakala njegova žena, ki mu je pri sabotaži pomagala tako, da mu je z določenega mesta dala signal »prosto«. Lokomotiva je zdrvela v Zeleno jamo in se prevrnila na cesto.<sup>16</sup> Poleg tega je Gruden v letu 1941 in 1942 (avgusta 1942 je bil aretiran) med delom z različnimi akcijami

TELEGRAMMA A MANO

P.N. 46, 8 maggio 1942/XX

AL COMANDO IL CORPO D'ARMATA

AL GRANDE UFFICIO CARATTERI DI SARDEGNA

AL COMANDO DIVISIONE ICSZO

AL COMANDO GUARDIA ALLA FRONTIERA XI C.A.

e. per conoscenza

AL COMANDO ESCORTA ARMATA (telegrafico)

02/5077 ALT IN ALCUNE LOCALITA' DELLA PROVINCIA I FERROVIARI  
 HANNO MANIFESTATO L'INTENZIONE DI OTTEMPERARE ALL'ORDINE  
 DI ASPETTARE NEL LAVORO PER OSTACOLARE IL NORMALE SVOLGI-  
 MENTO DEL TRAFFICO CON L'ITALIA ALT  
 D'ACCORDO CON ALTO COMANDO SI E' STABILITO CHE PERSO-  
 NALE FERROVIE SICURESSA' DA DIREZIONE COMPETENTE INFERI-  
 AMENTE NON ABANDONARE LAVORO ALT  
 COSTO COLORO CHE RIFIUTASSERO PRATICAMENTE DI OTTEMPERARE  
 A TALE ORDINE NON RITENENDO O NON CONTINUANDO LE LORO NOR-  
 MALI ATTIVITA' COMANDI PRESIDIO PREVIA AUTORIZZAZIONE DI COM-  
 ANDO COMANDO PROCEDERANNO CON LA POLIZIA FACENDO RIFERIRE  
 IN TUTTI I PARTICOLARI DEL RIFIUTO OPPOSTO SU APPOSITO VERA-  
 LE ALT  
 RACCOMANDO IMMEDIATA ED COMPLETA ISPELIZIONE A QUESTO COMAN-  
 DO DEI FATTI CHE HANNO LUOGO A PROPRIA SODDISFACENTE PROVVEDI-  
 MENTO ALT

GENERALE ROBOTTI

S. S. C.  
 IL CAPITANO CAPO UFFICIO  
 - G. Montefretti -

*Montefretti*



Teleks Maria Robottija z dne 8. maja 1942 vojaškim entam

onesposobil več lokomotiv, ki so bile potem zaradi večjih ali manjših popravil izvzete za določen čas iz prometa, kar je seveda vplivalo na ekspeditivnost priprav različnih kompozicij bodisi vojaških ali potniških vlakov.<sup>17</sup>

Železničarji so po nalogu organizacije OF na železnici sabotirali delo tudi tako, da so pozimi 1941/42 v večjem številu odhajali na bolniški dopust, tako v prometnem, kakor tudi v strojnem oddelku. Pri tem jim je znatno pomagal dr. Rihard Gregorič, zdravnik v železniški ambulanti.<sup>18</sup> Večdnevni izostanki železniškega osebja iz službe, ki so zavirali okupatorjev promet, so bili spomladi 1942 tudi vse pogostejši na drugih postajah Ljubljanske pokrajine. O tem govori tudi naslednji dokument z dne 8. maja 1942, ki ga je izdal poveljnik XI. armadnega zbora general Mario Robotti poveljstvom podrejenih enot. V njem ugotavlja, da so v nekaterih krajih Ljubljanske pokrajine imeli železničarji očitni namen, da bi motili normalen promet z Italijo. Zato bo dobilo, s sporazumom z visokim komisariatom, osebje na železnici ukaze (direktive), da ne sme zapustiti dela. Proti tistim, ki se bodo dejansko upirali temu ukazu in ne bodo nadaljevali svoje običajne zaposlitve, bo poveljstvo s predhodnim pooblastilom poveljstva XI. armadnega korpusa, nadaljevalo s streljanjem in bodo nosili vse posledice na svoji koži. V istem dokumentu zveemo, da želi Robotti popolna in natančna poročila o dogodkih, ki jih je izzval zgoraj omenjeni ukrep.<sup>19</sup> Bržkone so železničarji ne samo sabotirali delo, temveč tudi bili pripravljene stavkati, saj jim je Robotti grozil s smrtno kaznijo.

Borbene sabotažne skupine, ki so bile v vseh delovnih enotah ljubljanskega vozlišča in so se v jeseni 1941 vključile v narodno zaščito, so bile vse poletje 1941 zelo aktivne. Člani letih so na svojih delovnih mestih imeli kratke strokovne posvete, kaj in kako naj sabotirajo, da bo okvara na strojih učinkovitejša. Imeli so zvezo tudi s pirotehnično delavnico Pavle Mencejeve,\* kjer so dobili pripravljene eksplozivni material — zažigalne bombe in strokovne nasvete. Dušan Bravničar, vodja pirotehniko v Ljubljani se spominja, da je skupina, ki je pri-

---

\* Nadrobneje o nastanku in razvoju pirotehniko v Ljubljani in njeni dejavnosti glej Strle Franci, Partizanski arzenal v Ljubljani. Naša obramba 1971, št.7/8, str. 19—22, št. 9, str. 35—39.

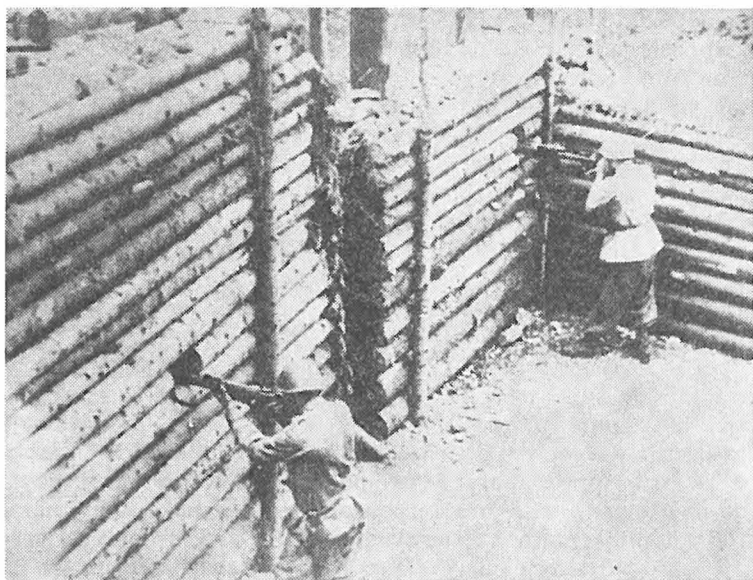
pravljala razstrelivo — zažigalne bombe in podobno, dala »mного sabotažnih navodil železničarski organizaciji v Ljubljani, zlasti po tovariših Žargiju st., Rožancu in Romavhu. Železničarji so uporabljali največ peklenskih strojev in zažigalnih bomb, izdelanih v naših delavnicah. Spominjam se, da sem večkrat, preoblečen v železničarja, hodil z zgoraj omenjenimi tovariši po železniških delavnicah in skladiščih, kjer smo na kraju samem načrtovali naše diverzantske in sabotažne akcije«. <sup>20</sup> Bravničar tudi pripoveduje, da je kot sekretar mestnega komiteja KPS in kot vojaški referent le-tega in kot član vojaške komisije pri CK KPS imel od poletja 1941 do maja 1942\* tesne stike z železnico, zlasti s kurilnico, kjer mu je član KPS Ante Brinar preskrbel železničarsko obleko, da se je lahko nemoteno gibal po železnici. V službenem času so imeli mnogo sestankov, na katerih je kot študent kemije in strokovnjak za pirotehniko svetoval železničarjem, kako naj uporabljajo razstrelivo in na katerih mestih v voznem parku in železniških objektih, da bo učinek večji. Veliko časa so se mudili v kurilnici, kjer so si ogledali posamezne tipe lokomotiv in določali za diverzijo in sabotaže njihova najšibkejša mesta. Dalje pravi Bravničar, da so železničarji v ljubljanskem vozlišču množično uporabljali pirotehnično razstrelivo: kemično časovno tempirana vžigala (peklenske stroje)\*\* in zažigalne bombe za sabotaže in diverzije. Železničarji so zlasti minirali cisterne na tovornih tranzitnih kompozicijah, ki so potovale prek ljubljanskega vozlišča. Časovni nastavek peklenskega stroja je bil naravnán na ure, zato so le-ti eksplodirali nekje na progah Ljubljanske pokrajine, šestokrat pa izven nje, zaradi tega tudi niso poznali pravega učinka teh eksplozij. Člani pirotehnikе so razstrelivo prilagodili barvi objekta, katerega so nameravali minirati. Tako npr. so na cisterne čvrsto prislonili mino v sivo-beli barvi, med premog so zakopali mino v črni barvi. V vagone pa

---

\* Bravničar Dušan je maja 1942 odšel v partizane. (Podatek je posredovala Rezka Traven.)

\*\* Eksplozija peklenskih strojev (s tempiranim kemičnim vžigalom) je bila odvisna tudi od dnevne ali nočne temperature, mešanja in tresljajev. Višja temperatura je pospešila eksplozijo, nižja, zlasti pod nič stopinj Celzija, pa je eksplozijo izredno zavlekla. (Bravničar Dušan, zapisek razgovora z dne 1. aprila 1976.)





Italijanski vojaki v utrjeni čuvajnici št. 444 med Logatcem in Planino

so poleg zabojev ali kangel postavili še zaboj ali kanglo z razstrelivom in podobno.<sup>21</sup>

Če imamo pred očmi, da je prek ljubljanskega železniškega vozlišča vozilo dnevno (v 24 urah), sodeč po voznem redu iz leta 1942 (ki ga je izdalo ministrstvo za promet — državne železnice, delegacija vzhodnih železnic in direkcija Ljubljana), okoli stošestintrideset samo vojaških in tovornih vlakov\* in to v smeri Zalog—Ljubljana—Postojna in dalje, Postojna—Ljubljana—Zalog in dalje, Ljubljana—Novo mesto—Karlovac in dalje, Karlovac—Novo mesto—Ljubljana in dalje, Ljubljana—Grosuplje—Kočevje in Kočevje—Grosuplje—Ljubljana, Ljubljana—Šentvid in dalje in iz Gorenjske prek Šentvida v Ljubljano in dalje,<sup>22</sup> tedaj Bravničarjeva trditev o veliki uporabi

\* Danes vozi dnevno prek ljubljanskega vozlišča v razne smeri okoli 264 tovornih vlakov, spomladi in poleti pa je število višje in prevoz dosežejo tudi do 322 tovornih vlakov. (Hrobat Franc, ZG Prometni inštitut Ljubljana, pismena izjava).

peklenskih strojev na železnici ni pretirana. Vsaka tovarna kompozicija je imela namreč večje število vagonov in cistern z naftnimi derivati (npr. iz Romunije, saj je italijanski okupator poimenoval južno železnico »treno petrolifero«); tako so bile dane možnosti v železniškem vozlišču za pogoste sabotaže. Poleg tega so železničarji razstrelivo, ki so ga dobivali iz ilegalnih pirotehničnih delavnic v letu 1941 in 1942, čestokrat vozili tudi na druge postaje, zlasti v Zalog in Postojno,<sup>23</sup> kjer so ga izročali zanesljivim železničarjem za sabotažne in diverzantske akcije. Zaradi vsestranske uporabnosti razstreliva so ga uporabljali npr. tudi za bengalični ogenj, da so vznemirjali okupatorja.<sup>24</sup>

Peklenske stroje s tempiranim kemičnim vžigalom so uporabljali na ljubljanski postaji predvsem premikači, ki so sestavljali diverzantske skupine. Prav tako so peklenke stroje uporabljale nekatere diverzantske skupine na ranžirni postaji v Zalogu. Sprva uporaba teh peklenkih strojev ni privedla do načrtovanih učinkov. Železničarji so peklenke stroje namreč potopili v nafto v cisterni in ko je tako razstrelivo na vožnji eksplodiralo je nafta iz odprtih in razpok iz cistern le odtekla ni pa se vžgala in tako tudi ni prišlo do uničenja tovarnega vlaka, v tem primeru požiga cistern. O učinkovitejši uporabi te vrste peklenkih strojev je po zvezah prek prof. dr. Janeza Kanonija in Janeza Pangeršiča, zaposlenega v papirnici Vevče, strokovno poučil zaloško skupino diverzantov ing. Dušan Štucin, ki je sestavljal poleg kemika Dušana Bravničarja, ing. Ludvika Fedrana, ing. Tiborja Škerlaka vodilno jedro pirotehniko v Ljubljani. Po Štucinovem nasvetu so peklenki stroj nameščali npr. tako, da so ga postavili v prvo cisterno, na njen zadnji konec ali na sosednjo pa še dodatno zažigalno bombo z zakasnelim vžigom. Eksplozija te bombe je bila v povezavi s predhodno eksplozijo peklenkega stroja, ki je povzročila, da so se cisterne, oblite z nafto, zanesljivo vžgale. S tako postavljenim razstrelivom sta na vožnji na področju Krasa oziroma Istre zgorela dva cisternska vlaka.<sup>25</sup>

Razstrelivo so polagali po izjavah železničarjev tudi v stroje—lokomotive, pod premog v lokomotivi, pod tender, pod vagone, pa tudi na različne kraje železniških objektov. Hamdija Šemrd se na primer spominja, da so člani borbene skupine dobivali neko razstrelivo v obliki opeke črne barve (pri-



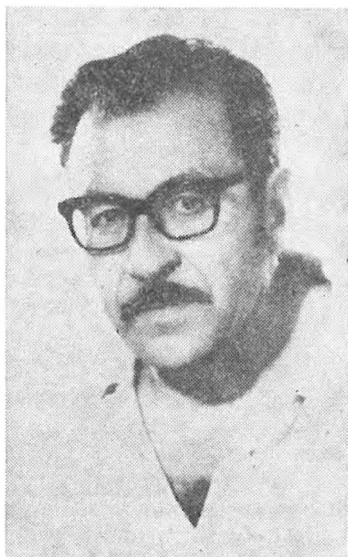
Utrjena čuvajnica med Logatcem in Planino

skrbele so ga ilegalne pirotehnične delavnice — op. A. V. M.) in so ga postavljali na tenderje italijanskih lokomotiv, katere so vozili italijanski železničarji. Hamdija Šemrd\* je ta eksploziv vozil tudi v Postojno in ga prav tako postavljaj na tenderje italijanskih lokomotiv, ki so vozile v Italijo.<sup>26</sup>

Dne 26. julija 1941 so našli na železniški postaji v Ljubljani pet eksplozivnih nabojev pod ogrevalno cevjo železniškega voza, ki je pripotoval iz Kočevja.<sup>27</sup> Vestnik obveščevalnega urada XI. armadnega korpusa z dne 10. septembra 1941 ugotavlja, da so se napadi na železniške proge potrojili. Najbolj so napadene proge okrog raznih ljubljanskih postaj in železniška proga v bližini Semiča.<sup>28</sup> Že v juliju, zlasti pa v avgustu 1941 so bile sabotaže železničarjev skoraj vsakodnevne.

Iz knjige nezgod železniške direkcije v Ljubljani in iz poročil obveščevalnega urada XI. armadnega korpusa o položaju v Ljubljanski pokrajini leta 1941 in poročil poveljstva II. armade generalnemu štabu kraljeve vojske o sabotažnih dejanjih na okupiranem ozemlju v juliju in začetku avgusta 1941

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 39.



RUDI PUHAR-RAZIN, roj. 1921, progovni delavec, član SKOJ v Polju. Kot član borbene sabotažnih skupin je sodeloval pri miniranju proge Ljubljana—Zalog. Član KP je od 1943. Zlasti je sodeloval pri obveščevalni službi na železnici. V NOV je odšel 4. 5. 1942 v II. grupo odredov, marca 1943 pa v Tomšičevo brigado. Kasneje je delal tudi v prometno tehničnem oddelku glavnega štaba NOV in POS, je nosilec partizanske spomenice 1941.

zavimo, da je bilo več sabotažnih akcij na progi Ljubljana—Zalog, tako dne 8. avgusta, ko je bil ustavljen vlak 524 z zamudo 18 minut, ker so neznanci odnesli nekaj vijakov za pritrjevanje tračnic, nekaj pa odvili na odseku proge Ljubljana—Zalog.<sup>29</sup> Dalje v noči od 17. na 18. avgust 1941, ko je zaradi eksplozije razstreljena notranja tračnica pri km 561.42 na odseku proge med Mostami in Poljem.<sup>30</sup>

Obveščevalni vestnik z dne 17. avgusta pravi, da so našli 6. avgusta v baraki na železniški postaji v Šiški, kjer je bilo skladišče železniških signalov, v goreče krpe zavito steklenico, ki je bila polna vnetljive snovi.<sup>31</sup> Akcijo, ki jo je izvršil predvojni komunist in organizator OF v železniškem vozlišču Ljubljana—Šiška Alojz Žargi st., ni uspela. Dne 8. avgusta 1941 je akcijo ponovil, vrgel je pollitrsko steklenico bencina, nekaj fosforja in lesno volno, da bi bil požig močnejši, vendar tudi ta sabotaža ni napravila večje škode.<sup>32</sup> Prav tako so 8. avgusta na železniški postaji v Ljubljani zasačili osebo s steklenico petroleja, ki je imela verjetno namen zažgati postajne barake.<sup>33</sup> Dne 9. avgusta je na postaji v Ljubljani eksplodirala

JOŽE JAKHEL-PEPE, roj. 1923, delavec na železnici v Zalogu, član SKOJ od 1938. Sodeloval je s skojevsko skupino v Zalogu pri sabotažnih akcijah na železniške objekte. Sredi januarja 1942 je odšel v NOV, kjer je bil do osvoboditve. Je nosilec partizanske spomenice 1941.



mina in poškodovala lokomotivo.<sup>34</sup> Pogoste sabotaže so bile tudi požigi okupatorjevega blaga v vojaških vagonih, največkrat sena, bombaža, žvepla in drugih lahko gorljivih snovi. Leopold Štemberger se spominja, da je velikokrat zaradi hotene malomarnosti pri delu prišlo do požiga v vagonih s slamo, pa tudi cisternah z vnetljivimi snovmi.<sup>35</sup> Roman Klešnik pa pripoveduje, da so dobivali železničarji v Zalogu iz Ljubljane steklenice s fosforjem, ki so jih metali v začetku leta 1942 v vojaške vagone, natovorjene s slamo, na premikalnem kolo-dvoru, bili pa so namenjeni v Grčijo.<sup>36</sup>

Čestokrat je gorelo tudi v tovornem skladišču na ljubljanski postaji. V knjigi nezgod železniške direkcije je zapisano, da je 22. septembra 1941 izbruhnil v vagonu požar bombaža, skoraj vse bale so bile ožgane. Na vagonu je škode za 3800 Lit. Dne 2. novembra 1941 je na skladiščnem tiru v Ljubljani začelo goreti seno, naloženo v vagonu. Zgorelo je nekaj sena in ožgana je bila ponjava. Škode je bilo za 1500 Lit.<sup>37</sup>

Pogosti požari so bili tudi v letu 1942 in 1943. Tako je v Logatcu 28. avgusta 1942 na vlaku 682 zgorela slama v teži 18.480 kg, prav tako tri ponjave in leseno ogrodje vagona. V



JOŽE KLAVS, roj. 1924, delavec na železnici v Zalogu, član SKOJ od 1941. Kot član borbeno sabotažne skupine je sodeloval pri sabotažnih akcijah na železnici. Decembra 1941 je odšel v NOV, padel je 25. 3. 1942. leta na Blatnem klanecu.

Radohovi vasi sta 31. avgusta 1942 na vlaku 9279 zgorela dva vagona sena, v Mirni peči pa je istega dne na vlaku 9259 zgorelo 15 ton žvepla in vagon 181456. Dalje, v Ljubljani je zgorela 6. septembra 1942 v vagonu 428700 slama in ponjava. Dne 19. novembra so na vlaku 6986 goreli štirje vagoni žvepla, a so požar deloma preprečili. Istega dne je v Šmarju-Sap na vlaku 4257 zgorelo skupaj z vagonom 487302 sena v teži 4240 kg. Na Rakeku je 22. novembra 1942 na vlaku 682 zgorelo v vagonu 481914 žveplo in tudi vagon je bil uničen. Dva dni pozneje je na progi Rakek—Postojna na vlaku 680 zgorelo štiri vagonne sena z vagoni vred. Dne 12. decembra 1942 je na Rakeku na vlaku 664 v vagonu 485506 zgorelo 20.000 kg žvepla. Med Planino in Logatcem je 7. februarja 1943 zgorelo v vagonu 9710 kg sena. Na progi Logatec—Verd je v vojaškem transportu v vagonu 480521 zgorela slama in leseno ogrodje vagona.<sup>38</sup> Tovrstne sabotaže so v knjigi nezgod v rubriki krivec, razumljivo, najbolj pogosto označene takole: vzroka požara se ni moglo ugotoviti, domnevamo iskre iz stroja. Na pogostnost požarov je železniška direkcija opozarjala z raznimi objavami.<sup>39</sup> Prav tako je obravnaval te požare tudi železniški odbor





mesto, kjer je v nočnem turnusu delala premikalna skupina Danijel Lepin, Miha Grabrijan, Roman Stepišnik, Janez Zupančič, Anton Čampa in vođa skupine Jože Hribar. Vagon z napisom »Pazi steklo« so iztirili. Vsebina tovora je bila raznovrstno blago za vojaško bolnico (zdravila, veliki baloni lizola, alkohola, joda, drug sanitetni material, hrana in vino), kar je bilo pri iztirjenju povsem uničeno, nato pa je vagon premikalna skupina zopet utirila in ga postavila na vojaško rampo v Kandiji, kot da bi ga že prejšnji dan razkladali Italijani. Zato so morali dokumente te pošiljke člani OF v krajevnem skladišču naskrivoma vzeti in uničiti. Tako okupator ni imel dokazov in ni začel postopka proti omenjeni skupini za blago, uničeno v pošiljki.<sup>41</sup>

Zelo pogostne, skoraj vsakodnevne so bile sabotaže na železniških progah. O tem pričajo okupatorjevi in partizanski dokumenti, knjiga nezgod železniške direkcije in spomini preživelih železničarjev. Te sabotaže so bile v pretežni večini delo borbena-sabotažnih skupin in prvih partizanskih enot na terenu, vendar so bile čestokrat izpeljane šele, kot bomo videli iz opisanih primerov, po strokovnem nasvetu železničarjev. Iz članka Razširimo sabotažno akcijo v Delu iz avgusta 1941 zve-mo, »da so v zadnjem mesecu akcije pokazale že lepe uspehe. Na nešteti krajih je bilo poškodovano železniško, telefonsko omrežje, marsikje so bile poškodovane tovarniške in elektrifikacijske naprave«. Pisec dalje pravi, da mora biti okupator »noč in dan pod orožjem, noč in dan ob železniških progah, mostovih in cestah, polašča se jih skrajna živčna napetost«. To potrjuje tudi ukaz Maria Robottija z dne 6. avgusta 1941 poveljnikoma divizije Granatieri di Sardegna in Isonzo o postavljanju nočnih zased, ki pravi: »Zadnje dni je znatno naraslo število sabotažnih dejanj na železniških progah, zlasti na področju divizije Granatieri di Sardegna. Da napravimo konec takim dejanjem, odrejam, da se poleg rednih nadzorovalnih patrolj organizirajo nočne zasede na krajih vzdolž železniških prog, ki so najbolj izpostavljene možnosti sabotaž.«<sup>42</sup>

Železničarji so organizirali sabotaže tudi ob praznovanju oktobrske revolucije. Dušan Bravničar se spominja, da je pripravil in izročil sabotažni skupini, ki jo je vodil Alojz Žargi st., nekaj peklenskih strojev, ki so jih uporabili za miniranje vojaških barak na glavni železniški postaji v Ljubljani. Dne 7.

novembra 1941 ob 14.30 je bila eksplozija učinkovita toliko bolj, ker je bila ob belem dnevu.<sup>43</sup> Seveda vse akcije niso bile vedno najbolj učinkovite, nekatere so se celo ponesrečile, kar je spričo začetnih težav razumljivo. Tako se je ponesrečila 11. novembra 1941 akcija, ki so jo pripravili Maks Majeršič, Jankovič in Peter Zlatnar st., da bi s peklenskim strojem uničili vlak bencinskih cistern, ki je bil namenjen v Italijo. Malo po 17. uri,<sup>44</sup> ko je Zlatnar nameraval tik pred odhodom odnesti peklenski stroj na urni mehanizem na vlak z bencinskimi cisternami, ki naj bi po voznem redu eksplodiral na borovniškem viaduktu, mu je v roki še v pisarni skladišča eksplodiral in ga ubil. Ing. Ciril Mravlja se spominja, da je bila po tem dogodku sestavljena uradna strokovna komisija na direkciji, katere član je bil in v katero so bili spretno vključeni člani in simpatizerji OF. Komisija je »ugotovila«, da je mina italijanska, da jo je Zlatnar st. našel v skladišču postaje in jo je hotel odstraniti.<sup>45</sup> Nesrečo pa je seveda obravnavala tudi posebna partijska preiskovalna komisija, ki je po preiskavi ugotovila, da je bil peklenski stroj, ki so ga izdelale pirotehnične delavnice v Ljubljani, izdelan na urni mehanizem in je do nesreče prišlo, ker je hotel Zlatnar st. mehanizem natančneje naravnati.<sup>46</sup> Ponesrečena sabotaža bi spravila v nevarnost celotno organizacijo OF na železnici, vendar kot smo videli, so njeni člani pravi namen spretno prikrili. Tudi v knjigi nezgod je ta sabotaža zabeležena in ugotavlja, da je bilo zaradi eksplozije škode 4372 Lit., poleg pripisana pripomba pove, da ni bilo mogoče ugotoviti, zakaj je nastala eksplozija.<sup>47</sup> Večjih preiskav in posledic, ki bi ohromila delo Osvobodilne fronte, ni bilo. O tem dogodku je pisal tudi Slovenski narod dne 20. novembra 1941 in ga takole označil: »V skladišču sporovoznega blaga na železniški postaji v Ljubljani je bil ubit železničar Peter Zlatnar ob priliki silovite eksplozije bombe, ki jo je pripravljval za zločinske namene.«<sup>48</sup>

Kot smo videli, so železničarji uporabljali poleg kemično tempiranih vžigal tudi peklenske stroje na urni mehanizem, ki so jih izdelovali v raznih delavnicah oziroma v stanovanjih tako npr. na stanovanju Pavle Mencejeve, Romana Klešnika, material za te vrste peklenskih strojev so prinašali tudi v delavnico Frica Hribernika in Ivana Šlambergerja.<sup>49</sup> Iz Ljubljane je ena diverzantska skupina v Zalogu dobivala peklenske



VINKO CIMERMAN, roj. 1921, premikač v Zalogu, član SKOJ od 1933. Sodeloval je pri sabotažnih akcijah na železnici, pri organiziranju OF na terenu. Sredi leta 1942 je odšel v NOV, je nosilec partizanske spomennice 1941.

stroje, ki so bili začasno spravljeni v kleti Ivana Dorbeža, ali pa so jih ilegalci dokončno sestavili največkrat kar na stanovanju Romana Klešnika v Zalogu.<sup>50</sup> Le-ta pravi, da je uporabljal trotil, ki je bil opremljen z urnim mehanizmom in je peklenke stroje po predhodnem strokovnem navodilu nekega poznavalca te vrste razstreliva, sestavljal sam. Za peklenki stroj so potrebovali detonator na električni vžig, baterijo in uro, največkrat so uporabili žepno.<sup>51</sup> S pomočjo Vinka Cirmana in Staneta Dorbeža je Klešnik postavljali peklenke stroje pod pokrove bencinskih in naftnih cistern, največkrat na tovorni postaji Zalog (harfna in drčna premikalna skupina tirov). V decembru 1941 so polagali na drčni premikalni skupini tirov, kjer so bili tovorni vlaki cistern.<sup>52</sup>

Večja akcija na postaji Zalog pa je bila 3. marca 1942, ko je skupina železničarjev minirala vodnjak vodne črpalke in je bila zaradi eksplozije ena crpalka razstreljena; škode je bilo za 430 Lit.<sup>53</sup>

Tudi dolenjski železničarji so uporabljali razstrelivo za uničevanje voznega parka in postajnih naprav. Tako so npr. železničarji na novomeški postaji, v Črnomlju in drugod z miniranjem kvarili železniške in postajne naprave, zlasti kretni-

ce. V letu 1941 je miniral delavec iz krajevnega skladišča Ferdinand Kapš kretnico v nakladišču Kandija in ko je zavozil prihajajoči vlak na napačni tir, je zadel v stoječe vagone. Skoda je bila velika, saj je bila poškodovana lokomotiva in razbitih nekaj vagonov.<sup>54</sup> Podobno škodo je povzročil Rudolf Čubrilo z miniranjem kretnice v Birčni vasi.<sup>55</sup> Seveda spričo slabšega razstreliva sabotaže tudi niso bile tako učinkovite, kot so jih čestokrat zasnovali in nato izvedli železničarji. Obsežnejše sabotaže s kvalitetnim razstrelivom so bile zlasti v letu 1943. O pripravah in o teh sabotažah obširneje govori Lepin v svojem spominskem gradivu. Takole pravi: Z Jožetom Hribarjem sta bila v začetku poletja 1943\* poklicana na razgovor s člani štaba I. operativne cone na Runčec. Tam sta zvedela, da so dobili od zaveznikov večje količine dobrega razstreliva. Lado Ambrožič-Novljan jima je posredoval direktivo glavnega štaba NOV in PO Slovenije in CK KPS, da je treba intenzivneje rušiti železniško progo in njene objekte in s tem ovirati sovražnika pri prevažanju enot in surovin (zlasti bencina in nafte iz Romunije) na progi Karlovac—Ljubljana. V te akcije naj se vključijo tudi železničarji s sabotažami na voznem parku (na lokomotivah in vagonih) in na postajnih napravah. Komandant minerskega bataljona Stane Rifelj jima je ob tej priliki nazorno pokazal, kako se ravna z razstrelivom plastik in 808, zlasti še z detonatorji — posebnimi vžigalniki, ki jih je moč naravnati od 20 minut do 24 ur in še kolikšna količina razstreliva je potrebna za razstrelitev posameznih objektov. Na omenjenem sestanku sta dobila približno 20 kg razstreliva in 50 kosov raznobarvnih detonatorjev, z nalogo, da vse to preneseta na novomeško postajo. Lepin je nevarni tovor prenesel čez bršljski, Hribar pa čez bučenski blok. Na sestanku, ki sta ga sklicala naslednji dan z zaupnimi frontovci,

---

\* Zavezniki so poslali prve količine vojaškega blaga med drugim razstrelivo, partizanskim enotam v Ljubljanski pokrajini dokaj pozno, in to 3. julija 1943, zadnjo pošiljko pa 27. avgusta 1943, partizanskim četam v Slovenskem primorju pa 21. junija 1943 pri Podmelcu na Tolminskem, ko so britanska letala odvrгла 11 kontejnerjev vojaškega orožja in razstreliva. Več o tem glej Narodnoosvobodilna vojna na Slovenskem 1941—1945, Ljubljana 1976, stran 487; Pavel Dobrila, Prvi stik slovenskih partizanov z vojsko Velike Britanije. Prispevki za zgodovino delavskega gibanja, 1973, št. 1-2, stran 206.

so zadolžili Pavla Kuharja, da je organiziral sabotaže na voz-nem parku, Feliksa Komana za sabotaže v kurilnici, zadnjemu sta se pridružila še Anton Bartol in Janez Zupančič.<sup>56</sup> Da so železničarji težko in odgovorno nalogo uspešno opravljali in da ni bilo hujših posledic in izdajstev gre zasluga predvsem članom železniškega rajonskega komiteja KPS, ki je na se-stankih razporejal najbolj zaupne železničarje v isto izmeno oziroma v isto delovno skupino. Hkrati pa je bilo treba tudi pri opravljanju nalog v najtežjih razmerah upoštevati discipli-niranost, samoiniciativnost in iznajdljivost železničarjev.

Opisali bomo nekaj primerov sabotaž z razstrelivom, ki sta ga, kot je zgoraj omenjeno, prinesla Lepin in Hribar. Raz-strelivo se je dalo različno oblikovati (tudi kot kos premoga) in je bilo tako manj opazno. Verjetno v juliju 1943 je Kuhar na-mestil plastično mino na ležaj oklopnega vagona, v katerem so se vozili italijanski vojaki kot spremstvo vojaškega vlaka. Tik pred rožnodolskim predorom je mina eksplodirala, ranila enega vojaka in zaradi razdejanega osišča je vagon iztiril. Promet je bil prekinjen za nekaj ur, preden so zopet z delov-nim vlakom očistili progo.<sup>57</sup> V kurilnici je Bartol v juliju pri-lepil plastično mino na lokomotivski cilindar s tempiranim vžigalom na 40 minut, ki naj bi razdejala lokomotivo nekje med Semičem in Črnomljem. Mina pa je delovala že v Uršnih selih, ker je velika vročina lokomotivskega cilindra vplivala na kislino v detonatorju. Lokomotiva je bila zaradi uničenja lokomotivskega cilindra in gonilne gredi izločena za dalj časa iz prometa. Bartol in Koman sta nastavila mino v lokomotiv-sko podvozje, eksplodiralo pa je v kurilnici v izmeni, ko je službovala delovna skupina, ki ni bila naklonjena NOB. Že-lezniška milica jih je priprla in zaslišala, po posredovanju be-logardistov pa so bili izpuščeni. Na opisan in podoben način je bilo uničeno večje število lokomotiv, vagonov in nekaj kret-nic. Po zbranih podatkih so železničarji posredno ali nepo-sredno izvajali sabotažna dejanja skupaj s partizanskimi eno-tami na dolenskih progah. Pri tem je npr. ugotovljeno, da je samo na odseku proge med Novim mestom in Mirno pečjo bilo v letih 1941—1943 uničenih 18 lokomotiv in vlakov ter med Novim mestom in Rožnim dolom 16 iztirjenih lokomotiv in vlakov, pri čemer je bil vozni park delno ali popolnoma uničen in zato izločen vsaj za nekaj časa iz prometa.<sup>58</sup>

Prav svojevrstna je bila naslednja sabotaža. Italijanski okupator je odredil zbiranje starega železa, ki ga je z ljubljanskega vozlišča odvažal v železarno Ilva v Škednju pri Trstu. Tako je bil tudi maja 1943 naložen vagon železa na postaji Šiška, ki je bil namenjen v železarno. Železničarji so v eni izmed namenoma stisnjeni sodovni pločevini naložili še staro jugoslovansko topovsko municijo. Čez približno 14 dni so se člani OF prepričali, da je akcija — sabotaža dobro uspela, zvedeli so namreč, da je bila večja eksplozija v peči v železarni, ki jo je močno poškodovala. Okupator je sicer zaslišal železničarje v Šiški, toda zvedel ni ničesar. To akcijo sta zasnovala in izvedla blagajnik Alojzij Bajec in skladiščnik Franc Lukman.<sup>59</sup>

Odpor železničarjev ni bil samo v vsakovrstnih sabotažah na delovnih mestih, temveč tudi v strokovni pomoči partizanskim diverzantskim skupinam po vsej Sloveniji. Nadroben pregled in primerjava sabotaž, uničenja voznega parka, proge in prekinjenega časa v knjigi nezgod železniške direkcije; uradnega seznama sabotažnih dejanj NOV in POS na progah Ljubljanske pokrajine leta 1941—1943 z dne 13. julija 1943, kjer so prikazane skoraj vsakodnevne sabotaže od julija 1941 do kapitulacije Italije septembra 1943<sup>60</sup> in številnih poročil partizanskih enot o sabotažah in diverzijah na proge Ljubljanske pokrajine, smo glede na raznolikost rušenja in napada prog označili takšne oblike rušenja. Partizanske enote so zaradi občasnega pomanjkanja razstreliva, a hkrati vojaško strateškega pomena vsakodnevnega rušenja prog, ovirale promet tako, da so na progo postavljale ovire (drevesna debla, težje skale in podobno); rušile progo tako, da so odvile vijake na tračnicah, dvignile, odmaknile tračnice za nekaj deset centimetrov na razdaljo nekaj metrov, dvigale stike na tračnicah, uničevale kretnice in signalne naprave, rušile telefonske in telegrafske drogove in telefonske ter telegrafske napeljave. Druga oblika rušenja je bila miniranje proge z različnim razstrelivom, miniranje kretnic, železniškega mostu ali nadvoza in podobno. V teh akcijah so prvenstveno vlogo imele, poudarjam, partizanske enote, ki so imele strokovno pripravljene in izurjene minersko-sabotažne skupine in so se specializirale za rušenje tovrstnih objektov. Tretja oblika napada na komunikacije je bil oborožen napad partizanskih enot na tovarni ali

vojaški transport, na železniške objekte (postaje, čuvajnice, okupatorjeve utrdbe) in okupatorjevo živo silo. Seveda pa so bili vsi ti načini in oblike rušenja prog šestokrat kombinirani in zato toliko bolj učinkoviti, dasi so prav rušenja brez razstreliva prekinila promet tudi za nekaj ur ali celo dan ali več dni, medtem ko nekatera miniranja prog niso povzročila občutnega zastoja v prometu. Teh oblik rušenja so se partizanske enote posluževale že od julija 1941 pa vse do kapitulacije Italije. Smemo trditi, da so železničarji pri vseh opisanih načinih sabotaž in diverzij na proge in železniške objekte predvsem posredno, ponekod pa tudi neposredno sodelovali v samih akcijah. Znani so primeri, ko so kot člani OF in narodne zaščite v krajih ob progah sodelovali s partizanskimi enotami pri rušenju prog in drugih objektov na železnici.

Glede na različne načine rušenja prog bomo prikazali različne oblike sodelovanja železničarjev pri rušenju železniških komunikacij. Pri rušenju prog brez razstreliva so partizanskim enotam pomagali tako, da so jim priskrbeli primerno orodje za odvijanje vijakov na progi. Naj navedem nekaj primerov z novomeške postaje. Železničarji so imeli že v avgustu 1941 tesnejše stike s prvimi partizani iz Novega mesta, ki so se utaborili na Brezovi rebri. Železniški progovni delavec Franc Kic je partizanom preskrbel orodje, ki so ga izdelovali ključavničarji v kurilnici, tako npr. Avgust Sever in drugi. V krajevnem skladišču sekcije pa sta orodje za sabotaže pripravljala Franc Morel in Lado Stepišnik. Franc Kic\* in skupina partizanov so pričeli s sabotažami že v avgustu 1941 na progi Novo mesto—Mirna peč. Dne 17. avgusta 1941 so imeli večji uspeh, zaradi razrušene proge sta iztirili dve lokomotivi, razbitih je bilo več vagonov in poškodovana je bila precejšnja količina vojaškega materiala.<sup>61</sup> Promet je bil prekinjen za 15 ur. Orodje za rušenje proge je vozil z drezino iz Novega mesta na teren sabotažnim skupinam tudi ing. Rado Čotar.<sup>62</sup>

Dne 25. julija 1942 je porušila skupina borcev Zapadnodolenjskega odreda proggo med železniškima postajama Birčna vas in Uršna sela v km 69.0; lokomotiva je bila prevrnjena,

---

\* Spomladi 1942 je odšel Franc Kic v partizane in je kot strokovnjak sodeloval pri rušenju prog. (Lepin Danijel, Zgodovinski material o delu železničarjev za NOB v novomeškem železniškem centru v letih 1941—1943.)



ING. RADO ČOTAR, roj. 1912, pomočnik šefa sekcije za vzdrževanje prog Novo mesto, pred vojno član Sokola, med NOB je postal član KP. Bil je soorganizator OF na železnici v Novem mestu, zlasti v sekciji za vzdrževanje prog in član matičnega odbora OF. Sodeloval je pri sabotažnih akcijah, vzdrževal je kurirske zveze s progo proti Metliki, Sevnici in z Ljubljano. Tu je bil povezan pri vojaško obveščevalni službi tudi z ing. Cirilom Mravljo. Po kapitulaciji Italije je odšel v XIV. SNOB Železničarsko, kasneje pa je bil pomočnik načelnika prometno tehničnega oddelka glavnega štaba NOV in POS. Umrl je leta 1972.



službeni voz razbit in dva vagona iztirjena, promet je bil prekinjen za 48 ur.<sup>63</sup> Pri tej sabotaži je sodeloval tudi Franc Erjavc doma iz Ljubnega, sicer pa progovni delavec v Birčni vasi. Po naročilu sabotažne skupine odreda je dan prej prekrbel velik ključ za odvijanje spojnk pri tračnicah. To je napravil tako, da je med službo iz železniškega delovnega vozička vzel ključ in ga vrgel v jarek ob progi, zvečer pa sta ga z bratom Stanetom odnesla domov. Dne 25. julija zvečer sta neposredno sodelovala pri rušenju proge. Med italijanskimi represalijami nad vaščani v Ljubnem, so Franca Erjavca v službi aretirali, ga odgnali v Novo mesto, kjer so ga zasliševali in mučili in ga naposled odgnali v taborišče na Rab.<sup>64</sup>

Podobne primere sodelovanja bi našli za prenekatero železničarje v Ljubljanski pokrajini, saj so tovrstna rušenja v knjigi nezgod zelo pogosto zabeležena. Naj navedemo nekaj primerov: Dne 5. junija 1942 je bila na progi Radohova vas—Velika Loka pri km 108.4 razrušena proga, iztirila je lokomotiva in vagoni, promet je bil prekinjen za 13. ur. Na progi Mirna peč—Novo mesto pri km 84.0 je bilo odnešenih 5 tračnic, promet je bil prekinjen za 15 ur. Dne 21. junija 1942 na progi



FRANC ERJAVEC-PAVČEK, rojen 1922, progovni delavec v Birčni vasi, član KP. Sodeloval je v sabotažnih akcijah s partizanskimi enotami. Konec jul. 1942 so ga aretirali in odpeljali v taborišče Rab. Po vrnitvi se je ponovno vključil v NOB. Kot aktivist OF in kurir je delal na terenu in z NOV.

Trebnje—Šentjanž pri km 6172 — 7.00 so bila odnešena tirna polja v dolžini 280 m in prevrnjena čez nasip. Promet je bil prekinjen za dva dni in pol. Dne 24. junija 1942 na progi Mirna peč—Novo mesto pri km 85.0 sta zaradi odmaknjenih tračnic iztirili dve lokomotivi. Na isti progi pri km 84.9 je bil 30. junija 1942 nekaj ur prekinjen promet zaradi dviga stikov in tračnic. Prav tako dne 1. septembra, ko je pri km 86.4 zaradi premaknitve tira in iztirjenja vlaka bil promet prekinjen za 18 ur. Dne 26. septembra 1942 je pri km 82.6 zaradi odmaknjenih tračnic iztiril vlak, promet pa je bil prekinjen za 19 ur. Na progi Uršna sela—Birčna vas pri km 699 je zaradi razklenitve tračnic 8. decembra 1942 iztiril stroj, tender in službeni voz, promet je bil prekinjen za 12 ur in 30 minut. Dne 19. decembra 1942 so bile na progi Šmarje-Sap pri km 140  $\frac{2}{3}$  odmaknjene tračnice, iztirila sta dva stroja in službeni voz, na isti progi pri km 140.474 sta dne 26. decembra 1942 zaradi odmaknitve tira iztirila dva stroja in službeni voz, promet je bil prekinjen za 9 ur. Naj navedemo še podobne sabotaže na progi Trebnje—Mirna—Šentjanž. Ena večjih partizanskih akcij na progo je bila 27. decembra 1942 pri km 5.9,

GASPER KRAŠOVEC, roj. 1914, čuvaj v Preserjah, član OF. Vzdrževal je kurirske zveze in sodeloval pri obveščevalni službi in partizanski intendanci. Ustreljen je bil v času velike italijanske ofenzive 19. 7. 1942 v Preserjah.



proga je bila razrušena v dolžini 200 m, tirna polja so bila vržena prek nasipa in požgana nekatera postajna poslopja ob progi, promet je bil prekinjen za 18 ur. Dne 2. maja 1943 pri km 4.000—4.600 so bila tirna polja prevrnjena, promet je bil prekinjen za tri dni. Dne 19. maja 1942 so bila pri km 5.2 do 6.0 in 6.20-6.7 prevrnjena tirna polja, promet je bil tokrat prekinjen dva dni. Na isti progi je bila dne 12. julija 1943 na desetih mestih tirnica dvignjena za 30 cm, promet je bil prekinjen za 10 ur.<sup>65</sup> Tovrstna rušenja so bila prav gotovo v znatni meri povezana s sodelovanjem organiziranih železničarjev. Kolikor niso partizanske sabotažne skupine same vzele službujočim železničarjem orodje za rušenje proge, so jim ga prav gotovo priskrbeli, kot smo videli iz nekaj primerov, železničarji.

Prav tako so pri rušenju prog z eksplozivom znani primeri, ko so železničarji prinašali prvim partizanskim enotam razstrelivo bodisi za rušenje proge, mostu ali drugih objektov.

Med prvimi sabotažnimi akcijami poleti 1941 na progi Borovnica—Preserje so sodelovali tudi železničarji. Že organizirani železničarji v OF, med njimi Jože Molek-Puntar,



JAKOB KRAŠOVEC, roj. 1913, pomočnik poslovodje v montažni delavnici v Šiški. Vzdrževal je kurirske zveze in prenašal pošto na območju Ljubljana—Preserje—Borovna. Nekaj dni po partizanskem napadu na preserski most, so ga Italijani areterali, odgnali v Ljubljano, kjer je bil na preserskem procesu obsojen na smrt in 10. 3. 1942 ustreljen v Gramozni jami v Ljubljani.

Viktor Kirn, Rajko Kirn, Zvonko Slak, Tone Molek, Janez Jereb, Ivan Juha, so večkrat na vseh zapornicah na železniških prehodih na progi Preserje—Borovnica porezali žice.<sup>66</sup> Železničarji, ki so bili jeseni 1941 vključeni v Narodno zaščito v vasi Breg—Pako so sodelovali, poleg drugih zaščitnikov, pri prenašanju eksploziva s Krima na teren za miniranje železniškega mostu čez Ljubljanico pri postaji Preserje na progi Ljubljana—Trst. Sodelovali so tudi neposredno pred napadom na preserski most, ko so v noči od 4. na 5. december 1941 oboroženi z zasedo blokirali italijanski postojanki in hkrati prekinili telefonske zveze med postojankami na progi.<sup>67</sup> V knjigi nezgod je ta akcija označena 5. decembra 1941 in ugotavlja, da so na odseku proge Borovnica—Preserje pri km 583 1/2 telefonske in telegrafske zračne linije zvezane z žico.<sup>68</sup> Viktor Kirn, ki je med drugim sodeloval pri tej akciji, je pojasnil posebnost te sabotaže. Zaščitniki so jo izpeljali tako, da so s prav tanko žico, ki so jo ovili tesno ob telefonskih in telegrafskih drogovih tik ob izolatorjih, povzročili kratek stik med vodi in da Italijani dolgo niso mogli odkriti pravega vzroka sabotaže.<sup>69</sup> Partizanska skupina pa je pri km 579.8 z minira-

njem pretrgala tračnico 2 m in poškodovala most čez Ljubljano. Promet je bil prekinjen za petnajst ur in dvajset minut, škode je za 25.000 Lit.<sup>70</sup> Pri kasnejšem popravilu proge in mostu so železniški delavci na različne načine sabotirali delo. Sabotažne akcije je vodil Viktorjev brat Rajko Kirn po naročilu partijske organizacije Breg—Pako.<sup>71</sup>

Zlasti pa so železničarji posredno sodelovali pri rušenju železniških komunikacij, ko so pošiljali partizanskim enotam tehnično dokumentacijo prog in njenih objektov (geološki sestav zemlje in oznake mest, ki so prikladna za rušenje proge, fotografije, skice, grafične načrte in podobno), vozne rede in in prometni režim, o čemer bomo govorili obširneje v poglavju, ki obravnava obveščevalno službo na železnici.

Na tem mestu bomo prikazali le nekaj primerov tovrstne pomoči partizanskim enotam. Od maja 1941 dalje so v gradbenem oddelku železniške direkcije izdelovali načrte za rušenje določenih objektov na progah v Ljubljanski pokrajini in izdelovali posamezne situacije le-teh. Veliko jim je pomagala z dragocenimi podatki in nasveti zlasti sekcijška služba, ker so železničarji te delovne enote najbolj poznali vse okupatorjeve utrdbe in tudi nove varnostne ukrepe, ki so zadevali železniške proge in njihove objekte. Jože Vodnik se spominja, da sta februarja 1942 z ing. Cirilom Mravljo z drezino prevozila progo Ljubljana—Borovnica—Logatec in zlasti od Borovnice dalje fotografirala levo stran proge, zlasti pa območja, ki so lažje dostopna proggi. Izdelane fotografije sta prek zvez poslala Krimskemu oziroma Šercerjevemu bataljonu.<sup>72</sup> Pri rušenju preserskega mostu decembra 1941 so strokovno pomagali člani OF iz sekcije, zlasti ing. Ciril Mravlja in tudi člani OF gradbenega oddelka na železniški direkciji, ki so prek Petra Romavha posredovali potrebne načrte organizatorjem te akcije.<sup>73</sup> Prav tako je Tone Šušteršič prek Romavha dobil načrte mostu Sela pri Otovcu, ki so jih uporabljali pri sabotažah belokranjski partizani leta 1941.<sup>74</sup> Že leta 1941 se je partijska in OF organizacija na železnici, zlasti člani OF pri II. sekciji za vzdrževanje prog bržkone v povezavi s partizanskimi enotami, ukvarjala z načrtovanjem večje sabotažne akcije na borovniški viadukt, ki bi prekinila železniški promet. Ker je bilo miniranje enega ali več stebrov viadukta spričo močno zastraženega in zavarovanega viadukta nemogoče, so pričeli



ANTON BARBIČ, roj. 1901, nadzornik proge v Borovnici, soorganizator OF na železnici v Borovnici. Sodeloval je tudi pri pripravah za rušenje borovniškega viadukta, ki so ga načrtovali železničarji z vodstvom NOV Slovenije. Dec. 1944 je bil že sedmič aretiran, Nemci so ga 28. 2. 1945 odpeljali v Dachau, odkoder se je po osvoboditvi bolan vrnil domov.

načrtovati in pripravljati na železnici naslednjo večjo sabotažo. Iz sekcije za vzdrževanje prog je ing. Ciril Mravlja izdelal načrt in opravil organizacijske predpriprave za rušenje železnega provizorija na borovniškem viaduktu. Po tem načrtu naj bi vlak, natovorjen s strelivom ali sestavljen iz cistern, med postajo Borovnica in postajo Verd z največjo hitrostjo pognali na borovniški viadukt, ki bi se spričo teže, hitrosti, krivine proge, pa tudi eksplozije, ki bi jo povzročile vgrajene bombe porušil.<sup>75</sup> To vsekakor učinkovito akcijo je skušal opraviti 2. februarja 1942 Šercerjev bataljon, vendar ni uspela.<sup>76</sup>

Namero učinkoviteje porušiti viadukt pa ni opustilo niti glavno poveljstvo slovenskih partizanskih čet, niti železnica, ki je prav gotovo sodelovala pri temeljitejšem načrtovanju glavnega poveljstva. Tako se je junija 1942 ing. Ciril Mravlja nekajkrat sestal v hribih nad Peklom pri Borovnici z obeščevalcem III. grupe odredov Juletom Sočanom. Na sestankih sta se natančno dogovorila o pripravah in pomoči železnice pri napadu na viadukt.<sup>77</sup> Po načrtu glavnega poveljstva naj bi napadla borovniški viadukt II. grupa odredov na svojem pohodu z Dolenjskega čez Notranjsko in Polhograjske Dolomite

na Gorenjsko. Načrt je bil nekako takole zasnovan: Drugi bataljon Pohorskega odreda II. grupe odredov naj bi med postajama Verd in Borovnico ustavil tovorni vlak, ga zažgal ter ga pognal na borovniški viadukt. Zaradi nepredvidenega transporta internirancev, ki je peljal iz Ljubljane v Bologno ponoči ob 0.05 dne 28. junija 1942, je akcija drugače potekala.\*<sup>78</sup>

O podobnih nalogah, ki jih je opravljal terenski odbor OF sekcijske službe za dolenjsko in belokranjsko progo, govorijo tudi železničarji z novomeške postaje Jože Hribar, Danijel Lepin in Jože Zagorc. Na zahtevo vojaških partizanskih, čestokrat tudi političnih organov, so železničarji strokovnjaki izdelali navodila za miniranje in hkrati pripravili strokovno dokumentacijo za rušenje železniških objektov vzdolž prog in na postajah. Zbirali so nadrobnejše podatke o možnosti miniranja na odprti progi, pripravili podatke o številu kretnic, o telegrafskih in telefonskih napravah itd. Vse te podatke so povezovali z načrti o okupatorjevih bunkerjih, njihovi oborožitvi in številčni zasedbi vojakov na določenem objektu. Teh podatkov je za novomeško postajo največ pripravil ing. Rado Čotar hkrati z opravljanjem službenih dolžnosti z zaupnimi frontovci vzdolž prog. Takšno vsestransko strokovno pomoč so posredovali prek železniškega komiteja, kasneje železniškega rajonskega komiteja, prek železniškega rajonskega odbora OF, pa tudi prek železničarjev — terenskih aktivistov bližnjim partizanskim enotam.<sup>79</sup>

Strokovni posveti o pripravljanju in izvrševanju sabotaž ter opazovanje in ugotavljanje njihovih učinkov, se pravi škode na voznem parku in železniških objektih, je železničarje spremljalo pri vsakdanjem delu. Hkrati s tem pa so spoznali, katere sabotaže imajo največji učinek, te pa so borbene skupine in kasneje narodna zaščita večkrat ponavljale. Tako so se vrstile vsakodnevne manjše in večje sabotaže na voznem parku, železniških progah in objektih, ki so povzročale okupatorju nemajhno škodo. Tudi razni varnostni ukrepi in opozorila glede varovanja železniških naprav niso dosti zalegli. Iz objave št. 11 zvezmo, da je delegacija vzhodnih železnic opozorila, da se v zadnjem času množijo nezgode v službi v

---

\* Več o tem glej Mekinda Jože-Franci, *Pohod II. grupe odredov na Štajersko*. Ljubljana 1959, str. 310—324.



takem obsegu, kot da je s strani osebja očiten namen povzročati upravi škodo.<sup>80</sup>

Dne 2. maja 1942 je direkcija v Ljubljani razposlala vsem postajam, kurilnicam in progovnim sekcijam ter prometnim in transportnim kontrolorjem okrožnico s posebno vsebino. Na sabotaže je namreč opozorila delegacija vzhodnih železnic in je zato poslala dopis z dne 20. aprila 1942, v katerem sporoča: »Ugotovljeno je, da vozijo tovorni vlaki na nekaterih odsekih z večjimi nagibi tako počasi, da je zlonamernežem omogočeno skakati na vlak ali raz vlak z namenom, da izvršijo dejanja, s katerim bi bilo ogroženo železniško osebje ali spremljajoče vojaštvo. Da se preprečijo pravočasno poskusi sabotažnih dejanj in s tem ogrožanje osebja in imovine, je potrebno opozoriti vlakovno osebje na največjo čuječnost, posebno na označenih delih proge.«<sup>81</sup> Izjave v anketnih listih in spomini železničarjev potrjujejo, da so bili strojevodje v dogovoru bodisi z ilegalci, aktivisti itd. ter da so na primernih odsekih proge pogosto vozili počasneje, da so le-ti lahko opravili svojo nalogo ali pa s pomočjo železnice odšli na teren. Železniško osebje, ki je imelo nalogo popraviti tire in železniške objekte, ki so bili poškodovani zaradi partizanskih sabotaž, ni tako hitro, vestno in zadovoljivo popravljalo, kot je želela delegacija vzhodnih železnic. O tem govorijo izjave železničarjev, pa tudi dokument z dne 28. maja 1942, ki ga je poslala direkcija železnic v Ljubljani. V njem ponovno seznanja železniško osebje z opozorilom delegacije vzhodnih železnic gradbenega odseka, nato pa pravi, da zahteva direkcija vzhodnih železnic, da je treba »kar najbolj opozoriti podrejeno osebje in mu predočiti odgovornost, ki si jo bo nakopalo, če ne bo spontano in učinkovito sodelovalo« pri popravilih železniških objektov in »da ima poveljstvo postaje pripravljeno določeno število vojakov, ki lahko vsak hip spremljajo železniško osebje pri delu na progah«.<sup>82</sup>

Na direkciji so člani OF v vseh oddelkih budno spremljali vse spremembe in okupatorjeve varnostne ukrepe, ki so zadevali železniški promet ter jih sporočali različnim delovnim skupinam na železnici, da so jih pravočasno sabotirali ali vsaj malomarno izpolnjevali. Med drugim so frontovci v direkcijski telefonski centrali načrtno motili okupatorjeve telefonske po-

govore iz direkcije na proge. Za motnje določenih telefonskih pogovorov je med drugim tehnično »skrbel« Tone Ocepek.<sup>83</sup>

Posebna oblika sabotaž na železniških progah in zlasti na važnejš.h železniških križiščih je bilo zavlačevanje prihoda na postajo ali pa odhoda s postaje pomembnih okupatorjevih vojaških ali pa tovornih transportov, ki so bili usmerjeni na razna bojišča. Tako so železničarji (prometniki, kretniki, zavi-rači, premikači) namenoma puščali stati razne transporte pred uvoznim signalom, premikači so predhodno zatrpali določen ali pomemben del proge pri postajah z različnimi kompozicijami, prometniki na postajah pa so se, s tem da so se izgovarjali na redni vozni red, dajali prednost prihoda ali odhoda drugim vlakom v križišče in podobno. Te sabotaže so bile dokaj pogoste, saj jih je železniško osebje moglo do neke mere »strokovno« zagovarjati, po drugi strani pa so te sabotaže zavirale ali zavlačevale ekspeditivnost okupatorjevega tranzita s tem, da so povzročali nekajminutno ali pa celo večurno zamudo.<sup>84</sup> Take sabotaže opisuje tudi Lepin z novomeške postaje, ko pravi, »da niso bili redki primeri našega sabotiranja prav takrat, ko se je sovražnik najboljšje mudilo sestaviti in naložiti vojaške transporte. Zavedali smo se, da vsaka ura, ko zadržujemo sovražnika, mnogo pomeni, še posebno ob ofenzivah in drugih akcijah proti enotam NOV. Sovražnika, posebno še vedno navzočo železniško fašistično milico, je bilo težko prepričati, da hitreje opravljati premikalno službo ni možno. Dogajalo se je, da so premikalno skupino pri delu okupatorji priganjali z orožjem, nekoč pa je tovariša Hribarja, kot vodjo premika, italijanski oficir celo oklofotal.«<sup>85</sup>

O tovrstnih sabotažah govori v svojih izjavah tudi Jože Šetina, ki je od marca 1942 in v letu 1943 kot prometnik sprva v Ivančni gorici, nato v Novem mestu večkrat nadomeščal druge prometnike na različnih postajah na dolenski progi. Tako je med opravljanjem prometne službe v Črnomlju, Otovcu, Mali in Veliki Loki, Trebnjem po navodilih Jožeta Zagorca, Danijela Lepina in drugih blokiral prevoz vojaških, pa tudi drugih pomembnih transportov. Seveda pa so te akcije bile v glavnem povezane s prometniki vzdolž proge in tako so se zamude kopičile, ne samo na eni, temveč tudi na drugih postajah.<sup>86</sup>

V knjigi nezgod so zabeležene v letih 1941—1943 razne-roma pogoste prometne nezgode kot npr. trčenje vlakov, zlasti na območju postaj, kar je bilo posledica prevoza signalov na postaji ali uvoza na zasedeni tir. Dalje naslednje nezgode kot so jih imenovali železničarji: strganje vlaka, vlak je obležal, oplazenje vlaka ali lokomotiva se je pokvarila. Naj navedemo nekaj primerov: tako je dne 18. decembra 1941 v Zalogu pri lokomotivskem premiku stroj oplazil sosednji stroj 06-012 DRB, ki je stal na tiru 16 pred ločnico. V kurilnici Ljubljana so bili 26. novembra 1942 pri premiku oplazeni štirje vagoni, škode je za 5.500 Lit. Na postaji Brezovica je vlak 661 dne 2. oktobra 1942 navozil na zasedeni tir št. 2. V Črnomlju je 3. oktobra 1942 vlak 9256 trčil z uvozom na kretnico št. 9 na vojaški vlak 92534, oba stroja sta bila poškodovana, iztiril je en vagon a dva sta bila poškodovana. Dne 6. oktobra 1942 je v Ljubljani vlak 9279 b navozil na zasedeni tir št. 6, vendar do večje škode ni prišlo.<sup>87</sup>

Iz razpisa št. 160 Prevozi signalov na postajah, ki ga je oktobra 1942 poslala delegacija vzhodnih železnic v Ljubljani službenim enotam je razvidno, da so se te nezgode čestokrat dogajale. Razpis opozarja, da se množijo prevozi signalov na postajah in da je hkrati ogroženo tudi osebje, vozni park in material. Obenem grozi službujočemu osebju, ki je odgovorno za te nezgode, z disciplinskimi kaznimi in celo z odpustom iz službe.<sup>88</sup> Navedli bomo še nekaj primerov nezgod strganje vlaka ali vlak je obležal. Dne 12. avgusta 1941 je vlak 9322 med Predolam in Čušperkoma zaradi drsenja koles obležal na progi. Dne 28. februarja 1942 je vlak 9253 obležal v km 138,3 na progi Šmarje-Sap—Ljubljana in vozil v dveh delih. Nekaj dni kasneje, 1. marca 1942 je zopet obležal vlak v bližini Šmarje-Sap, odpeljali so ga v Ljubljano v dveh delih. Dne 25. septembra 1942 je na progi Verd—Logatec v km 596 zaradi okvare stroja obležal vlak.<sup>89</sup>

Na progi Kočevje—Ljubljana se je dne 3. septembra 1941 strgal vlak 9278 v km 127,6, do Grosupljega je vozil v dveh delih. Dne 25. junija 1942 se je strgal vlakovni drog na vlaku 652 na progi Ljubljana—Brezovica. Podobna nezgoda je bila na isti progi 28. junija. Dne 4. julija 1942 se je vlak 9288 strgal v Radohovi vasi. V Brezovici pri izvozu vlaka se je dne 18. junija 1942 strgal vlečni kavelj. Dne 18. septembra 1942 je

Klasa nezgode	Datum	Vrsta vozila	Vrsta povzročitelja	Dovodni povzročitelj	Vpovzročitelj, zadeva	Izidje		Stanje preiskave
						Ministrstvo Preiskovalni in glavni deli del.	Seta invojnica ozadnja	
1	3. I 26				Obstojala postaja 16 gladi postojanje postojanje in glavni povzročitelj			
2	4. I 27				Postaja 16 2009 4/2 na post. 16 obstojala in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			
3	16. I 16	1. I 16	1. I 16		3. I. 16. na post. 16, obstojala in glavni postojanje in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			
4	16. I 16	1. I 16	1. I 16		Postaja 16 2009 4/2 na post. 16 obstojala in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			
5	16. I 16	1. I 16	1. I 16		Postaja 16 2009 4/2 na post. 16 obstojala in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			
6	19. I 19	1. I 19	1. I 19		Postaja 16 2009 4/2 na post. 16 obstojala in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			
7	20. I 20	1. I 20	1. I 20		Postaja 16 2009 4/2 na post. 16 obstojala in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			
8	21. I 21	1. I 21	1. I 21		Postaja 16 2009 4/2 na post. 16 obstojala in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			
9	22. I 22	1. I 22	1. I 22		Postaja 16 2009 4/2 na post. 16 obstojala in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			
10	23. I 23	1. I 23	1. I 23		Postaja 16 2009 4/2 na post. 16 obstojala in glavni povzročitelj postojanje in glavni povzročitelj			

Podatki o sabotažah iz knjige nezgod železniške direkcije v Ljubljani iz leta 1942

vlak na progi Verd—Borovnica zaradi strganja odpeljal kompozicijo brez sedmih vagonov. Pri ustavljanju pred signalom Rakek—Postojna se je vlak 4731 dne 29. novembra 1942 strgal med vagoni 36005 in 4437.<sup>90</sup>

Pri iskanju vzrokov teh nezgod in ugotavljanju krivcev je v knjigi nezgod čestokrat navedeno: tehnična napaka ali

nesrečni slučaj in podobno.<sup>91</sup> V pretežni večini so bile te nezgode kot posledica malomarnega izvrševanja službenih dolžnosti, prometno-tehničnih in administrativnih pravil prav gotovo tudi zavestne sabotaže organiziranih železničarjev. Možnosti za odvrnitev krivde in odgovornosti za te nezgode so spričo organiziranega delovanja železničarjev obstajale in so se čestokrat tudi drugače razlagale in obravnavale s strani uradne komisije, v kateri so bili člani ali simpatizerji OF. Tudi spominsko gradivo železničarjev govori o izvajanju tovrstnih sabotaž, ki smo jih zgoraj prikazali. Alojz Žargi ml. izjavlja, da so bile pri opisanih nezgodah možne tudi sabotaže. Tako npr. trčenja vlakov ali iztirjenja vagonov pri premiku na postajah na uvozni ali izvozni kretnici, kjer je bilo namenoma odvitih nekaj vijakov ali slabo in le napol postavljena kretnica, torej zaradi malomarne in nepravilne uporabe le-te. Zlasti v zimskem času je bilo takih možnosti več. Prav tako so bile možne individualne sabotaže na odprti progi kot npr. »strganje vlaka« z nepravilnim manevriranjem z lokomotivo, ali če je pri lokomotivi zmanjkalo vode, premoga, če je bil prepoln nadpritisk v zavornem sistemu in so morali zavore pri vseh vagonih odzračiti na 5 atmosfer pritiska in podobno. Pri takih nezgodah je vlak »obležal« na progi, zaradi zastoja in zatrpanja proge pa se je moral tedaj vozni red docela spremeniti.<sup>92</sup> O teh sabotažah govorijo arhivski dokumenti. Za okvare na železniških ali postajnih objektih in voznem parku ter za nezgode, ki naj bi jih povzročalo službujoče železniško osebje, je namreč po obstoječih pravilih in kazenskem zakoniku odgovarjalo in bilo kaznovano tudi železniško osebje. V tem poglavju smo že omenili mesečne sejne zapisnike železniškega odbora na železniški direkciji, na katerih so določali tudi denarne kazni strojevodjem in kurjačem za okvare na voznem parku. Za večje železniške nezgode pa so bili železničarji sodno obravnavani na italijanskem vojaškem vojnem sodišču v Ljubljani. Zagovori obtoženih železničarjev za večje nezgode na sodnih obravnavah italijanskega vojnega sodišča v Ljubljani, da so posledica preobremenitve in telesne izčrpanosti železniškega osebja, slabih in dotrajanih prometno-tehničnih naprav, vremenskih nepravil in podobno, pa nas navajajo na misel, da so tudi nekatere tovrstne »nezgode«, v resnici sabotaže, dejansko obstajale, saj so bile dane objektivne možnosti za več ali manj prepričljivo

zanikanje krivde, da so bile namenoma storjene.<sup>93</sup> To velja zlasti za nezgode na vožnji na odprti progi, ki sta jih okupator (kakor tudi železniška direkcija v knjigi nezgod) bržkone bolj pripisovala partizanskim diverzantskim akcijam, kot pa sabotazam železničarjev.

Vsa ta prikazana sabotažna dejanja v obdobju 1941—1943 imajo večji pomen in večje razsežnosti, kot je mogoče razbrati iz opisanih primerov. Iz ustnih in pisanih virov zasledimo, da datirajo posamezni primeri sabotažnih dejanj (neorganizirano, deloma pa tudi že organizirano) še pred 22. julij 1941. Po vstaji slovenskega naroda pa z gotovostjo trdimo, da so železničarji v Ljubljanski pokrajini v svojih delovnih enotah že organizirano pričeli izvajati sabotažna dejanja na voznem parku in železniških objektih. Te vsakodnevne sabotaže so povzročale manjše in večje okvare in s tem hkrati materialno škodo okupatorju, ki se je še povečala spričo pomanjkanja reparacijskega materiala in nadomestnih delov. Poleg neposrednih sabotažnih dejanj, ki so bila vse večja v letu 1942 in 1943, so železničarji s strokovnimi nasveti, tehnično dokumentacijo in obveščevalno službo čestokrat posredno pomagali rušiti progo in objekte partizanskim enotam. Če sabotažna dejanja železničarjev povežemo z vedno bolj pogostimi partizanskimi diverzantskimi akcijami na železnice v letih 1941, zlasti pa v letih 1942 in 1943, dobimo na podlagi statistike\* sabotažnih dejanj in prekinjenega časa v prometu in približne škode na železnici in njenih objektih na progah Ljubljanske pokrajine v času od 24. julija 1941 do vključno 9. septembra 1943 te podatke: v letu 1941 od 24. julija do konca decembra je bil prekinjen promet 55 ur, škode pa je bilo 623.321 Lit., v letu 1942 za 2981 ur in 1,821.921 Lit. škode in v letu 1943 za 2248 ur in 1,356.855 Lit. škode, skupaj torej 5.284 ur prekinjenega pro-

---

\* Podatki temeljijo na vsakodnevnih zapisih o sabotazah. Zabeležili so tekočo številko, dan, mesec, leto, kraj, posledico nezgode, prekinjen promet (čas), približno škodo in številko obravnavanega spisa. V navedenih podatkih niso vključena rušenja proge, železniških objektov in uničenje voznega parka na progi Grosuplje—Novo mesto—Črnomelj—Metlika, ki so jih izvajali železničarji in partizanske enote v dnevih po kapitulaciji Italije. Na železnici je v letih 1941—1945 vodil evidenco sabotaž Janko Butara. (Arhiv IZDG, fasc. 529 civ. arhiv.)

meta, kar znaša okoli 220 dni ali 7 mesecev in 10 dni prekinjenega prometa v 29 mesecih italijanske okupacije v Ljubljanski pokrajini. To pa pomeni za vojni čas veliko breme in prikaže nemoč okupatorja in škode približno za 3,802.097 Lit.<sup>91</sup> Poleg tega, da je okupator imel veliko materialno škodo, so sabotaže tudi demoralizirale okupatorjeve vojaške in civilne oblasti. Za zavarovanje tako pomembnih komunikacij v Sloveniji, kot sta južna železnica in proga Ljubljana—Novo mesto—Karlovac, je moral uporabiti okupator v zaledju, v tem primeru za zavarovanje prog in vzpostavljanje kolikor toliko normalnega prometa, veliko svojih vojaških sil in sredstev. Te vezane vojaške sile in sredstva je okupator vsekakor močno pogrešal pri drugih vojaških operacijah v boju s partizanskimi enotami jugoslovanskih narodov in na drugih frontah.

## 2. Plebiscitne in druge akcije ob praznikih

Medtem ko je fašizem zmagoslavno žel svoje uspehe v Evropi, so prebivalci v Sloveniji, zlasti pa v Ljubljanski pokrajini in v Ljubljani, s plebiscitnimi akcijami, kakor jih je poimenoval Boris Kidrič,<sup>1</sup> javno pokazali pripadnost Osvobodilni fronti. Te akcije so bile posvečene počastitvi določenih spominskih dnevo (29. oktober, 1. december, 3. januar, 7. februar), ki jih je vodstvo NOB z odloki na zanimiv način izvedlo. Razen »ure molka«, ki je bila časovno določena, so spremljale ta dan tudi akcije, kot na primer trošenje letakov pisanje gesel, izobešanje zastav in drugo.

Ob 23. obletnici osvoboditve jugoslovanskih narodov izpod avstroogrškega jarma, 29. oktobra 1941, je bila prva plebiscitna akcija. Čeprav je okupator izdal več varnostnih ukrepov, zveemo iz poročila, ki ga je objavil Slovenski poročevalec dne 1. novembra 1941, »da je slovenski narod 29. oktober 1941 veličastno proslavil. V Ljubljani so visele velike narodne zastave na magistratu, na železniški direkciji, na gradu ... Ulice so bile polne slovenskih zastav s peterokrako antifašistično zastavo [zvezdo], kakor tudi pozivov Izvršnega odbora OF, ki jih je bilo raztresenih 6 tisoč. Na zidovih je mrgolelo znakov .OF«. <sup>2</sup> Tudi železničarji so se udeležili teh akcij. Kdo je razobesil zastavo na direkcijskem poslopju, se iz



## PRAZNOVANJE 29. OKTOBRA

Slovenski narod je 29. oktobra *veličasno proslavljal*. V Ljubljani so visele velike narodne zastave na magistratu, na železniški direkciji, na Gradu, na cerkvi sv. Jožefa, na trnovski cerkvi, na remizi, pred tobačno tovarno itd. Italijanski zatiralci so strmeli nad spretno tehnično izvedbo, ki je preliščila njihov teror. Ulice so bile polne slovenskih zastav s peterokrako antifašistično zastavo, kakor tudi pozivov Izvršnega odbora OF, ki jih je bilo raztrosenih 6 tisoč. Na zidovih je mrgolelo znakov OF. Srednje šole so se izvrstno obnesle. Vsak razred je znal najti svojo obliko proslave. Ponekod so izvedli dveminutni molk ob desetih ter imeli priložnostne govore. Povsod so bili po šolah napisi in kopica letakov. Ljubljansko prebivalstvo je prežinjal praznični in borbeni duh. Ob sedmi uri sta povsod zavladala praznота in molk, vsi javni lokali so ostali prazni. Kavarna Union se je izpraznila, ostali so vsega trije ljudje. — Ob osmih so se ulice napolnile. — OF je pokazala svojo moč.

### BOJKOT VSEM FAŠISTIČNIM IN ITALIJANSKIM ORGANIZACIJAM

Izvršni odbor OF ponovno opozarja, da *noben* Slovenec ne sme

Poročilo o praznovanju plebiscitne akcije 29. oktobra 1941 v Slovenskem poročevalcu z dne 11. novembra 1941, št. 23

spominskega gradiva ne da točno povedati. Omenja se sicer Flander, vendar po izjavah drugih, jo je Flander obesil le 1. decembra 1941.<sup>3</sup> Ker je izvršni odbor OF izdal razglas o praznovanju 1. decembra 1941, ki je bil nekdanji državni praznik ustanovitve kraljevine SHS, so italijanske oblasti spričo zelo uspele plebiscitne akcije 29. oktobra 1941, izdale strožje in številnejše varnostne ukrepe. Med drugim je tudi sporočilo Emilia Graziolia podrejenim enotam z dne 28. novembra 1941, v katerem ukazuje še posebno čuječnost in nadzorstvo na železniških progah, telefonskih in brzojavnih napravah, kar je spričo nenehnih sabotаж na te objekte razumljivo. Podobne ukrepe je izdal Robotti tudi z dne 29. novembra 1941 poveljstvu XI. armadnega korpusa ter priporočil posebne zaščitne oddelke in okrepitve na železniške objekte.<sup>4</sup> V okviru zaščitnih ukrepov so bile tudi preiskave na postajah in njenih poslopih. Iz kratkega poročila v zapisniku seje železniškega odbora na direkciji z dne 26. decembra 1941 zvedo, da so bile v noči od 30. novembra na 1. december 1941 preiskave v vseh »sobah ljubljanskega dvora« in sodeč po poročilu, so bile preiskave negativne.<sup>5</sup> Sodeč po izjavah v

spominskem gradivu je prav v tej noči, po naročilu Petra Romavha, organizirala skupina frontovcev iz telefonske centrale in kotlarne na železniški direkciji izobešenje zastave. Tone Ocepek se spominja, da je Leopoldina Kajzer (Keiser) sešila slovensko zastavo, sam pa je ponaredil ključe od podstrešja in pripravil drog Bogo Flander,<sup>6</sup> ki je bil to noč v službi, pa je razobesil zastavo za strelovodom direkcijskega poslopja.<sup>7</sup> Leopoldina Kajzer (Keiser) se te akcije takole spominja: »Zastavo sem sešila in prinesla 30. novembra v rokavu plašča. Klusov (Bogo Flander — op. A. V. M.) se je po končani službi, še preden so začele snažilke pripravljati, splazil na podstrešje, ponoči pa izobesil zastavo na notranji strani hiše, vendar tako da je bila vidna tudi s ceste. Zaradi straž pa je vztrajal na podstrešju do jutra.«<sup>8</sup> Italijanski okupator je na to ostro reagiral, vendar zaradi enotnosti članov OF krivca niso našli. Večjih sabotaž na železnici ljubljanskega vozlišča pa tega dne ni bilo, kakor tudi ne v dveh naslednjih plebiscitnih akcijah 3. januarja in 7. februarja 1942, kar je razvidno iz knjige nezgod železniške direkcije.

Na predvečer 1. maja 1942 so izvedli komunisti in bataljon NZ na železnici napisno in trosilno akcijo v mestnem predelu okoli železniške postaje. Akcija naj bi bila hkrati tudi preizkus discipline članov narodne zaščite. Tako so manjše skupine železničarjev (8—10 skupin, po 2 osebi skupaj) pisale gesla po Masarykovi cesti, od Dunajske, današnje Titove ceste, dalje po Vilharjevi, Šmartinski do poslopja Železničarske nabavljalne zadruga, po Slomškovi ulici, po Kolodvorski in po Miklošičevi nazaj do Masarykove ceste. Proti jutru so na omenjenem prostoru izvedli še trosilno akcijo, za katero so letake sami pripravili v razporedni pisarni na postaji.<sup>9</sup> Precej drzno je bila izvedena akcija v znak praznovanja 1. maja v kurilnici. Slovensko zastavo, šablone in barvo je nekdo prinesel v kurilnico in jo shranil pri Justinu, nadzorniku lokomotiv. Samo akcijo pa je izvedel Hamdija Šemrd v noči od 30. aprila na 1. maj 1942. Protiitalijanske parole in gesla OF je napisal na vhodna vrata v kurilnici (vhod iz Vilharjeve ceste), potem na vsa pisarniška vrata v 1. nadstropju, na vrata pisarne šefa in pomočnika kurilnice in na vse lokomotive, ki so bile po seznamu določene za vožnjo dne 1. maja. Po uspešni napisni akciji je Šemrd na stavbi spodnje kurilnice izobesil slovensko zastavo,

ki je bila vidna s postaje in današnjega trga OF. Moralni uspeh te akcije je bil velik, med železničarji se je širila vest, da je to delo narodne zaščite. Italijanski okupator je zaslišal več oseb, ki so bile to noč v službi na železnici, vendar ni ničesar zvedel.<sup>10</sup>

### 3. Zbiranje orožja in stavka v kamnolomu Verd

Pomanjkanje orožja prvih partizanskih enot zlasti leta 1941 in 1942 je bilo veliko. Omenili smo že prve akcije zbiranja orožja na železnici neposredno po kapitulaciji jugoslovanske vojske, ki pa so se z razvojem organizacije OF še nadaljevale. V vseh delovnih enotah so zbrano orožje skrivali v primerna skrivališča na različnih mestih železnškega prostora. Tako so na primer imeli skrivališče v kurilnici Ljubljana nad strugarno, kamor so posamezne dele prinašali zanesljivi frontovci. Orožje

## Vojaško orožje izročite takoj oblastem!

Narodni svet za Slovenijo poziva vse prebivalce Slovenije, vojaške obveznike in neobveznike, ki posedujejo vojaško orožje kakršne koli vrste, kakor tudi municijo, da isto takoj, najkasneje pa v roku 24 ur, izročijo najbližji žandarmerijski postaji ali občini. Tistega, ki bi tega ne upošteval, lahko zadenejo zelo hude posledice.

To seveda ne velja za tiste osebe, ki so od pristojne oblasti postavljene, da vzdržujejo javni mir in red.

## Ne odnašajte vojaškega blaga!

Banska uprava razglasa:

Vse vojaško blago in tudi konji in druga živina je državna last. Kdor bi tako blago plenil ali raznašal ali z njim kupčeval, bo najstrožje kaznovan, blago pa se bo odvzelo. Vse kupčije s tem blagom so neveljavne.

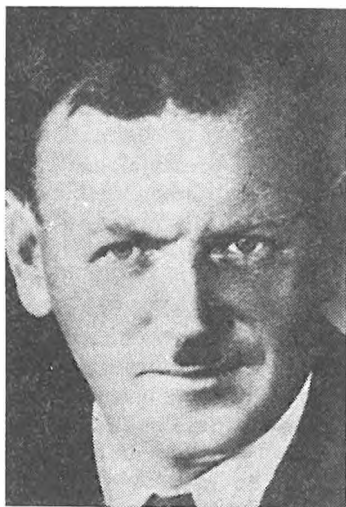
Eden izmed pozivov o oddaji vojaškega orožja in drugega blaga v mesečanskem dnevnom listu



HUGO ZUPAN, roj. 1921, član OF in NZ. Bil je med najbolj požrtvovalnimi aktivisti OF v kurilnici Ljubljana in zaupali so mu najtežje naloge, ki jih je vestno in uspešno opravljal. Zlasti je sodeloval pri prevozu ilegalne literature, orožja in intendantci za NOV.

je nato sestavljal, popravljaj in čistil ključavničar v kurilnici Kolar. Hugo Zupan se spominja, da je prinašal v kurilnico pištole, ki so bile potrebne popravila, zavite v vrečevino in vse skupaj pritrjeno na dno triciklja s spodnje strani. Prav tako je odnašal popravljeno orožje, ki so ga prevzeli člani varnostno obveščevalne službe.<sup>1</sup> Nekega dne je Kolarja pri popravilu puške zalotil kulturbundovec Stanislav Zitterschlagger. Ker so se bali izdaje, so mu člani OF zagrozili, da ga bodo likvidirali, če javi o tem skrivališču orožja Italijanom. Vpliv organizacije OF na železnici je bil tako močan, da je omenjeni kulturbundovec držal besedo, Kolar pa je šel v partizane. Kljub temu so orožje 10 pušk, 1 mitraljez, nekaj zabojev municije in ročnih granat odnesli iz kurilnice in vse skupaj s pomočjo Franca Laha spravili na poštne vagone in nato v partizane.<sup>2</sup> Vinko Tošnjak, sprevodnik na postaji Ljubljana, je nekega dne vzel iz okupatorjevih vagonov nekaj pištol, jih skrnil v kanal ob tračnicah in jih čez nekaj dni odnesel na Toško čelo. Prav tako je odnesel na Toško čelo radijsko sprejemno in oddajno postajo.<sup>3</sup> Okupator ga je zaradi frontnega delovanja kmalu izsledil, aretiral 28. maja 1942 in interniral v

ALOJZ ŽARGI st., roj. 1900, šofer drezine v IX. sekciji za vzdrževanje prog v Šiški. Predvojni član KP. Pomemben aktivist OF na železnici in na terenu, zlasti v Šiški. Sodeloval je pri zbiranju orožja, sabotažnih akcijah in kurirskih zvezah. 2. 12. 1941 ga je italijanski okupator aretiral in na procesu v Ljubljani obsodil na dosmrtno ječo. Kazen je prestal na otoku Elbi, po kapitulaciji Italije je odšel v NOV, kjer je padel.



Gonars.<sup>4</sup> Med večjimi skrivališči orožja je bila klet nedozidane garaže na južni strani gorenjskega kolodvora, vendar pa so ga zaradi varnosti kmalu prenesli v blagovno skladišče in od tam na podstrešje postajnega poslopja. Prenos orožja so organizirali postajni blagajnik Alojz Bajec, skladiščnik Franc Lukman in Alojz Žargi st. Manjše količine orožja so strojevodje in kurjači odvažali na lokomotivah in tenderjih do javk na Dolenjsko in Notranjsko.<sup>5</sup> Janez Križnar se spominja, da je bila delavnica za popravilo orožja v Zeleni jami in da je tu večkrat popravljaval orožje ter ga na drezini odvažal na javke, ki so bile v Grosupljem, Tržišču in Mirni, v Novem mestu in Metliki.<sup>6</sup> Žargi je že v prvih mesecih narodnoosvobodilnega gibanja prevažal na Dolenjsko na drezini orožje, ki se je nabiralo v železniških prostorih. Dne 2. decembra 1941 so ga prijeli Italijani v Šiški, 26. januarja 1942 pa ga je obsodilo italijansko vojaško vojno sodišče v Ljubljani na dosmrtno ječo. Bremenili so ga za naslednje: dne 2. decembra so ga zalotili, da je imel v garaži za avtomobile, kjer je delal, skrito puško tipa Mauser, pištolo, 47 nabojev za pištolo, 23 eksplozivnih vžigalnikov, 12 šaržerjev za puške in 4 šaržerje za pištolo, imel je tudi nekaj hladnega orožja. Dolžili so ga, da je član oboro-

žene tolpe na ljubljanskem ozemlju, da je sodeloval pri združenju, naperjenem k nasilnemu prevratu proti političnim in gospodarskim ustanovam države ter da je širil prevratno propagando proti političnim in gospodarskim ustanovam s publikacijami, ki so jih našli 2. decembra 1941 v njegovi posesti.<sup>7</sup> Kazen je prestajal do kapitulacije Italije na otoku Elbi. Ker so bili Italijani obveščeni, da je na ljubljanskem železniškem vozlišču Ljubljana—Šiška nekaj skrivališč orožja, so vojaki artilerijskega oddelka in karabinjerji 29. aprila 1942 med 14. in 18. uro izvršili veliko preiskavo 45-tih zgradb, številnih barak in skladišč, na območju 3 km. Razen nekaj hladnega orožja in plinskih mask vojaškega tipa, ki jih je uporabljala stara jugoslovanska vojska, jim ni uspelo odkriti nobenega skrivališča orožja. Ob preiskavah so aretirali 357 železničarjev iz različnih delovnih enot ter jih s tovornjaki odpeljali v belgijsko kasarno, da bi jih identificirali in sumljive zadržali. Kljub obvestilom o skrivališčih orožja pa preiskava železniških objektov ni prinesla zaželenih uspehov, zato pravi poročilo poveljstva samostojne kohorte v Ljubljani, da bodo še večkrat izvršili nenadne preiskave.<sup>8</sup>

Posebno aktivni so bili železniški delavci v kamnolomu Verd. To je bil Dukičev kamnolom, v katerem so delali železniški delavci. Tone Vidmar-Luka, ki je delal v tem kamnolomu, pravi v svojih spominih, da so bili povezani s komunisti na Vrhniki in prek železničarjev Toneta Zalarja in Danila Furlana tudi s komunisti in organizacijo OF ljubljanskega vozlišča, odkoder sta prinašala Vidmarju poročila, navodila in ilegalno literaturo. Skojevci in že organizirani člani OF v kamnolomu so v prvih tednih okupacije začeli zbirati orožje, ki ga je pustila razpadla jugoslovanska vojska na območju Vrhnike, Verda, Borovnice. Zbrali so veliko množino orožja, tako 64 lahkih mitraljezov zbrojevok, 14 težkih mitraljezov Schwarzlose, 94 pušk mavzeric in 185 zabojev municije, 250 kg trotila in drugo vojaško opremo. Vse to so poskrili v gozdovih med Verdodom in Pokojiščem nad Borovnico. Med prvimi akcijami, ki so jih izvedli železniški delavci v kamnolomu proti okupatorju, je bila dvodnevna stavka,\* ki jo je organiziral

---

\* Mezdna gibanja in stavke so bile zaradi slabe zamenjave dinarja za marke in lire in naraščajoče draginje dokaj pogoste ir.

Tone Vidmar-Luka. Delavci, ki so v kamnolomu pripravljali gramoz za obnovitvena dela borovniškega, Štampetovega mostu in drugih manjših viaduktov na progi Ljubljana—Rakek, niso bili zadovoljni s plačilom, zato so s stavko zahtevali povečanje urne plače. Stavka je uspela.<sup>9</sup> O tej stavki je poročal tudi Slovenski poročevalec z dne 4. julija 1941 in pravi, da »so delavci v kamnolomu Verd pri Vrhniku stopili v stavko za zvišanje beraških mezd.«<sup>10</sup> Stavko v Verdu moremo vsekaror povezovati s stavko delavcev pri delih na obnovi borovniškega viadukta, v kateri »so delavci zahtevali izravnavanje mezd v skladu z novim kurzom lire.«<sup>11</sup> Lira je namreč s kraljevo uredbo z dne 2. junija 1941, št. 492 in po objavi v Službenem listu z dne 18. junija 1941 za Ljubljansko pokrajino postala denar z zakonito veljavnostjo v razmerju do dinarja 38 lir za vsakih 100 dinarjev.<sup>12\*</sup> Tako je bila približno za eno tretjino zmanjšana vrednost dinarja in s tem tudi mezde. Točnega datuma stavke v Verdu ni mogoče razbrati iz skopih notic v Slovenskem poročevalcu. Ker prinaša vest o stavki v Verdu Slovenski poročevalec z dne 4. julija in ne z dne 23. junija 1941, kjer pa že omenja stavko delavcev na borovniškem viaduktu, niti ne v Slovenskem poročevalcu z dne 28. junija 1941, bi lahko sklepali da je bila stavka v kamnolomu Verd konec junija, morda celo po 28. juniju ali pa prve dni julija 1941.<sup>13</sup> Če pa se opiramo na spomine Toneta Vidmarja-Luke, naj bi bila stavka v juniju 1941. Vidmar pravi o stavki takole: »Štrajk je trajal dva dni in bi se nedvomno še nadaljeval, ko ne bi bilo iznenadnega nacističnega napada na Sovjetsko zvezo, 22. junija 1941. Tedaj so vsi v kamnolomu zaposleni dobili pozive, naj se nemudoma zglase na karabinjerski postaji na Vrhniku.«<sup>14</sup> Ob upoštevanju, da Slovenski poročevalec iz kakršnikoli razlogov vesti o stavki v kamnolomu Verd ni objavil že 23. junija ali vsaj 28. junija, temveč šele

---

uspešne akcije delavcev v maju, juniju in juliju 1941, tako v krajih pod nemškim, kakor tudi pod italijanskim okupatorjem. (Slovenski poročevalec 1938—1941, Ljubljana 1951, 8. junija 1941, št. 2; 23. junija 1941, št. 5; 4. julija 1941, št. 7).

\* Se prej pa je bila lira z naredbo kr. civilnega komisariata za zasedeno slovensko ozemlje z dne 20. aprila 1941 zakonito plačilno sredstvo z uradnim tečajem 100 dinarjev za 30 lir. (Službeni list z dne 23. aprila 1941, kos 33.)



*Boj proti raznašalcem vznemirljivih vesti!* — So ljudje in skupine, ki hlinijo prijaznost Sovj. zvezi, pa hkrati ob vsakem trenutnem nemškem uspehu sejejo dvom v končno sovjetsko zmago nad fašistično Nemčijo. Ti ljudje so še nevarnejši od onih, ki bi radi križem rok pričakali osvoboditev. Ti ljudje so bacili malodušja, oni razdirajo v sovražnikovem zaledju, ti ljudje predstavljajo peto kolono fašističnih razbojnikov v naši osvobodilni borbi. Njihovi »dvomi«, njihova »zaskrbljenost« in laži nemško-ital. fašistovskih razbojnikov so eno ter isto!

Boj tem prikritim fašističnim agentom!

*Novo stavke po Sloveniji.* — Delavci pri cestnih delih v Dravogradu, nad sto po številu, so ustavili delo zaradi šikan. Skupno so šli pred pisarno in zahtevali boljše postopanje. — Prav tako so ustavili delo delavci, zaposleni pri odkopavanju predora pri Holmcu in pri Poljani. Povsod je vodstvo ugodilo njihovim zahtevam. — Na Verdu pri Vrhniki so delavci v kamnolomu stopili v stavko za zvišanje beraških mezd.

V poročilu o stavkah, ki ga prinaša Slovenski poročevalec z dne 4. julija 1941, št. 7 je tudi navedena stavka delavcev v kamnolomu Verd pri Vrhniki

4. julija 1941, moremo sklepati, da se je začela stavka v petek 20. junija, morda dan prej, torej v četrtek 19. junija 1941. Za koliko se je urna plača povečala, nimamo zanesljivih podatkov.

Naslednje akcije delavcev v kamnolomu Verd so bile že v okviru partizanske skupine (ko so se skojevci in člani OF iz kamnoloma umaknili pred aretacijo v gozdove) na železniško progo Ljubljana—Rakek, saj so železniški delavci iz kamnoloma Verd bili jedro borovniške čete, ki je bila ustanovljena v začetku oktobra 1941 in je bil njen prvi politični komisar Tone Zalar.<sup>15</sup>

#### 4. Prevoz ilegalcev

V Ljubljano, ki je bila zlasti leta 1941 in prvo polovico 1942 politično in vojaško središče narodnoosvobodilnega gibanja v Sloveniji, so prihajali in iz nje odhajali funkcionarji — partijski delavci, aktivisti OF, kurirji. To so bili večinoma ilegalci, za katere je bilo potrebno preskrbeti zanesljive dokumente in varen prehod bodisi prek okupacijske meje v posamezne pokrajine oziroma kraje v Sloveniji ali pa nazaj v Ljubljano. Del teh prehodov so organizirali po železnici.

Ljubljansko železniško vozlišče je spričo pomembnosti in bližine nemško-italijanske okupacijske meje postalo glavno

### Zni zaradi prekrškov obrtnih predpisov

za nezakonito van pri Viskovi koloniji dojavljajo: gno glavnarstva v Ljubljani je v zvezi s t. i. predpisom namenjajo za prekrške dvoletni gladi pranje in ...

... prodaja mraz v nepredvidanih dnevi ...  
... postavlja oro za štla ...  
... v letem mrazu naslednje kani: zaradi slabih ...  
... postavlja oro za štla ...  
... v letem mrazu naslednje kani: zaradi slabih ...

### Ipodnje Stajerske

letaka sodanjskega trgova Ter-  
Znani sodanjski trgovci: Pric-  
n je praxoval ...  
... v ljubljani ...  
... v ljubljani ...

... v ljubljani ...  
... v ljubljani ...  
... v ljubljani ...  
... v ljubljani ...

## Vseohi Komisar za Ljubljansko Pokrajino Poveljnik XI. Armijskega Zbora

# Slovinci!

Ob priliki amekcije vase je omogajala Italija priznala skrajno slovelec in ...

Od vas je bilo odvisno in odloce od vas ...  
... proti ljubljanski oblasti ...

Ohranil in Italijanski ...  
... slovelec in ...

Znamo tedaj, da so ...  
... Italijanski ...

Z namenom da ...  
... Italijanski ...

### odrediti sledijo:

#### V oseh Ljubljanski pokrajini od danes naprej:

- za obratovljeni vsi lokalni potniški vlisti;
- za glavnarstva prepovedano potovati v tuzni tuzni vlistih; kratec se ocesna, ki so v pomesti potnega lista za iznositev ali prenositev za druge pokrajine ...
- za nacinjeni vse aritobusni promet;
- za prepovedano vstopiti kratec za harkoli si pravnosti sredstvom nil ...
- za prepovedano uveljaviti in krstati se — izvzeti se mestica — v pe-  
stora omega bilanca na obeh straneh ...
- za obustviti vse telefonski, telegrafski in politni promet, v mesta in izvsn mesta.

#### V oseh Ljubljanski pokrajini bodo od danes naprej takei strojevali:

- vsil oseh, ki bodo kakoribodi sovražno delovali napras Italijanski ...
- vsil oseh, pri katerih se bo našlo orožje, municija ali eksplozivni material;
- vsil oseh, ki bodo na kakoribodi način pomenui spornosti;
- vsil oseh, ki so bodo našli v postali sovrotentih potnih listov, osebni izkaz-  
ne in prepovedani;
- vsil oseh, ki so bodo našli — brez dovoljenja vstopa — v  
slovincih državnja v vsilni spol.

#### V oseh Ljubljanski pokrajini bodo od danes naprej popolnoma prepovedani:

- vse stavba, in katerih se bodo zalile Italijanski foto;
- vse stavba, v katerih se bo našlo orožje, municija, eksplozivni in vojaški material;
- vsa stanovalja, katerih lastniki bodo protestovalne dali postaljankam ...

Ker je znano, da so vsi uporabni ...  
... Italijanski ...

Prebitelstvo, ki bo ostalo mirno ter se ...  
... Italijanski ...

Ljubljana, 15. Julija 1942-XX.

**VIŠOKI KOMISAR ZA LJUBLJANSKO POKRAJINO**  
**Emilija Grazioli**  
**GENERAL Poveljnik XI. ARMijskega ZBORA**  
**Maria Robotti**

Ordrebe visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino Emilija Graziolija in poveljnika XI. armadnega zbora Maria Robottija ob pričetku velike italijanske ofenzive 16. julija 1942, objavljene v Slovenskem narodu z dne 16. julija 1942, št. 160

izhodišče za skoraj vse ilegalce, ki so potovali po železnici v različne kraje Slovenije. Centralna tehnika KPS je prek svojih članov Mirka Zlatnarja-Miklavža, Branka Ivanuša-Boža, Mirka Pleška-Petra in Franca Čučka-Črničva in s pomočjo partijske in frontne organizacije na železnici omogočila prevoz številnim ilegalcem. Leta 1941 so bili odhodi ilegalcev s primernimi dokumenti še razmeroma lahki in zato številni, skoraj edini način izhoda pa so postali prevozi po železnici v novih, vedno hujših okoliščinah. Spričo dejstva namreč, da je prevzela italijanska vojska v začetku 1942 skrb za »varnost in red« v Ljubljanski pokrajini, je začela tudi italijanska civilna uprava uvajati nekaj izrednih ukrepov. Tako je z dne 24. januarja 1942 vpeljala osebne izkaznice za moške osebe od 15. do 50. leta, 6. februarja 1942 pa je izdala odredbo, ki je določala, da morajo vse osebe od 14. leta starosti dalje imeti za prihod in odhod v Ljubljano potno dovolilnico. Od 23. februarja 1942 dalje je veljala prepoved prihajanja in odhajanja v Ljubljano in to od 15. ure dalje.<sup>1</sup>

Hkrati z žično zaporo Ljubljane konec februarja 1942, zlasti pa med italijansko ofenzivo od 16. julija do 4. novembra 1942, so se okupatorjevi ukrepi na železnici zelo poostрили. S 15. marcem 1942 je italijanski okupator ukinil postanek vseh potniških vlakov na postaji Ljubljana—Rakovnik, vsi potnik, ki so bili namenjeni na Dolenjsko, so morali odslej vstopati na glavnem kolodvoru v Ljubljani; tudi odprava prtljage je bila za Dolenjsko odslej mogoča le s postaje Ljubljana.<sup>2</sup> Bržone je hotel okupator s tem ukrepom podvreči strožji kontroli vse potnike, ki so potovali na Dolenjsko, saj so odhajali na ta način neposredno po februarški zapori tudi ljubljanski prostovoljci v partizanske enote. Naslednja prepoved, ki je veljala za vse prebivalstvo Ljubljanske pokrajine z veljavnostjo od 20. junija 1942, je bila prepoved kroženja in postajanja v kilometrskem pasu ob obeh straneh vseh železniških prog v pokrajini med nočno prometno zaporo.<sup>3</sup> To je otežkočalo gibanje in prehod terenskih aktivistov pa tudi ilegalcev po železnici. Z ozirom na to, da je bila organizacija OF na železnici dobro organizirana in zanesljiva in je tako lahko izvedla vsakršno akcijo, je omogočala tudi ilegalne prevoze. Le-ti so bili organizirani že junija 1941 iz Ljubljane na Dolenjsko. Spričo poostrenih okupatorjevih ukrepov je centralna

REGNO D'ITALIA

KRALJEVINA ITALIJA



**Bollettino Ufficiale**  
per la provincia di Lubiana

**Službeni list**  
za Ljubljansko pokrajino

No. 8.

8. list

LUBIANA, 28 gennaio 1942-XX, K. F.

V LJUBLJANI dne 28. januarja 1942-XX, K. F.

**CONTENUTO:**

**ORDINANZE DELL'ALTO COMMISSARIO**

- 19. Istituzione della carta d'identità.
- 20. Disposizioni concernenti le indagini in materia sanitaria.
- 21. Aumento delle retribuzioni degli impiegati e salariati esigibili.
- 22. Norme per il riscaldamento.
- 23. Ritorno dei prezzi d'ingresso ai pubblici spettacoli per i dipendenti.

**DECRETI DELL'ALTO COMMISSARIO**

- 24. Agenziatori per la diffusione delle radiodiffusioni negli istituti scolastici.

**COMUNICATI**

- 25. Listino dei prezzi per la carne n. 2.
- 26. Listino dei prezzi massimi n. 2 per i prodotti ortofrutticoli.

**VSEBINA:**

**NAREDBE VIŠOKEGA KOMISARJA**

- 19. Uvedba osebne izkaznice.
- 20. Delodna glava prekrškov izvrševalnih programov.
- 21. Znižanje prejemkov bivših zaposlenih in odškodninskih plačil.
- 22. Predpisi za ogrevanje.
- 23. Željanje vstopnice za javne prireditve za člane Organizacije.

**ODLOČBE VIŠOKEGA KOMISARJA**

- 24. Odločba za postavljanje radijskih inštalacij v šolih.

**OBILJE**

- 25. Cena za meso št. 2.
- 26. Cena za zelenjavo in sadje št. 2.

*Testo ufficiale*

*Neuradni prevod*

**Ordinanze dell'Alto Commissario per la provincia di Lubiana**

**Naredbe Visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino**

N. 7.

št. 7.

**Istituzione della carta d'identità**

**Uvedba osebne izkaznice**

L'Alto Commissario per la provincia di Lubiana, estendendo del poteri di Governo che gli sono conferiti in virtù dell'articolo 8 del R. D. L. 8 maggio 1941-XIX, n. 291,

Visoki komisar za Ljubljansko pokrajino na podlagi vladnega pooblastila, ki mu je podeljeno po členu 8. kr. ukaza z dne 3. maja 1941-XIX št. 291 in smatrajoč za potrebno, da se uvedejo osebne izkaznice,

affirma la necessità di addibire all'introduzione obbligatoria della carta d'identità,

**odreja:**

**ordina:**

**Člen 1.**

Art. 1  
Alle persone di età superiore ai 15 anni, residenti nella provincia di Lubiana, può essere fatto obbligo di munirsi della carta d'identità.

Osebam nad 15 let starosti, bivaločim v Ljubljanski pokrajini, se sme nalagati obveznost, da si prikaže osebno izkaznico.

**Art. 2**

**Člen 2.**

La carta d'identità è rilasciata dal comune di residenza su esemplari da fornirsi dall'Alto Commissario. Essa contiene la fotografia, a mezzo busto, senza riappello, del titolare, il numero progressivo, il bollo dell'ufficio emittente, la firma, l'indicazione delle generalità e dei rennotati e contrassegni salienti.

Osebne izkaznice izdajajo občine bivalične na obrazcih, ki se dohijo pri Visokem komisariatu.

**Art. 3**

**Člen 3.**

La carta d'identità deve essere rilasciata dopo rigorosa accertamento sulla identità della persona richiedente,

Osebne izkaznice obsega imitnikovo osebno fotografijo, brez kloboke, dalje zaporedno številko, pečat občinskega urada, podpis, osebne podatke, osebni podpis in posebna znamenja.

Osebna izkaznica se izda po strogi preiskavi in izločitvi posameznih oseb, ki imo opravilo po potehu policijskih organov.

da oskrbuje, ali sio nastane in z mezzo doli organi di polizia.

Quando la carta è richiesta da stranieri, deve essere indirata la residenza del richiedente.

L'impronta digitale è richiesta può essere espletata soltanto su disposizione dell'Autorità di Pubblica Sicurezza.

Art. 4.

Insieme con la carta d'identità, l'ufficio comunale emette due cartellini conformi ai esemplari forniti dall'Atto Commissariato, di cui uno conserva in appoggio annesso, in ordine numericamente alfabetico, l'altro trasmette entro 24 ore al Questore di Lubiana che ne cura la conservazione.

I due cartellini debbono contenere una fotografia identica a quella appiacea sulla carta d'identità.

Art. 5.

La carta d'identità è fornita gratuitamente ai comuni ed è esente dalla tassa di bollo.

I comuni sono tuttavia autorizzati ad esigere, all'atto del rilascio, un diritto di Lire una, esentandosi le persone povere.

Art. 6.

La carta d'identità costituisce unico mezzo di identificazione ai fini di polizia. Essa deve essere esibita ad ogni richiesta degli ufficiali e degli agenti di pubblica sicurezza.

Sono peraltro considerati titoli equipollenti alla carta di identità:

- 1) la tessera d'iscrizione al P. S. F.
- 2) ogni documento munito di fotografia e rilasciato da un'amministrazione dello Stato Italiano;
- 3) i libretti ferroviari dei componenti le famiglie degli impiegati civili e militari Italiani;
- 4) i passaporti debitamente visti dalle autorità consolari Italiane e qualunque documento che, secondo le convenzioni internazionali vigenti, debba considerarsi equipollente.

Art. 7.

Gli albergatori, i locandieri, coloro che gestiscono pensioni o case di salute, o altrimenti danno alloggio, non possono dare alloggio a persone che non siano muniti della carta di identità o di altro documento equipollente.

I contraventori, sono puniti, su denuncia dell'Autorità di Pubblica Sicurezza, con l'arresto fino a tre mesi e con l'ammenda da Lire 250.— a Lire 2.500.—. In caso di recidiva tali pene sono raddoppiate.

Al contravventori può essere, in ogni caso, revocata la licenza.

Art. 8.

Chi alla richiesta degli ufficiali e agenti di Pubblica Sicurezza non può o non vuol dare contezza di sé mediante esibizione della carta d'identità o con altro documento riconosciuto esemplare, è sanzionato dinanzi all'Autorità di Pubblica Sicurezza per il necessari accertamenti.

Colui che, fuori di l'ufficio comune, è trovato sprovvisto di documenti di identificazione, può essere rimproverato con l'obbligo di identificazione o anche per traduzione. Qualora l'ufficio comune o un comune non compreso nel territorio della provincia, sarà avviato al territorio di provenienza.

Chi, contravvenendo alle disposizioni dell'articolo 12, ricorre al comune dal quale è allontanato, è punito

con la stessa sanzione imminente, se non avesse prodotto giustificazione.

Prescritto per lui edile se come risultato, lo sia ordinato l'arresto di un mese o di tre mesi.

Clon 4.

Il titolo è o esente l'iscrizione, esente di bollo; prod dva oboje se glasila listina in ohranili, dobilih od Vise-koja komisariata; enega obrata v posebni kartoteki po strupu obratnega reda, drugemu polje v 24 urah ljubljanskemu kvartarju, da ga prevzame v drambo.

Oba lista morata biti opremljena z enako fotografijo, kakršna je nalepljena na osebni izkaznici.

Clon 5.

Dobne izkaznice se dobijo običajno brezplačno in kolokativno.

Oblike enega zahtevati ob izdaji izkaznice vstopljajo 1 lire, oprostje pa tega plačila siromakne osebe.

Clon 6.

Običajno izkaznice je edino sredstvo, s katerim se dokazuje lojalnost in politične namene. Uradnikom in agentom javne varnosti jo je treba pokazati na vsaki njih zahtevi.

Za enakovredne osebni izkaznicam veljajo naslednje izkaznice:

1. potrdilni listki o spisu v P. S. F.;
2. vsaka listina, opremljena s fotografijo, ki jo izda koku Italijansko državno oblastivo;
3. telegrafske legitimacije za redniške člane Italijanskih civilnih in vojaških namestencev;
4. po Italijanskim konsularnih oblastvih redno vidzani potni listi ali kartera koli listina, ki jo je imeti po veljavnih mednarodnih konvencijah za enakovredno.

Clon 7.

Intelektelj, govednikarji, oboje, ki vodijo penzije ali zdravstvena ali drugega sprejemajo na stanovanju, ne smejo dati stanovanja obojem, ki nimajo pri sebi obojne izkaznice ali druge enakovredne listine.

Krizežji le dolozke se kaznujejo na ovedbo javnega varnostnega oblasti z zaporo do treh mesecev ali v denarja od L. 250 do L. 2.500. Ob ponovitvi se te kazni podvojijo.

Krizežjem le dolozke se listke vselej tudi odvzame obratna pravica.

Clon 8.

Kdy se na zahtevu uradnih ali agenta javne varnosti mora ali ne mora pokazati kdo je, s tem da pokaže osebni izkaznici, ali drugo enakovredno listino, se odvzede k obiljavni javne varnosti tudi potrebnih upravičitev.

Kdy se tudi domuje obiljav zahtevati mora listin o lojalnosti, se sme postiti v domstvo občine z ukazno potvrditi ali tudi v strahim spremstvu če se neotvori, da je pridržati v zvezi obiljav tujini se pokrajine, se odvzede su obojne, od kodera je prišel.

Kdy se zome obiljav obredno vemo v obiljav, iz katere je bil odvzeta, se kaznuje z zaporo od

**Naredba visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino o uvedbi osebne izkaznice, objavljena v Službenem listu z dne 28. januarja 1942**

nemoteno delovale do kapitulacije Italije.<sup>4</sup> Razen tega so železničarji vzdrževali zveze, ki so potekale iz Ljubljane do najbližjih postaj, te pa so bile izven ljubljanskih blokov, tako npr. do Polja, Zaloga, Loga, Drenovega griča, Brezovice, Šentvida, Preserja, Lavrice, Škofljice in morda še do nekaterih drugih postaj.<sup>5</sup>

S prevozi ilegalcev po železnici so nadaljevali zlasti v času najhujšega terorja, med veliko italijansko ofenzivo od 16. julija do 4. novembra 1942, ko je vrsta prepovedi, kot so bili prepoved gibanja prebivalstva s kakršnimkoli prevoznim sredstvom ali peš iz enega v drugo naselje, prekinitve avtobusnega prometa, ustavitve potniških vlakov, prepoved gibanja in ustavljanja v prostoru 1 km na obeh straneh železniških prog, ustavitve vsega telefonskega, telegrafskega in poštnega prometa v mestu ali izven mesta,<sup>6</sup> gibanje ilegalcev še posebej oteževala. Tako je postala železnica prav v tem času skoraj edino prometno sredstvo, ki jo je zaradi zanesljivosti uporabljalo tudi vodstvo NOB.

Na tem mestu bomo na kratko zajeli le ilegalne prevoze, pri katerih so železničarji neposredno pomagali. V kurilnici Ljubljana so npr. zbirali železničarske kape in uniforme kur-

SLOVENECC, brošk 2

## Prepoved kroženja in postajanja na ozemlju v širini enega kilometra ob železniških progah

**Visoki Komisar za Ljubljansko pokrajino in Poveljnik XI. Armadnega Zbora,**  
na podlagi člena 3. ke. odloka z dne 3. avgusta 1941-NIX št. 291,

na podlagi Drugetovega razpisa z dne 20. septembra 1941-NIX, objavljenega v uradni listi št. 1132, objavljenega z dne 30. septembra 1941-NIX št. 731, namenskega se na kazenske odredbe v zvezi s krajevimi ali stvarnimi vojnimi pomori.

**Člen 1. Krovjenje in postajanje na prostem področju v širini enega kilometra na obeh straneh vsake železniške proge pokrajine sta v vrsti toliko prometne zapore povsem prepovedana.**

**Člen 2. Prebivalci hišnih skupin ali osamljenih hiš, stojnic in preprovanem kilometru, smejo se kadikoli loviti v njih, kakor koli ne smejo vstopiti in postajati ob obeh, železniških in gozdovih tega pasu.**

**Člen 3. Zoper vsakogar, razen zoper na prednem členu izzete osebe, ki se zaloti, da kršilno ali postaja v prepovedanem pasu, se uporabi orodje brez kakršnega koli opozorila ali postave.**

**Člen 4. Kršilni deloči te narabe se ka znajo, če ni dejanje hujše kaznivo, z zapornim do dveh let ali v denarni do 5000 lit.**

**Za sodno kaznivih dejanj je pristojno vojsko sodišče II. st. in. ljubljanski odsek.**

**Člen 5. Za sodna stoji v veljavo na dan, ko se objavi.**

Ljubljana dne 20. junija 1942-NX.

General Poveljnik      Visoki Komisar  
XI. Armadnega Zbora za Ljublj. pokrajino  
Mario Kubovič      Analo Krstičič.

Prepoved o gibanju prebivalstva ob železniških progah v Ljubljanski pokrajini, objavljena v Slovencu z dne 23. junija 1942, št. 142

№ 17.

**Istituzione del lasciapassare per il comune di Lubiana**

L'Alto Commissario per la provincia di Lubiana, visto il R. D.-L. 8 maggio 1941-XIX, n. 391,

**ordina:**

**Art. 1**

Dal giorno 30 febbraio 1942-XX tutte le persone di età superiore ai 14 anni, per poter entrare o uscire dal territorio del comune di Lubiana, devono essere munite di regolare lasciapassare.

**Art. 2**

Il lasciapassare è concesso su domanda scritta e motivata, presentata, salvo i casi di provata urgenza, almeno cinque giorni prima, agli uffici e comandi sotto indicati: a) per il comune Lubiana: ai posti di polizia (civili); b) per le altre località della provincia agli uffici di Pubblica Sicurezza, o ai Comandi di stazione di CC. RR. più vicini.

**Art. 3**

Il lasciapassare è soggetto alla tassa da bollo di L. 0,50 e deve essere munito di fotografia, qualora l'interessato non sia fornito della carta di identità o di altro documento considerato equipollente, in base all'articolo 6 dell'ordinanza 24 gennaio 1942-XX, n. 7.

Gli estremi del documento dovranno essere riportati nel lasciapassare.

**Art. 4**

Le disposizioni di cui agli articoli precedenti non si applicano alle persone provviste di regolare autorizzazione per entrare nel territorio della provincia di Lubiana o per uscire.

**Art. 5**

Chiunque non avendo la residenza nella città di Lubiana, vi sia trovato entro i limiti, oppure avendo la propria residenza nella città di Lubiana sia trovato fuori della stessa, approvato del lasciapassare a non lasciapassare scaduto, sarà immediatamente arrestato e punito, quando il fatto non costituisca più grave reato, in via amministrativa, con la procedura di cui all'ordinanza 26 gennaio 1942-XX, n. 8, con l'arresto fino a due mesi e con l'ammonda da 100 a 3000 lire.

Lubiana, 4 febbraio 1942-XX

L'Alto Commissario  
per la provincia di Lubiana:  
Emilio Grasselli

№ 18.

**Determinazione dei limiti di oscuramento**

L'Alto Commissario per la provincia di Lubiana, viste le proprie ordinanze 8 giugno 1941-XIX, n. 42 e 12 gennaio 1942-XX, n. 2, rilevata la necessità di fissare nuovi limiti d'orario per l'oscuramento dell'oscuramento.

№ 17.

**Uvedba potne dovolilnice za občino Ljubljana**

Visoki komisar za Ljubljansko pokrajino na podlagi kr. ukaza z dne 3. maja 1941-XIX št. 291

**odreja:**

**Člen 1.**

Od dne 20. februarja 1942-XX dalje morajo imeti vse osebe, starejše od 14 let, za prihod ali odhod s ozemlja občine Ljubljana redno potno dovolilnico (lasciapassare).

**Člen 2.**

Potna dovolilnica se izda na pismenu in obrazloženo prošnjo, ki se mora vsebovati, v zvezi s primerih določene nameni, vsaj pet dni prej pri naslednjih uradih in javnih uradih:

- a) za občino Ljubljana na njenih-kih policijskih stajanjih;
- b) za ostale kraje v pokrajini pri uradih javne varnosti ali pri najbližjem postojnem poveljstvu kr. ka. ratinjerjev.

**Člen 3.**

Potna dovolilnica je razvrzeta kotovinski 0,50 lito in mora biti opremljena s fotografijo, če prizadeji nima osebne ikarizacije ali druge listine, ki se šteje za enakovredno na podlagi člena 6 navedbe z dne 24. januarja 1942-XX št. 7.

Podatki osebne listine se morajo vnesti v potno dovolilnico.

**Člen 4.**

Določene prednjih členov se ne uporabljajo za osebe, ki imajo redno dovolilo za ostanek na ozemlje Ljubljanske pokrajine ali za odhod z njega.

**Člen 5.**

Kdorki nima stalnega bivališča v mestu Ljubljana, pa bi ga našli v njegovem okolici, ali kdorki ima svoje stalno bivališče v mestu Ljubljana, pa bi ga našli zunaj njegovem okolici: brez potne dovolilnice ali z zakrpano potno dovolilnico, se takoj zgrne in se kaznuje, če dejanje ni huje kaznivno, upravno po postopku, določenem v navedbi z dne 26. januarja 1942-XX št. 8, s zaporo do dveh mesecev in v denarju od 100 do 3000 lit.

Ljubljana dne 6. februarja 1942-XX.

Visoki komisar  
za Ljubljansko pokrajino:  
Emilio Grasselli

št. 18.

**Določitev časa za zatemnitev**

Visoki komisar za Ljubljansko pokrajino glede na svoji naredu z dne 6. junija 1941-XIX št. 42 in z dne 12. januarja 1942-XX št. 2 in smatraje za potrebno, da se določi nov čas za zatemnitev.

Uvedba potne dovolilnice za občino Ljubljana v Službenem listu z dne 6. februarja 1942



jačev pa tudi uniforme drugih služb, ki naj bi jih uporabljali ilegalci pri prevozih kot pomožni kurjači na lokomotivah, zavirači ali kot sprevodniki in podobno.<sup>7</sup>

Prevozov takih »železničarjev«, pri katerih so pomagali člani centralne tehnike KPS (da so pripravili ilegalne dokumente in spremljali ilegalce po železnici) in zanesljivi železničarji (strojevodje, kurjači, sprevodniki itd.) je bilo več, vendar zaradi stroge konspiracije danes ni več mogoče pri večini teh prevozov ugotoviti točnega časa, niti ne katerim in kolikim ilegalcem so železničarji pomagali. Spominsko gradivo železničarjev, zlasti strojevodij in kurjačev sicer navaja veliko ilegalnih prevozov, ki so prav po zaslugi njihove organizacije OF, pripravljenosti in osebne hrabrosti prevzeli nase tvegano dolžnost, vendar določnejših podatkov iz razumljivih razlogov ne more posredovati. Žal moremo navesti le nekaj primerov ilegalnih prevozov, o katerih pričajo redki dokumenti ali spomini železničarjev in ilegalcev.

Med prvimi ilegalci, ki jim je osvobodilna organizacija na železnici pomagala, so bili trije angleški vojaki, dva sta za silo govorila nemški. Ti so 9. decembra 1941 pobegnili iz nemškega taborišča za vojne ujetnike v Mariboru. Našel jih je Maks Majeršič v praznem vagonu na železniški postaji v Ljubljani. Majeršič je vprašal Petra Zlatnarja ml., kaj naj z njimi naredi. Zlatnar o tem takole pripoveduje: »Svetoval sem mu (Majeršiču — op. A. V. M.), naj jih vpraša, če so pripravljeni iti v partizane. V tem primeru jim bomo pomagali, sicer pa naj se sami znajdejo. Majeršič jih je res vprašal in vsi trije so privolili v to. Takoj sem obvestil okrožni komite in dobil nalogo, naj jih naslednji dan pripeljemo na našo znano javko v mlekarni v Pražakovi ulici. Ves naslednji dan so ostali 'Angleži', kakor smo jih imenovali, še v vagonu, zvečer pa smo jim nesli železničarske uniforme in jih peljali mimo Šmartinskega mostu do določene mlekarne. OK KPS Ljubljana je poslal nekega meni neznanega tovariša, ki jih je podrobno spraševal, kdo so, kje so bili zajeti, kako so pobegnili in če so pripravljeni, da se z nami bore proti fašizmu. Vse je bilo v redu, zato sem jih še isti večer peljal k sebi na dom.«<sup>8</sup>

To so bili novozelandski rudar John Denvir, angleški korporal, Avstralec Colin Cargill, protitankovski topničar, oba ujeta v Grčiji, in mornariški pešak Ginger Martin, ujet na

REGNO D'ITALIA

KRALJEVINA ITALIJA



**Bollettino Ufficiale**  
per la provincia di Lubiana

**Službeni list**  
za Ljubljansko pokrajino

No. 16.

16. kn.

LUBIANA, 25 febbraio 1942-XX, E. F.

V LJUBLJANI dne 25. februarja 1942-XX, E. F.

**CONTENUTO**

**ORDINANZE DELL'ALTO COMMISSARIO**

- 61. Decreto di uscire dalla città di Lubiana.
- 62. Divieto d'impiego del veicolo armato e del ferro nelle costruzioni.
- 63. Note interpretative e integrative dell'ordinanza sulla disciplina della raccolta, distribuzione e lavorazione della pasta.

**COMUNICATI**

- 64. Listino n. 2 dei prezzi massimi per il carbone bustato.
- 65. Listino dei prezzi massimi n. 10 per i prodotti ortofruticoli.

**VSEBINA**

**NAREDBE VIŠKEGA KOMISARJA**

- 61. Prepoved izhoda iz mesta Ljubljane.
- 62. Prepoved uporabe orožja in železa pri stavbenih delih.
- 63. Popravnice in dopolnitve določb iz naredbe o prodaji za zbiranje, razdeljevanje in predelavo kof.

**OBJAVE**

- 64. Cenik št. 2 za premog.
- 65. Cenik za zelenjavo št. št. 10.

**Testo ufficiale**

**Neuradni prevod**

**Ordinanze dell'Alto Commissario per la provincia di Lubiana**

**Naredbe Visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino**

N. 32

SL 32.

**Divieto di uscire dalla città di Lubiana**

**Prepoved izhoda iz mesta Ljubljane**

L'Alto Commissario per la provincia di Lubiana, visto l'articolo 3 del R. D. L. 3 maggio 1941-NIX, n. 291,

Visoki komisar za Ljubljansko pokrajino na podlagi člena 3. kr. ukaza z dne 3. maja 1941-NIX št. 291

ordina:

odreja:

Art. 1

Člen 1.

Sino e nuovo ordine dalle ore 15 di oggi 23 febbraio 1942-XX è proibito alla popolazione di Lubiana di uscire dalla città.

Do nadaljnje odredbe je od 15 ure danes, 23. februarja 1942-XX, prebivalstvu Ljubljane prepovedano odhajanje iz mesta.

Art. 2

Člen 2.

È consentito l'ingresso in città solo ai riferitori di generi alimentari ed a quelle persone che abbiano giustificati motivi di pubblico interesse, se questi ai posti di controllo, lungo le comunicazioni stradali e ferroviarie per le località sottostanti, presentano documenti personali di identità muniti di fotografie:

Vstop v mesto je dovoljen samo dobitnikom listin iz tolinj orobam, ki imajo za to iz razlogov javnih koristi utemeljen vzrok in ki predlože nadzorovani postajani od cestni in železniških za spredaj navedene kraje osobne listine o istovetnosti, opremljene a fotografije:

- Brezovica,
- Dravje,
- Sv. Vid,
- Klece,
- Jezica,
- Tomanovo,
- Kranje,
- Zalec,
- Dobrunje,
- Skofljava,
- Studenec-1g.

- Brezovica,
- Dravje,
- St. Vid,
- Klece,
- Jezica,
- Tomanovo,
- Kranje,
- Zalec,
- Dobrunje,
- Skofljava,
- Studenec-1g.

No. 16.

114

16. kn.

Art. 3

Člen 3.

Contro coloro che tentassero di entrare o di uscire dalla città in passi diversi da quelli indicati all'articolo 2 sarà fatto uso delle armi; di giorno dopo un solo preavviso, di notte, dalle ore 19 alle ore 7, senza preavviso.

Proti osebam, ki bi skušale priti v mesto ali oditi iz njega na drugih krajih kot so našli v člen 2., se uporabi orožje, in sicer podrovi po enotni arbirni postavi, ponoči, t. j. od 19. do 7. ure, pa brez postva.

Art. 4

Člen 4.

I contravventori alle disposizioni di cui agli articoli 1 e 2 della presente ordinanza sono puniti con l'arresto fino a sei mesi e con l'ammenda fino a Lire 5000.

Kršitelji določb iz členov 1. in 2. te naredbe so kaznujejo z zapornim do šestih mesecev in v denarju do Lit. 5000.

Competente a conoscere dei reati è il Tribunale militare di guerra.

Za senenje teh prekrškov je pristojno vojaško vojno sodišče.

Lubiana, 23 febbraio 1942-XX.

Ljubljana dne 23. februarja 1942-XX.

L'Alto Commissario per la provincia di Lubiana:  
Emilio Grazioli

Visoki komisar za Ljubljansko pokrajino:  
Emilio Grazioli

Kreti.<sup>9</sup> Decembra 1941 so ti prebegli nemški vojni ujetniki, zdaj ilegalci, bivali pri zanesljivih družinah, tako pri železničarju Jožetu Grudnu, pri Cotičevih in Zgoncu.<sup>10</sup> John Denvir je kot »gluhonemi sorodnik« stanoval 10 dni tudi pri Francki Peček-Lesar, ki je imela stanovanje za mlekarino v Pražakovi 11.<sup>11</sup> Poleg zatočišča in oskrbe jim je organizacija OF priskrbela tudi ilegalne dokumente. Toda ob neki italijanski raciji konec decembra 1941 je Ginger Martin odšel neznan kam, s tem je neznana tudi njegova nadaljnja usoda. John Denvir in Colin Cargill\* pa sta prek zvez 1. januarja 1942 zapustila Ljubljano in se s štirimi borci pridružila prve dni januarja 1942 partizanom na Samotorici.<sup>12</sup>

Dne 14. marca 1942 se je vrnil iz Zagreba v Ljubljano Edvard Kardelj-Krištof, da bi usmerjal in sodeloval v pripravah na spomladansko vstajo na Slovenskem, uresničeval sklepe CK KPJ in vrhovnega štaba ter utrdil frontno in partijsko delo. Ko je prešel mejo med Neodvisno državo Hrvaško in Ljubljansko pokrajino, je ob pomoči kurirja Franca Čučka-Črnivca\*\* prišel v Metliko in dobil zvezo z železničarji.

O Kardeljevem bivanju v Metliki, ilegalnem prevozu po železnici iz Metlike v Ljubljano se spominjajo tudi Pavel Pavlovič, njegova sestra Pepca Hočevar in Ivan Petric. Takole pravijo: Jože Borštinar, ki je bil tedaj prometnik na metliški postaji, je poslal Kardelja v spremstvu železničarja Ivana Petrica k mizarju Pavlu Pavloviču, ki naj bi Kardelju preskrbel ilegalno stanovanje. Pavlovič je Kardelja peljal k svoji sestri Pepci Hočevar, ki je imela hišo na robu Metlike nad izvirom

---

\* Več o Jonu Denviru (kasnejšem partizanu Frenku) in Colinu Cargillu glej: *Most v svobodo*. Borec 1955, št. 7-8. str. 242-245.

\*\* Franc Čuček-Črnivec doma iz Ptuja, je bil član KP in študent veterine v Zagrebu, ženo in otroka pa je imel v Ljubljani. Kot kurir glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet, kasneje glavnega štaba in CK KPS je vzdrževal zvezo s CK KP Hrvaško. Zveze pa je kasneje vzdrževal tudi med vodstvom NOB v Ljubljani in glavnim štabom ter CK KPS na terenu. Padel je 1. decembra 1943 v Zagradcu. (Jesen 1942, Ljubljana 1963, št. dok. 175; Zinka Čuček-Nunčič, pismena izjava o delovanju Franca Čučka-Črnivca z dne 18. oktobra 1978, Arhiv CK ZKS).

---

Naredba visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino o prepovedi izhoda iz mesta Ljubljana, objavljena v Službenem listu z dne 23. februarja 1942



IVAN PETRIC, roj. 1909, kretnik v Metliki, pred vojno član Društva kmečkih fantov in deklet v Rosalnicah, član KP od 1941. V organizaciji OF je delal na terenu in na železnici. Opravljaj je najbolj zapupne in odgovorne naloge na postaji Metlika, tako je sodeloval pri prevozu ilegalcev, obveščevalni službi in kurirskih zvezah, je nosilec partizanske spomenice 1941. Umrl je po vojni.

Obrha. Tam je Kardelj stanoval kake tri dni. Pepca Hočevar se spominja, da je železničar Viktor prinesel Kardelju železničarsko uniformo in osebno izkaznico na ime Albin Klančar. Petric, Viktor in Kardelj so nato v železničarskih uniformah šli prek nadzornega bloka pri Bračiku in srečno prispeli na metliško železniško postajo.<sup>13</sup> Kardelj je kot pomožni kurjač strojevodje Jožeta Smrekarja stopil na lokomotivo in se tako varno pripeljal v Ljubljano.<sup>14</sup> Na ljubljanski postaji je strojevodja odklopljeno lokomotivo zapeljal do prehoda na nekdanji Dunajski, danes Titovi cesti, odkoder je imel Kardelj lažji dostop v mesto. Šel je do Ižanske ceste k Majcnovim, kjer je bil bunker.<sup>15</sup>

O svojem prihodu v Ljubljano, ki je bila tedaj že obdana z žico, pravi Kardelj v pismu z dne 29. marca 1942 generalnemu sekretarju Komunistične partije Jugoslavije Josipu Brozutu o položaju v Sloveniji dobesedno tudi tole: »Dovoljenja za prehod se dobijo zelo težko, a na prehodu je poleg tega velika kontrola. Italijani so naredili vse to zares večje, tako da je težko najti kanale za prehod. Imamo samo enega 100 % zanesljivega (skozi katerega sva prišla v mesto jaz in Ang., toda tega čuvamo za najvažnejše partijske potrebe.« Tu je seveda mišljen kanal, ki so ga organizirali člani CT s pomočjo

## Potne dovolilnice za ljubljansko občino

### Novo določbe glede prihajanja v Ljubljano in odhajanja iz nje

Ljubljana, 12. februarja. Visoki komisar za ljubljansko pokrajino je glede na svojo naredbo z dne 6. februarja 1942-XX (o uvedbi potne dovolilnice za občino Ljubljano) na svojo naredbo z dne 17. februarja (o spremembi teka za uvedbo teh potnih dovolilnic) in na svojo naredbo z dne 27. februarja (o prepovedi izhoda iz mesta Ljubljane), sprejel naslednje določbe, da se vsi predstavi vzporedno in izdaje v skupnem besedilu in po ustreznem sporazumu z vodilnim obilježem izdal naredbo z določbami za prihajanje v mesto Ljubljano in za odhajanje iz mesta. S to novo naredbo, ki vstopi v veljavo v ponedeljek, 16. 2. m., se razveljavljajo naredbe o uvedbi potne dovolilnice za občino Ljubljano z dne 6. februarja t. l., nadalje naredba o spremembi teka za uvedbo potne dovolilnice z dne 17. febr. iz naredbe o prepovedi izhoda iz mesta Ljubljane z dne 27. februarja t. l. Nova naredba se glasi:

Člen 1. Vse osebe v starosti nad štiriinajet let morajo imeti za odtod z ozemlja občine Ljubljane, kolikor ga zajema po vojaškem obilježju postavljena kontrolna črta, ali ps. za prihod v to ozemlje, redno propustnico in smejo prehajati edinele preko nadzornih postaj ob cestah in železniških progah, ki vodijo proti Brezovici, Dravljam, Rt. Vidu, Kličam, Jožici, Tomičevemu, Hrastju, Zalogu, Dobrunjam, Skoflji in Studencu-Igu.

Proti osebam, ki bi skušale vstopiti na poprej omenjeno ozemlje ali ga zapustiti na drugin krajih mimo nastetih, se uporabljajo orožje, in sicer podrejeni po enem samem pozivu, ponoči, t. j. od 20. do 6. ure, pa brez poziva.

Člen 2. Propustnica se izda na pisneno in obrazloženo prošnjo, ki se mora, izvzemši v primerih dokazane nujnosti, vrožiti

vsoj pot dol proti pri postavitvi uradnih s posredovanjem.

Člen 3. Občini Ljubljana pri okolišnih poljskih stroželnikih:

Člen 4. Občini Ljubljana pri okolišnih poljskih stroželnikih:

Člen 5. Propustnica mora biti v državi s velikostjo 10 x 15 cm, opremljena s fotografijo, ki prikazuje zgoraj osebo, izkaznik ali kakor drugje po členu 6. naredbe z dne 27. februarja 1942-XX št. 7 enakovredno listino. Vseletni listine se morajo vrniti v propustnico.

Člen 6. Propustnica propustnica po tej naredbi se ne zaključuje ob odtodu iz mesta, temno dovolilnice za prihajanje na ozemje Ljubljanske pokrajine ali za odhajanje iz nje.

Člen 7. Kdor nima stalnega bivališča v mestu Ljubljani znotraj kontrolne črte črta 1., pa bi go zaletili znotraj te mej ali kdor ima svoje stalno bivališče v mestu Ljubljani znotraj te črte, pa bi ga zaletili zunaj nje brez propustnice ali z starano propustnico, se takoj zapre in kaznuje, če dejanje ni huje kaznivo, uprno po postopku iz naredbe z dne 28. februarja 1942-XX št. 8 z zaporom do dveh mesecev in v denarju od 100 do 3000 li.

Kdor koli se zaletili pri prehožu na drugih krajih razen določenih v členu 1. in takoj zapre in kaznuje, če dejanje ni huje kaznivo, z zaporom do šestih mesecev ali v denarju do 3000 li.

Za sojenje takega kaznivga dejanja pristojno vojaško vojno sodišče.

Člen 8. Ta naredba stopi v veljavo s dan 16. marca 1942-XX. Z njo se razveljavljajo naredbe z dne 6. februarja 1942-XX št. 17, z dne 17. februarja 1942-XX št. 28 in z dne 27. februarja 1942-XX št. 3.

Visoki komisar **Emilio Grazia**

## Nedeljsko delo v premogovnikih

Visoki komisar za ljubljansko pokrajino je glede na zakon bivše jugoslovanske države o zaščiti delavcev z dne 28. februarja 1927. uveljavil, da se zvešči

izpitati za prošnje leto, ali ne več ustreznih izpitov ali takih, ki bi se po presoji vsi učilskih oblastev v celoti lahko štali s enakovredne glede na omenjeni naft.

Člen 3. Vsote, za katere se umirze pri izražanju z zvezi z ugodnostjo iz tega zakona, se tem povrnejo iz državnega pror

Novo določbe visokega komisarja za ljubljansko pokrajino glede prihajanja v Ljubljano in odhajanja iz nje

partijske organizacije v ljubljanskem vozlišču in na novomeški postaji. Dalje zveemo iz pisma, da je istega dne, se pravi 14. marca 1942 prišel v Ljubljano iz Metlike prav tako kot fingiran železničar Ivan Maček-Angelo.<sup>16</sup> Skozi ta kanal, kot se spominja Jože Zagorc in Danijel Lepin, so pozneje potovali tudi Boris Kidrič, kot kurjač na lokomotivi, in mnogi drugi pomembni politični delavci, imen katerih pa se ne spominjata več.<sup>17</sup>

S ponarejenimi železničarskimi dokumenti je prišel v tedaj že z žico obdano Ljubljano tudi Janez Hribar kot obveščevalec in borec II. grupe odredov s poročili o sestavi in dejavnosti te grupe za CK KPS. Prav tako se je iz Ljubljane vračal kot železničar, ko je nosil Leskoškova navodila za nadaljnje delo II. grupe odredov.<sup>18</sup>

O dobri organizaciji prevoza in skrajni konspiraciji železničarjev pripoveduje tudi Vlado Krivic, ko se je zaradi novih dolžnosti v začetku avgusta 1942 vračal z Roga v Ljubljano. Sredi avgusta 1942 se je iz bunkerja v Šmartnem ob Savi pripravljaj na prihod v mesto. Z ilegalnimi dokumenti se je 19. avgusta 1942 s postaje Polje kot »železničar« vozil v skoraj praznem vlaku, na ljubljanski postaji pa ga je počakal Branko Ivanuš in ga mimo vlakov po najkrajši poti odpeljal na Vilharjevo cesto v vilo dr. Mavricija Neubergerja.<sup>19</sup> Tu je bilo dvosobno kletno stanovanje, ki sta ga imeli v najemu ilegalki Marija Škerlavaj-Mica in Vali Šubic-Breda. Poleg stanovanja je bil še bunker poverjeništvu CK KPS, kjer so nekaj časa živeli in delali tudi člani CK KPS, IO OF in centralne tehnike KPS.<sup>20</sup>

V začetku avgusta 1942 je član VOS Silvo Hrast-Gigi odšel iz Ljubljane z ilegalnimi dokumenti in s pomočjo Branka Ivanuša prek železnice kot službujoči železniški inšpektor. Potoval je do Loga, od tam pa je odšel v Dolomitski odred.<sup>21</sup> Dne 6. septembra 1942 je Zorka Kravos-Šklemfa, članica VOS z ilegalno izkaznico na ime Matilda Škrjanc prav tako prek Ivanuša dobila zvezo z železničarji in odšla v partizane. Na ljubljanski postaji je stopila na vlak in se je peljala do Loga, kjer je izstopila in sledila nekemu železničarju. Odpeljal jo je do javke pri Amerikancu v Logu. Od tam je odšla v partizane. Čez dva dni ji je verjetno isti železničar prinesel opremo, ki jo je oddal na isti javki.<sup>22</sup>

Dr. Branko Karapandža-Matjažek se je oktobra 1942 odpeljal v železničarski uniformi in s ponarejeno prepustnico iz Ljubljane na Brezovico, kjer naj bi na železniški postaji »popravljal kretnico«. Od tam je kmalu odšel v Dolomite.<sup>23</sup> Potniki — ilegalci, ki so junija in julija 1942 pripotovali iz Ljubljane na Drenov grič, so se večinoma najprej oglasili pri postajevodji Janezu Rebcu z geslom: »Kdo tukaj popravlja harmonike?« Rebec jih je v dogovoru s Poldetom Kuclerjem napolnil na javko, ki je bila pri Kuclerjevih na Lesnem brdu.<sup>24</sup>

Da je nudila železnica razmeroma varen prihod in odhod ilegalcev v Ljubljano, pove pismo Milana Škerlavaja-Petrača v začetku oktobra 1942 članu politbiroja CK KPJ Edvardu Kardelju, v katerem govori tudi o posrednih pripravah za prihod v Ljubljano. O tem takole piše: »Dohod do železnice je najlažji od dolenjske strani sem — ko prideš na cilj, greš preko tirov in tako prideš na Vilharjevo ul., ker na postaji zaradi civilnega prometa ne bi bilo priporočljivo; kot železničarju Ti je izhod dovoljen pri vseh izhodih. Seveda nujno je treba imeti železničarsko kapo in biti brez očal. Kapo sem danes poslal po zunanjem tehniku Gregorju (Janek Šubic-Lado — op. A. V. M.), ki Ti jo prinese. Železničarskih kap bo treba imeti tam več — zato jih bom še par poslal, tj. najboljša legitimacija. . . . Sigurnost potovanja in opremljenost dokumentov je zaenkrat najboljša železniška in tudi poštna kot telefon.«<sup>25</sup> Še isti mesec, se pravi oktobra 1942, sta med italijansko ofenzivo prišla s pomočjo železničarjev v Ljubljano Edvard Kardelj in Boris Kidrič. Spričo težke politične situacije, ki jo je poglobljalo odkrito sodelovanje slovenske kontrarevolucije z okupatorjem, je bilo takrat potrebno, da se je vodstvo NOB ponovno sestalo v Ljubljani. Tu naj bi se ponovno utrdila enotnost organizacij OF. Iz poročila Edvarda Kardelja dne 13. oktobra 1942 političnemu komisarju glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet Borisu Kidriču in sekretarju centralnega komiteja KPS Francu Leskošku o svojem prihodu v Ljubljano in položaju v Ljubljani zveemo, da je »srečno prišel na cilj«,<sup>26</sup> se pravi v Ljubljano. Iz Podlipoglava, kamor je septembra 1942 prišel, se je s pomočjo centralne tehnike KPS in železniških aktivistov 13. oktobra 1942 preoblečen v železničarja pripeljal v Ljubljano. Železničarsko obleko mu je prine-



sel Branko Ivanuš-Božo,\* skupaj sta kot železničarja odšla iz Zaloga peš ob progi do Polja, kjer sta stopila na vlak. Na ljubljanski postaji je Kardelj prestopil na lokomotivo in med premikanjem izstopil na prehodu sedanje Titove ceste, odkoder je po Vilharjevi cesti odšel v ilegalno stanovanje v vili dr. Mavricija Neubergerja.<sup>27</sup> Iz istega poročila zvemo, da naj bi prišel tudi Boris Kidrič-Peter po železnici v Ljubljano. Dne 18. oktobra 1942 je Kidrič odšel iz bunkerja CK KPS na Podlipoglavu v Ljubljano. Tokrat je Mirko Zlatnar preskrbel dokumente, Kidrič je dobil izkaznico inženirja, zaposlenega na železnici in železničarsko uniformo. Oba, preoblečena v železničarja, sta se napotila čez Orlje v Škofljico, kjer sta stopila na vlak. Na ljubljanski postaji je bil najprimernejši izhod iz območja kurilnice, odkoder je bil najhitrejši dostop na Vilharjevo cesto, kjer je bil bunker v vili dr. Mavricija Neubergerja.<sup>28</sup> Tja se je napotil Kidrič, kjer je že nekaj dni prebival Edvard Kardelj. Kidrič je novembra 1942 odšel iz Ljubljane v Dolomite zopet prek železnice. Da je srečno prispel, zvemo iz njegovega poročila z dne 14. novembra 1942 Edvardu Kardelju. Dne 11. novembra 1942 je namreč odšel iz Ljubljane preoblečen v železničarja in z železničarsko izkaznico. Z Vilharjeve ceste je odšel na vlak in izstopil na Brezovici, od tam pa čez Podsmreko in Kozarje ter mimo gradu na Bokalcah na Toško čelo prišel v bunker centralnega komiteja KPS. Na poti ga je spremljal Mirko Zlatnar, prav tako preoblečen v železničarja.<sup>29</sup> Dne 19. marca 1943 je že močno kompromitirani vodja centralne tehnike KPS Milan Škerlavaj-Petrač odšel iz Ljubljane s pomočjo ljubljanske železniške partijske organizacije. Kot pomožni kurjač se je prepeljal na lokomotivi, ki je vozila italijanski vojaški blindiran vlak iz Trsta prek Ljubljane, Novega mesta v Karlovac. Iz Ljubljane sta vozila lokomotivo Rudolf Žorga in Jože Smrekar, ki sta vedela za »fingiranega

---

\* Opomba 4 v dokumentu št. 3 v knjigi Jesen 1942. Korespondenca Edvarda Kardelja in Borisa Kidriča, stran 30 navaja Mirka Zlatnarja-Miklavža. Le-ta mi je pri zapisu razgovora z dne 20. februarja 1975 izjavil, da gre za pomoto. Kardelja je takrat vodil Branko Ivanuš-Božo, ki je imel ves čas tesnejše zveze z železničarji iz Polja in okolice. To potrjuje tudi članek Tovariš Kardelj leta 1942 v Ljubljani. Ljubljana v ilegali III. Ljubljana 1976, str. 453—454.

kurjača«. Kljub italijanski kontroli železniškega osebja je Škerlavaj varno prišel v Novo mesto, kjer je poiskal zopet zvezo s partijsko organizacijo na železnici. Skupaj so organizirali prehod prek bloka, tako da se je peljal skrit na stari premikalki in na primernem kraju skočil z vlaka. Prek kurirke na Hmeljniku je nato dobil zvezo s partizansko javko.<sup>30</sup>

Maja 1943 je ilegalce in član centralne komisije VOS Edo Brajnik-Štefan s ponarejeno izkaznico ključavničarja, s primkom Viktor Petrič, zaposlen v kurilnici Ljubljana, odšel kot pomožni kurjač na lokomotivi iz Ljubljane na osvobojeno ozemlje.<sup>31</sup> Prav tako sta odšla maja 1943 z dokumenti, ki jih je izdelala centralna tehnika KPS in s pomočjo železničarjev (ilegalcem so dajali potrebne napotke glede same vožnje, navsote, kako naj se izognejo strožji kontroli, jih spremljali in podobno) iz Ljubljane ilegalca sekretarka centralne komisije VOS Zdenka Kidrič in član te komisije dr. Vito Kraigher.<sup>32</sup>

Železničarji so pomagali ilegalcem tudi tako, da so jim priskrbeli službene vozne karte in se z uporabo le-teh izognili italijanski kontroli pri prehodih na peron. Še več! Mirko Zlatnar pravi, da so posamezni železničarji dovolili uporabljati svoje podatke za izdajo ilegalnih dokumentov, ki so jih potem uporabljali ilegalci za večkratno gibanje po železnici. Tako je npr. Zlatnarjeva ilegalna železniška izkaznica nosila ime in podatke Albina Bajca, železničarja, ki je bil takrat zaposlen na IX. sekciji za vzdrževanje prog v Ljubljani. Zlatnar pravi, da je bilo takih primerov več.<sup>33</sup> Ko je bil Mirko Zlatnar, preoblečen v železničarja, aretiran konec novembra 1942 na Brezovici pri Ljubljani, so pozneje aretirali in zasliševali tudi Albina Bajca.<sup>34</sup> Le-ta izjavlja, da je bil aretiran 20. januarja 1943 in na zaslišanju soočen z Mirkom Zlatnarjem. Ker ni ničesar priznal, so ga mučili. Ponovno je bil zaslišan na sodišču in pri tem soočen zopet z Zlatnarjem in še z Brankom Ivanušem, katerim je bil skupaj v službi in ki je bil sredi decembra 1942 aretiran. Pred zaslišanjem so se po zvezah sporazumeli, kako se bodo zagovarjali.<sup>35</sup>

Iz poročila sekretarja centralnega komiteja KPS Franca Leskoška iz Dolomitov dne 5. decembra 1942 Edvardu Kardelju zveemo, da je Kardelj, ki je bil tedaj v Ljubljani, nameral val zopet s pomočjo železniške legitimacije kot železničar oditi iz Ljubljane v Dolomite. Ko v istem poročilu Leskošek Kar-

delju nadalje poroča, da je zveza prek Mirka Zlatnarja zaradi aretacije pretrgana,\* mu takole svetuje, ko pravi: »Tvoj prihod (v Dolomite — op. A. V. M.) je zelo nujen ... Poskusi vse možnosti, da greš. Poskusi z obleko duhovna, ali kako drugače. Naj Božo (Branko Ivanuš — op. A. V. M.) pogleda, kako je na direkciji glede dokumentov, poskusil bi na drugi postaji. Piši, kaj naj mi storimo za pomoč.«<sup>36</sup> Bržkone pa odhod Kardelja po železnici kmalu po aretaciji Mirka Zlatnarja ne bi bil dovolj zanesljiv, zato je odšel v Dolomite v prvi polovici decembra 1942 s poštarsko legitimacijo kot telegrafsko-telefonski delavec.<sup>37</sup> Kmalu za Zlatnarjem je bil aretiran 14. decembra 1942 član centralne tehnike Branko Ivanuš. Iz prijave delegacije vzhodnih železnic v Ljubljani o poneverbi obrazcev P-17 (to so službeni nalogi), za katero so bremenili Franca Krebsa, ki je sredi novembra 1942 odšel v partizane, zvemo, da se je le-teh posluževal Branko Ivanuš. Ob njegovi aretaciji pa so ugotovili, da so našli spretno ponarejene dokumente, ki so mu omogočali potovanje, našli so tudi originalno službeno karto, le-te pa kljub predpisom ni oddal, dasi je samovoljno in neprijavljeno zapustil službo.<sup>38</sup> Poneverba treh blokov obrazca P-17 je služila tudi drugim ilegalcem, ki so s ponarejenimi dokumenti in z omenjenim službenim nalogom P-17 ter v spremstvu železničarjev odhajali iz Ljubljane.

Poročilo karabinjerskega poveljstva z dne 26. decembra 1942 ob aretaciji železničarja Branka Ivanuša ima podobno vsebino. V žepih aretiranega so našli tudi dovoljenje za gibanje vzdolž železniških prog, karto za potovanje po železnici za delavce pri železniški upravi in dovoljenje za izhod iz mesta, zaradi opravkov v zvezi z železniško službo, vse to ponarejeno. Zdaj so v teku preiskave. Na podlagi zaslišanj in preiskav je poveljstvo prišlo med drugim do ugotovitve: V prostorih delegacije vzhodnih železnic in njenih sekcij, posebno šišenske, s tihim pristankom vodečih uslužbencev, podpirajo železničarji dejavnost v prid upornikom. Le-ta se zlasti kaže

---

\* Edvard Kardelj namreč v poročilu z dne 27. novembra 1942 sekretarju centralnega komiteja KPS Francu Leskošku v Dolomite piše dobesedno takole: »Jaz pridem prihodnji teden z Miklavžem (v Dolomite z Mirkom Zlatnarjem — op. A. V. M.), ki je odšel k vam, da se dogovori za moj prihod.« (Jesen 1942, Ljubljana 1963, št. dok. 180. Glej tudi dok. 182.)

No. 6-Pres-1943-XII.

Ogled: Custodia timbri per documenti di riconoscimento.

**R i s e r v a t e**

DIVISIONE I, II, III, IV, V  
Sezione Manutenzione di Lubiana,  
Sezione Lavori di Novo mesto,  
Deposito locomotive di Lubiana.

La Delegazione Ferroviaria Orientale ha trasmesso alla Direzione Ferroviaria la lettera riservata No. DP/35.1 del contenuto seguente:

Dalle indagini compiute dalla Polizia politica in seguito a risvolgimento di tessere di riconoscimento e permessi per viaggi in ferrovia riconosciuti falsi, sarebbe emerso che la falsificazione dei documenti stessi è facilitata dal fatto che i vari timbri che servono per l'autenticazione dei documenti in genere restano, durante la giornata, abbandonati sui tavoli, alla merce degli impiegati e di tutti coloro che hanno accesso agli uffici.

Faccio pertanto viva raccomandazione affinché i timbri che vengono usati per i documenti di riconoscimento, siano sempre custoditi sotto chiave dopo l'uso.

Portare quanto sopra a conoscenza del personale interessato invitandolo a dover strettamente attenersi alle norme di cui innanzi.

Occorre particolarmente prestar attenzione ai timbri rotondi di metallo e quelli di gomma, i quali dovranno essere sempre custoditi dall'Uopo impianto oppure dall'impiegato a tale scopo designato dal Capo stesso. Nel tempo che non vengono usati, i timbri stessi devono essere accuratamente custoditi.

Lubiana, il 2-II-1943-III.

St. 6-Pres-1943- I.

Frednet: Cuvanje žigov za žigosanje izkaznic.

**Z a u p n e**

ODDELEK I, II, III, IV, V  
Sekcija za varčevanje proge Ljubljana  
sekcija za vdrž. proge Novo mesto  
kurilnica Ljubljana

Direkcija je prejela od Delegacije kot zaupno pod št. DP/35.1 sledečo :

Zaradi najdbe ponarejenih izkaznic in petnih dovolil je polit. policija uvedla preiskave, ki so pokazale, da ponarejanje prednjih listin olajšuje dejstvo, da razni žigovi na overovljanje listin na splošno ostajajo še dan po mirnih in uporabo uradnikov in vseh listih, ki imajo dostop v urade.

Če to strogo opozarjamo, da ne žigi na žigosanje izkaznic ne uporabi vedno dneje pod ključ.

Obvestite o prednjem vse v pošte prihajajoče osebe z narodilom, da točno postopa po prednjih navodilih.

Posebno je paziti na okrogle kovinaste in gumijaste žige, kateri naj bodo stalno v varstvu šefa edinice ali službenca, katerega v to svrhu odredi šef edinice. V Jusa, k se jih še uporablja, pa morajo biti pod varno zaporo.

Ljubljana, 2. II. 1943-III.

IL DIRETTORE :  
DIREKTOR :

III/1

*Man. ed. div. in f. st. oc. col. lica pr. n. g. a.*  
*del. k. p. h. z.*

Zaupna okrožnica železniške direkcije o varovanju žigov in zlorabi le-teh za namene osvobodilnega gibanja

v dobavljanju ponarejenih listin, voznih kart, razpečevanju blaga in literature. Ponarejanje listin je olajševala okoliščina, da se različni žigi, ki so potrebni za overovitev listin, med njimi tudi taki, ki reproducirajo lastnoročne podpise načelnikov urada, puščajo čez dan po mizah na voljo uslužbenecem in vsem, ki imajo v urade prost vstop.<sup>39</sup> O tem in podobnih primerih je opozorila tudi delegacija vzhodnih železnic železniško direkcijo v Ljubljani. V dopisu z dne 28. januarja 1943, ki je zaupnega značaja, je rečeno, da je politična policija uvedla preiskave in ugotovila ponarejene izkaznice z uporabo raznih žigov za overovljenje listin, ki so ostajali čez dan na mizah v uradih in jih tako morejo uporabljati uradniki in vsi, ki imajo dostop v urade. Delegacija zlasti opozarja, da je potrebno paziti na okrogle kovinaste in gumijaste žige in strogo naroča, naj žige za žigosanje izkaznic stalno varuje načelnik enote ali uslužbenec, ki je zato zadolžen in naj jih po uporabi hrani pod ključem.<sup>40</sup> O tem govorijo tudi izjave železničarjev. Rudolf Mejak, ki je bil zaposlen na občem oddelku državnih železnic v Ljubljani, pripoveduje, da je dajal aktivistom matičnega odbora OF direkcije na voljo ustrezne žige, s katerimi so lahko »uradno« izdajali železniške vozne legitimacije, ki so jih za svoje delo potrebovali ilegalci oziroma aktivisti.<sup>41</sup> Znatno pomoč so nudili tudi člani OF v železniški tiskarni. Tiskarski strojnik v oddelku litografije Franc Vovk je izdeloval po nalogu Alberta Kobala, uslužbenca občega oddelka direkcije, razne »obrazce« za OF. Te so uporabljali za tiskanje različnih ilegalnih legitimacij, razen tega pa so v večji nakladi tiskali vse pomembnejše železniške tiskovine, ki jih je naročal okupator in so le-te utegnile biti tudi uporabne za različne akcije v NOB. Iz tiskarne so med drugim materialom zaupni aktivisti odnašali tudi tovrstno gradivo.<sup>42</sup>

Razen prevozov pomembnih ilegalcev, katere je v glavnem organizirala centralna tehnika KPS ob sodelovanju najbolj zanesljivih železničarjev, med njimi so bili Rudolf Žorga in Jože Smrekar, je bilo, kot priča spominsko gradivo, še več ilegalnih prevozov. Za to delo so bili določeni najbolj zanesljivi in predani strojevodje, kurjači, pa tudi drugi. Namesto poimenskih seznamov so imeli zaradi konspiracije številčne sezname, po katerih so določali turnus ilegalnih prevozov. Po-

navadi je v kurilnici te turnuse določal strojni mojster Ivan Justin. Mimo centralne tehnike KPS so prihajali ilegalci tudi prek osebnega poznanstva, terenskih odborov OF in podobno, na javke, ki so bile na železnici ali na stanovanjih strojevodij, kurjačev in drugih. Tako je bila javka za ilegalce na stanovanju Jožeta Smrekarja na Resljevi cesti 25, in v kleti na Resljevi cesti 31 zidan bunker za ilegalce, kjer so tudi dobili napotke in podrobnosti o »službenem« potovanju na lokomotivi ali na vlaku. Ponavadi so se ilegalci preoblekli v delovne železničarske uniforme kar med nakladanjem premoga, ko so prišli v kurilnico.<sup>43</sup>

Nekajkrat so ilegalci, ki so potovali s pomočjo železnice na teren, dobili tudi uniforme po meri. Tako je Andrej Kumar, ki je bil tedaj že ilegalec in je živel v Ljubljani, marca 1942 dobil nalogo, naj organizira osvobodilno gibanje na goriškem območju. Iz Ljubljane je potoval kot železniški revizor, zato so mu železniški aktivisti preskrbeli za to potrebno nakazilo za uniformo in tudi druga pooblastila in legitimacije. Kot železniški revizor na brzovlaku Ljubljana—Rim je potoval do Postojne in nadzoroval delo sprevodnikov, ki je bil. zanesljiv frontovec in je vedel za to akcijo.<sup>44</sup> Poleg takih primerov velja na tem mestu na podlagi dokumentov in izjave Mirka Zlatnarja omeniti, da je tudi centralna tehnika KPS oskrboval ilegalce z železniško uniformo in seveda z ilegalnimi železničarskimi dokumenti. Ko so Zlatnarja konec novembra 1942 na Brezovici aretirali, so mu odvzeli tudi službeno železničarsko torbo, v kateri je bila zložena nova železničarska uniforma za Borisa Kraigherja\* in ko so v nadaljnji preiskavi prerezali torbo, so našli še ilegalne železničarske dokumente,

---

\* Boris Kraigher, sekretar okrožnega komiteja KPS Ljubljana, ki je spomladi 1942 opravljal dolžnosti organizacijskega sekretarja centralnega komiteja KPS, je bil maja 1942 aretiran in interniran v taborišče Gonars. Od tu je s skupino 8 tovarišev pobegnil v noči od 30. na 31. avgust 1942. Ta skupina je imela v načrtu s pomočjo partizanskih enot na Primorskem organizirati napad na taborišče Gonars in osvoboditi vse internirance. Vendar načrt ni uspel. S Primorske je Kraigher prišel jeseni 1942 v Dolomite in zopet postal organizacijski sekretar centralnega komiteja KPS. Iz dokumentov zvemo, da se je novembra 1942 dogovarjal z E. Kardeljem in B. Kidričem o prihodu v Ljubljano. Jesen 1942, dok. 9, stran 51, dok. 120, stran 314, dok. 140, stran 362.

s katerimi naj bi Kraigher, prek zvez na železnici, odšel iz Dolomitov v Ljubljano.<sup>45</sup>

V naslednjem bomo prikazali še nekaj primerov neposredne pomoči, ki so jo nudili železničarji ilegalcem. Vlakovodja Božo Ivanović, ki mu je frontna organizacija na postaji Ljubljana zaupala prenekatero ilegalce, izjavlja, da je take potnike oskrbel s svetilko, rdečo zastavico, kakršne uporabljajo zaviračiči in premikači pri svojem delu, z nekaterimi deli uniforme, kot npr. s kapo, suknjičem in podobno. Največ je takih ilegalcev v »službenih oblekah« vozil na relaciji Ljubljana—Laze proti Štajerski, dalje v Novo mesto, Karlovac, pa tudi v Postojno.<sup>46</sup> Poleg tega je v letu 1941 sprejemal od Alojza Žargija st. ilegalne dokumente — železničarske legitimacije za ilegalce in jih dostavljal na javko v trafiko na postaji Šiška neki tovarišici Silvi.<sup>47</sup>

Av gust Belič, ki je vozil na svoji lokomotivi na relaciji Ljubljana—Postojna razen literature in pošte tudi ilegalce, kot kurjače na vaji, čestokrat ob prisotnosti nadzorstva italijanskih fašistov, se tega takole spominja: »Predstavljali se niso (namreč ilegalci — op. A. V. M.) iz razumljivih razlogov, videli smo se pa tako samo enkrat, vem samo to, da jih ni bilo malo.«<sup>48</sup> Proti Postojni je vozil ilegalce Maks Šuštar, ponavadi jih je izročal Alojzu Brdavsu, ki je bil zaposlen v kurilnici v Postojni. Za nadaljnjo pot je poskrbela neka kurirka iz Hruševja pri Postojni. V to zvezo ga je vključil strojevodja Ignac Grošelj, ki ga je tudi seznanil z vsemi javkami na progah. Šuštar je vozil tudi do Laz in proti Gorenjski, kamor je vozil kurirje in obveščevalce, ki so vzdrževali zvezo z Ljubljano. Spominja se, da je na vseh relacijah proge prevozil okoli 20 ilegalcev.<sup>49</sup> Prav tako je vozil ilegalce v partizane na progi proti Postojni strojevodja Karel Završnik.<sup>50</sup>

Največ takih prevozov je bilo verjetno organiziranih proti Dolenjski. Že junija 1941 je bila vzpostavljena tesna zveza med železničarji ljubljanskega vozlišča in Novim mestom. Te zveze so služile za pošiljanje propagandnega gradiva, pošte, za manjše količine vojaškega in sanitetnega materiala, bone, obveznice in drugo. Prek le-teh so prihajali in odhajali iz Ljubljane v Novo mesto in dalje do Metlike ilegalci, politični delavci, ki so delali na različnih področjih narodnoosvobodilnega dela, dalje kurirji in drugi. Spomladi 1942



JOŽE SAJE, roj. 1889, kretničar v Mirni peči, član Sokola. Že 1941 se je z družino vključil v OF. Njihova hiša blizu železniške postaje je bila javka, kjer so se zbirali ilegalci, dalje hrana, orožje in ilegalna literatura, ki so jo Sajetovi po zvezah odnašali dalje. 1. 7. 1942 so Sajeta aretirali in italijanski okupator ga je odpeljal v taborišče v Padovi. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV, tudi njegovih šest otrok se je vključilo v slovenske brigade. Po osvoboditvi sta se z ženo vključila v družbenopolitično delo v Mirni peči. Umrl je leta 1972.



so bile za take prehode ustanovljene posebne zveze, se pravi, da so bili določeni posebno zanesljivi železničarji za prevoz članov vodstva narodnoosvobodilnega gibanja. Največ sta takih prevozov opravila strojevodja Rudolf Žorga in Jože Smrekar v smeri proti Novemu mestu in Metliki. Na tej relaciji proge so vozili tudi drugi. Franc Pečar se spominja, da je na progi Ljubljana—Karlovac prevažal s hrvatske na slovensko stran ilegalce, ki so se umaknili pred ustaši.<sup>51</sup> Železničarji so čestokrat pomagali tudi pri prevozu ranjenih partizanov. Tako so npr. člani OF na postaji Grosuplje preskrbeli partizanu Ladu Grbcu, ki je bil ranjen v boju na Pugledu, železničarsko uniformo. Po zdravniškem pregledu pri dr. Franju Podkoritniku v Grosupljem, je s pomočjo frontne organizacije na postaji odšel v novomeško bolnico.<sup>52</sup> Tudi Janez Križnar, član narodne zaščite v sekcijski službi v Ljubljani in šofer motorne drezine, se spominja, da je prevažal orožje, tehniko, ilegalce in tudi ranjence na progi Ljubljana—Karlovac ter Ljubljana—Postojna in obratno.<sup>53</sup>

Herman Lenassi, rojen v Trstu, po lastni izjavi je bil kot dijak član Preporoda v letih 1912—1914, med vojno pa šef postaje v Trebnjem, govori o podobnih prehodih ilegalcev. Že-

lezničarji — frontovci so omogočali ilegalcem ali partizanom, da so med premikom vagonov ali cele kompozicije zapuščali »blok« in odhajali na teren ali pa v partizanske enote.<sup>54</sup>

Rus Janez, med vojno čuvaj proge v Št. Vidu pri Stični, je bil povezan s terenskim aktivistom OF Vidom Rusom. Leta mu je v oktobru 1942 poslal komandirja neke partizanske enote in naročil, naj kot čuvaj na progi, ki pozna gibanje italijanskih obhodnih straž in razmere na progi, pomaga partizanski enoti pri prehodu čez progo in cesto. Akcija je dobro uspela. Italijanske obhodne straže so odprle ogenj šele tedaj, ko so se zatele v bunker.<sup>55</sup>

Iz Ljubljane pa so odhajali ilegalci prek bloka na Viču tudi po progi na relaciji Ljubljana—Vrhnika. Čuvaj proge — obhodnik proge Matija Lenarčič iz Loga je s seboj vodil tudi »pomočnika-novinca« v železničarski uniformi in ga »uvajal v novo službo«. <sup>56</sup>

Pogosti ilegalni prehodi so bili tudi na odseku Ljubljana—Zalog. Franc Pečar je vozil tudi na premiku in pri tem večkrat prepeljal čez blok »kurjače«, ki so odšli v partizane.<sup>57</sup> Davorin Kremžar je vozil ilegalce spomladi 1942 v smeri proti Lazam, pa tudi proti Šmarju-Sap, vsega skupaj je prepeljal 17 ilegalcev.<sup>58</sup> Karel Sešek, nadpremikač iz Zaloga, je pomagal aktivistom, kurirjem in ilegalcem, da so varno prišli iz Sostrega na postajo Zalog, odkoder so se kot železničarji pripeljali s tovornimi vlaki v Ljubljano.<sup>59</sup>

Prav tako sta sodelovala železničarja iz Zaloga Franc Tavčar in Jože Štiher. Prvi je pomagal partizanom pri prehodu čez tire, drugi pa omogočal ilegalcem pot čez italijansko-nemško mejo.<sup>60</sup> Jože Šubelj je poleti 1942 nudil kurirjem glavnega štaba pomoč tako, da je imel na svojem stanovanju pripravljene obleke (kot npr. duhovniško), da bi se kurirji preoblekli, ko so odhajali v Ljubljano in obratno.<sup>61</sup> Jože Okretič, ki je bil čuvaj v Polju, je bil povezan z organiziranimi frontovci prometniki na premikalnem kolodvoru v Zalogu. Poskrbel je za varne prehode partizanskim kurirjem in drugim partizanom, ki so prihajali prek Save in čez železniško progo med Poljem in premikalnim kolodvorom v Zalogu s Štajerskega na Dolenjsko.<sup>62</sup> Pomembne zveze iz Ljubljane proti Štajerski so tekle prek železničarjev iz Zaloga prek Laz, Kresnic in Z.danega mostu dalje. Julka Humar-Lukič,

kretničarka iz Laz, je dalj časa imela zvezo z osebjem za spremstvo vlakov, ki je do Zaloga prišlo iz ljubljanske smeri, in dalje s člani OF v Posavju. Te zveze je vzdrževala tudi še pod nemško okupacijo.<sup>63</sup>

Veliko ilegalnih prevozov je bilo v drugi polovici 1942 in prvi polovici 1943, ko so odhajali pomembni organizatorji narodnoosvobodilnega boja iz Ljubljane na osvobojeno ozemlje na Dolenjsko in v Belo krajino. Prek posebnih zvez so ilegalno prehajali tudi kurirji, ki so vzdrževali zvezo med Ljubljano ter vodstvom narodnoosvobodilnega gibanja na terenu. Pri prevozu ilegalcev iz Ljubljane je imela pomembno vlogo novomeška postaja, ki je spremljala in nadalje po svojih preizkušanih kanalih spravljala ilegalce na teren. Partijska organizacija na postaji je po zanesljivem kanalu iz Ljubljane sprejemala politične in vojaške funkcionarje, zdravnike, tehnike in tiskarje. Jože Hribar, član železniškega komiteja, od srede septembra 1942 pa rajonskega železniškega komiteja KPS, piše v svojih spominih, da je čestokrat spremljal ilegalce, ki so prišli iz Ljubljane s ponarejenimi dokumenti in jih v smeri Trške gore odpremil na teren. Ilegalce so spremljali na teren tudi drugi železničarji.<sup>64</sup> Obširneje o tem piše Danijel Lepin, prav tako član zgoraj omenjenih komitejev in pravi takole: Z ilegalci, ki so prihajali kot preoblečeni železničarji v Novo mesto, je bilo najlažje, ker niso bili tako izpostavljeni sicer temeljiti okupatorjevi kontroli. Drugi zopet so prihajali z legalnimi dokumenti do Novega mesta, zato smo morali predtem železničarji priti v Ljubljano po ilegalne dokumente, s katerimi smo jih nato z novomeške postaje prek bloka vodili na teren. Pri izročanju ilegalnih dokumentov v Novem mestu smo železničarji odvzete legalne dokumente dostavili v Ljubljano, kot dokaz, da so ilegalci dejansko šli na teren. Lepin se tudi spominja, da je prišel v Ljubljano spomladi leta 1942 na javko v stanovanje železničarja Smrekarja na Resljevi cesti (Jože Smrekar na Resljevi 25 — op. A. V. M.) in prevzel od Franca (Mirka — op. A. V. M.) Pleška-Petra 17 ilegalnih osebnih izkaznic in jih prinesel v Novo mesto.<sup>65</sup> Dalje pravi Lepin, da so se zlasti kurirji javljali na novomeški postaji pri Jožetu Zagorcu-Dolskem in Jožetu Hribarju-Anžetu, ki sta izmenoma opravljala razporedno službo. Z ilegalci so

se železničarji razpoznavali tudi po geslih in znakih bodisi na vožnji na vlak, na postaji ali v gostilni. Ta gesla in znake so po dogovoru dobili od Franca (Mirka — op. A. V. M.) Pleška-Petra in Franca Čučka-Črnivca iz Ljubljane. Tako npr. »Ali kupujete krompir?« — »Da, krompir in koruzno moko.« Ali pa »Ali potujete v Novo mesto?« — »Ne, nadaljujem pot na Uršna sela.« in podobno. Nekateri ilegalci, ko so prispeli v Novo mesto, so odšli v gostilno in počakali na zvezo z železničarji, kot razpoznavni znak pa so imeli kozarec z 2 decilitroma vina na časopisnem papirju. Ilegalci so največkrat čakali na zvezo v najbližji gostilni na postaji pri Windischerju, pri Kastelcu v Bršljinu in Štemburju v Kandiji.<sup>66</sup> Novomeški železničarji so ilegalce, ki so jim bili zaupani, vodili ali prek bloka in naprej na dogovorjeno mesto, ali so jih z vlakom peljali do bližnje postaje, npr. do Birčne vasi, Urših sel ali Straže-Toplice. Nekateri pa so tudi ponoči z lokomotivo za premikanje odpeljali prek bloka v Bučni vasi na teren. Poleg tega so bili železničarji tudi zanesljivi kurirji, ali pa so vzdrževali še terenske zveze, prek katerih so ilegalci odhajali dalje v partizanske enote. Te zveze so potekale prek Bučne vasi na Trško goro, prek Kandije v Dolenjske toplice in Drganja sela, prek Birčne vasi in Uršnih sel na Stare žage in Črmošnjice, prek Grma in Vavte vasi na Gorjance. Lepin je zlasti odpremil ilegalce in kurirje na teren Drganjih sel, Starih žag in Brezove rebri.<sup>67</sup>

Veliko ilegalcev je prišlo iz Štajerske na Dolenjsko prek nemško italijanske meje na območje Tržišča, kjer sta pomagala železničarja Franc Pirš in Anton Rolih. Poleg tega je Pirš na postaji Mirna sprejemal aktiviste, ki so odhajali iz Ljubljane v partizane. Pravi, da je bil razpoznavni znak ilegalca časopis Slovenec v levem žepu, Pirš pa je imel eno rokavico v roki, drugo pa oblečeno. Sprejel je tri skupine, ki sta jih z Dolfetom Bulcem mimo postojank in straž vodila v okoliške gozdove.<sup>68</sup>

Ivan Petric, kretnik iz Metlike, pozneje postajenačelnik v Rosalnicah, se spominja, da so zlasti železničarji na območju Bubnjarcev, Rosalnic in Metlike pomagali mnogim ilegalcem, ki so prihajali iz Hrvaške v Slovenijo. Včasih so poleg posameznikov odpravljali po železnici ali v partizanske enote na

teren tudi večje skupine, ki so štele od deset do petnajst ilegalcev.<sup>69</sup>

Izjave v anketnih listih in spominskem gradivu pričajo, da so železničarji neštokrat pomagali bodisi hkrati z opravljanjem službenih dolžnosti, ali pri sodelovanju z organizacijo OF na terenu, ilegalcem, kurirjem, aktivistom in partizanom pri ilegalnih prehodih in poteh iz kraja v kraj ali čez okupatorjevo mejo, kjerkoli v Ljubljanski pokrajini. Za vzdrževanje teh zvez in poti so čestokrat vedeli in sodelovali družinski člani, ali svojci železničarjev. Le-ti so nemalokdaj nudili ilegalcem tudi zatočišče in oskrbo.

Prevozi ilegalcev po železnici bodisi kot slepih potnikov z vednostjo in zaščito železničarjev, ali kot fingiranih železniških uslužbencev, so bili pravzaprav redni, tako med italijansko okupacijo, kakor tudi od pozne jeseni 1943 dalje med nemško okupacijo. Pod italijansko okupacijo so bili ilegalni prevozi največ v smeri proti Dolenjski, pod nemško pa proti Primorski in Štajerski prek Zaloga in Litije. Uspešnost prevozov kaže na dobro pripravljenost in organizacijsko sposobnost železničarjev. To je upoštevalo tudi vodstvo narodnoosvobodilnega gibanja in je zato tudi zaupalo svoj dragoceni kader partijski organizaciji na železnici.

Na koncu tega poglavja naj omenimo še to, da so se na železnici med vojno zaposlovali tudi srednješolci in študenti, v večjem številu zlasti od jeseni 1942. Dne 22. septembra 1942 je bila namreč izdana naredba visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino, ki je dovoljevala glede na to, da zagotovi redni promet na železnicah Ljubljanske pokrajine (saj je bilo tedaj že večje število železničarjev v internaciji), sprejem v samostojno izvrševanje službe tudi mladeniče stare manj kot 21 let, vendar ne manj kot 18 let in seveda, če ustrezajo vsem drugim pogojem, ki jih predpisuje zakon.<sup>70</sup> Italijanski okupator je jemal tudi brezposelne študente, študente brez družin in sploh študente<sup>71</sup> za sumljive elemente v mestu, zato jih je že spomladi 1942 interniral v sklopu različnih ukrepov za obrambo Ljubljane. Spričo zgoraj omenjene naredbe pa so se študenti z zaposlitvijo na železnici več ali manj le umaknili okupatorjevemu nadzoru in dobili nekakšno zavetje pred njegovim nasiljem. Organizacija OF na železnici je večino srednješolcev in študentov vključila v narodnoosvobodilno gibanje in jih tudi

uporabila za različne akcije, ali pa so prek železnice odhajali ti začasno zaposleni študenti in srednješolci v partizanske enote. Tako se npr. Albin Bajec in ing. Ciril Mravlja spominjata, da sta Branko Ivanuš-Božo in Mirko Zlatnar-Miklavž s sodelovanjem ing. Goloba, šefa IX. sekcije in ing. Šubica, šefa II. sekcije dobivala od organizacije OF na železnici posebno izpolnjene tiskovine — službeni potni nalog, s katerim je bilo moč poleg drugih dokumentov legalno, hkrati z opravljanjem »službenih dolžnosti« zapustiti Ljubljano.<sup>72</sup> Študentje so namreč ustrezne dokumente za odhod v partizane dobivali neposredno od organizacije OF na železnici. Ivanuš in Zlatnar pa sta takšne dokumente od navedenih in drugih organizatorjev OF dobivala tudi za potrebe centralne tehnike. Na dejavnost študentov na železnici je opozorila tudi kvestura v dopisu z dne 2. februarja 1943 mestnim policijskim postajam in uradom javne varnosti pri obmejni železnici v Ljubljani, ko pravi med drugim, da so se z zaposlitvijo izognili nadzoru italijanskim oblastem in kvesturi in da sodelujejo v narodnoosvobodilnem gibanju.<sup>73</sup>

## 5. Kurirske zveze, javke in prevoz literature po železnici

Vodstvo Komunistične stranke Slovenije je v svojem nemirljivem boju proti fašizmu in nacizmu in naraščajoči hitlerjevski propagandi uporabilo tudi pisano besedo — tisk. Že pred vojno je ustanovilo ilegalno partijsko tehniko. Prve temelje ji je položil in jo vodil organizacijski sekretar centralnega komiteja KPS Tone Tomšič. V zadnjem letu pred aprilskim zlomom je s svojim organizacijskim talentom in zavzetostjo njeno dejavnost še razširil in razvejal. S tem je KPS v boju proti zunanjim in notranjim sovražnim silam uporabljala ne le legalni tisk, temveč je pričela tudi ilegalno tiskati, razmnoževati, širiti protifašistično literaturo, ki naj bi slovenski narod pravilno politično usmerjala, ga osveščala grozeče fašistične nevarnosti in ga hkrati pripravljala na obrambo domovine. Člani partijske tehnike so nekaj zvez za uspešno širjenje literature že pred vojno zaupali tudi železnici. Iz spominskega gradiva in pričevanj železničarjev in drugih zvemo, da so člani komunistične stranke in njihovi simpatizerji na že-

ležnici vzdrževali zveze z okrožnimi strankinimi organizacijami, iz Ljubljane so jim prinašali literaturo in propagandno gradivo. Z nekaj primeri bomo opisali zveze, ki so jih vzdrževali železničarji s posameznimi okrožnimi komiteji KPS in njihovimi tehnikami tik pred vojno in prve mesece okupacije. Jože Borštnar, prometnik v Rajhenburgu (Brestanici) je bil okrožni tehnik za Posavje. Po ilegalno literaturo je hodil v Ljubljano na različne javke, med drugim tudi na stanovanje Franca Leskoška. Na poti iz Ljubljane je največkrat odvrigel literaturo pred Brestanico, kjer je bil domenjen z železniškim čuvajem Kornherjem iz Rožnega dola pri Blanci, svojim najožjim sodelavcem.<sup>1</sup> Z belokranjskim okrožnim komitejem KPS je vzdrževal zvezo železničar Tone Šušteršič,\* ko pa je bila vzpostavljena v Semiču okrožna tehnika jeseni 1939 ali spomladi 1940, sta jo z Mirkom Zlatnarjem (sin železničarja) oskrbovala s tehničnim materialom, s teksti in podobno. Po razpadu stare Jugoslavije je bila ustanovljena nova tehnika v Metliki, v bližnji samotni cerkvi. Glavno zvezo med Ljubljano in to tehniko je vzdrževal prometnik v Metliki Jože Borštnar, ki ga je Tone Tomšič kot organizacijski sekretar CK KPS, po uspešnem organizacijsko-političnem delu v Posavju in Mirenski dolini, oktobra 1941 poslal v Metliko, da bi prek meje z NDH organiziral kanale s Karlovcem.<sup>2</sup> Za kočevsko okrožje je od začetka leta 1942 delovala okrožna tehnika v Kočevju. Sprva je vzdrževal zvezo med tehniko in Ljubljano Mirko Zlatnar, po razpadu Jugoslavije pa do poletja 1941 študent, sin železničarja Julija Crnkoviča, ki je bil zaposlen na postaji Kočevje.

Še pred vojno, koncem 1939, ali v začetku 1940, je bila v Novem mestu okrožna tehnika, s katero je leta 1940 vzdrževal zvezo z Ljubljano Niko Šilih, sin železničarja. Po okupaciji se je tehnika v Novem mestu še bolj razvila, imela je svoje prostore v hotelu Metropol, okrožni tehnik pa je bil tedaj

---

\* Tone Šušteršič je imel že leta 1932 ali 1933 zvezo s komunistom krojačem Jakom Butalo iz Gradca v Beli krajini. Tja mu je Šušteršič prinašal iz Ljubljane literaturo in letake. Da ne bi vzbujala nepotrebne pozornosti, je Šušteršič v dogovoru z Butalo večinoma na vožnji z večernim vlakom proti Gradcu odvrigel literaturo pri signalu pred postajo Gradac. (Šušteršič Tone, pismena izjava in ustni vir z dne 10. junija 1976.)





MILAN ZLATNAR, roj. 1912, prometnik v Zabnici, predvojni član KP. Ze poletu 1941 se je vključil v OF in delal na območju Zabnica—Stražišče—Kranj. Poleg tega je do aretacije 19. 2. 1942 vzdrževal zvezo med OO OF Kranj in CT KPS v Ljubljani. Javka je bila pri železničarski družini Petra Zlatnarja st. v Šiški. Po Urbančevi izdaji febr. 1942 so ga aretirali in odpeljali sprva v Begunje in nato v taborišče Mautausen. 20. 4. 1942 so ga ustrelili v skupini 49 talcev.

Ljuban Jakše-Zveličar. Na ciklostil sta največ razmnoževala Ciril Polajnar in Marjeta Vasič, oba sta pa tudi vzdrževala zvezo z Ljubljano. Ko pa so tehniko zaradi aretacije Cirila Polajnarja prenesli v okolico Novega mesta, je zvezo z Ljubljano prek železničarjev organiziral Mirko Zlatnar. Javka je bila na postaji pri Jožetu Hribarju. Centralna tehnika KPS je imela tako prek železničarjev še do konca 1942 zanesljivo zvezo z okrožno tehniko v Novem mestu.<sup>3</sup>

Leta 1940 je bila vzpostavljena zveza s ciklostilno tehniko v Št. Vidu pri Stični, med drugim tudi prek železničarja Urbančiča, ki je stanoval v Št. Vidu in se je dnevno vozil v službo v Ljubljano.<sup>4</sup>

Tudi za tehnike v okrožju Vrhnika in Cerknica so med drugim vzdrževali zvezo z Ljubljano železničarji in to še pred vojno. O delu ciklostilne tehnike, ki je delovala pred vojno v hiši železničarja Toneta Zalarja na Lazah pri Borovnici, smo omenili že v enem izmed prejšnjih poglavij. Iz Ljubljane je prenašal na Rakek pošto, tekste in matrice železničar Ludvik Miklošič iz Kamniške 46.<sup>5</sup> Le-ta je vzdrževal zvezo tudi po okupaciji, tja do leta 1942, bržkone pa še dlje.<sup>6</sup> Proti Trstu sta vozila litreaturo še pred vojno in med okupacijo železničar

Tone Maver<sup>7</sup> in Peter Zlatnar st.<sup>8</sup> Tudi za okrožje Kranj je delovala redna zveza od poletja 1941 do februarja 1942 po železnici. Zanj je skrbel prometnik, sprva v Žabnici, kasneje v Kranju, Milan Zlatnar, ki je največkrat osebno prihajal v Ljubljano na dom Mirka Zlatnarja, ali na postajo Ljubljana k Mirkovem očetu Petru Zlatnarju po gradivo. Gradivo za kranjsko okrožje so pošiljali po tej zvezi tudi pod železniškimi vagoni.<sup>9</sup> Prav tako je potekala poleti 1941 zveza po železnici iz Ljubljane za štajersko območje, in sicer s Trbovljami, Celjem in Mariborom. Prek železničarjev, ki so vozili iz Ljubljane do Zaloga oziroma do nemško-italijanske meje, so izročali tekste za Slovenskega poročevalca in letake zanesljivim železničarjem, ki so prihajali iz štajerske strani.<sup>10</sup>

Z organizacijo samostojnih tehnik pri vseh okrožnih komitejih KPS v začetku leta 1941 se je partijska tehnika še bolj povezala z železnico, te zveze je uporabila, kot bomo videli tudi kasneje, med okupacijo. Po razpadu stare Jugoslavije in po okupaciji, ki je razkosala slovensko ozemlje, je partijska tehnika dobivala vse večji pomen, zato je razširila svojo dejavnost. Vodstvo Komunistične partije Slovenije se je namreč iz predvojnih izkušenj močno zavedalo, da je pisana in tiskana beseda v tem hudem obdobju slovenskega naroda pomembna buditeljica narodne zavesti in klic k uporabi in boju proti okupatorju, hkrati pa dobro orožje proti sovražni propagandi. Iz predvojne partijske tehnike je vodstvo KPS razvilo centralno tehniko KPS, ki je postala tudi Osvobodilni fronti slovenskega naroda pomembno orožje v boju proti okupatorjem in domačim izdajalcem. Organizacijski sekretar CK KPS Tone Tomšič je v skladu z novimi okoliščinami dela in potrebami, ki jih je prinašala okupacija in z njo vedno večje nasilje, organiziral in razvil centralno tehniko KPS s predanim partijskim kadrom do te stopnje, da je uspešno premagovala okupatorjeve ovire in pomagala na vseh področjih narodnoosvobodilnega gibanja. Centralna tehnika KPS je imela več oddelkov (sektorjev) in je opravljala različne pomembne dejavnosti, mednje sodijo tudi organizacija in delo ilegalnih ciklostilnih tehnik in tiskarn in organizacija kurirskih zvez in javk ter kolportaža literature. Konec leta 1940 je pričel neposredno delati v partijski tehniki, oziroma od leta 1941, imenovani centralni tehniki KPS dr. Dušan Kraigher-Jug,<sup>11</sup> v njej je

delal vse dotlej, dokler ni v februarju 1942 prevzel na Dolenjskem organizacijo ciklostilnih tehnik in obveščevalno službo na terenu.<sup>12</sup> Narodnoosvobodilni tisk, ki je nastajal v ilegalnih ciklostilnih tehnikah in tiskarnah v Ljubljani in okolici v prvem obdobju njegovega razvoja, od septembra 1941 do začetka aprila 1943, je dosegel kljub izredno hudim razmeram dela visoko število izvodov. Skupaj s osrednjimi časopisi, letaki, lepaki in drobnim tiskom je ocenjeno na okoli 1.970.000 izvodov.<sup>13</sup> Za ves ta tisk so člani centralne tehnike KPS, ki so bili določeni za organizacijo javk in zvez skrbeli, da je prek njih odhajala literatura v vse slovenske pokrajine.

Komunisti in trdno organizirane organizacije OF na železnici so omogočale članom centralne tehnike KPS, da so tudi v okupaciji kaj hitro bile vzpostavljene zveze in javke, ki so jih vzdrževali železničarji in po katerih so odnašali in odvažali literaturo. Železničarji so bili zlasti soudeleženi pri oskrbovanju ciklostilnih tehnik na osvobojenem ozemlju na Dolenjskem, ki je bilo vzpostavljeno od maja 1942 do italijanske ofenzive poleti 1942, tako s tehničnim materialom kakor tudi z literaturo, ki so jo prinašali iz Ljubljane za nadaljnje razmnoževanje. Prek javk na železnici in zvez železničarjev, ki so domovali izven Ljubljane je odhajala literatura iz tehnike glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet, iz tako imenovane dolomitske tehnike (ki je delovala že spomladi 1942), a je bila v času bivanja vodstva narodnoosvobodilnega gibanja v Dolomitih od jeseni (oktobra) 1942 do spomladi 1943 pomembna osrednja tehnika osvobodilnega tiska.<sup>14</sup> Železničarji so zanesljivo vzdrževali zveze terenskih vodov (TV), od katerih je ena izjemoma potekala tudi po železnici iz Ljubljane na Dolenjsko do postaje Novo mesto, kjer je bila kurirska javka TV 22-Dolski.<sup>15</sup> Centralna tehnika KPS je vključila tudi železničarje v zveze, ki so bile vzpostavljene s ponovno organiziranimi ciklostilnimi tehnikami v okolici Ljubljane po italijanski ofenzivi jeseni 1942. Tako s krimsko tehniko, ki je delovala od oktobra 1942 in s tehniko »Jožica«, imenovano po bunkerju »Jožica« na Pugledu pri Podlipoglavu, jeseni 1942.<sup>16</sup> Železničarji so bili vse bolj vključeni pri raznašanju in prevozu tiskov iz dolomitske tehnike v tehnike posameznih okrožij, kjer so te tiske dalje razmnoževali. Tovrstno gradivo so vozili za belokranjsko tehniko, novomeško tehniko, ki je prič-

la z delom novembra 1942 in za stiško tehniko. Le-ta je delala še pred italijansko ofenzivo poleti 1942. Po preselitvi vodstva narodnoosvobodilnega gibanja iz Dolomitov na Rog spomladi 1943 pa je postala stiška tehnika pod imenom Urška 14 ena pomembnejših tiskarn osvobodilnega gibanja ne samo do kapitulacije Italije, temveč tudi v naslednjem obdobju, po kapitulaciji na osrednjem osvobojenem ozemlju na Dolenjskem in Kočevskem.<sup>17</sup> Pomemben delež imajo železničarji tudi pri vzdrževanju zvez, ki so potekale prek Notranjske na Primorsko. Prek Postojne in drugih krajev so tekle zveze zlasti v času, ko je narodnoosvobodilni tisk prihajal iz Ljubljane in iz drugih pomembnejših ciklostilnih tehnik v Ljubljanski pokrajini. Tako je dobivala ilegalni tisk iz Ljubljane v letu 1941 in 1942 Hajnejeva tehnika, imenovana po soboslikarju Viktorju Hajneju-Perunu, ki je delovala v Zalogu pri Postojni.<sup>18</sup>

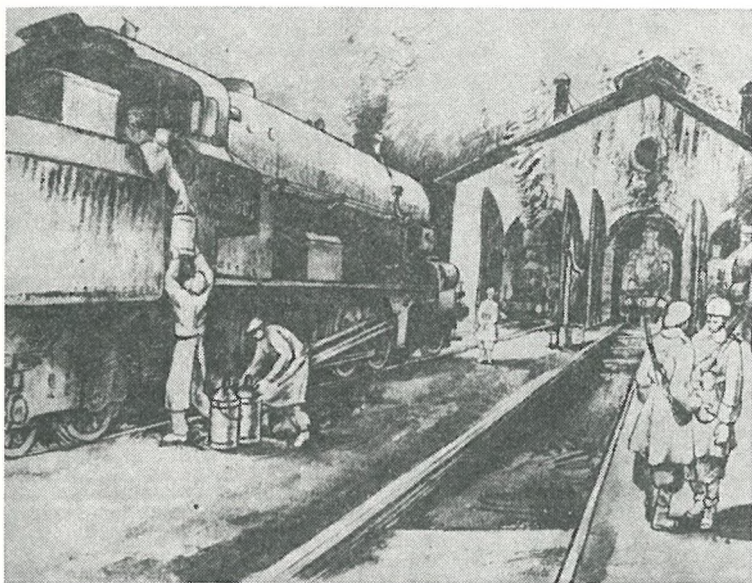
Tudi novomeška tehnika je prek železničarjev razpečevala svoj tisk zlasti v vasi in kraje ob progi na Dolenjskem in v Beli krajini. Tako je poleti 1941 bila organizirana široka mreža zaupnikov po posameznih postajah, ki so prenašali pošto in tehniko iz Novega mesta. Na progi Novo mesto—Bubnjarci so bili tile železničarji: v Kandiji Jože Majerle in Franc Potočkar, v Birčni vasi Rudolf Čubrilo in Lojze Babošek, v Uršnih selih Albin Kalan, v Rožnem dolu Ivan Bizjak, v Semiču Jakob Majerle, v Črnomlju Leopold Burjak, Jože Jerman, v Gradcu Jože Kopljan, v Metliki Ivan Petric, Ciril Dobovišek, Franc Adlešič, v Bubnjarcih Milan Kalan; na progi Novo mesto—Sevnica pa v Mirni peči Valter Šušteršič do odhoda v internacijo, v Trebnjem Miha Penko, v Mokronogu Franc Horvat, Franc Milavec in Anton Rutar, v Mirni Franc Pirš, v Trzišču Anton Rolih pa tudi drugi. Poleg prenašanja ilegalne literature so posredovali obveščevalni službi na železnici sporočila o gibanju sovražnikovih enot, o številčni moči posadk v posameznih bunkerjih, na postajah in drugih železniških objektih.<sup>19</sup> Na novomeški postaji pa so sprejemali in oddajali tehniko in pošto Ivan Mavrovič, Jože Hribar, Jože Zagorc, Djuro Špoljarevič, Danijel Lepin, Anton Kokalj, nekaj časa pa tudi Avgust Jazbinšek, Feliks Koman, Jože Pungerčar, Franc Mihalič, Franc Košir, Ermin Ferfolja in drugi.<sup>20</sup>

S pritegnitvijo Branka Ivanuša v vodstvo centralne tehnike KPS jeseni 1941, se je sodelovanje med njo in železnico,

kjer je bil Ivanuš zaposlen, znatno razširilo. Zaradi težkega ilegalnega dela in stroge konspiracije je danes skoraj nemogoče v celoti prikazati mrežo kurirskih zvez, javk in kanalov, ki so jih vzdrževali različni vojaški in politični organi narodnoosvobodilnega gibanja po železnici. Tudi v spominskem gradivu železničarjev in drugih so o tem skopi podatki. Posebno še, ker so se vse te kurirske zveze prepletale in dopolnjevale s prevozom literature, obveščevalno službo, intendanco in podobno. Vendar bomo skušali na tem mestu orisati, kako so železničarji organizirali in vzdrževali kurirske zveze, kanale za tehniko in javke vzdolž prog, ki so tekle iz Ljubljane v posamezne pokrajine v Sloveniji oziroma v Ljubljanski pokrajini.

Iz Ljubljane, ki je bila že od vsega začetka središče narodnoosvobodilnega gibanja in kjer so bili do maja 1942 CK KPS, IO OF in glavno poveljstvo slovenskih partizanskih čet, so tekle številne zveze in kurirske poti v razne pokrajine in k partizanskim enotam. Kljub okupatorjevim mejam je CK KPS imel zveze z vsemi pokrajinskimi in okrožnimi komiteji, te zveze je uporabljal tudi IO OF. Glavno poveljstvo slovenskih partizanskih čet je spomladi in poleti 1942 vzpostavilo zvezo s štabi grupnih odredov, pa tudi z manjšimi partizanskimi enotami (odredi). Centralna tehnika KPS je že takoj po okupaciji na novo organizirala kurirske zveze in javke, prek katerih je bila povezana s pokrajinskimi in okrožnimi tehnikami ter kasneje s tehnikami pri posameznih štabih. Razen teh zvez so bile še zveze manjših političnih in vojaških organov, ki so bile posebno številne v Ljubljanski pokrajini. Nekaj teh naštetih kurirskih zvez in poti ter javk je po okupaciji prevzela železnica. Z razvojem narodnoosvobodilnega boja in njegovimi rastočimi potrebami ter stopnjevanjem okupatorjevega nasilja je vodstvo narodnoosvobodilnega gibanja čedalje bolj uporabljalo železnico kot zanesljivo sredstvo za vzpostavitev prenekaterih zvez in javk.

Med pomembnimi dejavnostmi frontne organizacije na železnici je bila leta 1941 organizacija in vzdrževanje kurirskih zvez, javk in kanalov, ki pa se je z zaporo Ljubljane februarja 1942 še razširila in pospešila. Na sestankih članov železniškega komiteja in članov osrednjega odbora OF železnica so pretehtali vsako možnost in razmere, ki so jih imele



Železničarji so v kangli za olje z dvojnim dnom vozili pošto, propagandno gradivo, ilegalne dokumente, sanitetni material pa tudi orožje (Ilustracija akademskega slikarja Staneta Kumarja)

različne delovne enote za vzdrževanje zvez in javk. Izbrali so iz različnih strok najbolj zanesljive železničarje, ki so imeli možnost, da so opravljali kurirsko delo hkrati z opravljanjem svojih službenih dolžnosti. Tako na primer so imeli največ možnosti strojevodje, kurjači, osebje za spremstvo vlakov, železničarji v sekcijski službi, pa tudi vsi, ki so domovali izven ljubljanskega mestnega območja. Večina teh je bila povezana z narodnoosvobodilnim gibanjem v domačem kraju, zato jih je vodstvo narodnoosvobodilnega gibanja še posebej pritegnilo za vzdrževanje posrednih ali neposrednih zvez s partizanskimi enotami.<sup>21</sup>

Iz Ljubljane je mreža kurirskih zvez in javk po železnici delovala nepretrgoma v letih 1941 in 1943. Prek teh kanalov so potovale manjše količine blaga, tekstil, ilegalni dokumenti, ki jih je pripravila centralna tehnika KPS, pa tudi pošta CK KPS, glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet in IOOF.

O delovanju kurirskih zvez in kanalov na železnici govore tudi spomini Milana Škerlavaja-Petrača, člana CT KPS, ki pravi, da so okrožne in pokrajinske tehnike na Gorenjskem, Štajerskem in Primorskem dobile v najkrajšem času tekste in druge potrebščine in da so kljub okupatorjevemu terorju in nadzoru v skladu z vsakokratno potrebo pošiljali z različnimi vlaki strojevodje, kurjače, vlakovodje, sprevodnike, zavirače in druge ki so poskrbeli za pravočasno izročitev pošte, dokumentov in drugega gradiva.<sup>22</sup>

Izredna iznajdljivost železničarjev je spletla pri skupnem delu med osebjem za spremstvo vlakov, strojevodji, kurjači in aktivisti ljubljanskega vozlišča in novomeške postaje in postaj vzdolž prog Ljubljanske pokrajine ter prek mejnih postaj z ozemljem, ki ga je imel zasedenega nemški okupator, široko mrežo zvez in stikov. Posebno težko je bilo prenašanje pošte prek obmejne postaje Šentvid. Vinko Bavcon se spominja, da so pošto iz Ljubljane dobili prek vlakovodje Toneta Maverja. Tranziterja Anton Zaviršek in Vinko Bavcon ter popisovalec Josip Pipan so predali pošto spremljevalcem vlakov, le-to so v Vižmarjih na nemški strani prevzeli odpravniki vlakov Turk in popisovalec Anton Dolžan, v Škofji Loki pa kretnik Ranziger. Večkrat pa je zaradi nujnosti odprave pošte Bavcon sam ilegalno prešel mejo in v Vižmarjih ali v Škofji Loki poiskal zvezo.<sup>23</sup> Poleg prenašanja pošte, so potovala pisma tudi na tovornih vlakih pod postajno nalepnico, železničarji na postajah pa so se med seboj sporazumevali in obveščali po telefonu. Bavcon piše, da je npr. nekoč takole obvestil vlakovnega odpravnika Turka v Vižmarjih: »Za pošiljko v vozu št. Kd 735522, premog za postajo Kranj, manjka tovorni list.«<sup>24</sup> Pri prenosu pošte iz postajnega poslopja k vlaku je velikokrat pomagal carinik Stane Zorec.<sup>25</sup> Branko Ivanuš, ki je skrbel za zveze ali bil zveza med CK KPS in glavnim poveljstvom, je tudi na železnici organiziral in sestavil posebno skupino zanesljivih železničarjev, ki jim je prinašal zaupno pošto, nujna poročila, ilegalne dokumente in podobno, ti so nato po železnici vse dostavili na določeno javko.

Karel Završnik, Anton Štrumbelj in tudi drugi iz kurilnice Ljubljana, se spominjajo, da je bilo v pisarni skladišča v telefonski omari majhno skrivališče za šifrirano pošto. Ponavadi sta Janez Rupar in Anton Štrumbelj izročala pošto



ANTON ŠTRUMBELJ, roj. 1910, kurjač, kasneje strojevodja, član KP od marca 1942. Bil je organizator OF med kurjači v kurilnici Ljubljana in sekretar terenskega odbora kurjačev in član mat. odb. OF kurilnice. Sodeloval je pri intendantci in skrbel za ilegalce. Vozil je na lokomotivah ilegalno tehniko iz Ljubljane na Dolenjsko pa tudi ilegalce, ki so odhajali v NOV. Umrl je leta 1979.



kurjačem in strojevodjem, ki so vozili po turnusu, katerega je določal Ivan Justin.<sup>26</sup> Skupino strojevodij in kurjačev, ki so bili določeni ali rezervirani za posebne naloge, se pravi za prevoz najbolj zaupne pošte, dalje tehnike, pa tudi ilegalcev, praviloma niso vključevali v širše frontno delo na železnici.<sup>27</sup>

Dne 20. marca 1942 je našla železniška milica v službeni omarici Ivana Selana št. 156 v prostorih nekdanje službene ambulance na postaji Ljubljana ilegalne letake. Po zaslišanju Selana in preiskavi njegovega bivališča, ki jo je izvedla železniška milica iz Zaloga, mu niso mogli ničesar dokazati, da bi bil soudeležen pri razširjanju, skrivanju letakov, ali da bi jih bral. Spričo dejstva, da je prihajalo v te prostore podnevi in ponoči večje število voznega osebja, je italijanski okupator pač verjel v večjo možnost za vtihotapljanje ilegalne literature v službene omarice.<sup>28</sup>

Za revirje in ostalo Štajersko so železničarji vzdrževali zvezo prek Zaloga. Na odseku Ljubljana—Zalog—Ljubljana je vozil do leta 1943 strojevodja Jože Mrak, ki je poleg drugega gradiva prevažal tudi literaturo in pošto. Večinoma so



JULKA HUMAR-LUKIČ, rojena 1922, kretničarka na postaji Laze, član SKOJ od V. 1943. Delala je v mladinski organizaciji v Jevnici, kot obveščevalka in kurirka je vzdrževala tudi kurirske zveze prek železnice iz Ljubljane oziroma Zaloga v Zidani most in dalje v Zasavje. Avgusta 1944 je odšla v NOV.

mu izročali v Ljubljani gradivo in pošto Lovro Groznik, Janez Rupar, Alojz Hajnrihar, pa tudi drugi, vse to je oddal prometniku v Zalogu Janezu Pangeršiču, ali pa kretniku Tinetu Židanu.<sup>29</sup> Andrej Ložar, kretnik in pozneje premikač, je nosil iz Ljubljane pošto in Slovenskega poročevalca v Zalog,<sup>30</sup> iz Zaloga v Podmolnik in nazaj pa premikač Jože Šubelj.<sup>31</sup> Iz Zaloga do zasavskih revirjev je bil pomemben kanal »Julka«, ki ga je vzdrževala kot smo že omenili kretničarka Julka Humar-Lukič.

Na progi proti Vrhniki je vozil pošto in literaturo strojevodja Pavle Smrtnik, ki jo je oddajal na javkah na Vrhniki.<sup>32</sup>

Na postaji Drenov grič je poleti 1942 sprejemal pošto iz Ljubljane Janez Rebec, ki so jo nato kurirji odnašali naprej na teren.<sup>33</sup> Na Brezovici je pošto pa tudi kosovno pošiljko spremljal šef postaje Anton Eržen. V Brezovico so namreč vozile iz strojne delavnice-kurilnice Šiška popravljene lokomotive na poskušno vožnjo, ki je po dogovoru dalj časa stala na stranskem tiru.<sup>34</sup>

ALOJZ SLABE, roj. 1901, sprva je bil zaposlen na Rakeku, po okupaciji pa so ga premestili kot premogarja v kurilnico Ljubljana, kjer se je vključil v OF. Sept. 1941 so ga zaradi potreb organizacije OF na ljubljanski železnici premestili v Postojno, kjer sta z Andrejem Matičičem vzdrževala kurirske zveze iz Ljubljane na Primorsko in skrbela za intendantco po železnici. Slabe je delal nekaj časa tudi v Borovnici, nato pa do osvoboditve zopet v Postojni.



Proti Postojni je bilo določenih več strojnih skupin, ki so prevajale različno blago, tehniko in pošto. S tehniko je za okrožni komite KPS Cerknica nekaj mesecev od aprila 1941 dalje vzdrževala zvezo z Ljubljano Minka Sodja. Potrebno gradivo je dobila na javki pri železničarski družini Ludvika Miklošiča v Kamniški ulici 46 za Bežigradom, za kar je vedela vsa družina.<sup>95</sup> Alojz Slabe opisuje v svojih spominih, da se je vključil v OF v kurilnici Ljubljana in ker je že pred vojno delal na Rakeku, je s pomočjo strojnega mojstra dobil službeno mesto v Postojni. Hkrati je po liniji OF dobil nalogo, da s svojimi sodelavci vzpostavi zvezo s Primorsko. Tako je septembra 1941 osnovana skupina zanesljivih železničarjev, med njimi Alojz Slabe, Andrej Matičič in Franc Mekina, ki so bili zaposleni v Postojni, vzdrževala zvezo iz Ljubljane s Primorsko. Med prvimi je z njimi vzpostavil zvezo kurjač iz kurilnice Ljubljana Hamdija Šemrd, ki jim je prinašal pošto, tehniko in različno blago.<sup>96</sup> V Postojno je vozil tudi Avgust Belič, ki so mu izročali blago, pošto in tehniko v Ljubljani Alojz Hajhrihar, Lovro Groznik, Janez Rupar, pa tudi drugi zanesljivi železničarji v kurilnici. Material in pošto je Belič oddajal na postajah vzdolž proge, posebno pa v Lo-



FERDO HLADNIK, rojen 1910, strojni tehnik v kurilnici Ljubljana, eden izmed organizatorjev OF v kurilnici Ljubljana. Pri osnovanju odborov OF je postal sekretar terenskega odbora pisarne kurilnice, nato pa je postal sekretar matičnega odbora OF kurilnice in sicer do aretacije 8. 7. 1944. Sodeloval je zlasti pri obveščevalni službi, pri razpečavanju ilegalnega gradiva in zbiranju materiala za OF. Po enomesečnem zaporu na ljubljanski policiji ga je okupator odvedel v koncentracijsko taborišče Dachau. Po vojni je opravljal odgovorne naloge na železnici. Med drugim je delal eno leto v Rimu kot ekspert za restitucijo železniških vozil in materiala pri restitucijski delegaciji reparacijske komisije vlade FLRJ.

gatec, Rakek in Postojno zanesljivim članom OF, premogarem ali vozovnim preglednikom. Ponavadi je blago izročal po osebнем poznanstvu in zaupanju in ne le po geslih. Tako je imel zveze s premogarji Hančičem, Mekino, Matičičem; Slabetom, Juvančičem, vozovnimi pregledniki Brdavsem, Alojzem Virantom, z Zdravjem, z nadzornikom proge Kraljem in drugimi. V Ljubljano je prinašal pošto in jo izročal Hajnriharju, Komacu, Soncu in Hladniku.<sup>37</sup> V Postojno sta prevažala največ Slovenskega poročevalca Lah in Rozina ter ga oddajala v trgovino Šket, kjer sta sprejemala večje količine belega platna, ki sta ga vozila v Ljubljano. Na relaciji Ljubljana—Postojna so prevažali tehniko pa tudi drugo blago še Ignac Grošelj, Maks Šuštar, Ludvik Deisinger, Anton Štrumbelj, Franc Berčič, Karel Završnik in drugi.<sup>38</sup> V Postojni se je nabiralo veliko tehnike, ki so jo pred razpečevanjem skrivali pod podom v delavnici, ker pa je bilo Italijanom preveč na očeh, so imeli skrivališče v prostoru med dvema pragoma in nad vrati delavnice. Največ so prevozili tehnike v vrčih za olje, manjše količine pa tudi v drugih kamuflažnih predmetih.<sup>39</sup>

ANDREJ ALIČ, roj. 1897, čuvaj na postajališču Polje, član OF. S čuvajem Jožetom Okretičem sta skrbeli za kurirske zveze, zlasti v času bivanja članov CK KPS in glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet na Podlipoglavu. Pošto ljubljanskega poverjenišva CK KPS je prinašal v Polje k Aliču ali Okretiču Branko Ivanuš. Prav tako sta sodelovala v kurirskih zvezah iz Podlipoglava v Ljubljano.



Poleg tega so imeli železničarji iz Ljubljane zvezo tudi s terenom, tako da je med drugim imel Ignac Grošelj v Postojni zvezo z dvema kurirkama, ki sta dalje odnašali pošto, literaturo, pa tudi drugo blago. V Ljubljani je bil povezan s Slavko Tarman, ki je Grošlju prinašala pošto, literaturo in prtljago za novince, ki so odhajali v partizane.<sup>40</sup>

Ker je bil Ivanuš zaposlen v sekcijski službi, je imel možnost potovanja z vlakom ob vsakem času in zato tudi možnost navezati osebne stike z železničarji vzdolž prog Ljubljanske pokrajine. Tako jim je izročal bodisi pošto, denar, dokumente ali posebna sporočila in naloge.

Na železniški postaji Polje in Zalog so bili posebno aktivni železničarji v jeseni 1942, v času, ko so bili na Podlipoglavu glavno poveljstvo slovenskih partizanskih čet, IO OF in CK KPS. Branko Ivanuš je imel zveze v Polju z železniškima čuvajema Andrejem Aličem, ki jima je prinašal pošto ljubljanskega poverjenišva CK KPS. Andrej Alič, pogostokrat pa njegov brat Ivan Alič-Johan, sta nesla pošto in velike vsote denarja za vojsko v bunker, kjer so bili člani CK KPS, IO OF



CIRIL GROZNIK, roj. 1909, sprevodnik na postaji Ljubljana, predvojni član KP. Kot član OF in NZ je sodeloval v kurirskih zvezah med Podlipoglavom in postajo Polje in Ljubljano. Med drugim je vodil borce iz Ljubljane čez Ljubljanico na območju Slap do prvih javk in zvez s partizanskimi enotami. V svoji kamuflažni železničarski torbi je prinesel med drugim iz Ljubljane vezen prapor za Tomšičevo brigado. Prav tako je sodeloval pri vagonških pošiljkah za NOV. Umril je v internaciji.

in glavnega poveljstva. Prav tako sta brata Aliča prinašala pošto iz bunkerja in vzdrževala zvezo z Ljubljano.<sup>41</sup>

Pomembne kurirske zveze so vzdrževali tudi železničarji, ki so domovali izven Ljubljane in so se vsakodnevno vozili v službo v Ljubljano. Prek le-teh so vzdrževali zveze ne samo nižji partijski in frontni forumi, temveč tudi vodstvo narodnoosvobodilnega gibanja. Železničar Ciril Groznik, doma iz Slap, je bil vključen v zvezo, ki jo je imelo poverjeništvo CK KPS Ljubljana z zunanjim okrožjem. Iz Ljubljane je prinašal pošto na postajo Polje, odkoder so jo nato kurirji odnesli naprej.<sup>42</sup> V vojaško kurirsko zvezo glavnega poveljstva, organizirano spomladi 1942, so že od vsega začetka pritegnili dr. Riharda Gregoriča, ki je bil zaposlen v železniški ambulanti in se je dnevno vozil v službo iz Polja v Ljubljano. Imel je zvezo z javkami v Ljubljani, kjer je dobil pošto in jo v svoji službeni torbi odnašal na javko pri Kocijančičevih v Sostro. Na taisto javko je odnašal tudi pošto, ki mu jo je na dom prinašal Ciril Groznik.<sup>43</sup> Miroslav Kogej, doma iz Polja, je bil v OF povezan v kurilnici Ljubljana, od tam je prenašal literaturo na teren v Polje, kjer so jo dalje razdeljevali.<sup>44</sup>

ANTON ŽIROVNIK, roj. 1903, mizar v Zeleni jami II. sekcije za vzdrževanje prog, član OF. Sodeloval je zlasti pri vzdrževanju kurirskih zvez med Ljubljano in Dobrovo ter Dolomiti. Ustreljen je bil na viškem bloku 10. sept. 1942 ko je italijanska straža našla pri njem kliše za partizansko tiskarno.



Tudi železničarji, ki so stanovali v vasi Kozarje pri Ljubljani, po ograditvi Ljubljane je ostala izven bloka, so kot člani OF na železnici in hkrati povezani z narodnoosvobodilnim bojem v domačem kraju, opravljali pomembne naloge. Zlasti so bili vmesni člani v kurirskih službah in povezavah z različnimi javkami in ilegalci za območje Dolomitov. Tako je bila od februarja 1942 do februarja 1943 javka pri železničarju Martinu Selanu in njegovi ženi Tereziji, na Brezovici 117 (danes 12). Tja je hodil Mirko Zlatnar-Miklavž do svoje aretacije ter tam sprejemal razna obvestila in podatke o razmerah in dogodkih v kraju in okolici.<sup>45</sup> Anton Žirovnik, mizar v nadzorništvu visoke stavbe pri II. sekciji za vzdrževanje prog v Zeleni jami, je bil aktiven tudi v terenski organizaciji v Kozarjih, kjer je stanoval. Oba z ženo Francko Žirovnik, sta na svojem domu dajala zatočišče terenskim političnim delavcem, pri njiju so bili sestanki terenskih aktivistov in članov rajonskega odbora OF (Vič-Rožna dolina). Poleti 1942 so v njihovem domu tipkali matrice za Slovenskega poročevalca, ki so jih nato nekaj časa razmnoževali pri Jožetu Lazniku v Podsmreki. Dne 10. septembra 1942 je dvignil Žirovnik na



javki pri natakarici Angelci Outrata-Petelin v gostilni pri Starem tišlerju v Kolodvorski ulici kliše za partizansko brošuro, ki jo je tiskala ilegalna tiskarna v Erbežnikovi kovačiji, na današnji Cesti Dolomitskega odreda. Kliše je bil pred tem shranjen na železnici v krajevnem skladišču pri Emilu Strniši. Po naročilu Branka Ivanuša, naj bi ga nekdo od železničarjev, ki stanuje prek bloka, odnesel na javko. Pri nadrobnejšem pregledu Žirovnika na viškem bloku na Tržaški cesti 175 (v hiši Vrtačnikovih, po domače pri Gorjancu) danes 145, je italijanska straža odkrila kliše, ki je bil skrit v votli deski. Po zaslišanju ga je postavila pred zid bloka ter ga ustrelila. Danes je na tej hiši spominska plošča.<sup>46</sup>

Zelo aktivna je bila družina železničarja Ivana Kelblja v Kozarjih št. 43, zlasti sinova Vinko in Slavko. Po njenem odhodu 2. maja 1942 v partizane so očeta odgnali v internacijo, mati Frančiška pa je še nadalje delala v organizaciji OF, dajala stanovanje in oskrbo ilegalcem in sprejemala propagandni material in pošto za terenske aktiviste.<sup>47</sup> Alojz Brdavs iz Kozarij št. 125 je kot železničar prenašal razno pošto in pakete za zapornike, pa tudi sicer nudil vsakršnokoli pomoč frontni organizaciji na železnici in na terenu. Kot frontovec je kasneje delal tudi na Notranjskem.<sup>48</sup> Da so bili predvsem železničarji pomemben člen pri vzdrževanju kurirskih zvez in javk in da so prek železnice odhajali ilegalci iz Ljubljane na teren in obratno, ugotavlja tudi poročilo karabinjerskega poveljstva z dne 26. decembra 1942. Poročilo pravi, da slovenski železničarji v službeni uniformi prihajajo in odhajajo skozi varnostni pas s torbami in zavitki, ne da bi bili po predpisih nadzorovani in preiskani. Tako so lahko tudi lažni ali nekdanji železničarji z vlaki svobodno odhajali iz mesta, noseč s seboj torbe in pakete z gradivom, namenjenim upornikom.<sup>49</sup>

Za javke, zveze in samo kolportažo tehnike v Ljubljani in za zunanje pokrajine je skrbel in organiziral do aretacije tudi Mirko Zlatnar, član centralne tehnike KPS. Literaturo je nosila na železnico Danica Bravničar Zora kar k Zlatnarjevim na dom, saj sta bila oče Peter in njegov sin Peter zaposlena na železnici, nosila pa jo je tudi k Prešernovim na Milčinskega ulico.<sup>50</sup> Kot smo že omenili, je bila javka leta 1941 tudi v skladišču za blagovni promet pri Zlatnarju, kjer sta oba, oče in sin, skrbela za zvezo z Gorenjsko in Štajersko. Peter Zlatnar



## R. Commissariato P. S. Confine Lubiana Ferrovia

N. 0290 di prot. Gab.

Lubiana 9 Settembre 1941. M.

**OCCORRENZA:** Rinvenimento tre casse contenenti manifestini sovversivi, inchiostro per cyclostile e carte geografiche della zona di occupazione tedesca sul carro ferroviario tedesco D.R.R. n. 2012 in composizione al treno merci ordinario n. 008 in transito uscita Regno da Lubiana Sissa.



**Raccomandata a mano**  
**URGENTE**

ALLA REGIA QUESTURA DI LUBIANA  
AL REGIO COMISSARIATO PER I SERVIZI DI POLIZIA  
DI MONFIERA DELLA S<sup>a</sup> ZONA - T. R. I. E. S. T. E.  
AL R. COMMISSARIATO REGIONALE COLLABORANTE P.P. SS.  
T. R. I. E. S. T. E.  
AL COMANDO STAZIONE MILITARIA FERR. LUBIANA

La mattina del 6 andante alle ore 11 i Carabinieri e la Guardia di Finanza di servizio alla Stazione di Lubiana Sissa nel procedere alla ispezione del treno merci n. 008, in partenza da detto Scalo per Jesenice, notavano che il carro tedesco D.R.R. n. 2012 era piombato con piombo della Stazione di Lubiana Centrale contraddistinto col n. 44 del 4/8, c.a. e, avvertendo il piombo doganale, ordinavano l'apertura del carro. - In esso trovarono n. 22 casse mentre dalla verifica dei documenti di viaggio in consegna al detto treno il carro avrebbe dovuto contenere solamente 10 colli tutti diretti alla Banca di Credito a Kranj. - Aparti i tre colli trovati in eccezione, in uno di essi si rinvenivano n. 27 involucri contenenti inchiostro per cyclostile, 17 carte geografiche a grande scala riproducenti la regione del cessato regno jugoslavo confinante con la Germania, una carta geografica riprodotte la regione ad ovest di Burburgo, e due volumi di cui uno intitolato "Armariento delle truppe a piedi ed a cavallo" e l'altro intitolato "Insegnamento del combattimento nel Sokol" edito dall'Unione dei Sokol del regno jugoslavo a Belgrado nel 1940. - La seconda cassa conteneva sette pacchi di manifestini di propaganda sovversiva, poligrafati di due tipi, uno a firma del comitato centrale del partito jugoslavo comunista e l'altro a firma della direzione centrale del fronte di liberazione della nazione slovena. - Sopra ogni pacco erano scritte delle indicazioni che quasi sicuramente servivano per recapito a destinazione del contenuto di essi; le sigle ed annotazioni erano le seguenti - T.B. - M.T. - G.L. - Jesenice - M.T. - Kranj - M.T. -

La terza cassa conteneva anch'essa n. 4 pacchi di manifestini sovversivi del tipo sopraccitato nonché 200 fogli poligrafati della piccola sezione dell'esercito rivoluzionario e 199 copie del giornale poligrafato "Slovenski Prosvetilec". - Conteneva altresì una carta del territorio sloveno ad uso degli automobilisti edita nel 1940. -

Le annotazioni di destinazione riportate sui pacchi erano le seguenti: Kamnik - M.T. - Km. 220 - Km. 200 Kamnik. -

Le tre casse non avevano alcuna indicazione di destinazione allo esterno. - Compita una ulteriore rinvenzione per ispezione del loro contenuto in quest'ufficio si rinvenivano in una di esse due biglietti scritti

Italijansko poročilo z dne 9. septembra 1941 o zaseženem propagandnem gradivu, ki je bilo namenjeno s postaje Ljubljana Siška na Gorenjsko

ml. se spominja, da so na Gorenjsko leta 1941 pošiljali literaturo v večjih zabojih ter da so zaradi varnosti »uradno« knjižili sprejem in odpremo materiala. Pravi, da so morda trikrat poslali po več zabojev raznih potrebščin (papirja, matric, barve in drugih tiskarskih potrebščin) kranjski tehniki, dvakrat pa v Kamnik. O večjih pošiljkah, poslanih v zabojih govorijo tudi italijanski dokumenti. Dne 6. septembra 1941 so karabinjerji in službujoča finančna straža na postaji Šiška pri nadzoru tovornega vlaka št. 966, v nemškem vagonu, ki je bil namenjen proti Jesenicam, našli tri zaboje subverzivnih letakov, črnilo za ciklostil in geografske karte. Pri pregledu zaseženih zabojev so ugotovili, da je bilo poslano na Kreditno banko Kranj, pošilja pa špedicija Ljubljana — Slovenija Šport. V enem zaboju so bili tudi štirje paketi, naslovljeni s šifro: Kamnik — MT km 220 — km 200 Kamnik. Dokument ugotavlja, da je ime naslovnika izmišljeno in da je delo organiziranih železničarjev, ker jih je najden list med subverzivnim materialom z naročilom »da naj vrnejo po isti poti« poučil, da so se takega načina prevažanja subverzivnega materiala že večkrat posluževali in da so subverzivni elementi v ljubljanskem vozlišču povezani s subverzivnimi organizacijami v Kranju, Kamniku in Jesenicah.<sup>51</sup> Del etikete, kakršne so uporabljali pri blagovnem prometu glavne železniške postaje v Ljubljani in so ga našli med oblanci v omenjenih zabojih, je njihovo ugotovitev še podkrepil. Italijanski okupator je po preiskavah in zasliševanjih zaprl vse železničarje, ki so naglali in plombirali ta vagon; to so bili: Franc Kadunc, Franc Mrše, Janez Masilo, Stanko Pirc, Alojz Potokar (ki je ta vagon plombiral) in Anton Ukmar. Prijeli so tudi vse železničarje, ki so spremljali vlak št. 966 do Ljubljane-Šiška, to je bilo osebje za spremstvo vlakov glavne železniške postaje Ljubljana: Antona Rusa, Antona Jurgoviča, Franca Mrčarja, Alojza Severja, Jožeta Grosa, Franca Lavriča, Albina Zidarja, Vinka Klenovška. Pri preiskavi okoliškega terena so našli ciklostil, ki so ga železničarji uporabljali za službene okrožnice in ker italijanski okupator ni izključeval, da so propagandni letaki razmnoženi na istem ciklostilu, je prijel tudi tele železničarje: Leopolda Anžurja, Franca Koprivca in Ivana Skafarja (ali Škafar), ki so bili vsi litografi. Sodba vojaškega vojnega sodišča proti naštetim železničarjem je bila 7. ja-

TINE KMET, roj. 1911, sprva krojač, v letu 1941 se je zaposlil na železniški direkciji v kopirnici, v kateri je občasno razmnoževal ilegalno literaturo in načrte železniških prog za potrebe NOV. Prenašal je tudi ilegalno tehniko v Sentlovrenc in Veliko loko na Dolenjsko. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV, bil je v Cankarjevi brigadi v IV. bataljonu. Padel je 16. 3. 1944 na Javorovici.



nuarja 1942; Franca Kadunca, Stanka Pirca in Alojza Potočarja so bremenili, da so skušali ilegalno poslati na nemško okupirano področje propagandni material in jih obsodili na eno leto zavora, druge pa so zaradi pomanjkanja dokazov izpustili.<sup>52</sup>

Za potrebe tehnike je ves čas skrbela tudi železniška tiskarna v Ljubljani. Tu so člani OF kljub strogemu okupatorjevemu nadzoru nad uporabo tiskarskega materiala in delom v tiskarni organizirali zbiranje za ilegalne in partizanske tehnike tako pomembnega materiala. Zbirali so papir, tiskarske barve, ciklostile in drugo. Da so akcije dobro uspele, so večinoma sodelovali pri zbiranju in odpremi materiala delavci iz različnih oddelkov tiskarne. To so skladiščnik Franc Radič, litografski delavec Anton Pegan, administratorica Darinka Gornik-Amon, vlagalka Ivanka Avšič, ročni stavec Martin Mandelj, tiskarski strojnik Franc Vovk, knjigoveška delavka Terezija Keršič-Hren in železniški uradnik iz občega oddelka na direkciji Albert Kobal.<sup>53</sup>

Na dvorišču železniške direkcije je bila kopirnica z ozalidno tehniko (to je kopiranje matric na fotokemični papir Jas-

nit ali Ozalid z izpostavljanjem močni svetlobi in nato amoniakovim hlapom, da se slika razvije in fiksira). V njej je delal do odhoda v partizane Tine Kmet, doma iz Krtine pri Šentlovrencu, po poklicu krojač, ki pa je bil že v letu 1941 v službi na železnici.<sup>54</sup> Poleg kopiranja skic, raznih tehničnih načrtov in podobno za potrebe železnice, je v kopirnici že od okupacije dalje izdeloval občasno tudi ilegalni tisk. Arhitekt Vlasto Kopač, član KPS od leta 1938, ki je bil od poletja 1941 sodelavec v dokumentni tehniki centralne tehnike KPS, pravi, da je imel že kmalu po okupaciji stike s Tinetom Kmetom, ker sta se poznala še pred vojno. V kopirnico sta prinašala Kopač ali Zora Šerbak-Kopač razno ilegalno gradivo za razmnoževanje in ga nato odnašala na določene javke. Tako se npr. Kopač spominja, da je narisal portreta Marxa in Engelsa za letake, ki jih je Kmet v omenjeni kopirnici razmnožil na ozalidni papir. Dalje se spominja, da je prinašal za kopiranje specialke Gorenjske,\* razne naslovne strani, zaglavja in matrice za samostojne publikacije (npr. zbirke pesmi), ali kot npr. naslovno stran za brošuro Kratek tečaj za partizanske poveljnike, ki jo je napisal dr. Marjan Dermastja-Urban.<sup>55</sup> Poleg tega je Kmet v kopirnici razmnožil tudi mapo risb in grafik z naslovom V Kristusovem imenu.\*\* Za to publikacijo je organiziral akademski slikar in karikaturist France Uršič nekatere slikarje, kiparje in arhitekta v Ljubljani, da so izdelali risbe in grafike. Svoja dela z motivi okupatorjevih grozodejstev in terorja so prispevali France Uršič, Nikolaj Omerza, France Mihelič, Nikolaj Pirnat, Stane Kumar, Janez Weis-Belač, Boris Kalin, arh. Vlasto Kopač, ing. arh. Boris Kobe in ing. arh. Domicijan Serajnik. Za tehnično ureditev publikacije, kakor tudi za tehnični postopek pri pri-

---

\* Za izdelavo takšnih kopij je Tine Kmet uporabljal posebni tehnični postopek. Specialke je namakal v petroleju in jih pri kopiranju dalj časa osvetljeval, da je dobil zaželeno kvaliteto kopij. (Kopač Vlasto, ustni vir z dne 24. aprila 1976.)

\*\* Grafično mapo s komentarji v verzih in motivi grozodejstev okupatorjevega terorja so pripravljali že poleti 1942. O pripravah piše tudi članica poverjenišva CK KPS za Ljubljano Lidija Šentjunc v poročilu z dne 6. avgusta 1942 Edvardu Kardelju. Toda publikacija je izšla šele leto dni kasneje. (Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji, knjiga 3. Ljubljana 1966, dok. 24, stran 46.)

MIRKO ZLATNAR-MIKLAVZ, roj. 1920, v železničarski družini, član KP od 1939. Od 1940 do 1942 je delal v centralni tehniki KPS. Zlasti je organiziral zveze CT KPS z okrožji, posebno v času po ograditvi Ljubljane z žično oviro. Del teh zvez je teklo tudi po železnici, ki jih je organiziral s pomočjo KP in OF organizacije na železnici, zlasti prek P. Romavha in ing. C. Mravlje. Zlatnar je sodeloval tudi pri vagonških pošiljkah na Dolenjsko in Notranjsko. Sept. 1943 je odšel v NOV, kjer je opravljal ves čas odgovorne naloge; je nosilec partizanske spomenice 1941



pravi risb in grafik za kopiranje z ozalidno tehniko, se je zavezal in vse tudi izvedel arh. Vlasto Kopač. Mapo risb in grafik in pesmarico revolucionarnih pesmi, slovenskih, hrvaških, ruskih, bolgarskih in španskih z naslovom Pesmi, s Kopačevimi risbami v tekstu, je Tine Kmet kopiral v juniju in juliju 1943. Obe publikaciji je v avgustu 1943 izdala okrožna tehnika KPS v Ljubljani, mapo risb in grafik na 34 straneh — II, format 8<sup>o</sup> v približno 200 izvodih.<sup>56</sup> Pesmarica Pesmi v višini 9 cm, kopirana v obliki daljšega papirnega traku (pregibana in vezana v knjigoveznici Dragutina Guliča na Tavčarjevi cesti, kjer je bil tudi bunker za shranjevanje literature), je izšla v 200 izvodih.<sup>57</sup> Tako je tudi kopirnica na železnici poleg kopirnice v Učiteljski tiskarni zapolnjevala vrzel, v času, ko so ilegalne partijske tiskarne v mestu prenehale delovati, ker jih je okupator odkril in še preden je centralni tehniki KPS uspelo vzpostaviti nove. Izid obeh publikacij v tem času je pomenil narodnoosvobodilnemu boju v Ljubljani veliko moralno oporo in hkrati ponovno priča o neuničljivosti ilegalne partijske tehnike.

Iz spominov aktivnih železničarjev s postaje Ljubljana-Šiška zvemo, da so tudi v letu 1942 pošiljali propagandno li-



VLADISLAV KALAŠ, roj. 1909, vodja razporedne pisarne na postaji Ljubljana, kjer je bila pomembna javka za zbiranje in odpošiljanje ilegalne pošte CT KPS za vodstvo NOB. Kot član OF je sprejemal in odpošiljal manjše pakete, ilegalno literaturo in jih prek prometnega osebja pošiljal do namembnih postaj, Umrl je leta 1957.

teraturo v zabojih z napačnim napisom vsebine. Ponavadi so bili zaboji dodani večji carinski pošiljki tik po carinskem pregledu in še pred carinskim plombiranjem. Pri tem je mnogo pomagal carinik, sekretar KPS in OF na carinarnici in sekretar VI., pozneje III. kvarta rajona Bežigrad, Stane Zorec. Včasih se je tudi kaj zataknilo. Tako so meseca avgusta 1942 pri carinskem pregledu okupatorji ugotovili, da ni neki tovorni voz zaplombiran. Ker je pri nadaljnji preiskavi uspelo Stanetu Zorcu in Alojzu Bajcu uničiti spremne listine za 4 zaboje »nadomestnih delov« (propagandne literature) za tovarno gumijastih izdelkov v Kranju, ni bilo hujših posledic. Okupatorji namreč niso mogli ugotoviti, kdo pošilja in kam so zaboji namenjeni. Naslednja pošiljka je bila precej drzno izpeljana. Tudi v avgustu 1942 so železničarji Rudolf Stančič, Milan Mahovec, Alojz Bizjak, Vinko Bavcon in carinik Stane Zorec pripravili načrt za pošiljko. Tokrat so precejšnje količine propagandnega materiala naložili z drugim blagom v prazen nemški pokrit tovorni vagon, ki je potoval v Kranj, vagon pa je spremljal, preoblečen v nemškega železničarja Vinko Bavcon. V Kranju je poiskal zvezo z organizacijo OF, ki je sprejela pripeljano propagandno gradivo.<sup>58</sup>



Ena pomembnejših javk za vzdrževanje zvez po vsej Ljubljanski pokrajini je bila v začetku jeseni 1941 razporedna pisarna na glavni postaji v Ljubljani. Sem so nosili Danica Bravničar in Mirko Zlatnar tehniko: matrice, tekste, letake, Poročevalce, skratka ilegalni tisk, ki ga je nato osebje prevažalo do določenih javk. Razpored služb zanesljivih železničarjev, ki so zaradi skupnega dela in razumljive konspiracije imeli isti turnus, so sestavljali vlakovni razporeditelji Vlado Kalaš in njegova sodelavca Ivan Roš in Prelec.<sup>50</sup>

Vlakovodja Jože Vodnik-Maroko se spominja, da je imel zvezo z javko, ki je bila pri živinozdravniku dr. Stanctu Valentinčiču v Grosupljah. Tja je prihajal z geslom »Gospod doktor, konj ima sepso«, nakar je dr. Valentinčič sprejel ali pa oddal pošto.<sup>60</sup> Zvezo železničarjev z omenjeno javko potrjuje tudi dr. Valentinčič, ko pravi, da so tekst Slovenskega poročevalca dobivali iz Ljubljane. Najdlje ga je nosila kurirka Zora Ferjanova, kasneje pa železničarji v kanglah z dvojnim dnom.<sup>61</sup> Prav tako so prinašali pošto iz Ljubljane železničarji, ki so domovali na Polici, to so bili Anton Ziherl, Franc Travnik in Franc Vidic.<sup>62</sup>

Javka je bila tudi v garderobi na glavni postaji, kamor so kurirji prinašali propagandno gradivo. Sredi julija 1941 so Italijani našli tak kovček s propagandnim gradivom, vendar kljub zaslišanju uslužbenca garderobe Antoniča niso zvedeli, kdo je prinesel omenjeni kovček.<sup>63</sup> Del vsebine kovčka so poslali notranjemu ministrstvu v Rimu in je sedaj v osrednjem državnem arhivu v Rimu.<sup>64</sup> Lepin pripoveduje, da so nekoč iz Ljubljane poslali poln kovček literature in bonov na naslov komandanta železniške fašistične milice v Novem mestu. Železničarji so kovček v garderobi na novomeški postaji izpraznili in vsebino poslali na dogovorjena mesta.<sup>65</sup> Še pred odhodom Mirka Zlatnarja v zunanje ljubljansko okrožje, po ograditvi Ljubljane februarja 1942, je od centralne tehnike KPS v celoti prevzel delo pri organizaciji javk in prevoza tehnike po železnici Branko Ivanuš. Tedaj je bila ena večjih javk za tehniko, ki naj bi jo razpošiljali po železnici, v ambulanti na Celovski cesti (sedaj železniški zdravstveni dom). Ivanuš je bil tehnični risar v IX. sekciji za vzdrževanje prog v Ljubljani. Danica Bravničar-Zora se spominja, da je nosila tisk v nek zaboj v klet stavbe železniške ambulante, kjer je bila

javka.<sup>66</sup> Ena pomembnih javk za pošto in tehniko je bila mle-karna in stanovanje Francke Peček na Pražakovi cesti 11. Tu se je dnevno oglašal Branko Ivanuš-Božo, pogostokrat Mirko Zlatnar-Miklavž, pa tudi drugi železničarji.<sup>67</sup> Tudi Hamdija Šemrd se spominja, da je bila javka za železniško vozlišče v mlekarni na Pražakovi cesti, ki jo je organiziral Peter Romavh s pomočjo Mirka Zlatnarja in Branka Ivanuša. Na javko v mlekarni na Pražakovi je k Francki Peček-Lesar, pri-našala literaturo Ivanka Ferjančič z II. sekcije za vzdrževanje prog ponavadi v otroškem vozičku. Dalje pravi Šemrd, da je nekajkrat sam šel po literaturo v kotlarno železniške direkcije ali pa v ambulanto v železniški zdravstveni dom na Celovški cesti in jo prenašal v železničarski torbi v kurilnico ter razdeljeval po posameznih delovnih enotah. Za kurilnico jo je izročal Jožetu Grudnu, za sekcijo Emilu Strniši, za po-stajo Maksu Majeršiču.<sup>68</sup> Določeni zanesljivi sprevodniki pot-niških vlakov, so kot kurirji prenašali med drugim tudi po-što glavnega poveljstva. To pošto so dvigali na javki v mle-karni na Tyrševi (Dunajski) cesti 31, kamor jo je dostavljal Branko Ivanuš. Železničarji-kurirji so jo na službeni poti od-našali na Dolenjsko in Notranjsko, na javke, ki so bile na postajah.<sup>69</sup> V terenskem odboru OF progovnih delavcev pri sekciji Ljubljana I so bili Brčan Janez, Ilovkar Janez, Jeseno-vec Jože, Moljk Franc in Janez Bergant, progovni desetar, že od leta 1941 pri delu tesno povezani. V okviru službenih dol-žnosti so imeli večje možnosti gibanja na območju ljubljans-kega vozlišča in po progah, zato so bili zadolženi predvsem za prenašanje literature in za intendantno službo. Janez Ber-gant, koroški borec, pripoveduje, da je imel v svojem stano-vanju na Vilharjevi 1 javko in skrivališče za tehniko; večje količine tehnike, orožja in municije pa je imel v svoji drvar-nici, ki je bila poleg železniških tirov pri kurilnici glavnega kolodvora. Skrivališča v drvarnici italijanski okupator ni ni-koli odkril. Spominja se, da so prihajali po literaturo poleg železničarjev tudi aktivisti s terena in se predstavili z gesli. Večje količine literature, pa tudi orožje in municijo, so Ber-gant in njegovi sodelavci prenašali tudi iz krajevnega skla-dišča v Zeleni jami kar v službenih košarah in zabojih ali celo na progovnih vozičkih, naloženih tudi z delovnim orod-jem progovnih delavcev. Vse to so odnašali ali v kurilnico pri

MARTIN JAKŠE, roj. 1906, skladiščnik v Zeleni jami pri II. sekciji za vzdrževanje prog. Član OF v terenskem odboru. Bil je zanesljiv in požrtvovalno je opravljal kurirsko službo, prevoz ilegalnega gradiva ter sodeloval pri intendantci za NOV. Umrli je 5. 8. 1977.



glavnem kolodvoru, odkoder je pošiljke nato strojno osebje po kurirskih zvezah odvažalo iz Ljubljane, ali pa so orožje, ki je bilo popravljeno v kurilniških delavnicah, odnašali v skrivališča krajevnega skladišča v Zeleni jami.<sup>70</sup> Pogostokrat je prevažal na območju ljubljanskega vozlišča literaturo tudi Martin Jakše, skladiščni delavec v krajevnem skladišču v Zeleni jami. Literaturo je ponavadi prevažal s triciklom pod službenim blagom, tako iz stavbe železniškega zdravstvenega doma na Celovski cesti v čuvajnico, ki je takrat stala nasproti Delavskega doma ali pa v krajevno skladišče v Zeleno jamo. Razen tega je v kantah z dvojnim dnom prinašal sanitetni material, literaturo iz omenjenega skladišča strojevodjem, ki so vozili na Dolenjsko. Po naročilu ing. Cirila Mravlje je nekoč peljal zaboje na triciklu na javko Indus na Golovec. V teh zabojih je pod službenim blagom (krampi, lopate in drugo) peljal sanitetni material, tobak in 6 ali 7 pušk. Za kritje je imel službeno potrdilo o prevozu službenega blaga. Iz menze, ki je bila v Kolodvorski ulici, je nosil v posodi



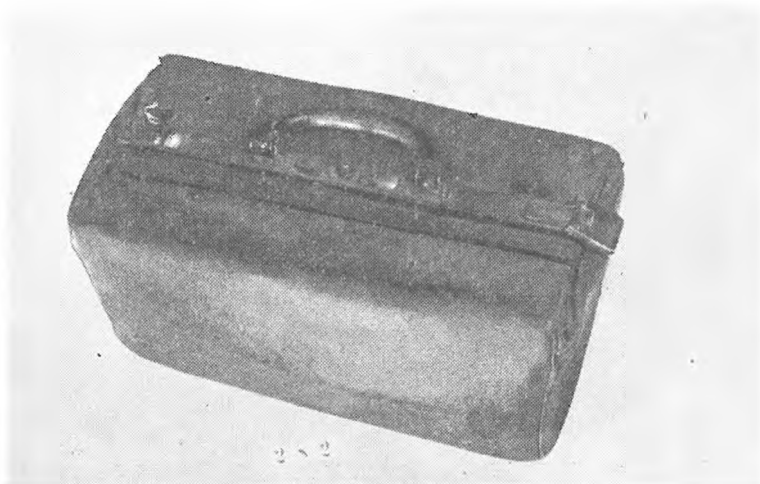
LUDVIK JANČAR, roj. 1911. skladiščnik v Zeleni jami v sekciji za vzdrževanje prog Ljubljana, član Sokola. V OF se je vključil v zač. jun. 1941 v Logatcu in odslej je delal v Logatcu na terenu in v Ljubljani, kjer je bil zaposlen. V Logatcu je sodeloval pri sabotažnih akcijah, prevozu ilegalcev ter vzdrževanju kurirskih zvez iz Ljubljane. Ko se je vrnil iz taborišča Gonars, se je ponovno vključil v narodnoosvobodilno gibanje.

pod hrano pošto in jo oddajal Emilu Strniši ali Ludviku Grozniku.<sup>71</sup> Martin Jakše in Ludvik Jančar sta se ponavadi skupaj vračala iz službe z vlakom domov na Vrhniko in v Logatec in sta imela ustaljeno navado, da sta s seboj odnašala tudi literaturo in jo med vožnjo skrila na vlaku tako npr. med steno vagona, pri tem sta seveda uporabljala službeni ključ.<sup>72</sup>

Ko je italijanski okupator Ljubljano konec meseca februarja 1942 obdal z žično ograjo, posamezne mestne predcele pa zapiral z lesenimi ali žičnimi pregradami, ko so pogostne racije otežkočale vsakršno prenašanje ilegalne literature (tehnik), je železnica bila velikokrat edini izhod iz mesta v posamezne kraje. Razen prevoza propagandne literature pod različnimi imeni in tovornimi listi po železnici, ki je terjalo večje tehnično-organizacijske priprave, so železničarji našli še druge, morda bolj zanesljive načine prenašanja literature. Za prikritje so uporabili vsakdanje predmete, ki so jih imeli pri svojem delu. Pri organiziranju in izdelovanju teh predmetov je z nasveti pomagal Branko Ivanuš. V železniških delavnicah so pričeli izdelovati različne predmete, ki naj bi služili kamuflaži. Tako je mizar Franc Brezovšek, član odbora OF v



Kangla za olje z dvojnim dnom



Od kamuflažnih predmetov je bila zelo uporabna železničarska torba, v kateri so železničarji prenašali pošto, tehniko in drugo

Visoki stavbi, po naročilu izdeloval razne kamuflažne predmete za prenašanje tehnike in drugega blaga in ga obenem tudi odpremljal.<sup>73</sup> Izdelovali so tudi posebne posode — kangle za olje z dvojnim prostorom v sredini, ki so imele votel valj s premerom, kolikor je bila velika zgornja odprtina. Okoli valjev so naložili tehniko — literaturo, v sam valj pa nalili olje. Bile so ročno izdelane in so držale 25 do 30 litrov, izdeloval pa jih je klepar Rudolf Tavrer iz železniške delavnice v Šiški.<sup>74</sup> Te posode z destilirano vodo ali oljem so iz delavnic pošiljali po posameznih postajah na službena mesta, kjer so za to določeni železničarji sprejeli poslano literaturo. Poleg takih posod so uporabljali tudi bitumenske sode ali službene zaboje, v katerih so poleg najrazličnejšega materiala iz delavnic pošiljali na progo tudi literaturo.<sup>75</sup>

Hugo Zupan se spominja, da je kmalu potem, ko je bila vzpostavljena javka v železniški ambulanti, prihajal skoraj vsak dan s triciklom, na omenjeno javko po ilegalni tisk. Propagandno gradivo, tudi pošto ali ilegalne dokumente so naložili v kangle za olje. Take kangle je potem vozil v kurilnico, kjer so jih strojevodje in kurjači odnesli na lokomotiv-

vo.<sup>76</sup> Po določenem turnusu so nato strojevodje in kurjači na posameznih postajah izročali te kangle, ali jih zamenjali s praznimi. Da bi dosegli še večjo varnost, so le-te v delavnicah še izpopolnili tako, da so jih strojevodje in kurjači uporabljali vse do konca vojne.<sup>77</sup> Veliko literature, pošte, ilegalnih dokumentov in sanitetnega materiala so prenesli železničarji v službenih železničarskih torbah, ki so jih za ta namen izdelali zanesljivi obrtniki — torbarji. S takšno torbo, kamor je spravljal pošto, sanitetni material in tehniko, je odhajal iz svojega stanovanja Jože Smrekar na vožnjo proti Dolenjski, odkoder je zopet prinašal pošto ter jo oddajal v Ljubljani Linetu Žagarju-Kopaču.<sup>78</sup> Okupatorjevemu nadzoru nakljub so bile tudi te torbe še dokaj zanesljive. Ciril Groznik je poleti 1942 prinesel iz Ljubljane vezen prapor za Tomšičevo brigado in ga izročil Mimi Mlinar, ki ga je nesla na Podlipoglav.<sup>79</sup> Vlakovodja Božo Ivanović, ki je prinašal pošto in literaturo, se spominja, da sta imela s strojevodjo Logarjem vzdolž dolenjske proge svoje zaupnike, ki sta jim izročala gradivo in pošto, tako v Grosupljem nekemu prometniku in zaviraču, katerih imen pa se več ne spominja, dalje v Novem mestu Djuru Špoljareviću, v Birčni vasi šefu postaje in prometniku Alojzu Jelenu.<sup>80</sup> Franc Drobež-Darko pravi, da je prenašal v torbi pošto, ki jo je sprejel na različnih javkah in jo oddajal zanesljivim frontovcem in kurirjem izven Ljubljane. Prvikrat je nesel pošto iz Ljubljane v Metliko jeseni 1941 in jo oddal Jožetu Borštnarju in Babniku. Imel je zvezo s Tinetom Rožancem, pošto je prevzemal tudi v železničarski zadrugi na Masarykovi cesti 1, v mlekarni v Pražakovi ulici 11, pri Jugovih na Resljevi cesti in tudi drugod. Dalje pravi, da je prenašal pošto osrednjega, kasneje rajonskega odbora OF na železnici, ki je prek kurirskih zvez prišla do glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet. Spominja se, da so v takih torbah prenašali pošto še železničarji Bergant Franc, Jože Zidar, Janez Beravs, Ivan (Vinko — op. A. V. M.) Tošajak, Jože Srebot, Ciril Groznik in Alojz Bratun.<sup>81</sup>

Smrekar Ignacij, desetar proge pri sekciji za vzdrževanje prog Novo mesto, pravi, da je prenašal pošto, propagandni material in drugo gradivo. Največkrat je gradivo dobival od prometnika Penka Mihaela-Miška in ga je z vlakom odnašal v Mirno Zofki Drenik in nadzorniku proge v Mirni Francu



Piršu.<sup>82</sup> V kurirske zveze z novomeške postaje na širše območje Dolenjske, ki so jih organizirali in hkrati tudi sodelovali člani ŽRO OF in komiteja oziroma ŽRK KPS Novo mesto, so se vključili še tile najbolj aktivni železničarji: zavirač Rudolf Čubrilo za zveze iz Novega mesta v Birčno vas in Uršna sela, strojevodja Janez Zupančič iz Novega mesta v Cikavo in dalje na Gorjance. Nadzornik proge Jože Boškin je prenašal pošto s postaje v Novo mesto, prav tako delavec v krajevnem skladišču Lado Stepišnik. Alojz Pavšar, potniški blagajnik, je nosil gradivo na Trško goro. Vlakovodja Jože Pungercar je vozil tehniko, pošto in blago iz Novega mesta do Bubnjarcev in iz Novega mesta do Sevnice. Sprevodnik Franc Mihalič je vozil tehniko do Bubnjarcev, s postaje pa je nosil pošto v Novo mesto. Premikač s postaje Miha Grabrijan je prenašal pošto v Kandijo in Šmihel. Zavirač Ignac Červenka je prenašal pošto v različne kraje. Poudariti moramo, da so bili v kurirske zveze vpleteni občasno tudi drugi železničarji, poleg teh pa so pri prenosu pošte, tehnike in raznega blaga (kot npr. zdravil itd.) zelo pogosto sodelovale žene in otroci železničarjev, ne samo z novomeške postaje, temveč tudi z drugih postaj na dolenski progi.<sup>83</sup> Razen teh pa še terenski aktivisti iz Kandije, Drske, Bršljina, Cegelnice, Bučne vasi, Muhaberja, Potočne vasi in Prečne.<sup>84</sup>

Poleg zgoraj omenjenih kurirskih zvez in javk so železničarji vzdrževali tudi kurirske postaje (relejne) že v prvem obdobju njihovega razvoja, se pravi od septembra 1942 do začetka 1943. Zaradi uvajanja ostrejših ukrepov in stroge kontrole prebivalstva med italijansko ofenzivo 1942, so bile namreč javke razbite, ali pa so delovale le občasno, zlasti tiste, ki so bile vezane po komunikacijah. Zato je centralna tehnika KPS pričela vzpostavljati nove terenske zveze (TV), ki so potekale zunaj komunikacijskih zvez, največkrat po težko dostopnem in od okupatorjevih postojank oddaljenem terenu. Vzdrževale so jih posebne enote, ki so jih imenovali terenski vodi, zveze pa TV linije.

Centralna tehnika KPS je spričo možnosti in povečanih potreb partizanskih tehnik organizirala kurirske postaje sprva na Dolenjskem, v Beli krajini in na Notranjskem. Med Ljubljano in vodstvom narodnoosvobodilnega gibanja (CK KPS, glavnim poveljstvom slovenskih partizanskih čet in IOOF) na

Dolenjskem je bil po nalogu CK KPS junija 1942 organiziran poseben kanal iz Ljubljane po železnici. Ta kanal je imel pomembno točko na novomeški postaji, kjer so sprejemali in dalje odpremljali pošto za osrednje organe NOB na osvobojenem ozemlju ali za pomembne politične organe v Ljubljani. Ta posebni kanal je potekal: Ljubljana—železniška postaja v Novem mestu—Stare žage—Občice—Rampoha—Pogorelec—Kočevski Rog. Kasneje se je iz te točke na postaji razvila TV 22-Dolski, ki je izjemoma potekala po železnici. Tako so že povsem utečene kurirske zveze po železnici omogočale kljub okupatorjevemu terorju vzdrževanje kurirskih postaj in tako tudi vključitev železničarjev v tovrstno kurirsko službo. To TV kurirsko postajo je ves čas vodil in vzdrževal Jože Zagorc-Dolski, uslužbenec za razpored dela na postaji Novo mesto.<sup>85</sup> Tu so sprejemali in nato dalje raznašali razno pošto, literaturo in ilegalne dokumente na postajo TV 15, pozneje TV 15-Ivo (vodil Ivo Jalen). Le-ta je bila na Občicah in je sprejemala pošto za točke 20, 21, 24, bazo 100 itd. Od postaje TV 22-Dolski je tekla kurirska pot do TV 15 (kasneje TV 15-Ivo) prek Drske—Srebrnič—Praproč—Drganjih sel—Vrduna—Hriba in Občic. To je bil poseben kanal. Obstajala sta še dva pomožna in sicer: Novo mesto prek železniške postaje Straža—Toplice—Dolenjske toplice—Podturn—Poljane—Občice na TV 15 in Novo mesto—železniška postaja Uršna sela—Vrdun—Hrib—Občice na TV 15. Po presoji ŽRO OF ali komiteja oziroma ŽRK KPS v Novem mestu so železničarji pošiljali še razna obvestila kot npr. podatke o sovražnikovih premikih, oborožitvi in druga poročila, ki so bila pomembna za vodstvo NOB.<sup>86</sup> Prav tako so iz te kurirske postaje prek novomeške kurirske postaje TV 22-Dolski odpošiljali pošto in literaturo v Ljubljano. Zaradi pregleda in nadzora nad rednimi pošiljkami so pošto označevali s tekočimi številkami. Po izjavah železničarjev, ki so skrbeli za omenjeni TV postaji, sta vse do kapitulacije Italije dobro delovali.<sup>87</sup> V te linije so bili vključeni najbolj zanesljivi železničarji z novomeške postaje. Poleg Jožeta Zagorca, ki je odgovarjal za kurirsko postajo TV 22-Dolski, so skrbeli za sprejem in odpravo pošiljk še Jože Hribar, Ivan Gazvoda, glavni kurir za prenos pošte od Novega mesta do Straže-Toplice. Anton Bartol je bil kurir od Novega

mesta do Srebrnič, Franc Šteh od Novega mesta do Gornje Straže. Poleg teh so prenašali pošto še svetilničar Djuro Špoljarevič in mladinke s terena Danica Kopše, Nada Midofer in Danica Grbec, hčerka železničarja.<sup>88</sup>

## **6. Organizacija in delo varnostnoobveščevalne službe (VOS) na železnici do kapitulacije Italije**

Varnostna in obveščevalna služba, ki jo je jeseni 1941 ustanovil CK KPS kot posebno dejavnost narodnoosvobodilnega boja proti okupatorju in izdajalcem slovenskega naroda, je delovala tudi na železnici. Kot povsod drugod po vseh ustanovah, zavodih in podobno, je začela partija tudi na železnici organizirati obveščevalno in varnostno službo, ki naj bi imela politično in vojaško obeležje in bila sestavni del narodnoosvobodilnega gibanja na železnici. To je bila posebna oblika boja proti okupatorju, njegovim pomagačem in domačim izdajalcem. VOS OF naj bi ali pa je pravočasno in uspešno zbirala informacije o sovražnikovem političnem in vojaškem stanju, njegovih akcijah, vohunski dejavnosti, odkrivala podtalno delovanje domačih izdajalcev, prikritih sovražnikov NOB itd. Spričo gospodarskega in strateškega, torej izjemnega pomena železnice za NOB, je imela tudi VOS na železnici poseben pomen. Hkrati so začeli z organiziranjem OF in narodne zaščite poleti 1941 razpletati tudi mrežo obveščevalcev na železnici. Zbrani podatki naj bi služili dvojnemu cilju. Prvič, oceniti in prikazati politično stanje železničarjev vodstvu narodnoosvobodilnega gibanja, posredovati mu pomembne podatke, da bi pomagali razkrinkati sovražno delovanje okupatorjevih organizacij na železnici in izven nje z namenom, da bi ščitili kadre in pravočasno ukrepali proti izdajalcem in okupatorjevim akcijam. Drugič, zaradi strateškega pomena železnice razviti predvsem vojaško obveščevalno službo, ki naj bi posredovala vodstvu narodnoosvobodilnega gibanja pa tudi partizanskim enotam in narodni zaščiti na terenu dragocene podatke o vojaških objektih, sovražnikovih enotah in premikih njihovih sil ter vojaškega materiala.

Lahko trdimo, da je bila že poleti 1941 dokaj razširjena mreža obveščevalcev na železnici, saj so vsi matični odbori OF na železnici že imeli svoje obveščevalce, ki so sprejemali

VLADIMIR SVETINA-IVO, roj. 1908, dolgoletni predvojni član KP, avg. 1941 je postal član VOS OF in kasneje CK VOS. Konec 1943 ali v zač. 1944 je postal član OK KPS in OO OF za Ljubljano in tekom 1944 sekretar tega komiteja in odbora. Povezan je bil z NOG na železnici, zlasti s člani VOS. Konec 1944 je na poziv CK KPS odšel v NOV, od marca 1945 je bil pomočnik načelnika OZNE za Slovenijo. Kot aktiven družbenopolitičen delavec po vojni je nosilec številnih odlikovanj in priznanj ter partizanske spomenice 1941.



poročila terenskih obveščevalcev, teh pa je bilo v ljubljanskem vozlišču in po postajah vzdolž prog precej (okoli 40). Tudi v osrednjem odboru OF železnica od maja 1942, pa v rajonskem odboru OF je bil določen eden izmed članov za obveščevalno službo. Tako je bil v začetnem obdobju organiziranja obveščevalne službe na železnici obveščevalec osrednjega odbora OF železnica do maja 1942 Ante Brinar. Od tedaj pa ga je nasledil ing. Ciril Mravlja-Mižek, (ki je predtem izvedel organizacijo bataljona NZ in predal bataljon komandantu Jožetu Škerlu in komisarju Tinetu Rožancu). Mravlja je vodil obveščevalno službo na železnici do odhoda v NOV oktobra 1943, za njim pa Emil Strniša-Sam.<sup>1</sup>

Na prelomu 1941/42 pa se je železniški komite KPS in osrednji odbor OF železnica bržkone na pobudo centralne komisije VOS temeljiteje lotil organiziranja obveščevalne službe in njene dejavnosti na železnici. V tem času je zaradi uspehov OF in partizanskih enot ter nezadržnega razvoja narodnoosvobodilnega gibanja postala Ljubljana in Ljubljanska pokrajina 19. januarja 1942 operacijsko območje, na katerem je okupator

z različnimi odredbami, ukrepi, terorjem in vojaškimi akcijami hotel uničiti narodnoosvobodilni boj. Pri tem je šla okupatorju na roke celotna slovenska reakcija, ki je za svoje organizirano sodelovanje postavila pogoje, hkrati pa tudi zahtevala od italijanske oblasti ostrejše ukrepe proti narodnoosvobodilnemu gibanju. V takšnih razmerah je vodstvo NOB moralo obveščevalni službi posvečati večjo pozornost. Tako je Boris Kidrič v članku Boj proti peti koloni, Razširimo obveščevalno službo,

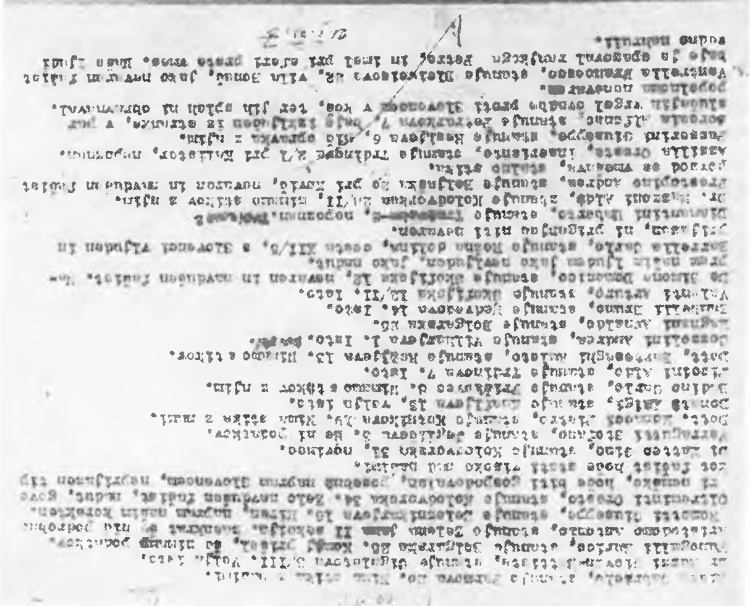
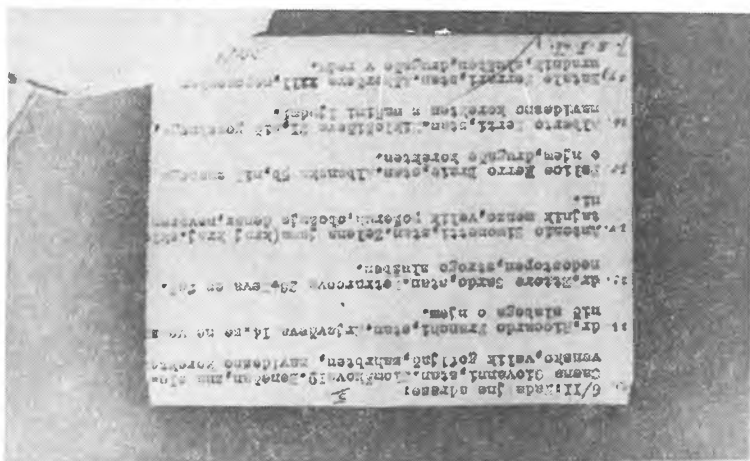
1. Ing. Carlo Boggi - Italija, ...  
 2. Ing. Carlo Inaligi - Italija, ...  
 3. Ing. Francesco - Italija, ...

1. Ing. Carlo Boggi - Italija, ...  
 2. Ing. Mario - Italija, ...  
 3. Ing. Michele - Italija, ...  
 4. Ing. Francesco - Italija, ...  
 5. Ing. Tullio - Italija, ...  
 6. Ing. Francesco - Italija, ...

1. Ing. Mario - Italija, ...  
 2. Ing. Michele - Italija, ...  
 3. Ing. Francesco - Italija, ...

1. Ing. Mario - Italija, ...  
 2. Ing. Michele - Italija, ...  
 3. Ing. Francesco - Italija, ...  
 4. Ing. Tullio - Italija, ...  
 5. Ing. Francesco - Italija, ...

Некај seznamov in ocen o članih italijanske delegacije in italijanskih žez-  
reničarjev v ljubljanskem vozlišču (primer politične obveščevalne službe)



ki je bil objavljen v Slovenskem poročevalcu dne 5. decembra 1941, prikazal prve uspehe obveščevalne službe OF in poudaril vsenarodno podporo le-tej. Dejal je, da je treba pomoč obveščevalni službi OF organizirati, in sicer množično organizirati. Ko dalje Kidrič našteva naloge terenskih odborov, pravi med drugim, da morajo budno paziti na svoj teren, naj se do podrobnosti zanimajo za vsako zvezo, ki jo katerikoli Slovenec vzdržuje z oblastmi okupatorjev ali na splošno z Nemci in Italijani ali s protinarodnimi zarotniki in peto kolono. Dalje, v vsakem terenskem odboru je treba zadolžiti posebnega, zanesljivega tovariša za organizacijo množične obveščevalne službe, h kateremu naj se stekajo vsa dogajanja in vsi podatki. Na koncu pravi: z organizacijo obveščevalne službe je treba pričeti takoj.<sup>2</sup> Železnica je tedaj že imela poseben rajon in se je v okviru tega rajona organizirala množična obveščevalna služba, ki se je prilagodila organizacijski sestavi OF na železnici. Železnica je bila kakor druga večja podjetja in ustanove v Ljubljani vključena kot izredno pomembna enota in je imela rajonskega obveščevalca, ki je prek kurirjev posredoval poročila okrožnemu obveščevalcu v Ljubljani. Obveščevalna služba je potekala po posameznih delovnih enotah v ljubljanskem vozlišču, ki je v okviru svojega delovnega procesa zbirala in posredovala podatke obveščevalcev terenskih odborov, ti pa so dalje posredovali podatke obveščevalcu matičnega odbora iste delovne enote.

Dokumentov o delu politične obveščevalne službe na železnici je razumljivo, spričo stroge in dosledne konspiracije, malo ohranjenih in še ti so težko dostopni. Razen tega pa je imela obveščevalna služba na železnici pretežno vojaški značaj in zato so ohranjeni dokumenti pogosto le tehnična dokumentacija (grafikoni, načrti prog, skice posameznih železniških objektov, skice raznih krajev, poročila o številčnem stanju in gibanju sovražnikovih enot in podobno).

Obveščevalna poročila so se stekala iz vseh delovnih enot, med njimi so bila najvažnejša predvsem tista, ki so prihajala iz direkcije, sekcijske službe, prometne pisarne, kurilnice in železniške postaje v Ljubljani, Ljubljana-Šiška, Rakovnika in Zaloga. Obveščevalna poročila je prinašalo s proge in iz različnih železniških postaj, kamor jih je pač vodila službena pot, tudi vlakovno osebje (strojno in sprevodniki) dalje zavi-



VLADIMIR DIEHL-ZORAN, roj. 1909, član KP od 1943, je bil vključen v VOS in je vzdrževal zvezo med vodstvom VOS OF do odhoda v NOV okt. 1943. Delal je pri VOS in v glavnem štabu NOV in POS. Umrl 25. 7. 1967, je nosilec partizanske spomenice 1941.



rači in premikači. Široka, množična mreža obveščevalne službe je potekala praviloma takole: Do obveščevalcev terenskih odborov OF so podatki prihajali od posameznih obveščevalcev, članov NZ, OF in to s proge, postaj in delovnih enot na progi, od čuvajev, nadzornikov, tehničnega osebja, uradnikov z direkcije, prometnega osebja, iz kurilnic od strojnega osebja itd. Vsa ta množica zbranega gradiva se je nato urejala, preverjala in primerjala z drugimi podatki in poročili pri rajonskem obveščevalcu OF železnica. Zvezo med železnico in vodstvom VOS OF pa so vzdrževali Bogdan Švent-Ambrož, Sonja Flajs-Ojča, Zorka Čekič-Maležič Tina in Vladimir Diehl-Zoran in sicer do odhoda v partizane oktobra 1943, kasneje pa Breda Gaspari-Guzelj Biba.\*<sup>3</sup>

Priznani uspehi obveščevalne službe na železnici v NOB so torej temeljili na dobro organiziranem, množičnem in konspirativnem delu železničarjev v okviru Osvobodilne fronte.

---

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 51.



BOGDAN ŠVENT-AMBROŽ, rojen 1911, član KP od okt. 1941, rodoljub in antifašist. Maja 1941 se je vključil v OF in bil soorganizator OF na bivši banski upravi, kjer je bil zaposlen. V matičnem odboru OF te ustanove je odgovarjal za tehniko. Konec 1941 je bil vključen v VOS in je postal okrožni obveščevalec za okrožje Ljubljana-mesto, pozneje je delal pri specialni obveščevalni službi, med drugim je bil povezan tudi z VOS na železnici. Po kapitulaciji Italije je moral po nalogu CK VOS ostati v Ljubljani in je kot ilegalce opravljal pomembne naloge VOS. 20. XII. 1943 so ga aretirali in 17. I. 1944 odpeljali v Dachau, nato v Ailach. Po osvoboditvi je delal pri OZNI in UDV, je nosilec partizanske spomence 1941.

Prikazali bomo nekaj primerov, kako so železničarji v okviru svoje delovne enote, se pravi matičnega odbora, zbirali podatke in sodelovali v obveščevalni službi.

V matičnem odboru postaje Ljubljana je imela prometna pisarna pomemben delež pri zbiranju poročil. V letu 1942 je bil Franc Lužar matični obveščevalec, ki je kot prometnik v prometni pisarni na postaji Ljubljana imel dostop do vseh podatkov iz voznih redov in obvestil o vojaških transportih, ki so vozili prek ljubljanskega vozlišča. Podatke o prometu je posredoval na poseben formular, ki ga je dnevno izpolnjeval, le-ti pa so spremljali podrobno gibanje sovražnikovih enot na železnici: odkod, kam in kdaj peljejo transporti, posredoval je vozne rede teh transportov, število vojaštva, rod vojske in kako so oboroženi, kakšna je vsebina tovornih transportov in podobno.<sup>4</sup> Te in še druge zbrane podatke iz drugih matičnih odborov je med drugim odnašala Ivanka Ferjančič-Čička, ki je bila kurirka za obveščevalno službo na železnici, sprva v Grafiko na današnjem Trgu Osvobodilne fronte 14, kjer je bila javka, in v mlekarno »Naklo« v Pražakovi ulici 11, ki je bila ena pomembnejših javk za železnico. V glavnem pa je oddajala zbrane podatke z železnice po zvezah,

## KAPACITETA POSTAJE LJUBLJANA GLEDE POTNIŠKIH IN TOVORNIN VLAKOV.

V splošnem je kapaciteta vsake dispoziijske postaje odvisna od dolžine uporabljivih tirov, varnostnih naprav, lege postajnega poslopja, event. tudi kurilniškega poslopja in ureditve tirov za zakladanje in razkladanje vozovnih pošiljk ter zbirnih vozov pri skladišču (Zobni sistem kakor ga ima skladišče v Mariboru je zelo praktičen). Za kapaciteto velikih postaj n. pr. za postajo Ljubljana igra zelo važno vlogo tudi izvežbanost osebja tako prometnega, kakor skladiščnega; v prvi vrsti ga igra vloga izvežbanost premikalnega osebja. Oseboja ne sme biti ne premlada pa tudi ne prestaro. Tako je bila isurjenost zidarneškega premikalnega osebja takorekoč legendarna; tam je bilisti premikal najboljši, ki je v Zidanem mostu zrastlel, vss, kar je bilo tja premeščeno, ni bilo mnogo vredno in se ni nikdar zmašilo. To so v splošnem in v kratkem podatki, važni za kapaciteto večjih postaj.

Postaja Ljubljana razpolaga s 5 tiri na tovrnem kolodvoru za smeri iz Zaloga - Brezovica - Grosuplje in St. Vid - Vičmarje. Praktično sprejema ta skupina tirov v 1 uri največ 8 transitnih vlakov t. j. takih, ki menjajo samo stroje in event. skupine bres vsakršnega drugega prometa. V 24 urah bi lahko prevozilo postajo največ 192 vlakov in vseh teh navedenih smeri.

Za vlake, katere je treba še tu spremiti, pada kapaciteta za smer proti Brezovici in Ljubljani-Šiški za najmanj 40%, ker so tirne naprave v tej smeri jako neugodne za premiti z ozirom na pomanjkanje izvednega tira.

Za smer proti Zalogu se zmanjša ta kapaciteta za 30% z ozirom na neugodne lege terena, ker visi proga proti Zalogu v padcu 3 o/oo in se premika navzgor v postajo.

Potniški kolodvor razpolaga tudi s 5 tiri, ki sprejemajo v 1 uri največ 10 transitnih potniških vlakov, pri katerih se računna največja 20 min. postanka in 10 min. za ustavljanje in spajanje. Šičeno kakor na tovrnem kolodvoru, je tudi tu situacija jako neugodna v smeri proti Brezovici in Ljubljani-Šiški, ker je treba pri vsaki večnji proti kurilnici pasirati cestni prehod Dunajske ceste iz evirna tem ves cestni promet. V 24 urah lahko tranzitira 240 potniških vlakov bres vsakega prometa, računamo samo menjava strojev in event. vlakovspremitnih skupin.

Pri event. potrebnem premiku teh vlakov se zniža zmogljivost potniškega kolodvora najmanj za 30% upoštevajoč pri tem sgoraj navedena pomanjkljivosti postaje.

Praktično je tudi nemogoče prevoziti navedeno število vlakov skozi postajo, ker je kapaciteta proge proti Novem mestu in Jesenicam mnogo manjša kakor je glavne proge Zidani most - Rakava, ki je dvostrana.

Resno se, da postaja sprejema in odpravi največje možno število vlakov le pod pogojem, da je vse premikalno in kreditniško-blekovniške osebje popolnoma izvežbano, vpeljano do najmanjše malenkosti v svojo službo, da je disciplinirano in vrši poverjeno službo z voljo in razumom. Isto velja analogno za vlakovspremitno in strojno osebje.

Poročilo obveščevalcev z ljubljanske železnice o kapaciteti postaje Ljubljana glede potniških in tovrnih vlakov

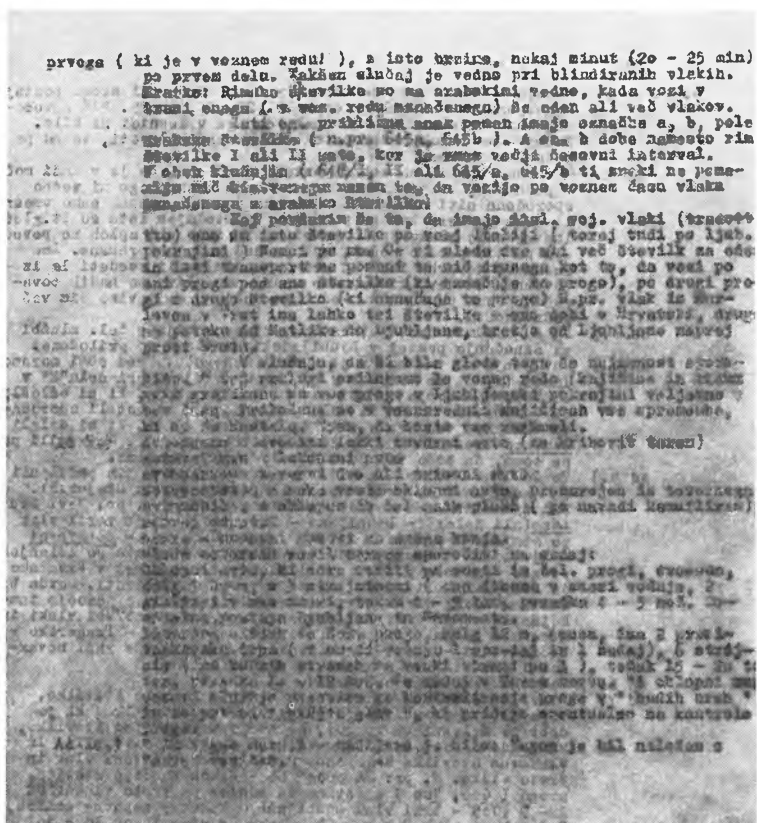


IVAN KOCJAN, roj. 1889, kurir na železniški direkciji v Ljubljani, član KP. Kot rodoljub in predvojni sindikalni delavec se je že poleti 1941 vključil v OF in zlasti sodeloval v kurirskih zvezah in obveščevalni službi na železnici. Nemški okupator ga je 14. oktobra 1943 aretiral, najprej so ga zaprli v Begunjah, od tu so ga odpeljali v Dachau, nato v Mauthausen in končno v Mödling pri Dunaju. Umrl je 18. 4. 1945, ko so Nemci zažgali taborišče.

ki so se stekale neposredno k VOS.<sup>5</sup> Poleg Ferjančičeve je vzdrževal zvezo med osrednjim oziroma rajonskim odborom OF in matičnim odborom OF direkcije, matičnim odborom OF II. sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana in vodstvom NZ na železnici predvojni komunist Ivan Kocjan. Poleg vzdrževanja omenjenih zvez je kot sluga na gradbenem oddelku direkcije opravljal tudi obveščevalno službo do jeseni 1943, ko ga je gestapo dne 14. oktobra 1943 na službenem mestu aretiral, odpeljali so ga v koncentracijsko taborišče Dachau in nato v Mauthausen.<sup>6</sup>

Železniška direkcija je bila pomembno središče obveščanja. Telefonisti v telefonski centrali so prisluškovali pomembnim telefonskim pogovorom med okupatorjevimi železniškimi uradi na direkciji in progi ter med okupatorjevimi vojaškimi in civilnimi oblastmi. Dalje so posredovali obveščevalcem na direkciji ali obveščevalcem drugih matičnih odborov vsebinsko raznih brzojavk in obvestil, ki so prihajala na železnico. Tone Ocepek se npr. spominja, da so iz brzojavnega urada dobivali prepise brzojavk, ki so obveščale o premikih vojaških transportov in o sabotajah na železnici. Te podatke je posredoval dalje Janezu Demšarju.<sup>7</sup>





Primer odgovorov VOS na železnici na vprašanja, ki jih je zastavil CK VOS

Poseben delež pri zbiranju nadrobnih in večjih podatkov o sovražnikovem premiku in stanju železnic so imeli železničarji iz sekcijske službe, nekateri tehniki in inženirji pa iz gradbenega oddelka na direkciji.

V prazadevanju, da bi obveščevalna služba redno in skladneje potekala je bilo več sestankov, tako 6. januarja 1942 v Novem mestu v stanovanju Teofila Omiča, Na vratih. Na sestanku, ki ga je sklical ing. Mravlja, so bili prisotni Franc Pirš iz Mirne, Anton Rolih iz Tržišča, Tomšič iz Stične, ing. Rado

TIPI TOVARNIH VOZOV.

I.

Pokrili vozovi za prevoz blaga in živali.

- Serijski F - navadni  
" Fo - za prevoz živali  
" Fp - s streho in steno, ki ima oddusek  
" Fs - s stanimi, ki imajo oddusek  
" FI - za hiter prevoz komadnega blaga  
" FFI - " " " " " " { v velikem obsegu  
" FFIa - " " " " " " { a carrelli )  
" FFIb - " " " " " " { zbirni vozovi }

II.

Pokrili vozovi, opremljeni za prevoz zelenjave in sadja.

- Serijski E - navadni  
" EB - s angleškim profilom  
" EE - s kole velikega obsega

III.

Pokrili vozovi hladilniki in izotermični za prevoz pokvarljivega blaga.

- Serijski Hg - navadni hladilniki  
" Hga - hladilniki s napravo za hlajenje  
" Hga - hladilniki za prevoz svežega mesa  
" Hgb - hladilniki s angleškim profilom  
" Hza - izotermični ( brez ledu )

IV.

Zakriti vozovi za prevoz blaga in živali.

- Serijski G - navadni  
" Ge - konjušnica

V.

Pokrili vozovi za prevoz blaga v splošnem.

- Serijski H - navadni  
" Hs - za prevoz konj

VI.

Pokrili vozovi vojni plan.

- Serijski F - G - E

I.

Odkriti vozovi s pritrjenimi stenami.

- Serijski L - navadni s visokimi stenami  
" La - isto s cevjo za pritrjevanje pokrivala  
" Lb - isto - dolga  
" Lp - isto s srednje visokimi stenami in stranskimi vratci  
" Ls - isto s srednje visokimi stenami brez vrat

II.

Odkriti vozovi s odstranjenimi stenami ali brez njih.

- Serijski P - s stenami, ki se dajo vse odstraniti

Serijski vrsti - listofanilo dolži  
 \* JL - s posredni, ki se daje odstraniti le na stranoh.  
 \* Jt - s otokami, ki se daje odstraniti le na koscih.  
 \* RKK - Pm - brez stpi  
 \* Pm - na pravoh  
 \* Pp - Pp - na pravoh ledi  
 \* Pp - Pp - na pravoh smol  
 \* Pp - Pp - na pravoh vsotovega materiala s smanjšano stopno  
 \* Pp - Pp - na pravoh obsejnega blaga

### III.

#### Odprti vozovi o(b)stoj

Serijski vrsti - vsi starioci se lahko odstranijo  
 \* vrsti celna stranice se lahko odstranijo

### IV.

#### Odprti vozovi - vojni plen.

Serijski vrsti - P - Q

#### Rezervarij.

Serijski vrsti - na pravoh vođe  
 \* H - na pravoh mineralnega in rastlinskega olja  
 \* M - na pravoh petroleja, bencina in nafte  
 \* S - na pravoh vode, katrana in olja od katrana.

#### Rezervarij - vojni plen.

Serijski vrsti -

#### Specialni vozovi za notranjo službo uprave.

Serijski vrsti - Borjav  
 \* V - kotalni vozovi

#### TIPI POTNIŠKIH VOZOV.

#### Vozovi prvega razreda.

Serijski vrsti - potniški vozovi s dvema salonima  
 \* K - s tremi saloni

#### Vozovi drugega razreda.

Serijski vrsti - potniški vozovi s dvema salonima  
 \* B - s tremi saloni  
 \* N -  
 \* D -

#### Vozovi tretjega razreda.

Serijski vrsti - CI, CJ, Ciy, Cs, CIs

#### Mešani potniški vozovi 1. in 2. razreda.

Serijski vrsti - ABT, ABj, ABS

#### Potniški vozovi s mešanimi razredi.

Serijski vrsti - ADs, ABCx, BCj, BCjD (D pomeni, da je voz urejen za prevos priljage)  
 \* BCD, BCjS, BCs, BCDs, CDiy, CDz, CDz

#### Potniški vozovi 2. razreda - vojni plen.

Serijski vrsti - BT, Bz

VOS na železnici poroča CK VOS o tipih tovrnih in potniških vozov



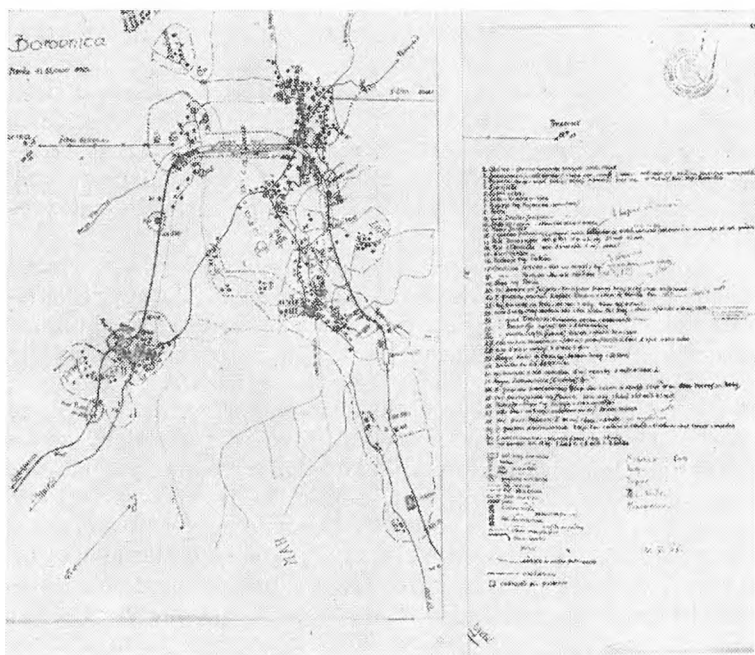
Čotar, Jože Boškin in Teofil Omič iz Novega mesta. Poleg organizacijskega dela v odborih OF so zlasti nadrobno obravnavali naloge obveščevalcev in njihove zadolžitve. Pirš se spominja, da so obveščevalci s proge Trebnje—Mirna—Šentjanž pošiljali poročila v Novo mesto ing. Čotarju ali Omiču.<sup>8</sup>

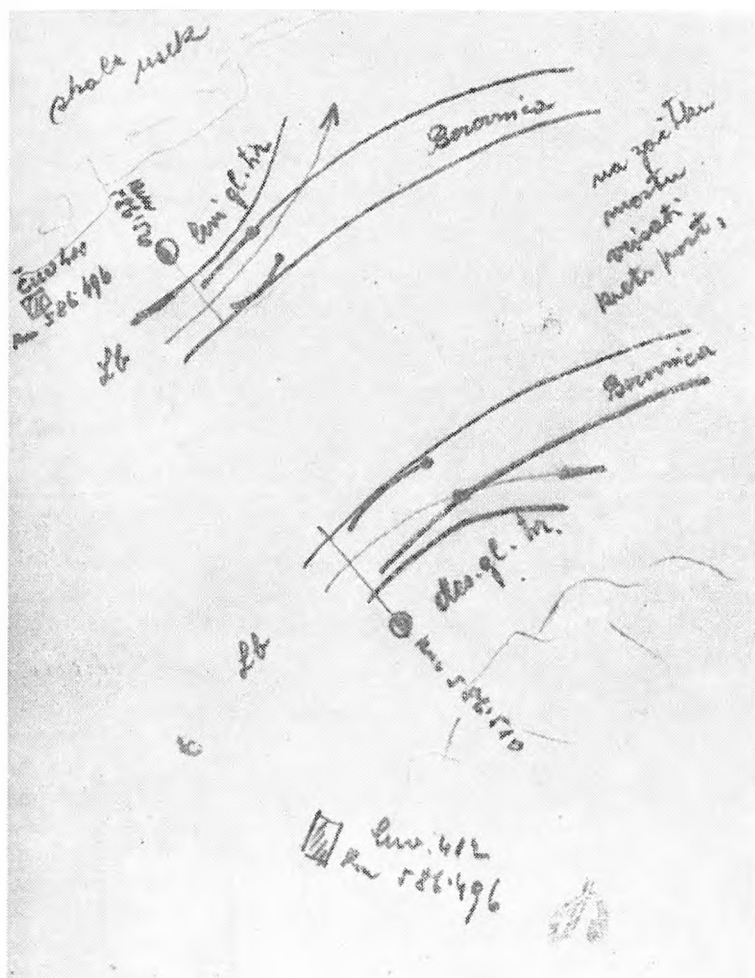
Podatke so zbirali neposredno ob svojem delu. Nadzorni organi sekcije, nadzorniki proge, progovni obhodniki in desertarji so namreč imeli dnevni stik z vsem osebjem, ki je delalo na progi. Zlasti tehnični kader v sekcijski službi je imel možnost gibanja v neposredni bližini vojaških bunkerjev, zavarovanih objektov in podobno, ne da bi zbudili sum pri okupatorju, posebno če so pri takih ogledih sodelovali tudi italijanski železničarji. Tako so razen službenih opravkov in dolžnosti neposredno registrirali vse spremembe, ki so bile na progi, vodili evidenco številčnega stanja okupatorjevih enot, gibanje straž, patrolj in njihovo menjavo in podobno. Pri zbiranju teh podatkov so sodelovali tudi progovni delavci, ki so bili večino svojega delovnega časa na progi, progovni čuvaji, ki so stanovali v čuvajnicah. Podatke o stanju in novih spremembah na progi so dopolnjevali še s poročili o prometu vojaških, osebnih in tovornih transportov, ki so potovali prek naših krajev na fronto ali v zaledje.<sup>9</sup> Zlasti čuvajnice so bile pomembne točke obveščanja, ki so prek šifriranih telefonskih obvestil vzdrževali zvezo s pomembnimi postajami. Tako je VOS v Ljubljani in Novem mestu imela dnevne zveze s terenom.

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 evidentirane celo 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 vsebovala razen vsakodnevne evidence prometa tudi poročila 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 razne kraje. Iz datumov ohranjenih dokumentov, predvsem vojaških poročil, grafikonov, načrtov prog, skic in pomembnih železniških objektov in krajev je moč sklepati, 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 kasneje tudi zavezniške misije. Naj navedemo o tem nekaj primerov. Konec leta 1941 ali v začetku 1942 je izročil Peter Romavh verjetno Danilu Vojski, ki je tedaj imel v ime-





Skica borovniškega viadukta z okolico in opisom prometnega režima oziroma zavarovanja s slepimi kretnicami, kakor so ga uredili okupatorji (primer vojaške obveščevalne službe)

nu VOS OF neposredni stik z njim, grafikone prog, ki jih je izdelala IX. sekcija za vzdrževanje prog Ljubljana—Šiška. To sta bila grafikon proge Ljubljana—Kočevje in Zalog—Ljub-

x) Gpanila:

v des. in levem tiru v km 586-520/10 586-510 se  
nalajata 2 izkumika (krošniška menjala)  
veliko v normalni legi kot kore pricujico  
skica to je da nese nevarnostom vlata  
iz smeri Gubjane proti Rakeku na  
okroglesnem izkumiku (menjalu) izhri  
na zavoji v usol (okale) pa naj postje  
pripelje iz lb po pravem olomenu ali pa  
po nepravem olomenu tiru.

Ljavajnica št. 412 je zasledena po vojistru,  
katero odloča postaji Borovnici, po predhodni  
ustavitvi naroga vlata pred izkumikom,  
malog za nadaljevanje vojije nakon se  
izkumik postavi v lego za vojijo preko  
mostu.

Izkumiki se postavljajo centralno iz  
krošniške postojanke na Gubjanski strani  
mostu, nizna pa je tudi gozina  
postava.

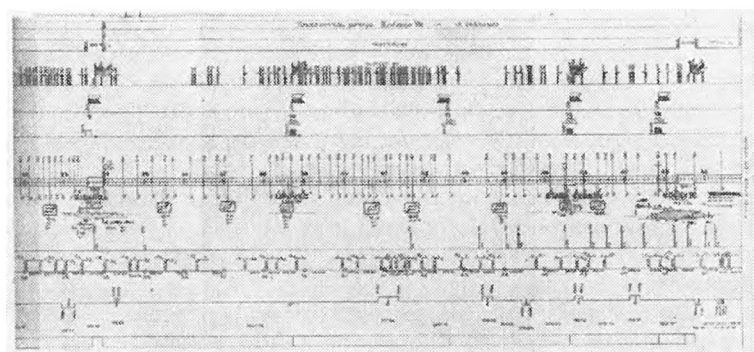
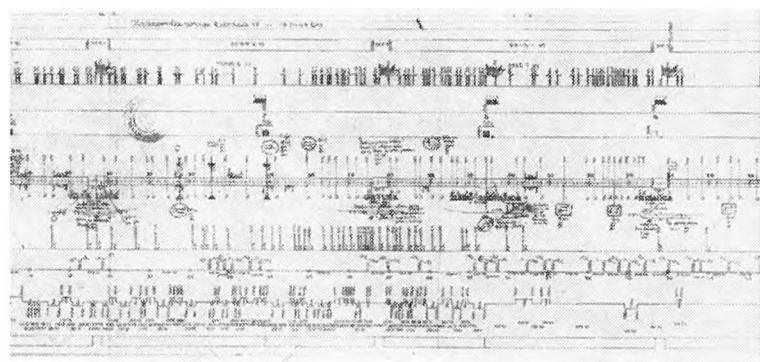
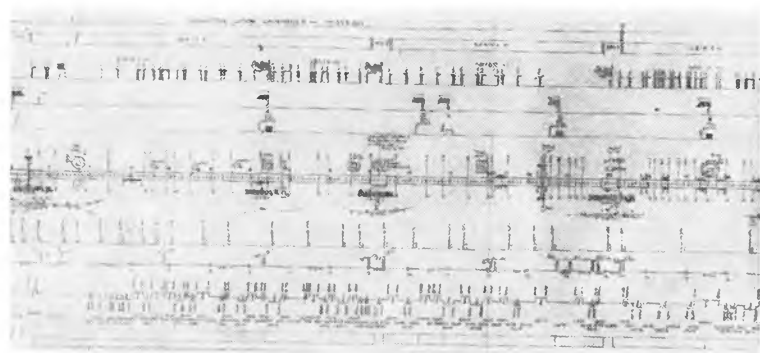
Ljavajnica št. 411 služi kot bunker.

ljana—Rakek.<sup>10</sup> Druga sekcija za vzdrževanje prog v Ljub-  
ljani je po naročilu glavnega štaba NOV in POS poleti 1943  
prek CK KPS in po neposrednih direktivah CK VOS izdelala  
tehnično dokumentacijo (posamezni dokumenti nosijo datum  
21. julij, tako skica Borovnice v merilu 1 : 25.000 z vrisanimi  
vojaškimi objekti, razporeditvijo vojaštva in njihovih posto-

jank v kraju, in progo Ljubljana—Rakek; dokument z dne 25. julija 1943 pa podaja podatke za progo Zalog—Ljubljana), se pravi razne načrte, skice in grafikone, ki vsebujejo nove in nadrobne podatke o železniških progah, njenih objektih in sovražnikovih postajankah.<sup>11</sup> To dokumentacijo so pripravili na prošnjo in za potrebe britanske misije pri glavnem štabu NOV in POS, ki jo je obveščevalna služba na železnici prek CK VOS in CK KPS posredovala dalje. Prav tako je obveščevalna služba na železnici jeseni 1943 množično sodelovala pri izdelavi podatkov o železniških progah in njenih objektih, stanju vojaštva in novih obrambnih objektih. V ta namen so izdelali grafikone vseh prog na Slovenskem s celotnim okupatorjevim zavarovalnim sistemom in opise, ki jih je obveščevalna služba prek CK VOS in CK KPS dostavila britanski vojni misiji pri glavnem štabu NOV in POS zaradi rušenja prog.<sup>12</sup> Spričo množičnosti je bila akcija temeljito in hitro (v enem tednu) opravljena in je bila pohvaljena s strani zavezniške misije prek glavnega štaba NOV in POS. Na tem mestu naj poudarimo, da so bile akcije obveščevalne službe na železnici tudi po kapitulaciji Italije, pod nemško okupacijo, uspešno izvedene in deležne priznanj vodstva NOB, kakor tudi zavezniških misij pri glavnem štabu NOV in POS.<sup>13</sup>

Poleg obveščevalne službe, ki jo je vodil v rajonskem odboru OF železnica v Ljubljani ing. Ciril Mravljja-Mižek in prek katerega so se stekala poročila neposredno k centralni komisiji VOS, so obstajale še druge oblike obveščanja. Mnogi železničarji, ki so živeli in službovali izven Ljubljane, so kot zanesljivi frontovci imeli neposredne stike s terenskimi aktivisti in prek javk s partizanskimi enotami.<sup>14</sup> Tako so npr. železničarji na novomeški postaji, ki so bili določeni za obveščevalno službo, redno in natančno obveščali prek posebnih kurirjev partizanske enote o gibanju, moči in premikanju okupatorjevih enot. Obveščevalna služba na novomeški postaji je tudi prek zanesljivih frontovcev na postajah ob progi Novo mesto—Metlika posredovala domala dnevna poročila (tako prek brzojavnega in telefonskega obveščanja) o sovražnikovih premikih in nameravanih akcijah, njihovi oborožitvi in podobno.<sup>15</sup>

V obveščevalno službo so se vključevali predvsem železničarji s progovno-vzdrževalne službe, tako gradbeni tehnik Ivan



- 119-347 d ob popustu poverljivosti  
lema
- 119-6 d v delu (v zidu)
- 120-84 l v zidu v delu za razdaljo  
ca 20V
- 121-0 l v delu
- 121-555 l enajstih 2A : srednja klet  
8V 2 5V
- 122-857 d zidna na osovini ca 8V
- 123-910 d pred lažnim stena + palis,  
danci in žico ca 20V
- 124-870 L za tiskanje lema + palis.  
2 žico ca 16V
- 125-0 d v delu zidna
- 125-400 L in d. stena mesta } kletski
- 125-570 L ————  
ob razdalji kat del v zidu  
zidna in žico. Razdelo po celici  
in žicah
- 126-1 d zidna ca 10V
- 126-700 d zidna 12V ; goadka žica  
+ v zidu + kletski
- 127-9/0 l zidna 16V
- 128-5 d + delu
- 128-809 L ključni ; jolig stena  
lema + palisanci in  
žico ca 35V.
- 129-0 l zidna o stropu ca 12V
- 130-4 d gradnja stene in žico
- 130-9 L in d. ~~stena~~ v zidu in lema ca 10V
- 131-4 l ob mlatu in žico

13. 8. 43.

Vzdolžni profil proge Grosuplje-Kočevje z vrisanimi okupatorjevimi bunkerji. Izdelali so ga člani odbora OF sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana s pomočjo številnih obveščevalcev na postajah vzdolž proge Ljubljana-Grosuplje-Kočevje (primer vojaške obveščevalne službe). Take profile so izdelovali za vse proge Ljubljanske pokrajine





# Servizio delle locomotive - Zaposlitev strojev

Mod. - Ob. C. 14

Stacija: *Gorazdovo v Ljublj. pokrajini*

il dne

1943 / XXI

Bilješka 208 Anonimna

Kod	Opis	Količina	Opis	Količina	Opis	Količina	Opis	Količina
00.011		16.000		13.200		47.800		7.200
014		007		003		101	100 kg. st. p. p.	000
015		013		005		007	100 x 107	000
016		014						000
017		015						000
018		016						000
019		017						000
		018						000
		019						000
		020						000
		021						000
		022						000
		023						000
		024						000
		025						000
		026						000
		027						000
		028						000
		029						000
		030						000
		031						000
		032						000
		033						000
		034						000
		035						000
		036						000
		037						000
		038						000
		039						000
		040						000
		041						000
		042						000
		043						000
		044						000
		045						000
		046						000
		047						000
		048						000
		049						000
		050						000
		051						000
		052						000
		053						000
		054						000
		055						000
		056						000
		057						000
		058						000
		059						000
		060						000
		061						000
		062						000
		063						000
		064						000
		065						000
		066						000
		067						000
		068						000
		069						000
		070						000
		071						000
		072						000
		073						000
		074						000
		075						000
		076						000
		077						000
		078						000
		079						000
		080						000
		081						000
		082						000
		083						000
		084						000
		085						000
		086						000
		087						000
		088						000
		089						000
		090						000
		091						000
		092						000
		093						000
		094						000
		095						000
		096						000
		097						000
		098						000
		099						000
		100						000
		101						000
		102						000
		103						000
		104						000
		105						000
		106						000
		107						000
		108						000
		109						000
		110						000
		111						000
		112						000
		113						000
		114						000
		115						000
		116						000
		117						000
		118						000
		119						000
		120						000
		121						000
		122						000
		123						000
		124						000
		125						000
		126						000
		127						000
		128						000
		129						000
		130						000
		131						000
		132						000
		133						000
		134						000
		135						000
		136						000
		137						000
		138						000
		139						000
		140						000
		141						000
		142						000
		143						000
		144						000
		145						000
		146						000
		147						000
		148						000
		149						000
		150						000
		151						000
		152						000
		153						000
		154						000
		155						000
		156						000
		157						000
		158						000
		159						000
		160						000
		161						000
		162						000
		163						000
		164						000
		165						000
		166						000
		167						000
		168						000
		169						000
		170						000
		171						000
		172						000
		173						000
		174						000
		175						000
		176						000
		177						000
		178						000
		179						000
		180						000
		181						000
		182						000
		183						000
		184						000
		185						000
		186						000
		187						000
		188						000
		189						000
		190						000
		191						000
		192						000
		193						000
		194						000
		195						000
		196						000
		197						000
		198						000
		199						000
		200						000

- ostale v kerami
- ostale v železu
- v popravilu v delavnici železa
- železne lokomotive niso del v delavnici

28.9.43  
/ 27

Poročilo z dne 23. septembra 1943 o staležu lokomotiv v Ljubljanski pokrajini

Trtnik ter ing. Bojan Tavzes, ing. Rado Čotar in Slavko Seliskar. Podatke in poročila so zbirali tudi prometniki s postaje Novo mesto Stojan Petrovič, Ermin Ferfolja, Rade Tomičević in Velimir Djurovič, dalje Roman Stepišnik, Ignac Červenka, Franc Pirš, predvsem na progi Trebnje—Mirna—Mokronog, in Lado Stepišnik. Poročila je med drugim odnašal na teren Franc Globevnik in sicer prek Bršljina, Prečne v Kuzarjev kal. Železniški rajonski odbor OF (ŽRO OF) in komite ali ŽRK KPS je zbrana važnejša poročila, kot smo že

omenili, pošiljal prek kurirske postaje TV 22-Dolski na TV 15 oziroma TV 15-Ivo.<sup>16</sup> Imeli pa so tudi neposredne stike s partizanskimi enotami, ko so jih obveščali o vojaških transportih. Zanimivo je tudi, da je prav železničar-obveščevalec bržkone iz Črnomlja prišel 8. septembra 1943 na Mavrlen v štab III. bataljona Tomšičeve brigade in mu sporočil vest o kapitulaciji Italije.<sup>17</sup>

Iz mnogih izjav železničarjev v anketnih listih je moč sklepati, da je bila prav obveščevalna služba na železnici (posredovanje raznih informacij, dragocenih podatkov predvsem o vojaškem prometu in številčni moči okupatorjevih postojank na progah) ena pomembnejših, pa tudi množičnih oblik narodnoosvobodilnega boja železničarjev.

Delež obveščevalne službe na železnici v NOB (prek centralne komisije VOS in tudi prek neposrednih zvez železničarjev s terenskimi aktivisti in prek javk s partizanskimi enotami), je težko ovrednotiti, je pa brez dvoma izredno pomemben. Ne samo, da so obveščevalci na železnici z dragocenimi vsakodnevnimi in večkrat težko dostopnimi podatki posredno (prek centralne komisije VOS, CK KPS) sodelovali pri pripravah od najmanjših diverzij do ofenzivnih operacij NOV, s hitro dostavljenimi in točnimi podatki o novih situacijah na progah so pomagali hkrati tudi zavezniški vojski pri njenih operacijah.

## **7. Vojaška intendantca in vagonске pošiljke na železnici v Ljubljanski pokrajini**

S porastom NOV v Sloveniji so se znatno povečale njene potrebe po hrani, obutvi, obleki in sanitetnih potrebščinah, kakor tudi po tehničnem materialu za partizanske delavnice, bolnice in tehnike. V Ljubljani je OF že zelo zgodaj organizirala pomoč partizanskim enotam, ki je kmalu dobila svojo obliko v vojaški intendantci. Tako se je že mnogo zbranega blaga kopičilo v rajonskih in okrožnih skladiščih, v skladiščih pri nekaterih tovarnah, trgovcih, delavnicah in podobno. Zanje so skrbeli sprva rajonski vojaški referenti in kasneje intendantci. Že leta 1941 so v okrožni vojaški intendantčni aktiv vključili tudi uslužbenca poslovalnice železničarske zadruga

na današnji Prešernovi cesti Martina Kokalja-Ceneta, ki je vodil okrožno vojaško intendanco in je imel zveze z vsemi rajonskimi vojaškimi referenti, kasneje intendant. Poleg Kokalja-Ceneta so v njem delovali še Fani Eržen-Marka, Ranko Velebit in Drago Poljanšek-Marko.<sup>1</sup>

V ljubljanskem železniškem vozlišču sta bili dve večji okrožni intendantni skladišči v poslopju železničarskih zadrug.\* Eno takih skladišč je bilo (pred vojno na Bleiweisovi cesti 35), današnji Prešernovi cesti; tja je prihajal material, ki so ga zbirali železničarji z Gorenjskega kolodvora in iz rajonov Šiška, Bežigrad in nekaterih skladišč v rajonu Center. Drugo tako veliko skladišče pa je bilo v železničarski zadrugi na današnji Masarykovi cesti. V to skladišče se je stekal material iz rajona Tabor, deloma pa iz Most in Centra.<sup>2</sup> Veliko blaga je bilo tudi v tovornem skladišču na ljubljanski postaji in v krajevnem skladišču v Zeleni jami pri II. sekciji za vzdrževanje prog.

Med pomembnimi nalogami, ki so jih železničarji opravljali med NOB, je bila tako tudi vojaška intendantca, ki se je prav v letih najhujšega nasilja in okupatorjevega nadzora razvila do tolikšne mere, da so odhajale iz ljubljanskega vozlišča celo vagonске pošiljke namenjene NOV. Že jeseni 1941, še pred blokado Ljubljane, pa tudi po njej, v letu 1942 in 1943, so železničarji veliko tega različnega blaga odvažali iz skladišč do javk in namembnih postaj.

Vojaško intendanco na železnici bomo zaradi boljšega pregleda razdelili v dve obdobji, in sicer, prvo od jeseni 1941 do pomladi 1942 in drugo od pomladi 1942 do kapitulacije Italije. Za prvo, kakor za drugo obdobje, je značilno, da je intendantna služba na železnici pošiljala veliko raznovrstnega blaga za partizanske enote kot ilegalne ali legalne kosovne po-

---

\* Nabavljalna zadruga uslužbencev državnih železnic, r. z. z. o. j., Ljubljana, je bila ustanovljena 27. novembra 1921, ki pa je kmalu postala večja gospodarska ustanova železniških uslužbencev na območju ljubljanske železniške direkcije. Svoje poslovavnice je imela v Ljubljani, Mariboru in na Jesenicah. Konec leta 1938 je bilo včlanjenih 7955 z okoli 32.900 družinskimi člani in prek 47 milijonov blagovnega prometa. (Spominski zbornik Slovenije. Ob dvajsetletnici kraljevine Jugoslavije. Ljubljana 1939, stran 636.)



MARTIN KOKALJ, roj. 1908, uslužbenec v železničarski zadrugi na Masarykovi. Leta 1934 je iz Cerknega na Primorskem pribežal v Ljubljano, član SKOJ, 1937 je postal član KP. Bil je med prvimi organizatorji OF v železničarski zadrugi, z njim je tesno sodeloval uslužbenec Jože Perovič. Kokalj je sodeloval tudi s CT KPS pri pošiljanju blaga in vagonских pošiljk iz Ljubljane partizanskim enotam. V NOV je zlasti delal v tiskarnah na Primorskem. Umrli je leta 1950, je nosilec partizanske spomence 1941.

šiljke. V drugem obdobju po ograditvi Ljubljane so poleg kosovnih pošiljk odpremljali predvsem vagonске pošiljke, ki jih je organizirala centralna tehnika skupaj z železniško partijsko organizacijo in OF v ljubljanskem vozlišču in na novomeški postaji.

Intendanti matičnih odborov OF in osrednjega odbora OF, pozneje rajonskega odbora OF na železnici v Ljubljani, so skrbeli, da je predvsem strojno osebje in osebje za spremstvo vlakov ilegalno vozilo različno blago iz skladišč v kurilnici in livarni, iz skladišč v strojni delavnici v Šiški, iz skladišča sekcije za vzdrževanje prog v Zeleni jami, največ pa iz skladišč obeh železničarskih zadrug. Največkrat so blago vozili med premogom, na lokomotivah z osebnimi ali tovornimi vlaki, pa tudi v praznih cisternah ali pa kot službene pošiljke in kosovno blago na naslov namišljenega prejemnika.

Prek zvez, ki so jih vzdrževali železničarji na posameznih postajah s terenom, so pošiljke odposlali dalje do partizanskih enot. O teh pošiljkah govori tudi poročilo poveljstva karabinerjev z dne 26. decembra 1942, ki pravi takole: »Na nabiralne vlake, zlasti na tiste, ki vozijo v večernih urah, se v

MAKS MAJERSIČ, roj. 1901, član KP, predvojni revolucionar, deloval je v Svobodi in je imel močan vpliv na železničarje. Po okupaciji je bil pomemben aktivist OF v Zalogu in Ljubljani. Organiziral in sodeloval je pri partizanski intendanci. Na procesu pred italijanskim vojnim sodiščem v Ljubljani so ga obsodili na 13 let ječe in ga odpeljali v Parmo. Po kapitulaciji Italije je bil na prisilnem delu v Nemčiji odkoder je pobegnil in se jan. 1945 vključil v Kosovelovo brigado. Po vojni je delal v družbenopolitičnih organizacijah, je nosilec partizanske spomencice 1941.



krajih po provinci (Ljubljanski pokrajini — op. A. V. M.) in v okoliškem predelu Ljubljane natovarja in iz njih iztovarja blago, namenjeno upornikom. Vsa ta dejavnost je povezana s sokrivdo potujočega slovenskega železniškega osebja in zaradi popustljivega nadzorstva s strani vojaštva in spremne policije.«<sup>3</sup>

Veliko pošiljk so poslali iz Ljubljane iz poslovalnice železničarske zadruga na današnji Prešernovi cesti, kjer je bilo, kot smo že omenili, veliko okrožno zbirno skladišče, tu je bilo tudi mnogo vojaškega blaga. Včasih je bilo v tem ilegalnem skladišču več blaga, kot pa je imela poslovalnica zadruga legalnega. To ilegalno skladišče je urejal Martin Kokalj-Cene in imel v njem vzoren red. Material iz skladišča je odvažala iz Ljubljane intendantca glavnega poveljstva s kamioni in vozmi, največ pa so ga odpremili železničarji kot kosovne pošiljke na tovornih in osebnih vlakih. Čestokrat so poslali prek kurilnice Ljubljana-Šiška z nabiralnim vozom ali v premikalnem stroju razne pakete po več sto kilogramov težke, ki so bili zakopani med premogom. Tega blaga so poslali največ na Notranjsko in Gorenjsko.<sup>4</sup>

V železničarski zadrugi na današnji Masarykovi cesti so delali med drugimi Leopoldina Mekina, Mihaela Hojker, njen

brat skladiščnik za manufakturno blago Edo Klemenčič in skladiščnika za špecerijo Tarman in Mihelčič. Hojkerjeva pripoveduje, da je Edo Klemenčič kar med bale blaga spravljajl orožje in razstrelivo in da so veliko raznovrstnega, predvsem vojaškega blaga iz tega skladišča železničarji vozili proti Zalogu in na Dolenjsko.<sup>5</sup>

Ena izmed oblik intendance je bilo tudi jemanje raznovrstnega blaga (živeža, sanitetnega, vojaškega blaga) iz okupatorjevih, bodisi italijanskih ali nemških tovornih vagonov, ki so potovali prek ljubljanskega vozlišča in so le-ti zaradi vključevanja v nove kompozicije vlakov nekaj časa stali v Šiški, Zalogu in ljubljanski glavni postaji. Pobudo za tovrstne akcije je dal Peter Romavh že poleti 1941 Jožetu Grudnu, pa tudi Gregorju Mahkovcu.<sup>6</sup> V ta namen so sestavili skupino aktivistov v kurilnici in pri premiku in se v jeseni že lotili tega dela. Jože Gruden in vodja premikačev Maks Majeršič sta najprej sestavila seznam blaga, ki bi partizanskim enotam najbolj koristilo. Pri sestavi seznama jim je pomagal Franc Lužar s postaje Ljubljana, ki je imel pregled nad vagonskimi pošiljkami in njihovo vsebino. Seveda je bilo potrebno razrešiti še mnogo tehnično-organizacijskih priprav, da bi zagotovili uspešnost akcije in da ne bi zbudili pri okupatorju nepotrebne pozornosti. Organizirali so delovno skupino, ki je delala ponoči. Gruden in Majeršič sta se povezala z Antonom Štrumbeljem, Jakobom Bitencem, Janezom Justinom, France tom Berčičem, Alojzem Šantljem, Francem Soncem, Jožetom Rusom in Janezom Atračem. Večina akcij je potekala takole: po predhodnem sporočilu o vsebini italijanskih tovornih vagonov je Majeršič postavil na 16. tir italijanski poln in en prazen vagon. Anton Štrumbelj je oba odpeljal v kurišniško lopo, kjer so plombirani italijanski vagon previdno odprli ter preložili blago v praznega. Alojz Šantelj, ki je izdelal klešče za plombiranje voz, je vagon ponovno plombiral tako, da ni poškodoval originalne plombe, izpraznjeni italijanski vagon pa so zopet vključili v kompozicijo, kamor je spadal. O vsebini preloženega blaga so obvestili glavnega intendanta osrednjega (rajonskega) odbora OF železnice Jožeta Gabrovška, ki je poskrbel, da je blago po različnih poteh prišlo v partizane. Zasežena živila: sladkor, slanino, sir, riž, jajca, sol, razne likerje, konzerve, sadje in podobno so člani narodne zaščite in

zanesljivi člani OF prepakirali v manjše zavoje ter jih po vlakih poslali na določeno mesto. Intendanca se je posluževala tudi vagonovskih pošiljk; v takem primeru so vagon, v katerem so preložili blago, naslovili na določeno postajo, od tam pa so terenski aktivisti ali partizanske enote organizirale prenos blaga in to tja, kjer so blago najbolj potrebovali.<sup>7</sup> Nekako konec septembra ali v začetku oktobra 1941 so železničarji prvokrat preložili tovor iz vagona in sicer 300 kg sladkorja v vrečah. Ker ga niso mogli takoj odposlati, so ga skrivali v skladišču pod sodo, ki so jo uporabljali za pranje lokomotiv. V začetku novembra 1941 so zasegli vagon konzerv, ki so bile poslane iz Madžarske v Italijo. Poslali so jih na Vrhniko, kjer so jih prevzeli partizani.<sup>8</sup> Poleg pošiljk živeža, ki so jih železničarji po različnih kanalih pošiljali v partizane, so del zaseženega blaga (konzerve, slanino, riž, sladkor, sir in drugo) odnašali v skladišče kurilnice k Hugu Zupanu, odkoder ga je s triciklom ali ročnim vozičkom odvažal v razna mestna skladišča, ki so oskrbovala ilegalce v Ljubljani.<sup>9</sup> Da so železničarji organizirano jemali živež iz okupatorjevih vagonov, pričajo tudi procesi italijanskega vojaškega vojnega sodišča v Ljubljani\* proti njim. Takih procesov je bilo več.\*\* Dne 19. oktobra 1942 je bil proces proti Karlu Žiberni, Lojzetu Nučiču, Antonu Babniku in Francu

---

\* Dne 7. septembra 1941 je bilo po Mussolinijevi odredbi ustanovljeno vojaško sodišče; po sodbah le-tega so na Mussolinijev ukaz izvrševali smrtno kazen za zločine političnega značaja oddelki fašistične milice, za navadne zločine pa policijski agenti. (Mikuž Metod, Pregled zgodovine NOB v Sloveniji, I. knjiga, 1960, stran 274.) Za ilustracijo naj navedemo tele podatke: do 8. septembra 1943 je vojaško sodišče obravnavalo 8737 primerov proti 13.186 Slovencem, izreklo 83 smrtnih obsodb, 412 obsodb na do smrtno ječo, 3082 obsojencev je dobilo ječo do 30 let. Poleg tega je sodilo tudi 1150 italijanskim vojakom in ko je italijanski okupator zapuščal Ljubljano je bilo v teku 1369 procesov proti 4428 ljudem. (Juvančič Ivo, Italijanski okupator v Ljubljani 1941--1943. Prispevki za zgodovino delavskega gibanja. Ljubljana 1962, št. 1, stran 81.)

\*\*V letu 1942 in 1943 je bilo več takih procesov vendar ni moč na podlagi dokumentov in spominskega gradiva zanesljivo ugotoviti, da so bili obsojeni železničarji obtoženi predvsem organiziranega dela pri intendantni službi partizanskim enotam. Zato jih tudi v tekstu nismo nadrobno prikazali.

Compartimento di Delegazione Ferroviaria Orientale

Alto Commissariato per le Provincie  
di

L u b i a n a .

Nel compiego si ricevette la minuta del decreto di licenziamento del servizio delle Ferrovie dello Stato del ferroviere sottocampione di I<sup>a</sup> cat. IVANČIČ Stanislav e di altri agenti dipendenti in parte dalla stanzione, ed in parte dal Deposito locomotive di Lubiana, con preghiera di approvazione.

Con sentenza No. 1297 54.7-XII-42 passata in giudicato, pronunciata dal Tribunale Militare di Guerra del Comando Superiore FF. AI, Slovenia e Dalmazia-Serbia di Lubiana, i detti agenti vennero condannati come segue:

<u>IVANČIČ</u> ad anni 15 di reclusione
<u>ŠARČAN</u> ad anni 8 " "
<u>POČNIK</u> 64 anni 12 " "
<u>MAJEROVIC</u> ad anni 8 " "
<u>KUŠNIC</u> ad anni 8 " "
<u>MAJEROVIĆ</u> ad anni 8 " "
<u>RANT</u> ad anni 8 " "
<u>RAVNİKAR</u> ad anni 10 " "

tutti col condono di 3 anni e delle pene pecuniarie, ma con l'interdizione perpetua dai pubblici uffici, perchè colpevoli di furto e sottrazione di merce al normale consumo, come pure per ricettazione di detta merce. Date che la sentenza in oggetto dispone l'interdizione dai pubblici uffici, tutti gli agenti prenommati debbono per legge cessare dal servizio ed essere licenziati senza il trattamento di quiescenza, ancorchè abbiano soddisfatto alle condizioni stabilite per aver titolo alla pensione personale. Si fa presente inoltre che il sottocamp. il MAJEROVIĆ Massimiliano il cui licenziamento viene proposto con l'acclusa minuta del decreto, era stato già licenziato dal servizio, in base al decreto Gab. Pers. Gab. No. 11662 del 24-XII-1942 con effetto dal 19-XI-1942 perchè condannato dal surriferito Tribunale Militare quale colpevole di partecipazione ad associazione diretta a sovvertire gli ordinamenti politici dello stato e di propaganda sovversiva.

Sodba železničarjem z dne 25. januarja 1943 zaradi odujevanja okupatorjevega blaga. Železničarji zaščitniki so ga ilegalno pretovarjali za partizansko vojaško intendanco



Šušterju; obdolženi so bili, da so od decembra 1941 do julija 1942 jemali živež iz železniških vagonov na ljubljanski postaji. Zaradi pomanjkanja dokazov so bili oproščeni.<sup>10</sup> Prav tako je bilo obtoženih 18 železničarjev (Stanislav Hvastja, Zorko Žužek, Anton Volčjak, Anton Smrčan, Bruno Hojkar, Martin Hren, Janez Prelogar, Franc Kosec, Janez Urankar, Franc Kremenšek, Franc Dobrec, Albin Trček, Franc Rant, Gregor Mahkovec, Stanislav Kogoj, Jakob Bitenc, Maksimiljan Majeršič, Ferdinand Ravnihar) na procesu dne 7. decembra 1942. Obsojeni so bili na večletne zaporne kazni. Bremenili so jih, da so v času od aprila do oktobra 1942 odpirali železniške vagonne na ljubljanski železniški postaji in jemali različno blago, vsega skupaj v vrednosti 190.570 Lit. na škodo direkcije državnih železnic v Ljubljani.<sup>11</sup>

Številne akcije rekviriranja blaga iz okupatorjevih vagonov so organizirali in izvedli železničarji iz Zaloga na premikalnem kolodvoru. Franc Tavčar, popisovalec, je javljal Tonetu Zupančiču številke vagonov naloženih z blagom, ki bi ga potrebovale partizanske enote. Prav tako je obveščal osebje za premikanje o vsebini vagonskih pošiljk tranziter Jože Štiher.<sup>12</sup> V drugi polovici decembra 1941 so vzeli iz italijanskih vagonov božičnico, ki je bila namenjena italijanskim vojakom na vzhodno fronto. Februarja ali marca 1942 so vzeli več zabojev orožja (nemških ročnih bomb in municije), pri drugi pošiljki pa nekaj puškomitraljezov. Pogostokrat so jemali iz vagonov raznovrstni živež, vojaške obleke in obutev. Te sabotažne akcije so organizirali in tudi v njih sodelovali med drugimi Tone Zupančič, Danilo Kralj, Ivan Igljčar, Miha Kaluža, Ivan Dorbež, Roman Klešnik.<sup>13</sup>

Danijel Lepin z novomeške postaje pripoveduje, da so material iz Ljubljane prevažali do železniške kurilnice v Novem mestu največkrat na lokomotivah in tenderjih, kjer je bil zakopan v premogu. V kurilnici so ga razložili in ponoči odpremljali na teren. Manjše količine materiala pa so pošiljali iz Ljubljane tudi v službenem vozu na postajo kot »vojaško pošiljko«, kot »prtljago«, manjše pakete pa so železničarji tudi sami skrivali po vlaku, kakor se je pač kdo znal.<sup>14</sup>

Prevoz blaga z novomeške postaje na teren je ves čas okupacije potekal konspirativno in organizirano. ŽRO OF No-



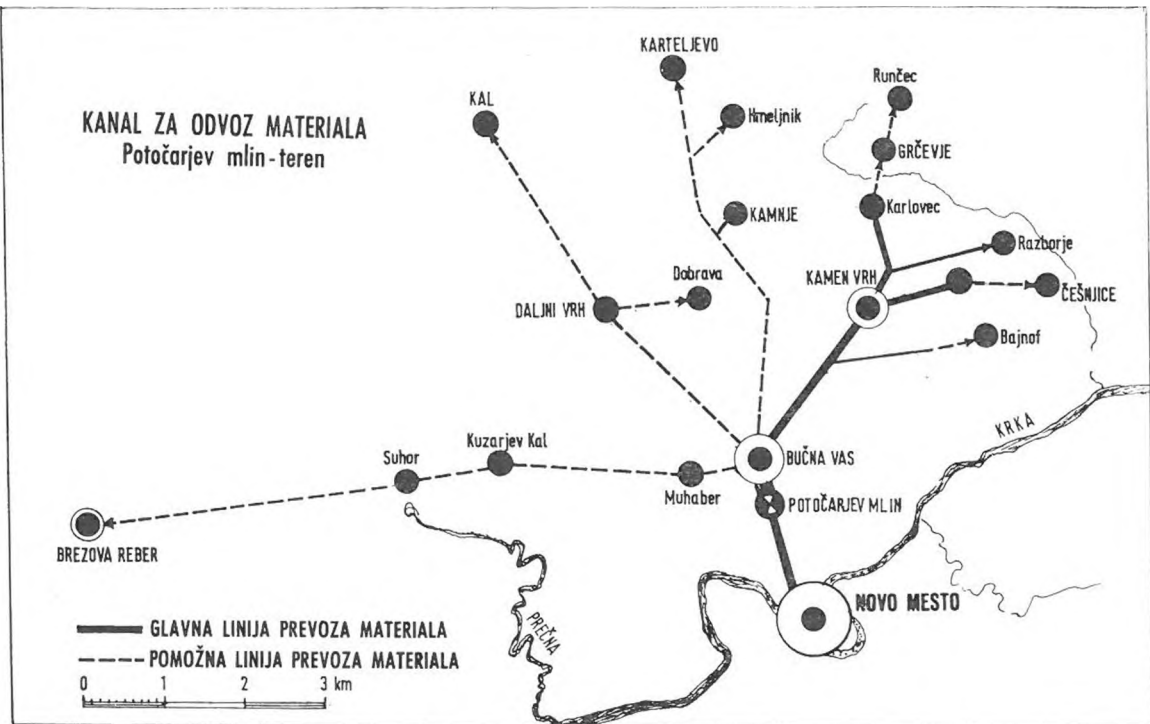
MIHAEL GRABRIJAN, roj. 1911, sprva skladišni delavec, kasneje nadpremičnik na postaji Novo mesto. Pred vojno je bil član Sokola in organizator Društva kmečkih fantov in deklet v Beli krajini. Soorganizator intendantce po železnici za NOV, sodeloval je tudi pri sabotažnih akcijah. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV, sprva v XIV. SNOB Železničarsko, kasneje so ga ujeli in nemški okupator ga je odpeljal v taborišče Dachau, kjer je ostal do osvoboditve.

vo mesto je zadolžil Jožeta Zagorca s postaje, ki je kot uslužbenec za razpored določal delovni razpored posameznikom ali skupinam, tako premikalnim, kretniškim in vlakovnim, da so v istem turnusu delali najbolj zanesljivi in sposobni frontovci, ki so bili zadolženi za posamezne naloge. Da bi delo v zvezi z intendantno službo (sprejem in prevoz kosovnih in vagonskih pošiljk do partizanskih enot) bilo uspešno opravljeno, sta bila Jože Hribar in Danijel Lepin premeščena v premikalno skupino, Hribar kot vodja skupine in Lepin kot premikač. Pozneje je bil Lepin prav zaradi sprejemanja vagonskih pošiljk dodeljen na delovno mesto tranziterja. Za prevoz blaga se je osnovala večja skupina, ki so jo sestavljali premikalna skupina Jože Hribar, Danijel Lepin, Roman Stepišnik in Miha Grabrijan, ki je sodelovala z lokomotivskima skupinama: s strojevodjema Jožetom Zupančičem in Antonom Čampo ter kurjačema Alojzijem Avbarjem in Francem Anzelcem. Ta skupina je odvažala ves material iz kurilnice, kjer so ga iz Ljubljane sprejemali nadkurjač Franc Šteh, kurjač Franc Urbančič, ključavničar Avgust Sever in strojevodja Anton Požar. Čestokrat ga je odvažala s postaje, kjer so sodelovali pri premikalnih prevozih prek rampe prometniki Stojan Petrovič, Ermin Ferfolja, Rade Tomičević in Velimir Djurovič do Potočarjevega mlina v Birčni vasi; tu je bilo

večje in predhodno skladišče blaga za partizanske enote.<sup>15</sup> Že februarja 1942 je Trubarjeva premikalna skupina prepeljala ponoči dve novi italijanski ceradi za vagone, zaboj streliva, vojaško sedlo, pištolo in nekaj sanitetnega materiala. V popoldanskem času pa so kmalu zatem iz tovarne Keramika v Novem mestu v večjem zaboju z napisom »Pazi steklo!«, mimo vojaške rampe in bunkerja odpeljali v Potočarjev mlin težko jugoslovansko strojnico in strelivo.<sup>16</sup>

Zgoraj navedena skupina je prevažala material od februarja 1942 do kapitulacije Italije. Večje kosovne pošiljke iz Ljubljane so železničarji razložili v skladišču na postaji, garderobi ali svetilničarni, pa tudi na drugih zanesljivih mestih na območju novomeške postaje. Kako so večje količine blaga spravljali čez blok, pripoveduje eden najtesnejših sodelavcev Danijel Lepin. Blago so naložili na lokomotivo za premikanje ali v prvi vagon za lokomotivo bodisi v kurilnici, pri kretniški postaji ali na postaji, ponoči pa ga je zgoraj omejena delovna skupina odpeljala do Potočarjevega mlina. Dežurni prometnik je obvestil italijansko poveljstvo o potrebnem premiku vagonov na vojaški rampi. Le-to je nato obvestilo vojake, zaposlene na vojaški rampi, in posadko v bližnjem bunkerju. Ko so zapeljali mimo rampe v Bučno vas do višine mlina, so blago razložili v skladišče pri mlinu. Pri razkladanju blaga jim je čestokrat pomagal lastnik mlina Janez Potočar, ki je bil tesneje povezan z novomeško organizacijo OF, posebno v ŽRO OF Novo mesto. Po opravljeni akciji je premikalna skupina prazne vagone odbila proti postaji, naložene vagone pa pustila na vojaški rampi. Ker so na vojaški rampi čestokrat premikali tudi podnevi, ni bilo nočno premikanje nič sumljivo, zlasti ne, ker je premik vagonov uradno dovolilo italijansko vojaško poveljstvo.<sup>17</sup> Blago, shranjeno v skladišču pri Potočarjevem mlinu, je lastnik mlina s sodelavci-kmeti iz Velike Bučne in Muhaberja z vozmi odpeljal v zidanice in hiše na območju Trške gore ali na Kamen vrh, Razberi, Grčevje, Suhoplati, Karlovci in Runčec. Poleg teh poti je blago prihajalo tudi po zvezah Kamnje—Zagorica—Hmeljnik—Karteljevo; Daljni vrh—Dobrava—Veliki Kal—Suhor—Brezova reber. Poleg blaga iz Ljubljane so železničarji po teh poteh odpremljali blago, ki je bilo zbrano v Novem mestu.<sup>18</sup>

Prikaz smeri in krajev kamor so odvažali iz novomeške postaje prispele  
 kosovne posiljke po železnici pa tudi drugo blago



Kosovno blago je osebje za spremstvo vlakov iz Ljubljane vozilo tudi na postaje na progi Ljubljana—Postojna in Ljubljana—Zalog, odkoder so ga železničarji po zvezah spravljali na teren. Milan Škerlavaj navaja v svojih spominih, da so železničarji kot kosovno blago odpošiljali iz Ljubljane zlasti papir, barvo in druge potrebščine za tehnike. Za Notranjsko in Dolomite so odpošiljali na progi Ljubljana—Vrhnika do postaje Brezovica in Drenov grič. Pošiljke je centralna tehnika odposlala na izmišljene naslove, na postajah pa so v dogovoru z železničarji dvigali pošiljko zaupni člani OF in zaščitniki in pošiljko z vozmi odpeljali na javke. Na progi Ljubljana—Novo mesto so pošiljali papir tudi do postaj Šmarje-Sap, Grosuplje in Stična.<sup>19</sup> Aprila ali maja 1942 so v krajevnem skladišču v Zeleni jami Emil Strniša in njegovi sodelavci pripravili zaboje, v katerih je bila radijska sprejemna in oddajna postaja. Na vrh zabojev so naložili progovno orodje kot npr. vijake in žeblice. Te zaboje so poslali v Stično ing. Mihi Rojcu-Mihi T, pošiljko pa je spremljal Mirko Zlatnar.<sup>20</sup>

Opisali bomo primer kosovne pošiljke (tiskarske potrebščine), ki jo je verjetno centralna tehnika poslala za potrebe belokranjske tehnike iz Ljubljane v Gradac in jo je spremljal železničar Franc Lužar. Le-ta pripoveduje, da se je junija 1941 spoznal s Francem Cesarjem, doma iz Jereke pri Bohinjski Bistrici, ki je bil zaposlen v jeseniški železarni a se je pred Nemci umaknil v Belo krajino, kjer se je zaposlil v lesni stroki. V juliju 1941 se je Cesar zopet mudil v Ljubljani in ko se je oglasil pri Lužarju, ga je prosil, naj poskrbi za neko kosovno pošiljko, ki bo v kratkem pripravljena za Gradac. Proti koncu julija 1941 (točnega datuma se Lužar več ne spominja) je dobil obvestilo, da naj dvigne pripravljen material v Grafiki (v tej stavbi je bila tudi javka železničarjev) na sedanjem Trgu OF 14 in naj poskrbi za prevoz na železniško postajo in dalje v Gradac, kamor je bila pošiljka namenjena. Zaboj, ki je obsegal  $1,50 \times 0,80 \times 2,00$  m v teži okoli 50 do 80 kg, so prepeljali do brzovoznega skladišča, tam so izstavili režijski list z navedbo: »Pisarniški material in tiskovine za Metliko.« Lužarju je še uspelo z zvijačo preslepiti karabinjerja, da pošiljko ni osebno pregledal in da so jo spravili v skladišče. Od tam so zaboj z delavci skladišča

postavili v službeni voz z lažnim spremnim listom, vagon pa je bil priključen tradotti. To je bil poseben dopustniški vlak, ki je prevažal italijansko vojsko pa tudi vojaško prtljago in kosovne pošiljke italijanskim enotam v Grosupljem, Trebnjem, Novem mestu, Metliki, Karlovcu od tu pa je imel vlak zvezo proti Dalmaciji. Lužar pravi, da med prevozom ni bilo nadzora na vlaku in tako je neovirano pripeljal zaboj v Gradac, kjer so ga razložili ob navzočnosti Franca Cesarja in železničarja Poljaka.<sup>21</sup>

Za drugo obdobje vojaške intendance na železnici je značilno tesnejše sodelovanje z odpremnim sektorjem pri centralni tehniki KPS, ki je bilo seveda posledica vse večjega razvoja NOV in njenih potreb. V Ljubljani so se namreč v letih 1942 in 1943 okrožna intendantska skladišča vse bolj polnila in ker bi lahko zbudila okupatorjevo pozornost, je bila izdana direktiva: čim več blaga spraviti iz Ljubljane v partizane. Hkrati so bile tudi potrebe NOV po različnem materialu čedalje večje, saj so ustanavljali na osvobojenem ozemlju v letih 1942 in 1943 partizanske tehnike, bolnice, orožarne in razne delavnice. Tako je dejavnost centralne tehnike z različnimi delovnimi sektorji pod vodstvom Milana Škerlavaja-Petrača dosegla največji vzpon in največji obseg.

Iz Ljubljane so frontovci po ograditvi mesta in čedalje strožji okupatorjevi kontroli na blokkih vedno težje spravljali bodisi po legalnih ali ilegalnih zvezah to zbrano blago partizanskim enotam. Zato so vse te zveze začele propadati, ali pa so bile silno nezanesljive. V tem času je ostala edino železnica še zanesljiv kanal, prek katerega so odpošiljali blago, ilegalce, literaturo, razno pošto in podobno. O tem se je prepričalo tudi vodstvo NOB, zato je centralna tehnika KPS izrabila železnico do te mere, da je pričela skupaj z železniškim rajonskim komitejem KPS in rajonskim odborom OF železnica v Ljubljani in Novem mestu pripravljati in organizirati zanesljive člane OF in zaščitnike za pošiljanje celo vagonskih pošiljk iz ljubljanskega vozlišča. Člani centralne tehnike KPS Branko Ivanuš-Božo, Milan Škerlavaj-Petrač in Mirko Zlatnar-Miklavž so bili že od začetka narodnoosvobodilnega gibanja na železnici tesno povezani z organizacijo OF in zaščitniki in so skupaj opravili že toliko pomembnih nalog za NOB. Zato so se tudi akcij pošiljanja vagonskih pošiljk lo-

MILAN ŠKERLAVAJ-PETRAČ, rojen 1910, član KP od okt. 1939. Ze kmalu po okupaciji je kot član mesnega komiteja KPS organiziral OF med trgovskimi nameščenci in tako tudi med uslužbenci železničarske zadruge na Masarykovi. V začetku 1942 je prevzel vodstvo CT KPS in organiziral vojaško intendantco za NOV. V povezavi z organizacijo KP in NZ na železnici je CT KPS pošiljala vagonске pošiljke po železnici. Marca 1943 je kot ilegalec prek železnice odšel v NOV. Do kap. Italije je bil šef gospodarske komisije za Slovenijo, nato pa sprva vodja grafičnega oddelka CT KPS in nato vodja centralne tehnike KPS do osvoboditve. Po vojni je ves čas opravljal odgovorne naloge na gospodarskem in družbeno-političnem področju, pred upokojitvijo je bil direktor založbe Borec. Je nosilec partizanske spomenice 1941 in drugih odlikovanj. Umrl je leta 1980.



tili s temeljitimi pripravami. O tem govori tudi Ivan Mavrovič-Ivanov, železničar iz Novega mesta, ki je tudi sodeloval pri sprejemanju vagonских pošiljk na novomeški postaji in pravi: »Tako delo je zahtevalo popolno konspiracijo. Vsaka najmanjša napaka bi spravila v nevarnost dragoceni tovor in življenje aktivistov, po drugi strani pa bi izzvala take okupatorjeve ukrepe, da bi bilo nadaljnje prevažanje otežkočeno ali celo onemogočeno. Vsak transport posebej je terjal temeljit preudarek, posebej še ker so bili v železniški milici sami italijanski železničarji in niso dovoljevali premika, kolikor ni bil v zvezi s tehničnim procesom postaje... Vsaka akcija je zahtevala res temeljite priprave, nedvoumnih navodil in brezhlebnega in zelo točnega obveščanja z ene in druge strani.«<sup>22</sup> Dalje pravi, da so morali organizatorji pošiljk iz Ljubljane poslati blago v točno določenem času na območje postaje, pripravljena je morala biti premikalna skupina, da je takoj po naložitvi prevzela vagon in ga priključila vlaku, osebje za spremstvo vlakov, da je varovalo vagon do namembne postaje, kjer so ga prevzeli določeni aktivisti, ki so ga po dogovoru varno dostavili na določeno mesto. Za vse to je bila potrebna brezpogojna disciplina.<sup>22a</sup>

Zanimiv in najbolj točen bi bil opis odpošiljanja vseh vagonских pošiljk iz Ljubljane na podlagi uradnih dokumen-

tov. Ker pa te uradne listine, ki so bile nujno potrebne pri vsaki vagoni pošiljki (tako npr. spremne listine itd.) niso ohranjene (do sedaj poznamo samo en primer), je razumljivo, da je težko zanesljivo ugotoviti datum za vse vagonске odpošiljke. Ker so večino pošiljk na tovornih listih naslovili na legalna podjetja, trgovine, ki so bile naklonjene okupatorjem, ali naslove izmišljenih oseb, so morali železničarji vse potrebne listine po uradni uporabi in čestokrat po okupatorjevem pregledu takoj uničiti, če so hoteli, da je vagonška pošiljka od namembne postaje prišla v roke NOV. Razen tega so arhivi takratne direkcije državnih železnic v Ljubljani in posameznih postaj, kjer so bile sprejete vagonске pošiljke, uničeni. Prav tako je težko opisati vagonске pošiljke na podlagi skopih podatkov v spominskem gradivu železničarjev. Kot smo že omenili, so bile akcije izvedene zelo konspirativno, pa je za vsako, posamezno akcijo, ki so jo pripravljali v ljubljanskem vozlišču in na novomeški postaji, vedela le delovna skupina, ki je po službeni in frontni dolžnosti bila navzoča pri nakladanju in odpošiljanju vagonskih pošiljk. Spomini o teh pošiljkah so splošni in večinoma ne temeljito na dokumentiranih podatkih; še največ nadržnosti in preverjenih podatkov zasledimo v spominskem gradivu, ki obravnava novomeško postajo.

Nekaj podatkov o vagonskih pošiljkah, ki jih je organizirala CT KPS z železnico, dobimo iz dopisov ali poročil članov CT KPS vodstvu NOB, saj je bila centralna tehnika pošiljatelj tega blaga, in če smemo tako reči stranka, partizanske enote, prejemnik. Največ tovrstnih podatkov zasledimo v poročilih vodje CT Milana Škerlavaja-Petrača vodstvu NOB, ki je med drugim skrbel za nabavo in odpremo blaga iz Ljubljane, dalje v poročilih člana politbiroja centralnega komiteja KPJ Edvarda Kardelja, članice poverjenišтва centralnega komiteja KPS za Ljubljano Lidije Šentjurc, in v poročilih intendanta III. grupe odredov.

Uspešno pripravljene in odposlane ilegalne vagonске pošiljke so torej terjale nič koliko temeljitih in konspirativnih priprav članov centralne tehnike KPS s posameznimi člani rajonskega komiteja KPS in rajonskega odbora OF na železnici v Ljubljani in v Novem mestu z zanesljivimi člani OF in NZ pri neposrednih akcijah (ob nakladanju vagonov,



prevažanju in iztovarjanju blaga iz vagonov) na posameznih postajah do partizanskih enot. Pomemben sektor pri centralni tehniki KPS je bil nabavni in odpremni sektor, ki je skrbel v najstrožji ilegali za nabavo raznovrstnega blaga, kot npr. za gradnjo povsem novih stanovanjskih bunkerjev in tehničnih baz, dalje je nabavljal veliko gradbenega materiala (opeke, več ton cementa, armaturnega železja), stroje in razne surovine za partizanske delavnice ter več ton papirja in tiskarskih potrebščin za partizanske tiskarne. Ta sektor je vodil Stane Majcen-Krpan. Člani tega sektorja, ki so kupovali, nabavljali blago in skrbeli za skladišča, so bili vodja centralnega skladišča CT KPS Stane Pogačar-Tepka, Fric Frankl, Stane Dolenc, Mila Mohar-Komelj in Marija Zihlerl-Ančka. Za odpremo blaga iz skladišč CT so skrbeli Stane Pogačar-Tepka, član VOS OF Acko Kroupa-Boris, Mila Mohar-Komelj in Drago Čihak.<sup>23</sup> Po izjavi Staneta Pogačarja-Tepke je bilo eno večjih skladišč centralne tehnike sprva na Rimski cesti, kasneje na Mirju (Emonska cesta), manjša skladišča pa so bila tudi pri zanesljivih trgovcih in podjetnikih.<sup>24</sup> Z ilegalnimi vagonskimi pošiljkami so odvažali železničarji tudi blago iz civilno-vojaških skladišč in seveda iz skladišč, ki so bila v železničarski zadrugi na današnji Masarykovi in današnji Prešernovi cesti, in iz krajevnega skladišča na železnici v Zeleni jami. Emil Strniša, ki je bil med vojno šef tega skladišča, pravi, da so veliko blaga pripeljali zanesljivi vozniki iz mesta čez dohod, ki je bil v neposredni bližini krajevnega skladišča na železniško območje; ta ni bil nikoli zavarovan ali zastražen niti od italijanskih niti od nemških okupatorjev. Skozenj so spravili veliko blaga v krajevno skladišče in od tod z vagonskimi pošiljkami dalje.<sup>25</sup> Stane Pogačar-Tepka se spominja, da je prevažal precejšnje količine blaga iz skladišč centralne tehnike v skladišča železničarske zadruge na Masarykovi cesti prevoznik Rojc s Tržaške ceste, ki je bil prevoznik Tobačne tovarne. V zabojih in z nalepnicami tega podjetja je prevažal ilegalno blago kot npr. blago, barve, ciklostil, črke, za prikritje pa so po vrhu naložili škatle cigaret. Pogačar se spominja, da so te pošiljke odpremili v Vevče.<sup>26</sup> Blago iz skladišč centralne tehnike KPS in skladišč vojaške intendance so torej prevažali na železnico zanesljivi vozniki večinoma s konjsko vprego. Iz skladišč legalnih podjetij in

trgovin pa so člani centralne tehnike najeli legalne voznike. Tako so iz ljubljanskega vozlišča večinoma s petnajsttinskimi vagoni pošiljali partizanskim enotam in tehnikom stroje za delavnice, železnino, cement, tiskarske in ciklostilne stroje, razne vrste papirja, matrice, pisalne stroje in tudi izdelke ljubljanskih ilegalnih tiskarn (časopise, brošure, partizanske legitimacije, razglase, pozive, bone). Dalje pravi Škerlavaj v spominskem gradivu, da je centralna tehnika odpremila blago, ki sta ga kupili in tudi nabrali vojaška in civilna intendantca v Ljubljani.<sup>27</sup> Centralna tehnika ali njen nabavni in odpremni sektor v Ljubljani pa je bil prek Škerlavaja močno povezan z intendantco glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet. Le-ta je večino pošiljk razporejala in določala posameznim bataljonom, odredom in kasneje brigadam. Zaradi vse večjih potreb partizanskih enot in ker so bile njihove zveze z intendantco glavnega poveljstva dostikrat preslabe, je osrednja intendantca v Ljubljani neposredno oskrbovala partizanske enote. Za zvezo z železnico in organizacijo vagonских pošiljk sta bila poleg železničarjev zadolžena tudi člana CT KPS Mirko Zlatnar-Miklavž in Branko Ivanuš-Božo, za njima pa Jože Dolenc-Žan.<sup>28</sup> Poleg Dolenca je bil za odpravo, prevoz in predajo vagonских pošiljk iz Ljubljane v Novo mesto zadolžen do marca 1943 Mirko Pleško-Peter in od marca dalje do kapitulacije Italije Franc Čuček-Črnivec. Oba sta imela z železniškim rajonskim komitejem KPS Novo mesto tesne stike.<sup>29</sup>

Ker imamo na voljo spominske zapise, bomo nekoliko širše prikazali zbiranje sanitetnega materiala v Ljubljani, od katerega je bil večji del pripeljan z vagonско pošiljko konec maja 1942 v Stično. Zbiranje sanitetnega materiala je bila zelo široka in dolgotrajna naloga, ki je zahtevala pri organiziranih zdravstvenih delavcih in drugih uslužbencih zdravstvenih ustanov v OF veliko sodelavcev in podpore. Jeseni 1941 je bila poverjena dr. Pavlu Lunačku, zdravniku v bolnici za ženske bolezni, naloga, da organizira zbiranje zdravil, instrumentov in drugega sanitetnega materiala. Poleg tega mu je bilo naloženo, da sestavi načrte za komplete laičnih apotek in za komplete zdravniških ambulant in bolnic. Seveda je bilo potrebno za zbiranje tega materiala veliko sodelavcev. Lunaček je organiziral zbiranje materiala pri drogeristih, le-

karnarjih in pri tvrdkah npr. Kemolabor, ortopedija Lampič in Proteza, nadalje v bolnišnicah in pri zdravnikih. Za zbrani material je bilo potrebno poiskati skrivališča, organizirati izdelavo zdravniških tornistrov, krušnjakov, sterilizatorjev, kaset za laične apoteke, izdelovanje prvih zavojev. Vse to so prinašali prek zanesljivih frontovcev, največ pa Lunaček sam, v bolnišnico za ženske bolezni, kjer so zanesljivi zdravniki in drugo osebje urejali sanitetni material in ga zlagali v zaboje. Posebno težavno je bilo pripraviti komplete instrumentarijev; ker pa jih niso imeli v Ljubljani, so dobili posamezne instrumente iz Zagreba in Italije. Spričo okupatorjevega nadzora uporabe sanitetnega materiala je bilo tudi težje prinašati in odnašati ta material v bolnišnico in kompletiranega zopet nazaj v za to pripravljena skladišča. Proti koncu leta 1941 so pričeli prinašati in odnašati sanitetni material prek vmesnega skladišča, ki je bilo pri Lunačkovem sošolcu v hiši na Bohoričevi cesti.<sup>30</sup> Sanitetni material so spravljali tudi reševalci iz kirurškega oddelka v skrivališče v Mestnem domu, manjše količine pa so ga odvažali čez blok. Prav tako so tudi na kirurški kliniki pripravljali material za večjo bolnišnico. Datum dragocene vagonске pošiljke sanitetnega materiala je znan; odposlali so jo 28. maja 1942, ker sta isti dan odšla z vlakom v partizane iz Ljubljane do Stične dr. Pavel Lunaček in dr. Franc Novak, še prej pa so morali pripeljati ves tovor v določena skladišča na železniški postaji.<sup>31</sup> V krajevnem skladišču sekcije v Zeleni jami je bila organizacija OF še posebno aktivna in delo izvršeno vedno konspirativno. Ena takih akcij, ki je zahtevala veliko iznajdljivosti in temeljito organizacijsko pripravo, je bila ta vagonška pošiljka sanitetnega materiala, pri kateri je sodeloval tudi Emil Strniša. O tej vagonški pošiljki Strniša pripoveduje takole: »Vagon je stal na tiru med dvema bunkerjema, ki sta bila komaj 50 m oddaljena drug od drugega. Frontovci so se domenili, da bodo blago nakladali v skladišču sekcije v Zeleni jami, tehnična izvedba nakladanja je bila določena na minute točno, prav tako dostava vagona tik pred nakladanjem, plombiranje in odprema s premikalko takoj, ko bo vagon naložen. Toda v mestu so bile blokade in prek njih so morali tudi vozniki z natovorjeno robo, ki je bila namenjena še za to vagonsko pošiljko. Ta zamuda pa bi za pripravljeno akcijo skoraj bila

usodna, vagon namreč ni bil v določenem času naložen, ne pravočasno plombiran in premikalni stroj ni smel toliko časa čakati, kajti vagon je stal na tiru do treh popoldne. S to vagonsko pošiljko je bila zvezana tudi pošiljka opreme za italijansko milico v Novem mestu, zato je komandant železniške milice v Ljubljani napravil vik in krik, ker naš nadzornik delavnic še ni poslal v sklop kompozicije tudi tega vagona. Tako je le s trezno presojo položaja in z iznajdljivostjo bil vagon s pripeljanim blagom naložen, zaplombiran in odpeljan s tira.«<sup>32</sup> Da je pošiljka prišla v prave roke, potrjuje tudi zdravnik dr. Lunaček, ki pravi takole: »Vse je potekalo po načrtu. V Stični sva izstopila z dr. Novakom ... Šla sva nemoteno prek proge v smeri proti Muljavi. Nisva hodila pol ure, že sva srečala partizansko stražo in patrolo. Nemogoče je opisati občutek prostosti in svobode, ki sva ga imela ob tem srečanju. Kmalu sva srečala dr. Marjana Južniča, že s partizanko na glavi, akoravno je odšel dan ali dva pred nama. Odpeljal naju je v Znojile, ki so spadale takrat tudi v osvobojeno ozemlje. Že drugi dan so pripeljali vozniki ves sanitetni material in tudi ostali material, ki je bil v vagonski pošiljki. Neizmerno sem bil vesel, da ni bil trud devetih mesecev zaman.«<sup>33</sup> Sanitetnega materiala je bilo okrog 100 laičnih apotek, 20 velikih zdravniških torb, 10 amputacijskih in 1 kompletna bolnišnica.<sup>34</sup>

Julija 1942 je poslala centralna tehnika iz Ljubljane v Mirno na Dolenjskem dva vagona vojaškega materiala, opremo za tehniko, obleko, hrano. Mirko Zlatnar se spominja, da je ta dva vagona spremljal do Novega mesta. Nato je odšel prek bloka na Trško goro, kjer je dobil zvezo s sekretarjem okrožnega komiteja KPS za Novo mesto Viktorjem Avbljem in ga obvestil o poslani vagonski pošiljki. Nato je na Trški gori prenočil, medtem pa so vagonce razložile partizanske enote. V Ljubljano se je vrnil oblečen kot železničar.<sup>35</sup> V spominskem gradivu novomeških železničarjev je omenjeno, da so vagona razložili borci Zapadnodolenjskega odreda,<sup>36</sup> torej borci v juliju 1942 ustanovljenega odreda.

Iz Ljubljane je v smeri Polja, Slap, Kašlja, Kašeljskega mostu in Ljubljanice odšlo v letu 1942 veliko raznovrstnega blaga, pošte in kurirjev na Dolenjsko in Kočevsko. Te zveze so vzdrževali s pomočjo posameznikov, največkrat pa prek

rajonskega komiteja KPS in rajonskega odbora OF v Polju in okolici ter članov centralne tehnike KPS. Večje pošiljke blaga in nekajkrat celo vagonске pošiljke pa so iz Ljubljane ali Zaloga poslali prek Vevč, odkoder so zaščitniki v tovarni in iz okolice material razložili in odvažali na teren. Konec maja 1942 je poslala centralna tehnika s pomočjo železničarjev v Zalogu »prazen vagon po pomoti« v vevško papirnico. Vagon je bil poln različnega blaga. Organizacijo razkladanja in prevoz je prevzel dobrunjski rajon OF, ki so mu pomagali člani celotnega bataljona narodne zaščite. Blago so prek vmesnih postaj odpeljali na Polico k borcem II. grupe partizanskih odredov. O razkladanju in prevozu blaga pripoveduje Franc Pavšič, da so tovarniški in okoliški zaščitniki s tovarniškega prostora prek skopanega rova, ki so ga začeli kopati takoj v mraku, pod ograjo, tedaj že ponoči prenašali vse blago čez cesto v nek prostor. Posebno težko so čez rov spravili tiskarski stroj. Še isto noč so kmetje iz Zadvora in Dobrunj odtod dalje oskrbeli prevoz najprej do Podlipoglava. Zaščitniki so morali po akciji zasuti rov in zabrisati vse sledove prenašanja in še zapečatiti vagon.<sup>37</sup> Blago, ki so ga naslednji dan shranili v Podmolniku in Podlipoglavu, so z obo-roženim spremstvom peljali do Police, kjer so ga prevzeli borci II. grupe odredov.<sup>38</sup>

Vagonsko pošiljko naj bi poslali še 15. julija 1942, kot se spominja tovarniški delavec Henrik Ocvirk. Na vevške tire naj bi prispel vagon tudi jeseni 1942 po italijanski ofenzivi, ker se spominja Franc Rojšek-Jaka, da je sodeloval pri prevažanju materiala.<sup>39</sup> Tudi Milan Škerlavaj zatrjuje, da je centralna tehnika prek Vevč poslala v letu 1942 še nekaj vagonov blaga partizanskim enotam, seveda pa se zaradi časovne oddaljenosti nadrobnejših podatkov ne spominja.<sup>40</sup> Pri vagonских pošiljkah prek Vevč so sodelovali predvsem železničarji iz Zaloga. Roman Klešnik se spominja, da so spomladi 1942 nekajkrat poslali vagonе, posebno sladkorja, na tire vevške papirnice, odkoder sta organizacija OF in NZ v tovarni ter na terenu vse skupaj poslali partizanom. Pri odpravi vagonских pošiljk s postaje Zalog so sodelovali Tone Zupančič, Danilo Kralj, Franc Kaluža in Roman Klešnik.<sup>41</sup>

Poleti 1942 so iz Ljubljane potovale vagonске pošiljke tudi na železniško postajo Drenov grič. O teh vagonских po-



JANEZ REBEC, roj. 1914, sprva vlakovni odpravnik na Vrhniki, kasneje postajevodja na Drenovem griču, član OF. V narodnoosvobodilnem gibanju je bil povezan na železnici in na terenu. Tesno je sodeloval pri vzdrževanju kurirskih zvez z Brankom Ivanušem-Božom, članom centralne tehnike KPS. Požrtvovalno je skrbel za vojaško intendanco in sprejemal vagnske pošiljke iz Ljubljane na Drenov grič poleti 1942.

šiljkah imamo na voljo nekaj poročil in spominsko gradivo. Kot smo že omenili v enem izmed prejšnjih poglavij so bili železničarji na progi Ljubljana—Vrhnika organizacijsko tesno povezani z rajonskim odborom OF in rajonskim komitejem KPS v ljubljanskem vozlišču, zato so tudi uspešno sodelovali v kurirski in intendantni službi in pri drugih akcijah. Poleg tega pa je bilo velikega pomena, da so bili železničarji na tej progi tesno povezani s terenskimi organizacijami OF, njihovimi aktivisti, kurirji in javkami. Ta neposredna zveza iz Ljubljane prek železničarjev na teren in njihova aktivnost je bila za enote III. grupe odredov, katerih operacijsko območje so bili Dolomiti in Notranjska, nepogrešljiva.

Vlakovni odpravnik Janez Rebec na postaji Vrhnika, član OF, je bil po službeni dolžnosti dne 6. junija 1942 premeščen na Drenov grič kot postajevodja. Tedaj se je povezal s terenskimi organizacijami OF in javko pri Kuclerjevi družini na Lesnem brdu in z organizacijo OF v ljubljanskem vozlišču. Iz Ljubljane je k Rebcu prihajal Branko Ivanuš-Božo, s katerim sta tesno sodelovala zlasti pri intendantni službi in se tako nadrobno pogovorila o načinu in organizaciji odpošiljanja velikih količin blaga. Iz Ljubljane so potovale

Štab 4. bataljona N.O.  
Glubšno.  
Na terenu, dne 26.6.1942.

Komandirju 3. čete 4. bataljona N.O.

Ker je pripela iz Ljubljane na Drenov grič vagon-  
ska pošiljka blaga, ki je namenjen za Gorenjsko in katerega je treba  
takoj dvigniti, smo dali nalog vsaki zaščiti Horjul, da pripre-  
vi takoj 4 vozila v konjsko vprego, da pripravijo prostore za za-  
kladneno vskladitvenje in nato potrebno število ljudi.

Vaša naloga bi bila, da zaščitite prevoz tega blaga  
za slučaj, če bi srečala voznike italijanske patrrole ter hvala re-  
sledati novor in aretirati aretirati voznika. V tu svrhu bi bilo po-  
trebno, da postavite izvidnico in zaščitnico ki bodo s realjale  
tovar do cilja.

Če bi bilo potrebno, da se sodeluje s Vami, da stopi z Vami takoj v zvezo in  
se nameravate ukvariti v tej okolini, v tu svrhu se izvršitve pre-  
voza. Čas prevoza vam bo ustila vaška zaščita s katero morate imeti  
ti stalno zvezo.

Priloženo Tonje Tomičič !  
Art. Raživo - svahodo narodu !

Političnik

Sporočilo štaba 4. bataljona Notranjskega odreda komandirju 3. čete tega  
bataljona o prispeli vagonski pošiljki iz Ljubljane na Drenov grič 26. junija  
1942

vagonske pošiljke na Drenov grič npr. na naslov prejemnika  
Strojna postaja Kmetijske zadruga v Blatni Brezovici ali pa  
Franc Erbežnik, trgovec v Horjulu. Rebec zatrjuje, da je bilo  
odpeljanih prek Lesnega brda v Dolomite in prek ljubljans-  
kega barja in čez Ljubljano v Krimski odred do konca ju-  
lija 1942 šest vagonov. V eni vagonski pošiljki sta ponavadi  
prispela dva vagona, ki so ju kar ob navzočnosti italijanskih  
vojakov odklopili od mešanega vlaka in potisnili na skladiš-  
čni tir. Če je bilo potrebno, je Rebec nato obvestil prek  
javke pri Kuclerjevih zanesljive zaščitke, ki so poskrbeli, da  
je prispelo blago v vagonski pošiljki čimprej prišlo v prave  
roke. Proti koncu julija 1942 je bil Rebec prestavljen zopet  
na Vrhniko.<sup>42</sup>

Iz poročila štaba 4. bataljona Notranjskega odreda z dne  
26. junija 1942 komandirju 3. čete 4. bataljona Notranjskega  
odreda zvemo, da je prispela iz Ljubljane na Drenov grič va-  
gonska pošiljka, ki jo morajo takoj dvigniti. Zato naroča štab 4.

Priglasilo se k prejetju  
Prejeto dne 1948

PROSTI TIR

*Dr. 128*

Priloga št. 1  
Priloga št. 2  
Priloga št. 3  
Priloga št. 4  
Priloga št. 5  
Priloga št. 6  
Priloga št. 7  
Priloga št. 8  
Priloga št. 9  
Priloga št. 10



# Lettera di vettura, piccola velocità <sup>(1)</sup>

## Sporočajni tovorni list <sup>(1)</sup>

Veličarjeva 1, u. e. borge  
Priloga št. 1 do 9 delj se lahko strni.

Da rešiti se daljše samo pri izdaji, če je potrebno, v skladu s predpisanimi pogoji.				
ZiC v. št. 1/8 (2)	Numero Serijske	Masa in po- mera Lokomotive in vagona	Postaja Poravnane	Tara del tovora prevoznik in postojna te- žina postojna te- žina
6	102167	F.S.	8000	11840

Na  
G  
**Erbeznica Franc**  
**Zakljano**  
Via e ussura  
Lira in lire  
**Drenov grif**

Stazione destinataria  
Korrespondenčna postaja

Indicazioni eventuali per l'invio ulteriore (3)  
Določitve predpisane za nadaljnjo odpravo s strani prevoznikov (3)

postajeleto

Dati evasione prescritte od annesso (4)  
Predpisane ali določene izjeme (4)

Allegati (5)  
Priloge (5)

A collettamento (4) Pri komandni postaji (4)		INDICAZIONE DELLA MERCE <b>MENOVANJE BORE</b>		Per la Relazione 10/10
Indirizzo (1) o marche o numeri Naziv (1) ali znak in številka	Quantità Servizio Komandor	Qualità colli Imballaggio Vrsta omota	<b>umetno gnojilo d za uporabo v Ljubljun- ski pokrajini</b>	10.000
<i>1 eden vagon s 1000 kg gnojila</i>		<b>vagon</b>	<i>10.000</i>	

Indirizzo dell'agente della stessa stazio-  
ne o dell'agenzia (4)  
Naziv predpisane ali določene izjeme (4)

Interesse alla consegna (4)  
Zaravnane teže določene (4)

Spese di carico e scarico  
Priloge  
Assicurazione  
Priloge  
**Ljubljani** **26. Junija 1948**

*Priloge*

(Nota stampare e inviarla ad indirizzo - Priloge in lire - postajeleto)

Erbeznik Julija



Numero d'arrivo Oddajna številka		Somme e della lettera di vettura Število tovornega lista		Numero del foglio di via Številka "Prejemnik"								
4		12818		60								
Pa-co arrotondato per il computo delle Ta se di porto Zaokrožene (portunske) teta kg	Tariffe Classe di Tariffa Tariffe Tarifski razred	Unità di massa Voznaški stavak	Da pagare dal mittente Posteljatelj mora plačati		DETTAGLIO DELLE SPESE KACUN				Da riscuotere dal destinatario Prejemnik mora plačati			
			L.	c.	L.	c.	L.	c.	L.	c.		
					Spesa anticipata Pradjem							
					Assegno Številke							
					Porto (fino a ... km) Postojna (do ... km)							
					Provvigione Opravatna							
					Tassa per l'interesse alla riconsegna Priročilna za zaupanje vedet dostav.							
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			
L. 14/12			L. 14/12		L. 14/12				L. 14/12			

L. LUBJANA  
26. VI. 1942

L. LUBJANA  
Zig predajne postaje  
26. VI. 1942

Timbro di pesatura  
Zig tehtanja

Timbro della stazione esportatoria  
Zig namembne postaje  
1942

Tovorni list vagnske pošiljke, ki je bila poslana iz Ljubljane na Drenov grič 26. junija 1942

bataljona 3. četi, da naj zberejo člane narodne zaščite v Horjulu, ki naj bi nemudoma pripravila štiri voznike s konjsko vprego, dalje prostor za začasno vskladiščenje in primerno število ljudi za pomoč pri pretovarjanju blaga.<sup>43</sup> Toda kmalu zatem so borci II. grupe odredov na svojem pohodu iz Ljubljanske pokrajine čez Polhograjske Dolomite na Gorenjsko iztovorili omenjeni vagon, ki pa je bil namenjen glavnemu poveljstvu. Blago: konzerve, papir, tiskarske in tehnične potrebščine in drugo so vozili s šestimi vozmi s konjsko vprego prek Lesnega brda in Horjula do Vrzdence, od tam pa z vozmi samotěž, nekaj pa so ga nosili borci tudi v nahrbtnikih.<sup>44</sup> Sodeč iz ohranjenega tovornega lista je razvidno, da so vagon poslali iz Ljubljane dne 26. junija 1942 na naslov Franc Erbežnik, Zaklanec, Drenov grič, blago pa je bilo prijavljeno kot umetno gnojilo v teži 10.000 kg.<sup>45</sup>

V poročilu Edvarda Kardelja Ivanu Ribarju-Loli z dne 14. julija 1942 o razvoju narodnoosvobodilnega boja v Sloveniji zvedo med drugim tudi to: »Ravno te dni smo spet dobili iz Ljubljane 4 vagona z raznim potrebnim blagom.«<sup>46</sup> Tudi v poročilu poveljstva III. grupe odredov z dne 9. julija 1942 štabu 1. bataljona Krimskega odreda zvedo o prevzemu blaga, ki so ga poslali iz Ljubljane III. grupi odredov in glavnemu poveljstvu slovenskih partizanskih čet.<sup>47</sup> Istega dne pa je poveljstvo III. grupe odredov poročalo tudi glavnemu poveljstvu. V poročilu je rečeno, da je prišla iz Ljubljane precejšnja količina najrazličnejšega materiala in da je pri prevozu in zaščiti tega materiala sodelovalo okoli 100 partizanov in 150 zaščitnikov. Poleg zasebnih paketov je prispela velika količina papirja in pisarniškega materiala, matrice, črnilo in podobno, večja količina usnja, hrane in opreme.<sup>47a</sup> Iz dnevnika Toneta Vidmarja-Luke je razvidno, da so 4. in 5. julija 1942 borci 1. in 4. bataljona Krimskega odreda sodelovali pri transportu blaga.<sup>48</sup> Omenjene vagonске pošiljke so prispeli v začetku julija 1942 na Drenov grič in sodeč po zgoraj omenjenem poročilu E. Kardelja naj bi prispeli štirje vagoni različnega blaga. Te vagona je spremljal Branko Ivanuš-Božo. O teh vagonskih pošiljkah še nadrobneje zvedo iz poročila štaba III. grupe odredov z dne 22. julija 1942 glavnemu poveljstvu slovenskih partizanskih čet o sprejemu vagonskih pošiljk iz Ljubljane. V poročilu podrobneje

zvemo o vsebini vagonске pošiljke, ko pravi, da priloženo pošiljajo seznam materiala, ki so ga sprejeli v transportih razen zadnjega. Zadnji transport (prispelega 14. julija na Drenov grič — op. A. V. M.) bi morali sprejeti 16. julija 1942, a ga zaradi italijanske ofenzive niso mogli. Prejšnji transporti so vsebovali material, vendar ne popolnoma v skladu s seznamami. Dalje pravi poročilo, da so zvedeli, da je bil del poslanega blaga zamenjan in je pomotoma šel na Gorenjsko. Podrobnosti naj bi bile razvidne iz priloženega seznama. Sprejeli pa so večjo količino tehničnega materiala, okoli 400 kg železne pločevine, 1200 kg železa v palicah in orodje. To so oddali po naredbi komandanta III. grupe odredov grupnim tehničnim delavnicam. Seznamov za ta material iz Ljubljane niso sprejeli. Dobili so tudi malo mehanično tiskarno z barvo in drobnimi pripomočki. Na koncu poročila je rečeno, da predmetov, ki so označeni na priloženem seznamu z zelenim znakom intendantca grupe ni dobila v roke.<sup>49</sup> O vsebini teh vagonov zvemo tudi iz poročila Milana Škerlavaja z dne 29. julija Dušanu Kraigherju, ki je bil poleti 1942 na osvobojenem ozemlju na Kočevskem. Škerlavaj pravi takole: »Dolomiti so prejeli vagon in sicer 20 zabojev blaga, ki je bil nabran po voj. sektorju, ciklostil, barvo, pisarniški material, literaturo, 2000 partizanskih legitimacij, kompletno vojaško radiooddajno (in sprejemno postajo — op. A. V. M.), ta material je za Dolomite in Gorenjce.\* 11 ogromnih zabojev z nenadomestljivo medicino je pa za vse sektorje... Javljam ti zato, da ne bi mogoče spet ves material, kar smo poslali, vzeli samo za sebe. Zunanji tehniki smo poslali ves potreben material za tehniko in rezalni stroj.\*\* Upam, da so raztovorili v redu. Več ve Miklavž.«<sup>50</sup> Tu misli na Mirka Zlatnarja.

Že citirano poročilo z dne 22. julija 1942 omenja vagonsko pošiljko, ki je bila namenjena III. grupi odredov in kot pravi poročilo, bi jo morali sprejeti 16. julija. V Ljubljani so namreč centralna tehnika in zaščitniki na železnici zadnje dni pred italijansko ofenzivo pripravili vagonsko pošiljko. Del

\* Misli na Dolomitski odred ter I. in II. grupo slovenskih partizanskih odredov. (Zbornik dok., VI. knjiga 3, št. dok. 86, op. 13.)

\*\* V tem času sta delali dve tiskarni v bližini Ljubljane: Stiška in nekoliko večja Dolomitska. (Zbornik dok., VI. knjiga 3, št. dok. 86, op. 14.)

zbranega blaga so v dveh vagonih z eno vagonko pošiljko poslali iz Ljubljane 14. julija 1942 na Drenov grič. Vagonka pošiljka je prišla dva dni pred pričetkom velike italijanske ofenzive 16. julija 1942, ki se je začela prav na območju Ljubljanskega barja, Krima in Mokrca ter se razširila na Notranjsko in Kočevsko.

O tej vagonki pošiljki govorijo tudi spomini udeležencev pri prevozu blaga na teren. Vagonske pošiljke se spominja Vladimir Krivic. Dne 14. julija 1942 se je peljal z vlakom v partizane, ko je izstopil na postaji Log pri Brezovici, je poiskal zvezo na javki pri Kuclerjevih na Lesnem brdu. Spominja se tudi, da je še isti večer pomagal vaškim zaščitnikom razložiti vagonko pošiljko blaga za partizane.<sup>51</sup> Lojze Volk, komisar zaščite v Bevkah se spominja, da je bilo toliko blaga, da so tisto noč dvakrat naložili in še ga je ostalo za naslednjo noč.<sup>52</sup> Torej so blago vozili v noči od 14. na 15. julij in od 15. na 16. julij. Velike količine blaga seveda niso mogli vsega spraviti čez Ljubljano, zato so ga poskrili pod kozolcem pri Kaminu in nekoliko dlje od Ljubljane pri Lipovcu.<sup>53</sup>

Jože Kopitar-Gregor, ki je bil tedaj sekretar zunanjega ljubljanskega okrožja KPS, je med drugimi organiziral prevoz blaga čez Ljubljansko barje. Spominja se, da je bil precej težaven prevoz iz vasi Bevk in Blatne Brezovice čez Ljubljano na desni breg, odkoder so blago vozili zaščitniki iz preserskega in borovniškega območja, katerim so pomagali tudi borci Šercerjevega bataljona.<sup>54</sup> Viktor Kirn, borec II. čete Šercerjevega bataljona, pozneje politični komisar Prešernove brigade, nadrobneje opisuje prevoz blaga v noči od 15. na 16. julij 1942.\* Pravi, da ga je Jože Molek-Puntar zadolžil, naj organizira zaščitnike iz vasi Prevalj, Kamnika pod Krimom, Preserja ter Spodnje in Zgornje Brezovice za pomoč pri prevozu blaga omenjene vagonke pošiljke. Borci II. čete Šercerjevega bataljona ali kot so jo imenovali domačini Faškarska četa, med katerimi so bili tudi železničarji, večina doma iz vasi Breg in Pako, so z mobiliziranimi zaščitniki iz teh vasi vozili blago od Ljubljane v smeri Krima in Mokrca. Že med prevozom blaga čez Ljubljano jim je padla v vodo velika stružnica, ki je bila poslana za Stari log pod Kočevjem. Bla-

\* Glej Rudolf Hribernik-Svarun: Dolomiti v NOB. Ljubljana 1974, str. 265—266.

go so največ vozili z vozmi samotež, nekaj so ga nosili tudi na nosilih in v nahrbtnikih. Toda v jutranjih urah 16. julija 1942 se je začela italijanska ofenziva in da bi se borci razbremenili in zavzeli svoje položaje, so večji del blaga poskrili, tako pri kmetu Peršinu na Prevaljah pod Žalostno goro in drugod.<sup>55</sup>

Dne 18. julija 1942 so italijanski vojaki med ofenzivo našli blago, ki je bilo začasno shranjeno pri Kaminu in Lipovcu. Blago so zasegli, obe domačiji pa so požgali. Prav tako so uničili blago shranjeno na območju Prevalj in Krima.<sup>56</sup>

Poslano blago v šestih vagonških pošiljkah julija 1942 je tako le deloma prišlo v roke prejemnikom. O usodi šestih vagonov, ki jih je centralna tehnika poslala vse v juliju 1942 v smeri Drenovega griča, deloma za Dolomite, večji del pa za glavno poveljstvo, zvezo tudi iz Škerlavajevega poročila, ki pa z ozirom na partizanska poročila o prejemu blaga, ne drži v celoti. Škerlavaj takole pravi Kardelju v poročilu z dne 14. avgusta 1942, ko v le-tem odgovarja na Kardeljeva vprašanja, kje je poslani material in stroji: »Glede materiala in tistih 6 nesrečnih vagonov, ki smo jih poslali in kje sedaj tisto blago leži, smo si na jasnem. Teh 6 vagonov blaga je prevzel komandant III. grupe odredov in njegov intendant. Sedaj to blago leži zakopano, kjer je logoroval Krimski odred ... Glede nadaljnjih transportov smo stopili v stik z Jakatovim logorom in njemu bomo poslali vagon najnujnejšega tehničnega materiala, ciklostilnega in tiskarskega. To smo primorani narediti zato, ker Peter (Boris Kidrič — op. A. V. M.) naknadno piše, da takoj pošljemo čim več papirja, barve, tiskarski stroj. Transportirali bomo po Jakatovi\* liniji in samo po njej, kakor si nam Ti to javil.«<sup>57</sup> Če je to napovedano vagonsko pošiljko centralna tehnika še v avgustu 1942 zares poslala, ni moč ugotoviti. Prve zanesljive vire imamo za nadaljnjo vagonsko pošiljko, ki jo je centralna tehnika poslala šele konec septembra 1942. Da bi vsaj delno in v najkrajšem času nekoliko

---

\* Jaka Rihar, komandir partizanske enote, ki je prenašala poslani material iz Ljubljane prek Notranjske na osvobojeno ozemlje. Prenos blaga je potekal od Ljubljanice prek Ljubljanskega barja skozi gozdove pod Turjakom v smeri Kočevja. (Podatki Jože Kopitar, Dokumenti ljudske revolucije, knjiga 2, št. dok. 111).

odpravili pomanjkanje tehničnega materiala za tehniko, je verjetno centralna tehnika poslala v avgustu le kosovno pošiljko. To je moč sklepati iz kratkega sporočila Ladija (Janeka Šubica, člana CT, ki je v omenjenem dokumentu podpisan namesto Milana Škerlavaja-Petrača — op. A. V. M.) Petru (Borisu Kidriču — op. A. V. M.) poslanega iz Ljubljane dne 12. avgusta 1942, ko pravi: »100 kg ciklostilnega papirja in 100 kant cikl. tekoče barve vam bomo poslali takoj. Spričo dolgotrajnosti transporta predvidevam, da boste to pošiljko sprejeli do 19. t. m.«<sup>58</sup> Vagon za Dolomite je centralna tehnika KPS poslala zopet konec septembra 1942 in sicer material, ki ga je pripravila že pred italijansko ofenzivo. O tem namreč poroča vodja centralne tehnike Milan Škerlavaj-Petrač z dne 24. septembra 1942 Edvardu Kardelju, ko pravi tole: »Za Dolomite smo malo pred ofenzivo pripravili vagon, a odposlati ga nismo mogli, ker se je naslednji dan začela ofenziva. Upamo pa, da ga odpošljemo v teh dneh. Pred to ofenzivo smo imeli dobro zvezo z Dolomiti, po njih pa tudi z Gorenjci, ki so se javili, poslali smo jim tudi nekaj materiala ... «<sup>59</sup> Da so železničarji iz ljubljanskega vozlišča res poslali konec septembra vagonsko pošiljko, govori naslednji dokument in izjave najožjih sodelavcev pri sprejemanju in razkladanju te pošiljke. Vagon je bil bržkone odposlan med 24. in 30. septembrom 1942, kar Škerlavajevo poročilo z dne 30. septembra 1942 Edvardu Kardelju tudi potrjuje. V Škerlavajevih spominih je naveden datum vagonске pošiljke 26. september 1942.<sup>60</sup> V omenjenem poročilu je namreč rečeno, da je pošiljka za Dolomite v redu prispela in bila prevzeta. Posebno medicina je zelo važna, ker je v celoti za vojaško uporabo. Dalje pravi, da so poslali 11 ogromnih zabojev, v katerih je bila vsa zadnja literatura, precej vojaških potrebščin in ogromno papirja in tehničnega materiala. Ves ta material je bil poslan za Dolomite in Gorenjsko.<sup>61</sup> Vagonska pošiljka je bila tokrat odposlana prek takratne F. P. Vidičeve & Komp. opekarne na Viču.\* Organiziral in spremljal jo je Mirko Zlat-

---

\* Opekarni I. Knez na Brdu v tedanji občini Zgornja Šiška in F. P. Vidic & Komp. na Viču, ki sta začeli obratovati v letu 1907/1908 sta se po prvi svetovni vojni leta 1920 združili v Združene opekarne d. d. v Ljubljani. (Spominski zbornik Slovenije. Ljubljana 1939, str. 647)

nar-Miklavž.<sup>62</sup> O pripravah za dostavo tega vagona v opekar-  
no in na razkladanje materiala se spominjata Jože Grohar in  
Pavle Zibelnik-Pajo. Grohar, ki je bil takrat šef obratne pi-  
sarne v opekarni, pravi takole: »Verjetno konec septembra  
1942 sem se nekega dne sestal z Marjanom Novakom in zvedel,  
da bo naslednji dan prišel vagon v opekarno. Novak mi je na-  
ročil, naj uredim vse, da bodo vagon lahko v redu sprejeli.  
Naslednji dan so ob štirih popoldne v opekarno pripeljali se-  
dem odprtih in en zaprt vagon in ker so bili tiri na ope-  
karskem prostoru zasedeni, so morali vagon dostaviti zu-  
naj opekarne, komaj 200 m od močno zastraženega bloka.  
Pavle Zibelnik-Pajo pa pripoveduje, kako so ta zaprti vagon  
ponoči raztovarjali in blago odvažali na teren. Tistega dne,  
ko je vagon prispel v opekarno, je prišla zvečer v dolino večja  
skupina, med njimi Justin Miklavc-Očka, Nande Miklavc,  
brata Jože in Lojze Erbežnik, Marjan Novak, brata Ivan in  
Ciril Pezdir-Polde, Tone Kovač-Vožbolt, Drago Čihak in Zi-  
belnik, ki jih je spremljala močno oborožena patrolja in pri-  
čela ponoči razkladati vagon. Delo je bilo zelo naporno in de-  
lali so več ur. Vojaško blago so z vozmi odpeljali do doline  
levo od vasi Hruševo, namenjeno je bilo dolomitskim par-  
tizanom. Papir in tehnični material so zapeljali na Špagarjev  
skedenj, naslednjo noč pa so ga odpeljali v zato pripravljen  
bunker.<sup>63</sup> Ko poroča Škerlavaj 4. oktobra 1942 dr. Dušanu  
Kraigherju o v redu sprejeti vagonski pošiljki (konec sep-  
tembra 1942) v Dolomite, pravi, da zdaj ponovno hitijo z na-  
bavami, posebno papirja in barve ter tehničnega materiala.  
Spričo bojazni, »da bo od 10. t. m. naprej civilni tovorni pro-  
met ustavljen, bomo poslali Dolomitom še enkrat toliko«,<sup>64</sup>  
se pravi poslali bodo še en vagon. Civilni tovorni promet,  
kot je razvidno iz Službenega lista leta 1942. ni bil ustavljen,  
sodeč pa iz nadaljnjih poročil centralne tehnike ni razvidno,  
da bi v oktobru poslali še kak vagon v smeri proti Dolomitom.

Poleg zelo zanesljivega kanala prek gostilne in trgovine  
Novak na Viču, po katerem je centralna tehnika v glavnem  
pošiljala Dolomitom orožje, razstrelivo in bombe v sodih na-  
polnjenih z žagovino in na vrhu zalito s smolo,<sup>65</sup> so iz Ljub-  
ljane pošiljali na industrijski tir opekarne na Viču, kot smo  
videli, tudi vagonске pošiljke. Te so bile namenjene predvsem  
Dolomitskemu odredu in osrednjemu vodstvu NOB, ki je bilo

II 0244293

59942

501

vesti dne 14. decembra 1942.

~~II 0239649~~

...to pa, kako s... vsekoli se je... da se preskrbuje par-  
 tizansko potom. Nabavljeno zadruge Ilekzidarjev in sam-  
 ... vedelo se ni le na način, kako se to vrši."  
 ...vsevala se je tudi vsekoli, da sledi nabavljeno zadru-  
 ga kot največji oziroma in ališnih potrebščin za vse komuniste  
 te v Ljubljani.

...se danes se nekaj konkretnizirajo ter se je ugotovilo,  
 da se vrši pošiljanje materiala potom omenjene nabavljajne  
 zadruge in to na zelo rafiniran način.

Vsi Ilekzidarki uslužbeni po posameznih postajah so  
 imeli "služniške" nabavljajne zadruge, ki ima svoje posebne  
 vrnice na karnykhvi nasti. Ker dobavljajo omenjena sredstva  
 življenske potrebišine na strane po okrajnih ostanh, pose-  
 leg tega pa je močine odplehovati potrebišine tudi manjše  
 količine sredstev, se poslužujejo vsi uslužbeni na progi in  
 na sosednjih postajah ta ugo nasti, vseh kolenih šbere glavna  
 postaja na znanem pragi, tako Vilinska gora, Irbelje, itd.  
 vse sabaže od Ilekzidarjev, kje i dobavljajo živila pri  
 tej zadruzi. "Kaj je sabaž na pol vagona, jia pošlje pramo  
 me v nabavljajno zadruzo, da jih ta nepolni ter odpošlje  
 nato nazaj na progo, teh vagonov pa nihče ne kontrolira  
 niti pri nakladanju, niti pri razpošiljanju. Veliki vagoni  
 prihajajo na tovarni tir pri nabavljajni zadruzi, kjer  
 se istovertijo ter se vsi sabaži postavijo v skladu, in  
 sledišča se nato s polnimi sabaži spet natovarijo vago-  
 ni, katerih se nič ne kontrolira."

Na ta način je bilo mogoče, da so se svojedobno  
 kvalificirali komunisti v Ljubljani, da dobivajo pošiljke mater-  
 ijalne na terenu in di se obdati, nikakega gonjenja. Vsekakor  
 pa se nareje takšni vagoni istovertijo le na tih-  
 tih postajah, kjer ne uslužbeni, ali pa del postaje, or-  
 ganizirani komunisti, za katere postaje pa umije tako ma-  
 terijal pošiljati, pa dobro vedo."

Zanimivo je, da grede v nabavljajno zadruzo včasih  
 z vinski ljudje, ki hujer nikakor ne nareje biti člani  
 zadruge, tako učitelj ZOR Kirilav, vnanji OFAR." Če tam  
 odvažajo kake vr šč, sabaže, v katerih pa je najbrže vse  
 kaj drugega, kakor pa živila.

Tej peti partizanske prekras naj bi se posvetilo  
 šim več pošiljke, kaj bi se dobilo povsem tajno vrzme v Igle-  
 lenuico. Če bi bili takšni vagoni pripravljani na odpošil-  
 jatev, naj bi se jih tedajjito preizkalo in nareje se en-  
 krat preizkalo. Uspeh gotovo ne bi imetal. "Nareje pa bi  
 bila treba paziti pri prihajanju vagonov.

Postaja naj se nitro, kar se v nekaj dneh nekaj živ-  
 vil odposlanih.

Poročilo BG z dne 14. decembra 1942 o vagonških pošiljkah iz Ljubljane

v tem času na območju Dolomitov. Seveda pa tako pospešena intendantna pomoč z velikimi količinami blaga (orožja, orodja ter strojev za obdelavo kovin in mnogo najrazličnejših surovin, ki so jih potrebovale partizanske orožarne, delavnice



in tehnike na osvobojenem ozemlju, sanitetnega blaga in zdravil za partizanske bolnice kakor tudi obleke, obutve in hrane), dalje prekladanje in prevažanje blaga na teren partizanskim enotam, ni ostalo prikrito sovražnikom narodnoosvobodilnega boja. O ponovni vagonski pošiljki v prvi polovici decembra 1942 zveemo prav iz poročil agentov BG in Italijanov, ki so jih pošiljali svojim centralam. Poročilo nekega agenta iz Dobrove z dne 16. decembra 1942 takole obvešča: »Dobrova. V petek so prejeli partizani okoli Dobrove zopet veliko pošiljko iz Ljubljane. Kaj je bilo, se še ne ve, tudi ostalih okolišnosti ni bilo mogoče izvedeti, a drži. Povedali so to ljudje sami, ki so videli, kako se je vozilo v pravcu partizanskega logorja. Kdo jim pomaga?«<sup>66</sup> Tudi neko drugo obširnejše poročilo z dne 14. decembra 1942 govori, da dobivajo partizani vagonске pošiljke orožja in da je bil pred dnevi poslan na industrijski tir opekarne na Vrhovcih, ki je tik za blokom, poln vagon. Izkazalo se je, pravi poročilo, da je bil ves vagon namenjen partizanom in da vsebuje poleg drugih potrebščin tudi orožje. Pošiljanje blaga je omogočeno prek železničarske Nabavljalne zadruga na Masarykovi cesti v Ljubljani in to na zelo rafiniran način.<sup>67</sup> Omenjeno vagonsko pošiljko so poslali, če se opiramo na zgoraj citirano poročilo bržkone 11. decembra 1942. (Poročilo z dne 16. decembra 1942 omenja petek, to pa je 11. december — op. A. V. M.). Vagon so pripeljali iz Ljubljane na industrijski tir opekarne na Vrhovcih in v eni noči so ga pretovorili in odpeljali v partizanski tabor. Pri razkladanju vagona so pomagali terenski aktivisti in kmetje, simpatizerji narodnoosvobodilnega boja, ki so omogočili prevoz z vprežnimi vozovi. Blago so peljali čez Vrhovce pod Bokalškim gradom, čez Šujico na Hruševu in dalje v skrivna skladišča. V tej pošiljki je bil poleg drugega blaga tudi večji tiskarski stroj za partizansko tiskarno na Hruševem. Pri transportu so sodelovale skoraj vse enote Dolomitskega odreda, bodisi da so ga spremljali z močno partizansko enoto, bodisi da so z močnimi zasedbami varovale pot več kot uro hoda v partizansko bazo. Močne zasede so postavili tudi v smeri Dobrove in Podutika.<sup>68</sup>

Vrnimo se k poročilom agentov BG in Italijanov z dne 14. in 16. decembra 1942, ki opisujejo način in organizacijo odpošiljanja vagonskih pošiljk iz železničarske Nabavljalne za-

druge partizanskim enotam. Zlasti poročilo z dne 14. decembra 1942 pravilno ugotavlja, da je železn.čarska Nabavljalna zadržana na Masarykovi cesti eno osrednjih skladišč orožja in drugih potrebščin za partizanske enote. Tu se pripravljajo in odpošiljajo blago po železnici, vagone iztovarjajo le na postajah, kjer so železniški uslužbenci in šefi postaj organizirani komunisti, ker poročevalec najbrž misli na člane KP pa tudi člane OF in NZ. Na koncu poročevalec svetuje, kako bi hitro in zanesljivo odkrili ilegalne vagonске pošiljke. Vzpostavili naj bi tajne zveze z železnico in ko bi se ilegalni vagon pripravljajo za transport, bi s temeljito preiskavo in preložitvijo blaga takega vagona uspeh ne izostal.<sup>69</sup>

Zaradi povečane sovražnikove budnosti in nadzora na območju Dolomitov centralna tehnika bržkone ni več pošiljala vagonских pošiljk iz Ljubljane v opekarne na Viču, kakor tudi ne na železniško postajo Drenov grič.

Ljubljana je prek centralne tehnike jeseni 1942 oskrbovala z vagonскими pošiljkami tudi partizanske enote na Dolenjskem.

Večja pošiljka sanitetnega materiala in druge opreme za bolnice na območju Roga je bila z enim vagonom odpeljana iz Ljubljane v Novo mesto v začetku novembra 1942. Vagon je prispel v Novo mesto, kjer se je železniški rajonski komite KPS pripravil, kako bodo vagon odposlali iz Novega mesta na odprto progo Straža—Toplice. Seveda to ni bilo preprosto, saj so morali vedno uradno opravičiti dostavo vagonске pošiljke izven novomeške postaje. Ponavadi so jih vključili v prazno garnituro vagonov in jih po uradnem dovoljenju okupatorja, poslali čez noč na odprto progo. Tako so železničarji dali možnost partizanskim enotam, da so vagone raztovorili in čestokrat z vaškimi aktivisti odpeljali blago na teren v partizanska skladišča. Rastovarjanje vagonov in odvoz blaga iz stražke proge sta bila zelo naporna, ker so morali blago prepeljati tudi čez reko Krko.<sup>70</sup> Pri premikalnih prevozih z novomeške postaje na stražko progo, kjer so deponirali garnituro vagonov, so sodelovali prometniki Velimir Djurovič, Stojan Petrovič, Rade Tomičević in Ermin Ferfolja.<sup>71</sup> Poslani vagon v novembru 1942 so dostavili na postajališče Prečna. Rastovorili so ga partizani Gašperjeve čete in ga z vozniki pripeljali do Brezove rebri.<sup>72</sup>

V zvezi z razglasom IOOF »Zima trka, opremimo na novo partizansko vojsko! — Slovenskemu narodu!« so zbiralne akcije v Ljubljani dobro potekale. Okrožni, rajonski in terenski odbori so zbirali čevlje, obleko, zimsko perilo, plašče, odeje, šotorska krila itd. O odmevu tega razglasa, zbranjem materialu in o tem kako spraviti vse to iz Ljubljane na teren, piše Edvard Kardelj v poročilu z dne 5. novembra 1942 sekretarju centralnega komiteja Francu Leskošku in komandantu glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet Ivanu Mačku o položaju v Ljubljani med drugim tudi tole: »Pripravljenost ljudi, da bi darovali za partizane, je zelo velika. Vsa skladišča so polna. In tu se zaustavlja, ker ne gre ven. Tako izgubljajo ljudje voljo, da bi nabirali dalje, kajti ob raznih provalah padajo tudi skladišča. Odmev na poziv IOOF je zelo velik, ko bi le znali najti pot za ven!«<sup>73</sup> Iz dokumentov in spominskega gradiva železničarjev zvemo, da je šlo veliko tega blaga predvsem kot vagonске pošiljke na Dolenjsko. V poročilu članice poverjenišтва centralnega komiteja KPS za Ljubljano Lidije Šentjunc z dne 22. novembra Edvardu Kardelju, je rečeno, da je »sedaj šlo na Dolenjsko kakih 130 zabojev obleke — sezname so vsi zunaj. Še ta teden računamo na še 1 pošiljko, potem pa bomo spet skušali pošiljati po ostalih kanalih.«<sup>74</sup> Nekoliko nadrobneje poroča o tej pošiljki Edvard Kardelj z dne 27. novembra 1942 sekretarju centralnega komiteja KPS Francu Leskošku v Dolomite, kjer pravi: »Velika pošiljka je bila v redu oddana v roke štaba brigade M. G. (Matije Gubca — op. A. V. M.). Transport je spremljal Julijev (Škerlavajev — op. A. V. M.) človek (Jože Dolenc-Žan, ki je pri centralni tehniki KPS odgovarjal za odpošiljanje materiala — op. A. V. M.). Povedal je, da so vso robo razdelili med M(atijo) G(ubca), Cankarja, Vzhodnodolenjski odred (VDO) in Zahodnodolenjski odred (ZDO). Če je tako, bo najbrž v redu. Dobili so precej oblek, perila, zimskih stvari in okoli 200 parov čevljev. Mislim, da ste spisek dobili. Zdaj se ureja drugi transport. Smer ista. Poskušali bomo nekako spraviti tudi do T(oneta) T(omšiča). Nabiralna akcija dosti dobro uspeva in bo še šlo precej, samo če bo transport zajamčen.«<sup>75</sup>

Po spominskem zapisu in izjavah železničarjev zvemo, da so iz Ljubljane poslali 20. novembra 1942 dva vagona in to kot civilno pošiljko v Novo mesto. Ko pa sta vagona prispela v

Novo mesto,<sup>76</sup> sta bila zaradi naknadnih brzozajvnih »navodil prejemnika« odposlana proti Mirni, medtem ko so službujoči železničarji po naročilu železniškega rajonskega komiteja KPS v Novem mestu spremne dokumente za to vagono pošiljko uničili. Hribarjeva vlakovna skupina je ta dva vagona toliko časa vozila iz Trebnjega v Tržišče in nazaj, dokler ni imela možnosti pustiti oba vagona na postaji Mirna. O prispeli pošiljki so novomeški železničarji obvestili štab Gubčeve brigade.<sup>77</sup> Tudi iz poročila štaba udarne brigade Matije Gubca o dejavnosti brigade v novembru 1942 zveemo, da so borci 20. novembra opravili »akcijo na M (oprema)«. <sup>78</sup> Nekaj dni pred tem je prišel v štab brigade v Raduljo železničar Žan, to je Jože Dolenc-Žan — član centralne tehnike, in sporočil poveljstvu vse podrobnosti o pošiljki dveh vagonov iz Ljubljane. Železničarji bodo po posebnih manevrih spravili oba vagona na postajo Mirna in zbrisali sled za izvorom transporta, obenem naj bi borci uprizorili napad na postajo Mirna in »zaplenili« dva vagona, da ne bi dekonspirirali železniško organizacijo.<sup>79</sup> Borci Gubčeve brigade so prišli zgodaj popoldne na Mirno in ker ni bilo na postaji italijanske patrulje so brez spopada raztovarjali vagona.<sup>80</sup> Veliko akcijo so z dobro organiziranim načrtom uspešno in brez težav opravili, opremo so z vozmi odpeljali v Raduljo, kjer so jo razdelili med borce. Že ko so partizani z vozmi odpeljali proti Blatnemu klancu, je padel zabož z voza in vsula se je vsebina zaboja s propagandnim partijskim in frontnim gradivom, med njim tudi slike Ljuba Šercerja, Marxa in Engelsa. Borci so tedaj spoznali, da vagona niso zaplenili okupatorjem, temveč da je opremo in tehniko poslala Ljubljana za partizansko vojsko.<sup>81</sup>

Zaradi uspešne nabiralne akcije je odšel iz Ljubljane 2. ali 3. decembra 1942 še en vagon zbranega blaga. To pošiljko sta napovedala že v poročilih Lidija Šentjurc dne 22. novembra Edvardu Kardelju in Kardelj dne 27. novembra 1942 Francu Leskošku. Sodeč po tem poročilu so tudi Tomšičevi brigadi poslali obleko, perilo, obutev.<sup>82</sup> Kot se spominjajo novomeški železničarji je bil ta vagon naložen tudi s sanitetnim materialom, opremo in hrano za bolnice. Iz Novega mesta so vagon prepeljali na progo Novo mesto—Straža—Toplice na postajališče Prečna. Od tu so vagon raztovorile enote Tomšičeve briga-

de in material odpeljale do Brezove rebri, odtod pa dalje na druge postojanke.<sup>83</sup>

V letu 1943 je bilo odposlanih na Dolenjsko pet vagonских pošiljk. Prva pošiljka je bila odpremljena v mesecu marcu, ko so poslali iz Ljubljane vagon z vinskimi sodi, v katerih je bila tudi oprema za partizanske prostovoljce, sanitetni material in hrana. Danijel Lepin pravi, da so iz Novega mesta do Birčne vasi vagon odpremili kot prazne sode za vino. Tovor so partizanske enote razložile in odpeljale z vozniki na Ljuben in od tam na Stare žage ter naprej v bolnice.<sup>84</sup>

Milan Škerlavaj-Petrač je delal v centralni tehniki do januarja 1943, tedaj je bil že močno kompromitiran in tudi policija ga je iskala, zato je 19. marca 1943 odšel v partizane.<sup>85</sup> Njegovo delo in vodstvo centralne tehnike je prevzel Ciril Lukman-Anjo. Lukman se spominja, da je centralna tehnika spomladi pripravljala večje količine blaga za vagonске pošiljke. Iz skladišč centralne tehnike je na železniško postajo veliko tega blaga prevozil s konjsko diro in vprego aktivist Stane Božič.<sup>86</sup> Prevažanja blaga in natovarjanja dveh vagonov\* se Acko Kroupa-Boris spominja takole: »Meseca aprila 1943 smo natovorili dva vagona najrazličnejšega blaga, sanitetnega (veliko količino zdravil, alkohola, medicinskih instrumentov), dalje plaščev, perila, gojzeric, 15 ton papirja za tisk, tiskarske barve in tehnični material, smuči, torbice, usnje, podplate itd. Pravi, da je štiri dni nepretrgoma vozil to blago s kamionom in šoferjem kmetijske zadruge na Novem trgu do železničarske zadruge na Masarykovi cesti in sicer iz skladišč centralne tehnike, iz skladišč manjših zasebnih trgovin, od veletrgovca Verbiča in iz svojih dveh skladišč. Organizacija OF v železničarski zadruzi je tudi tokrat pripravila vse potrebno, da so vagona pravočasno naložili in da sta bila vključena v

---

\* Iz spominskega gradiva Danijela Lepina je razvidno, da so novomeški železničarji sprejeli aprila 1943 vagon in zopet maja 1943 vagon blaga iz Ljubljane za partizanske enote. Bržkone sta bila odposlana v kratkem časovnem razmaku, zato se Kroupa spominja dveh vagonov hkrati. Možno pa je tudi, da so vagona v istem času naložili, iz ljubljanskega vozlišča pa so jih odpremili v nekaj dneh enega za drugim.

kompozicijo. Acko Kroupa-Boris pripoveduje, da so oba vagona železničarji pripeljali prav do skladišča in da so ju naložili uslužbenci zadruga med popoldanskim časom med 12. in 14. uro, ko je bila železniška milica na kosilu. Pregledala sta ju italijanski carinik in italijanska železniška policija, nato so ju zaplombirali. Tovorni list pošiljke je bil naslovljen na nekoga trgovca na Dolenjskem, podpisi in žigi pa so bili ponarejeni.<sup>87</sup> Novomeški železničarji se spominjajo, da so aprila 1943 sprejeli samo en vagon iz Ljubljane in ga premaknili na stražko proggo do vasi Grublje. Pri razkladanju, prevozu čez Krko in dalje prek Praporč, Drganjih sel in Sušic v Stare žage in Občice so sodelovali borci zaščitnega bataljona glavnega štaba (Levstikov bataljon),\* sprejemnega voda glavnega sanitetnega ekonomata slovenske centralne vojne partizanske bolnice in del Šercerjeve brigade.<sup>88</sup> Prav tako je bila dostavljena v Grublje vagonaska pošiljka iz Ljubljane v maju 1943. Centralna tehnika je poslala iz Ljubljane papir za tehniko, nekaj sanitetnega materiala in hrane. Blago so iz Grubelj prevozili čez Krko in nato v Stare žage in Občice.<sup>89</sup>

Zadnja pošiljka, ki jo je poslala centralna tehnika KPS iz Ljubljane, je bila velika vagonaska pošiljka 50 ton različnega materiala tako sanitetnega, hrane, razne vojaške opreme, tehničnega materiala, papirja. Ves ta material so odpekljali v dveh tedaj največjih zaprtih Gk vagonih hkrati.<sup>90</sup>

Kako obsežne so bile take priprave, o tem nadrobneje pripoveduje Danijel Lepin, ki je sodeloval pri organizaciji in pripravah tudi za to pošiljko. V avgustu 1943 je prispel iz Ljubljane v Novo mesto Franc Čuček-Črnivec, ki je bil kot posebni kurir CK KPS zadolžen, da skupaj s člani železniškega rajonskega komiteja Novo mesto in vojaškimi in političnimi organi NOV nadrobno napravijo načrt za tako pomembno vagonasko pošiljko iz Ljubljane. Črnivec in Lepin sta odšla na Rampoho, to je vasica na obronku Kočevskega Roga med Občicami in Starimi žagami, kjer je bila stalna javka za glavni štab NOV in POS Slovenije, CK KPS, IO OF in druge pomembne organe. Sestanka so se udeležili bivši komandant glavnega štaba NOV in POS Ivan Maček-Matija, dr.

---

\* Imenovan tudi Jurčetov bataljon, ker mu je poveljeval Avgust Vovk-Jurče.

Jože Brilej-Bolko, Ivan Mavrović-Ivanov, Milan Škerlavaj-Petrač, dr. Pavel Lunaček-Igor, Franc Čuček-Črnivec, Danijel Lepin-Janko in še nekateri. Po razgovoru so sprejeli Lepinov predlog, ki je bil hkrati predlog tudi ŽRK KPS Novo mesto, naj se oba vagona, ki bosta prispela iz Ljubljane v Novo mesto, dostavita na stražko progo, ker je ponoči proga zaprta za promet, čeprav bo zaradi tega veliko več navora potrebno vložiti spričo prevoza 50 ton materiala čez Krko in dalje do Starih žag, kot pa če bi vagona dostavili in razlagali med postajama Kandija in Birčna vas. Napravili so nadroben načrt, kako bodo odvrnili sovražnikovo pozornost od stražke proge. Medtem, ko naj bi tretji bataljon Tomšičeve brigade razkladal in prenašal blago do Krke, bi bataljon Zahodnodolenjskega odreda demonstrativno napadal italijansko vojaško posadko v Gornji Straži. Tretji bataljon Tomšičeve brigade naj bi poskrbel za zaščito proti Novemu mestu in Prečni. Šercerjeva brigada pa naj bi rušila progo Birčna vas—Novo mesto, s tem pa tudi omogočila novomeškimi železničarjem, da bi zaradi prekinjenega prometa zatrpali postajo z vlaki. Tako bi dobili možnost, da garnituro vagonov postavijo na stražko progo. Ivan Mavrović-Ivanov, ki je bil tedaj šef glavnega sanitetnega ekonomata slovenske centralne vojne partizanske bolnice (GSE SCVPB), je bil zadolžen, da s svojim vodom in zaščitnim bataljonom glavnega štaba organizira prevoz čez Krko, Milan Škerlavaj-Petrač pa da prevzame tehnični material za tehniko. Po prihodu Lepina in Črnivca iz Rampohe, je ŽRK KPS Novo mesto napravil poseben načrt o tem, kako bodo dobili uradno dovoljenje za premik vagonov na stražko progo in kateri železničarji bodo tisto noč v službi.

Iz Ljubljane so železničarji poslali sredi avgusta\* dva vagona Gk kot civilno pošiljko in pošiljko prijavili kot umetna gnojila in cementne izdelke za kmetijsko zadrugo v Kostanjevici. Poleg pošiljke je Črnivec poslal tudi dvojnik tovrstnega lista, pošiljko dveh vagonov v Kostanjevico je bilo namreč potrebno uradno razrešiti, za kar je bil zadolžen po

---

\* Blago, ki je bilo s to vagonsko pošiljko prepeljano na Rog, naj bi bilo 17. avgusta 1943 že vskladiščeno v bivši bolnišnici Jelenžleb. (Jarc Janko, Partizanski ROG, druga dopolnjena izdaja. Ljubljana 1977, stran 247.)



ROMAN STEPIŠNIK, roj. 1918, zavirač na postaji Novo mesto, pred vojno član Sokola in po okupaciji član KP. Kot aktivist OF je delal na železnici in na terenu. Sodeloval je tudi pri sabotažnih akcijah in intendanci za NOV. Po kapitulaciji Italije je odšel v NOV in je sprva opravljal pri komandi mesta Novo mesto dolžnost obveščevalnega oficirja, kasneje je odšel v 12. SNOB in padel 1944 na območju Grosupljega.

službeni plati Jože Zagorc. Izkoristil je opoldansko odsotnost skladiščnega blagajnika in italijanske milice, vzel ključ skladišča v prometni pisarni, žigosal tovorni list z italijanskim žigom, s katerim je bilo uradno dovoljeno razkladanje vagonov, vpisal v dnevnik sprejem vagonске pošiljke, vplačal odkupno pristojbino, dvignil tovorni list in ga uradno razrešil. Lepin pa je kot tranziter v knjigo prispelih vagonov prikazal, da sta vagona iz Ljubljane že razložena. Poskrbeti je bilo potrebno tudi to, da so bili v istem turnusu najzanesljivejši železničarji, ki so se že izkazali tudi pri drugih akcijah. Jože Zagorc je razporedil v premikalno skupino Jožeta Hribarja, Danijela Lepina, Romana Stepišnika in Miho Grabrijana. Lepin je spremljal vagona tudi do Grubelj in jih predal partizanom. Prometno službo je tisto noč opravljal Velimir Djurovič na novomeški postaji, v kretniški postojanki pa Avgust Jazbinšek. Premikalna skupina je takoj, ko je nastopila nočno službo, začela načrtno zatrpavati glavne prevozne tire s praznimi vagoni in tako onemogočila sprejem vlakov, med njimi tudi vojaških transportov, ki so čakali pred uvoznimi signali. S tem so železničarji dobili tehten razlog, da so za-



prosili italijansko postajno poveljstvo za postavitve praznih garnitur vagonov izven uvoznega signala in bunkerja, kar je italijansko poveljstvo po predhodnem pregledu praznih vagonov dovolilo. Premikalna skupina je oba ilegalna vagona postavila na čelo prazne garniture in ju premaknila na stražko progo mimo bunkerja — bloka na odprto progo proti vasi Grublje, nekako 200 do 300 m od bloka. V Grubljah ob Krki sta Ivana Mavroviča s skupino okoli 20 partizanov pričakala železničar Branko Vovk in Jože Smrekar ml. (sin železničarja) iz Ljubljane, ki ga je poslal Franc Čuček-Črnivec, ker je poznal razpored blaga, naloženega v vagonih. Nato so vagona rinili še približno 1 km po progi do višine vasi Grublje\* in ju pričeli razkladati. Zavoje, vreče s papirjem, težke tudi do 100 kg, so na rokah prenašali 150—200 m do reke Krke, nato vse blago iz obeh vagonov prepeljali čez Krko in z vozmi do Občic in Starih žag. Spričo tolikšne količine blaga je bilo delo silno naporno, zlasti ker so ga morali v razmeroma kratkem času opraviti. Premikalna skupina je morala še pred odhodom prvega jutranjega vlaka ob 5.30 na progi Novo mesto—Straža—Toplice potegniti izpraznjena vagona na novomeško postajo. Za ilustracijo, kakšno delo so opravili terenski aktivisti in kmetje, naj navedemo, da so blago prevozili na 113 vozeh, za kar so potrebovali skoraj vso vprežno živino iz okoliških vasi.

Pri prevozu blaga čez Krko je nekaj papirja padlo v vodo in priplavalo do Novega mesta. Ko je okupator zvedel, da so ponoči partizani razkladali blago iz vagonov na stražki poprogi, je prišla posebna komisija, sestavljena iz belogardistov in fašistične milice, pogledat na prostor, kjer so bili še sledovi razkladanja. Kmalu zatem so na železnici začeli z zasliševanji in fašistična milica je pripravila za železničarje, ki so bili tisto noč v službi obtožnico, vendar do sodne obravnave ni prišlo, ker je čez nekaj dni Italija kapitulirala.<sup>91</sup>

Vagonske pošiljke, poslane na novomeško postajo v letu 1942 in 1943, so bile prav zaradi velike organizacijske sposobnosti in požrtvovalnosti članov železniškega rajonskega komi-

---

\* Po izjavi Franca Strleta so vagon razkladali med Grubljami in Češčo vasjo. Franc Strle, zapisnik razgovora 22. novembra 1978.

teja KPS v Ljubljani in Novem mestu in železniškega rajonskega odbora OF v Ljubljani in Novem mestu in drugih članov OF na železnici ter njihove neposredne povezave s terenskimi aktivisti in partizanskimi enotami uspešno izvedene. Kljub okupatorjevemu nadzoru so bile vagonске pošiljke z novomeške postaje v kratkem času prepeljane na določene postaje in razkladanje materiala tako organizirano, da ga okupator ni nikoli zasegel.

Ostane še zanimivo in obenem težko vprašanje, koliko vagonov blaga je poslala centralna tehnika KPS in koliko partijska in osvobodilna organizacija na železnici na svojo pobudo mimo centralne tehnike iz Ljubljane partizanskim enotam? Glede na zgoraj opisane vire in tolikšno časovno oddaljenost bo o teh ilegalnih akcijah težko dati zadovoljiv odgovor. Rekonstrukcija odpošilk po arhivskem in spominskem gradivu (nekatero vagonске pošiljke so bolj, druge manj dokumentirane) prikaže 24 pošilk, ki jih je poslala centralna tehnika, in sicer prve vagonске pošiljke že v maju 1942 in zadnja dva vagona avgusta 1943. V letu 1942 je odšlo iz Ljubljane od konca maja do vključno decembra 1942 devetnajst vagonov, tako na progi Ljubljana—Novo mesto sedem vagonov in sicer en vagon 28. maja v Stično, dva vagona junija v Mirno, en vagon v začetku novembra v Prečno, dva vagona 20. novembra v Mirno in en vagon v začetku decembra v Prečno. Na postajo Drenov grič je odšel 26. junija en vagon, julija šest vagonov, v Vevče trije in sicer konec maja, 15. julija in konec novembra; v opekarno F. P. Vidic & Komp. na Viču konec septembra in v prvi polovici decembra po en vagon. V letu 1943 pa je poslala centralna tehnika iz Ljubljane na Dolenjsko na progo Ljubljana—Novo mesto pet vagonov in sicer enega v marcu v Birčno vas, enega v aprilu v Grublje, zopet enega v maju v Grublje in zadnja dva vagona v avgustu 1943 v Grubje.

Vodja centralne tehnike KPS Milan Škerlavaj-Petrač, ki je bil do 19. marca 1943 v Ljubljani in ga je avtorica seznanila z zgoraj prikazano rekonstrukcijo vagonских pošilk v Ljubljanski pokrajini v letu 1942 in 1943 pravi, da je v letu 1942 bržkone odšlo prek Drenovega griča, Vevč in opekarne Vidic na Viču več vagonских pošilk, kot je izpričanih v poročilih in domneva, da so se nekatera poročila o vagonских

pošiljkah zgubila, ali pa so morda o vagonških pošiljkah poročali kurirji vodstvu NOB le ustno. Na podlagi te domneve Škerlavaj postavlja možno število vagonških pošiljk tudi od 25 do 30.

Odgovorimo še na drugo vprašanje. Koliko vagonških pošiljk so poslali železničarji partizanskim enotam mimo centralne tehnike? V tem poglavju smo opisali tudi akcije železničarjev, ko so iz okupatorjevih vagonov preložili vojaški material in hrano ter ga kot večje ali manjše kosovne pošiljke odposlali prek terenskih zvez partizanskim enotam ali pa v mestna skladišča za oskrbo ilegalcev v Ljubljani ali za civilno intendanco. Bržkone so v okviru teh akcij poslali tudi nekaj vagonških pošiljk prek železničarjev namembnih postaj in terenskih aktivistov do partizanskih enot. Vendar dokumentiranih podatkov, ki bi odgovorili na vprašanja, kdaj so poslali vagonsko pošiljko, kdo je sodeloval, na katero postajo so jo poslali in kdo jo je sprejel, iz skopega spominškega gradiva in izjav železničarjev ni moč zadovoljivo in zanesljivo odgovoriti. Ne smemo pa prezreti dejstva, da so železničarji v letih 1941—1943 do kapitulacije Italije odvažali iz Ljubljane velike količine blaga v razne smeri prav v obliki ilegalnih in legalnih kosovnih pošiljk. Ta količina blaga znaša po ocenah železničarjev približno za 30 vagonških pošiljk.

Velike ilegalne akcije vojaške intendance na železnici v Ljubljanski pokrajini, ki so v letu 1942 in 1943 prerasle s sodelovanjem centralne tehnike KPS v odpošiljanje in sprejemanje celo vagonških pošiljk in to v okviru službene dolžnosti vpričo okupatorja, moremo šteti za enakovredne oboženim akcijam partizanskih enot.

## 8. Pomen in delo narodne zaščite na železnici

Hkrati s prikazom ustanavljanja in širjenja organizacije OF smo prikazali tudi akcije borbene-sabotažnih in udarnih skupin, ki so bile skoraj v vseh delovnih enotah na železnici. Vzporedno z razvojem OF se je krepilo število borbene-sabotažnih skupin, ki so zaradi posebne borbene oblike narodnoosvobodilnega gibanja imele značilnosti vojaške organizacije OF. Ko je izšel sklep vodstva Osvobodilne fronte sloven-

## POVELJSTVU SLOVENSКИH PARTIZANSКИH ČET

Zastopniki okrožnih odborov OF pozdravljamo vse večjo delavnost partizanskega gibanja na celotnem slovenskem ozemlju in njegovemu poveljstvu izražamo svoje popolno zaupanje.

Kot svojo prvenstveno nalogo izjavljamo, da bomo na terenu pospeševali regrutacijo partizanov ter s tem omogočali poveljstvu, da bo čim bolj uspešno izvedlo svoje odločilno dejanje: osvoboditev slovenskega naroda.

### RESOLUCIJA

Zastopniki okrožnih odborov Osvobodilne fronte pozdravljamo resolucije slovenskega kongresa v Moskvi.

Te resolucije in gigantska borba proti okupatorjem, ki razvijajo posebno besnost in zagrizenost ravno proti slovenskim narodom, so dokaz, da je solidarnost slov. narodov pod vodstvom velikega ruskega naroda zgodovinsko utemeljena.

V tem smislu še posebej pozdravljamo povezanost narodov Jugoslavije, ki se borijo za čimprejšnjo osvoboditev vseh južnih Slovanov.

### SKLEP VODSTVA OSVOBODILNE FRONTE SLOVENSKEGA NARODA O USTANOVITVI NARODNE ZAŠČITE

1. Za obrambo slov. ljudstva proti nasilju okupatorjev se osnuje v okviru OF in kot sestavni del slovenske oborožene sile — Narodna zaščita.

2. Naloga Narodne zaščite je preprečevati areracije, rekvizicije živeža in živine, preseljevanje Slovencev in naseljevanje tujcev, požiganje slovenskih vasi in vsa druga nasilna dejanja proti slovenskemu ljudstvu.

3. Stopiti v Narodno zaščito je dolžnost vsakega Slovenca, ki je sposoben nositi orožje.

4. Skupine narodne zaščite se osnujejo po vaseh in mestih, tovarnah in drugih podjetjih, na splošno povsod, kjer skupaj živi ali dela večje število Slovencev.

5. Skupine Narodne zaščite organizirajo krajevni odbori OF slovenskega naroda, imenujejo njihove poveljnike in odgovarjajo za njihovo delo.

6. Celotni odbor Narodne zaščite je podrejen poveljstvu slovenskih narodno-osvobodilnih partizanskih čet.

7. Skupine Narodne zaščite izvršujejo svoje naloge z odločnim skupnim nastopom po potrebi s sodelovanjem sosednih skupin in ob podpori vsega prebivalstva. Skupine Narodne zaščite in partizanske čete, ki operirajo na njihovem področju, si morajo nuditi vzajemno pomoč.

*Izvršni odbor Osvobodilne fronte slovenskega naroda  
Poveljstvo slovenskih narodno-osvobodilnih partizanskih čet.*

Sklep o ustanovitvi narodne zaščite, objavljen v Slovenskem poročevalcu  
17. oktobra 1941, št. 21

skega naroda o ustanovitvi narodne zaščite,<sup>1</sup> se je tako kot v tovarnah in ustanovah v Ljubljani, tudi na železnici iz sabotažnih skupin jeseni 1941 ustanavljala narodna zaščita. Na pobudo železniškega komiteja in osrednjega odbora OF železnice so najbolj borbeni člani OF, ki so že poleti sestavljali sabotažne in udarne skupine — zbirali in odpošiljali orožje, uničevali okupatorjev vozni park in železniške naprave, uničevali ali pa zasegli okupatorjevo vojaško blago, sodelovali pri trosilnih in napisnih akcijah in drugem — jeseni 1941 sestavljali jedro narodne zaščite na železnici. Vojaški referent osrednjega odbora OF železnica ing. Ciril Mravlja je vse te borbene skupine pozno jeseni 1941 v ljubljanskem železniškem vozlišču organiziral v pet čet.\* Prvo četo so sestavljali zaščitniki na postaji Ljubljana, drugo v kurilnici Ljubljana, tretja je zajemala sedanjo strojno delavnico, četrta četa je bila v Šiški ( sestavljali so jo zaščitniki s postaje, mostovne delavnice, signalne delavnice v Šiški in nadzorništvo prog v Šiški), peta četa pa je zamenjala delavnice sekcije za vzdrževanje prog, vsa nadzorništva sekcije, vodstvo sekcije in postajo Ljubljana—Rakovnik. Železniška direkcija je bila vključena v prvo zaščitno četo na postaji Ljubljana in tudi osebje pošte Ljubljana II, ki je bilo na postaji.<sup>2</sup> Že ob ustanavljanju, zlasti pa v zimi 1941/42 je bila najvažnejša naloga aktivistov na železnici v zvezi z organizacijo narodne zaščite že opravljena. Narodna zaščita se je vojaško organizirala, se pravi, da so bile postavljene desetine, vodi, čete in bataljon ter določeni njihovi poveljniki. Ob seznanjanju članov NZ z vojaško disciplino in njenimi nalogami na železnici so bile v vseh delovnih enotah sestanki, in kjer se je ustanavljala NZ hkrati tudi zaprisege. Pri snovanju NZ so bili med organizatorji prvi aktivisti iz posameznih delovnih enot, iz signalne delavnice v Šiški Tine Rožanc, dalje iz obeh kurilnic, v sekcijski službi Branko Ivanuš in ing. Ciril Mravlja ter tudi s postaje Ljubljana. Postajno osebje in osebje za spremstvo vlakov na postaji

---

\* Razvoj NZ do zime 1941 pozna le desetine in vode, kasneje od zime 1941/1942 pa tudi čete in bataljone. Dokumenti ljudske revolucije 1962, 1. knjiga, dok. št. 58 (Odlok IO OF in glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet z dne 17. oktobra 1941 o ustanovitvi narodne zaščite.)

## PRAVILNIK NARODNE ZAŠČITE

Glede na odlok izvršnega odbora OF in Glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet o narodni zaščiti izdaja Glavno poveljstvo tale pravilnik Narodne zaščite (NZ) :

**1.1.** Narodna zaščita je sestavni del slovenske oborožene sile.  
**1.2.** NZ je v celoti podrejena Glavnemu poveljstvu slovenskih partizanskih čet, t. j. vrhovnemu vojaškemu organu OF.  
**1.3.** Glavno poveljstvo imenuje okrožne in rajonske poveljnike ter po veljniku enot NZ po predlogih okrožnih, rajonskih in terenskih odborov OF.  
**1.4.** Glavno poveljstvo je edino pristojno dajati tolmachenja prišujoznega pravilnika in navodila v okviru tega pravilnika.

**1.5.** NZ se mobilizira na celotnem slovenskem ozemlju ne glede na sedanje notranje meje in ne glede na verskajne notranje meje.

**1.6.** V vrste NZ se mobilizirajo prostovoljno vsi zavedni Slovenci od 18 do 50 let, ki so sposobni nositi orožje ter so pripravljani aktivno se delovati v boju za osvoboditev in združitve slovenskega naroda.

**1.7.** Enote NZ se osnujejo po : a) tovarnah, rudnikih, trgovskih in obrtnih podjetjih, ustanovah, zavodih, državnih, javnih in privatnih uradih ter v višjih šolskih zavodih; b) po mestnih okrajih, t. j. po uličnem sistemu; c) po vaseh in naseljih.

**1.8.** Enota NZ se osnuje v obratih in ostalih ustanovah, nastetih pod 7a), če je v njih vsaj 15 obveznikov, kjer je obveznikov manj, se ti mobilizirajo po mestu prebivanja (ulični sistem).

V vaseh in naseljih se osnuje skupina, če v njih prebiva vsaj 15 obveznikov; kjer je obveznikov manj, se tilenje vasei ali naselja združijo in osnujejo skupno enoto.

Osnovna enota NZ je vod 10 do 15 moštva ima svojega poveljnika.  
**1.9.** Naloga NZ je sodelovati s prošnjem v osvobodilnem boju slovenskega naroda; zato morajo enote NZ :

- sabotazo razkrojevati vojno gospodarstvo okupatorjev (proizvajanje in prevoz za vojno potrebne produktov in surovin);
- sabotazo razkrojevati upravnii in vojaško-upravni aparat naselja nad Slovenci (prosti in zveza);
- sabotazo preprečevati poparje naravnih bogatstev slovenske;e;
- organizirati varnostne službe braniti slovensko prebivalstvo pred tatvinami in nasilji okupatorskega vojaštva;
- zaščititi slovensko prebivalstvo pred domaćimi issiljevalci, tatovi in roparji;
- uničevati okupatorski vojski pripadajoči ali služedi material v skladiščih in na prevozu;
- s zapadi na okupatorsko vojaštvo demoralizirati in uničevati žive soprovalničkovo silo;
- nuditi vsestransko pomoč partizanskim četam in sodelovati v akcijah partizanov;
- dopolnjevati partizanske vrste s prestopanjem v partizanske čete.

**1.10.** V enotah NZ mora vladati vojaška disciplina. Poveljujočim organom NZ podeljuje Glavno poveljstvo v to svrhu potrebne disciplinske oblasti.

**1.11.** Zaščitniki se morajo odavati pozivom svojih poveljnikov brez obočevljanja in ne da bi sabtevali pojasnil o cilju posiva. Prav tako se morajo pokoravati svojim poveljnikom v teku izvrševanja borbenih naloge. Enote NZ morajo biti pripravljene, da se na poziv v celoti priključijo partizanskim četam.

**1.12.** Zaščitniki morajo premagovati vsa tešava v boju proti okupatorjem, morajo biti vstrajni, pogumni in odločni pri izvrševanju borbenih nalog in pripravljani žrtvovati za svobodo slovenskega naroda tudi svoje življenje.

**1.13.** Zaščitniki morajo biti prežeti z zavestjo, da je od njihove dejavnosti odvisna usoda slovenskega naroda, ki mu morajo skupno s partizani izvojevati svobodo s tem, da preženejo tuje nasilnike iz naše domovine, da nasedejo kot slovenska narodna vojska vse slovensko ozemlje in da zagotovijo slovenskemu narodu suverenost na njegovi zemlji.

24. januarja 1942.

Glavno poveljstvo  
slovenskih partizanskih čet.

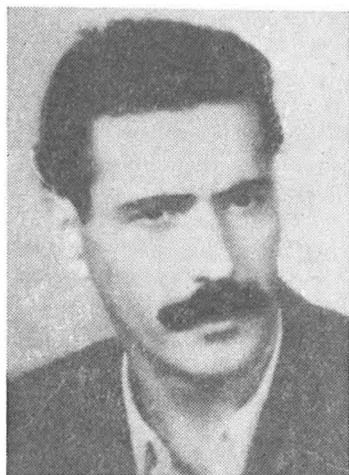
Komandant:  
Peter Stragar

Politkomisar:  
Jernej Posavec

Pravilnik narodne zaščite z dne 24. januarja 1942.

Ljubljana in uslužbenici na kolodvorski pošti, (ki so imeli svoj vod) se je organiziralo kaj kmalu v desetine in imelo čestokrat kratke posvete in sestanke kar med službenim časom, posebno kadar je moralo naloge takoj izvršiti. NZ se je do konca leta 1941 že tako razširila, da je v decembru 1941 in januarju 1942 prisegla večina železničarjev te delovne enote.<sup>3</sup> Zaščitniki v signalni delavnici v Šiški so znotraj svojih delovnih enot imeli sestanke, ki jih je večinoma vodil Tine Rožanc in na katerih so obravnavali organizacijo, disciplino, naloge in cilje NZ. Posamezni člani in poveljniki zaščitnih enot pa so imeli skoraj vsakodneven stik s Petrom Romavhom, ki jim je posredoval posamezne naloge, preverjal izvajanje njihovih akcij, vključeval posameznike ali večjo skupino zaščitnikov v akcije zunaj njihovih delovnih enot v Šiški, toda še vedno v sklopu železnice.<sup>4</sup>

Narodna zaščita se je v jesenskih mesecih ob različnih akcijah in z organizacijskim delom Petra Romavha in ing. Cirila Mravlje razširila in utrdila v vseh delovnih enotah na železnici. Nekako do februarja 1942 se je NZ dokončno organizacijsko formirala. Osnova enote ljubljanske NZ in tako tudi na železnici je bila desetina, več desetih vod in več vodov četa. Tedaj je železniška NZ imela svoj bataljon, ki je imel 5 čet s 14 vodi in okrog 400 zapriseženimi člani.<sup>5</sup> Dasi je pravilnik o NZ in njenih nalogah, ki ga je objavilo 24. januarja 1942 glavno poveljstvo slovenskih partizanskih čet, določal organiziranje NZ po terenu,<sup>6</sup> je železniška NZ vseskozi ohranila zaradi specifičnosti svojega delovanja staro, se pravi prvotno organizacijsko obliko po ustanovah. Zaščitniki na železnici niso bili vezani na terenske enote NZ v Ljubljani, temveč je bataljon NZ ljubljanskega vozlišča, ki je v prvih mesecih 1942 štel okoli 400 mož, bil zaradi skupnih akcij povezan le po železniški liniji ali službeni poti z zaščitniki novomeške postaje in drugih postaj. Sicer pa je po organizacijski obliki bil povsem samostojen, tako kot je tudi frontna organizacija na železnici imela samostojen rajon. Ko je vojaški referent ing. Ciril Mravlja organiziral in zaprisegel bataljon NZ, je postal prvi komandant bataljona član KP Jože Škerl in to nekako od začetka pomladi 1942 do maja 1942. Za njim je prevzel poveljstvo bataljona Janez Demšar Jernej tja do kapitulacije Italije, ko je šel v partizane. Prvi



JOŽE ŠKERL, roj. 1914, ključavničar v delavnici v Šiški, član KP od 1941. Bil je zavzet aktivist OF na terenu in na železnici in prvi komandant železniškega bataljona NZ do maja 1942. Sodeloval je pri sabotažnih akcijah, kurirskih zvezah in intendanci. Kasneje se je vključil v NOV. Je nosilec partizanske spomenice 1941. Umrl je leta 1950.

politični komisar je bil Tine Rožanc, od maja 1942 pa Miloš Mally\* do aretacije sredi maja 1943.<sup>7</sup> Sestankov rajonskega odbora OF železnica sta se udeleževala tudi komandant in komisar bataljona.

Prek let je bil bataljon NZ na železnici povezan s štabom NZ za Ljubljano, leta pa z glavnim poveljstvom slovenskih partizanskih čet, kasneje pa z glavnim štabom NOV in POS.<sup>8</sup>

V letih 1942 in 1943 je NZ tako v Ljubljani kot tudi na železnici dosegla v svoji dejavnosti širok razmah in je bila ena najpomembnejših organizacij narodnoosvobodilnega gibanja na železnici. Že v prvem razdobju do septembra 1941, ko so se v okviru organizacij OF ustanovljale borbene-sabotažne skupine in preden je izšla odredba IO OF in glavnega poveljstva slovenskih partizanskih čet o ustanovitvi NZ, so bile te skupine vse poletje 1941 močno aktivne. Čestokrat se je v tem prvem razdobju, kakor tudi kasneje delo frontovcev in zaščitnikov prepletalo in dopolnjevalo; to potrjujejo tudi spomini in izjave železničarjev. Tako je bilo v prikazanem pregledu sabotažnih in drugih akcij težko postaviti

\* Glej sliko v katalogu *Železničarji v revoluciji*. Ljubljana 1978, str. 24.



Jaz vojak osvobodilne ljudske vojske slovenskega naroda, ki se ob  
boju delavske kmečke armade Sovjetske zveze ter vseh ostalih za osvobodo  
se boriših narodov, berim za osvoboditev in srečitev slovenskega  
naroda, za mir in bratstvo med narodi ter za srečno bodočnost delavne-  
ga ljudstva,

### p r i s e g a

pred svojim narodom in svetlimi bratovi tovariši, da bom odtaj vse svoje  
sile in vse svoje sposobnosti osvobodilni stvari slovenskega naroda,  
delavskega ljudstva ter vsega naprednega in osvobodilnega človeštva  
v sveti vojni proti fašističnim kladičjem in barbarom, da ne bom sa-  
pustil vrst slovenske osvobodilne vojske, v katero sem prostovoljno in  
zavestno vstopil in ne bom odšel v vojsko, ki je namenjena nad fašistič-  
nimi okupatorji, do popolnega ustanitvenja velikih osvobodilnih siljev  
slovenskega naroda in delavskega ljudstva. Prisegam, da v vojski za to vo-  
like osvobodilne cilje ne bom študil svojih sil in da se ne bom ustra-  
šil strah in tožnje ter da bom, če bo to potrebno, strval na svoji na-  
red tudi svoje življenje.

**Št. 1. fašizma - osvobodo naroda!**

Ena izmed priseg članov narodne zaščite

ostro mejo med dejavnostjo frontnih organizacij in NZ, vsak zaščitnik je bil namreč član OF.

V drugem razdobju od jeseni 1941 do jeseni 1942 je imela narodna zaščita, z omenjeno odredbo IO OF in glavnega poveljstva ter s pravilnikom, že določeno organizacijsko obliko in naloge. Čeprav je imela NZ na železnici podobne naloge kot druga ljubljanska NZ, je večina le-teh bila specifična in zato za NOV zelo pomembna dejavnost. Morda bolj kot v drugih ustanovah in tovarnah, je NZ na železnici med delovnim procesom mogla izvajati naloge, ki jih je določal pravilnik z dne 24. januarja 1942, saj so s sabotažnimi akcijami prispevali k uničenju voznega parka in s strokovnimi nasveti (z vsakokratnim posredovanjem novih voznih redov, tehnične dokumentacije in njene uporabe na terenu in drugim) pomagali partizanskim enotam pri diverzantskih akcijah na proge, železniške objekte in okupatorjeve utrdbe. S tem so železničarji prispevali k razkrojitvi okupatorjevega upravnega in vojaško-upravnega aparata, v tem primeru prometnih zvez, posredno so preprečevali ali zavirali prevoz naravnih bogastev in njihovo ropanje, uničevali okupatorjem pripadajoči ali službeni material v skladiščih in na prevozu. Narodna zaščita na železnici je tudi ščitila svoje člane pri izvajanju raznovrstnih akcij proti okupatorju ali akcij, ki so pomagale partizanskim enotam (kurirska služba, inten-

danca in podobno) in jih uspešno zavarovala pred okupatorjevim nasiljem. Hkrati pa so se zaščitniki tudi vojaško pripravljali za vstop v partizanske enote.

Vse specifične akcije in naloge, ki so bile v organizacijsko-tehničnem pogledu zahtevnejše in so z ozirom na komunikacijske možnosti železnice imele velik pomen za NOB, so zaščitniki izvajali večinoma v okviru svojih delovnih enot. Večino teh nalog in akcij, ki smo jih že v prejšnjih poglavjih omenili, je težko opredeliti, ali so jih izvajali samo člani OF ali člani NZ, v praksi je bilo pretežno tako, da sta jih izvajali obe, se pravi osvobodilna organizacija in NZ. Morda, toda tudi to ni bilo pravilo, da so posebno konspirativne naloge izvajali le zaščitniki ali pretežna večina le-teh. Takšne naloge so bile npr. prevoz pomembnih ilegalcev-aktivistov in intendantca v obliki vojaških vagonskih pošiljk (orožja, hrane, obleke, obutve, sanitetnega materiala in drugega) partizanskim enotam. Na splošno pa lahko označimo, da je bila NZ na železnici močno aktivna in da ni bilo pomembne akcije, pri kateri ne bi sodelovali člani NZ. V okviru teh akcij so imeli člani NZ tudi predhodne vaje, da bi se izurili za izvršitev posebno drznih akcij. Te vaje so imeli neposredno pred akcijo ali pa v času začetnih priprav. Matko Šenica iz signalne delavnice v Šiški se spominja, da je skupina zaščitnikov ob določenem času na železniškem teritoriju prenesla ta ali oni predmet, sicer pa pravi, da so z orožjem bolj malo vadili. Take vaje so imele namen predvsem disciplinsko izuriti člane NZ in jih organizacijsko utrditi pri izvajanju nekaterih posebno zaupnih akcij.<sup>9</sup> Ker so zaščitniki prisegli kot pravi partizanski borci, so imeli v nekaterih desetinah, vodih in četah tudi vaje, kjer so vojaško že izkušeni zaščitniki poučevali v ravnanju z orožjem manj izkušene in jih nasploh pripravljali na akcije, ki so jih predvidevali komandirji in politični komisarji narodne zaščite na železnici in ne nazadnje so usposabljali železničarje — zaščitnike tudi za vstop v NOV.

Večjih formacij narodne zaščite na drugih postajah ni bilo. Vzrok temu je bilo predvsem številčno šibkejše osebje, pa tudi, kot smo že omenili, tesna organizacijska povezanost, tako po službeni kot tudi po frontni plati, na ljubljansko železniško vozlišče. So pa bili tudi primeri, da so bili železničarji vključeni v NZ v domačem kraju in to ne samo že-

lezničarji, ki so bili po svoji službeni dolžnosti več ali manj vezani na določeno postajo, temveč tudi železničarji-zaščitniki v ljubljanskem vozlišču.<sup>10</sup>

Na železnici v Novem mestu se je NZ razvila od novembra 1941 do spomladi 1942. Ustanovili so bataljon NZ, ki je posegal v različne akcije, katere so organizirali novomeški železničarji. Člani NZ so največ sodelovali pri prevozu orožja, literature, pošte in zlasti vagonških pošiljk. Pri tem je bilo pomembno to, da so zaščitniki, kakor tudi frontovci, bili tesneje povezani z bližnjimi partizanskimi enotami in prek njih z vodstvom NOB v Sloveniji, pa tudi z NZ v Ljubljani, s katerimi so novomeški zaščitniki pri opravljanju kurirske službe, vzdrževanju kanalov za ilegalce in organiziranem pošiljanju kosovnih in vagonških pošiljk iz Ljubljane na Dolenjsko tesno sodelovali. Bataljon narodne zaščite je imel tri čete: eno na postaji, eno v kurilnici in eno v sekciji za vzdrževanje proge. Komandant zaščitnega bataljona je bil do odhoda v partizane 7. junija 1942 Ivan Mavrovič, nato pa Danijel Lepin. Le-ta je bil do tedaj komandir postajne čete, njegov namestnik pa Avgust Jazbinšek, z Lepinovim imenovanjem za komandanta bataljona, je postal komandir postajne čete Stojan Petrovič. Komandir druge zaščitne čete v kurilnici je bil Feliks Koman, namestnik Janez Zupančič in tretje čete v sekciji za vzdrževanje prog Franc Kic, namestnik ing. Rado Čotar. Junija 1942 je odšel tudi Kic v partizane, komandant je postal Franc Morel.<sup>11</sup>

Neposredno pred kapitulacijo in po kapitulaciji Italije sta zaščitni bataljon v Novem mestu in na novo nastali bataljon v Kočevju dobila z vojaško formacijo tudi nove vojaške naloge. Ob kapitulaciji Italije je namreč glavni štab NOV in POS z dne 8. septembra 1943 dal povelje štabom divizij in odredov, v katerem našteva med drugim »da je treba od italijanskega vojaštva na vsak način dobiti orožje iz postojank«, dalje »da je treba takoj porušiti vse komunikacije, ki bi lahko služile za prodor Nemcev ali pa Italijanom za odvoz orožja in municije.«<sup>12</sup> V zvezi z na novo nastalo situacijo je CK KPS z dne 9. septembra 1943 dal navodila tudi vsem okrožnim in rajonskim komitejem za postavitve in prevzem oblasti. Le-ta vsebujejo tudi navodila o takojšnji mobilizaciji vseh moških, ki so sposobni za noše-

nje orožja, orožje naj zahtevajo od Italijanov, na novo mobilizirani člani naj določijo komandni kader, na novo nastale čete in bataljoni pa naj takoj vojaško zasedejo mesta in vasi. Ves narod naj mobilizirajo za odpor proti Nemcem.<sup>13</sup>

Prikazali bomo, kako so železničarji sodelovali pri teh pripravah in uresničevali bodisi povelja ali navodila, ki jih je izdalo vodstvo NOB. Še preden je vodstvo NOB izdalo navodila okrajnim in rajonskim komitejem KPS za postavitve oblasti in mobilizacijo v NOV, se je sestel v Novem mestu dne 7. septembra 1943 zjutraj v Hribarjevem stanovanju železniški rajonski komite Novo mesto. Med drugim je sklenil, naj bo v pripravljenosti železniški zaščitni bataljon spričo nastalega političnega položaja in novih nalog. Hkrati so ustanovili še komando železniške linije za progo Grosuplje—Metlika in komando železniške postaje Novo mesto.<sup>14</sup> Lepin pripoveduje, da se je že v noči od 7. na 8. september 1943 po ukazu komande železniškega zaščitnega bataljona prikrito in postopoma zbirala prometno-postajna četa s kakimi 50 možmi. Člana železniškega rajonskega komiteja Hribar in Lepin sta se še istega dne, se pravi 7. septembra popoldne udeležila sestanka v kandijskem hotelu Windischer z nekaterimi novomeškimi aktivisti in člani rajonskega odbora OF Novo mesto. Tu so govorili o vojaškem in političnem položaju Italije in njeni skorajšnji kapitulaciji. Ko so govorili o konkretnih nalogah, je bilo med drugim rečeno, da naj z denarjem, ki sta ga na tem sestanku tudi dobila, organizirata nakup orožja, ker so predvidevali, da bo pri demoralizirani italijanski vojski to možno.<sup>15</sup> Lepin se spominja, da sta še isti večer kupila od postajne italijanske posadke nekaj orožja od nekega vojaka — Primorca — celo brzostrelko, in zjutraj 8. septembra oborožila nekatere železničarje postajno-prometne čete.<sup>16</sup>

Ob kapitulaciji Italije 8. septembra se je del OK KPS Novo mesto, ki je prišel s terena, mudil na železniški postaji, kjer so na kratkem sestanku železničarji poročali o prvih ukrepih in akcijah. Še v isti noči, se pravi od 8. na 9. september, se je sestel ŽRK KPS Novo mesto, na katerem so sklenili, da se v celoti aktivira železniški zaščitni bataljon, in začne spričo novih nalog delovati še komanda železniške linije in komanda železniške postaje. Na sestanku so določili

tudi komandni in komisarski kader tako železniškemu zaščitnemu bataljonu, komandi železniške postaje Novo mesto in komandi železniške linije. Železniški zaščitni bataljon so sestavljale tri čete z okoli 160 možmi, komandant je bil Danijel Lepin-Janko in komisar Jože Hribar-Anže. Komandir prometno-postajne čete je postal Stojan Petrovič-Cojle, komisar Avgust Jazbinšek-Iko. Komandir kurilniško-strojne čete je bil Feliks Koman-Srečko, komisar Anton Bartol-Seljak in progovno-vzdrževalne čete je bil komandant Franc Morel-Frenk, komisar Franc Mihalič. Komandant komande železniške linije je bil Jože Zagorc-Dolski in komandant železniške postaje Novo mesto Jože Šetina.<sup>17</sup>

Kot že rečeno, je bila v teh dneh najpomembnejša naloga mobilizacija prebivalstva in razorožitev italijanske vojske. Ko so železničarji zvedeli, da so 9. septembra 1943 med pogajanja Jožeta Drakslerja-Povha z italijansko posadko v Straži uspešno razoroževali le-to borci Levstikovega bataljona in bataljonov Gradnikove brigade,<sup>18</sup> so tudi sami pričeli z razoroževanjem italijanske posadke na novomeškem železniškem območju. Lepin pripoveduje, da so borci železniškega zaščitnega bataljona, nekateri med njimi že oboroženi, ne da bi čakali na posebna povelja ali navodila s strani vodstvenih organov dne 9. septembra 1943 kar samoiniciativno v dopoldanskem času razoroževali italijanske posadke sprva na postaji, nato v kurilnici in sekciji, na vojaški rampi in vojaških skladiščih. Ko je bil bataljon že dobro oborožen, so pričeli razoroževati italijanske posadke na blokkih in bunkerjih v Bršljinu, Cegelnici, Muhaberju in Bučni vasi. V popoldanskem času so železničarji obvladali celotno območje postaje in vojaške objekte v Bršljinu in Bučni vasi, dalje na vseh pomembnejših železniških objektih na novomeški postaji in na železniškem mostu čez reko Krko.<sup>19</sup> Železničarji pa so razoroževali tudi večje število italijanskih vojakov, ki so odhajali v smeri Mirne peči, Straže in Prečne. Torej še preden so se v Novem mestu zaključila pogajanja o razorožitvi italijanske vojske, so železničarji z uspešnimi razoroževalnimi akcijami do večera 9. septembra 1943 zbrali veliko orožja, ki se je nakopičilo na vojaški rampi.<sup>20</sup>

Okrožni komite KPS Novo mesto je z dne 9. septembra 1943 poročal centralnemu komiteju KPS o prevzemu oblasti

v Straži in Novem mestu in pravi, »ob pol sedmi uri smo bili že v Novem mestu ter sklicali RK KPS mesta in železnice ter jim dali vsa navodila za nadaljnje delo«. <sup>21</sup> V spominskem gradivu novomeških železničarjev je o tem sestanku več nadržbnosti. Danijel Lepin pripoveduje, da je bil tega dne zvečer sklican sestanek OK KPS na okrajnem glavarstvu, katerega so se udeležili tudi člani ŽRK KPS in RK KPS Novo mesto. Železničarjem je sekretar OK KPS Franc Černe-Klemen izrekel še posebno priznanje in pohvalo za samoiniciativno in uspešno razoroževanje italijanske vojske na območju postaje in zaščite železniških objektov in vojaškega materiala. Na tem sestanku so med drugimi tudi železničarji dobili nova navodila in naloge, ki jih je bilo potrebno izvršiti, še preden zasede dolensko progo nemški okupator. <sup>22</sup>

Železniški zaščitni bataljon je 13. septembra dobil nov komandni kader, komandant je postal Jože Šetina, ki je še nadalje vodil tudi komando železniške postaje, za komisarja bataljona je bil postavljen Avgust Jazbinšek-Iko, dotedanji komisar prometno-postajne čete, na njegovo mesto je bil imenovan Roman Stepišnik. Lepin in Hribar sta po nalogu OK KPS Novo mesto dobila sredi septembra nove naloge. Danijel Lepin je postal komandant mesta Novo mesto, Jože Hribar pa sekretar mestnega odbora OF Novo mesto. <sup>23</sup>

Na območju novomeške postaje so od 10. septembra dalje opravljali predvsem tele naloge: železniški zaščitni bataljon je še nadalje razoroževal italijansko vojsko, varoval in stražil vse pomembne železniške objekte, skladišča in zaseženi okupatorjev vojaški material.

Iz železniškega osebja, starega nad 45 let in mlajšega, ki pa ni bilo sposobno za vojaško službo, so ustanovili delovni bataljon s približno 150 do 170 možmi. Komandant je bil Djuro Špoljarevič. Bataljon je ves vojaški material iz okupatorjevih skladišč, tako tudi iz skladišč v Žabji vasi, Cegelnici in drugih, z mobiliziranimi vozniki iz okoliških vasi (Bršljana, Cegelnice, Muhaberja in Bučne vasi) prevažal raznovrstni vojaški material na vojaško rampo. Tu je delovni bataljon po navodilih intendanta glavnega štaba NOV in PO Slovenije Jožeta Drakslerja-Povha razvrščal in nalagal vojaški material in orožje na vagona. <sup>24</sup> Da bi vse akcije skladno potekale, je komanda železniške postaje Novo me-

sto in komanda železniške linije pričela izvajati še te naloge: najprej so mobilizirali železničarje. Dne 10. septembra 1943 je komanda železniške linije na odseku od Novega mesta do Metlike in od Novega mesta do Grosupljega, od Novega mesta do Straža-Toplice in Trebnjega do Tržišča poslala vsem železničarjem brzojavno okrožnico. Z le-to je pozvala vse železničarje do 45. leta starosti na zborna mesto na postajo Novo mesto, kjer so se morali javiti od dveh do petih dni. Mobilizacija ni uspela v takšnem številu, kot je bilo pričakovati, ker so se železničarji kmalu po kapitulaciji Italije vključili v partizanske enote in spričo mnogih nalog na osvobojenem ozemlju tudi v terensko politično delo in krajevne politične organe. Mobilizirani železničarji, ki so se odzvali pozivu, so skrbeli za redno opravljanje postajno-prometne, kretniško-premikalne, vlakospremne in strojno-vlečne službe v vlakovnem prometu. Tako so npr. za evakuacijo vojaškega materiala organizirali večje število vlakov, s postaj od Grosupljega do Metlike so odpravili na postajo Novo mesto okoli 150 do 200 vagonov, ki so bili še potrebni za odvoz vojaškega materiala in orožja na postaje Straža-Toplice, Birčna vas, Uršna sela in Semič.<sup>25</sup> Dalje so železničarji pripravljali, zbirali in razvrščali strojni in vozni park, ki je bil določen za uničenje in zatiranje predorov. Komanda železniške postaje Novo mesto in komanda železniške linije je s sodelovanjem železniškega minerskega voda pripravljala vse potrebno in določala vrstni red rušenja pomembnih postajno-progovnih objektov.<sup>26</sup>

O velikih naporih in delu, ki so ga opravili dolenski železničarji v okviru železniškega zaščitnega bataljona, komande železniške postaje Novo mesto in komande železniške linije, imamo na voljo spominsko gradivo in nekaj dokumentov.

Še ko so tekla zaključna pogajanja v Novem mestu o razorožitvi divizije Isonzo, so železničarji veliko vojaškega materiala in orožja odpeljali na osvobojeno ozemlje. Od 9. do 11. septembra 1943 so s kandijske in novomeške postaje odpremili z vlaki okoli 200 vagonov različnega vojaškega blaga in orožja na postajo Straža-Toplice.<sup>27</sup> O teh akcijah govori tudi poročilo načelnika odseka za kadre z dne 11. septembra 1943 glavnemu štabu NOV in POS o položaju v Stra-

ži, ko pravi »vso robo in ves vojaški matreial, ki je prišel iz Novega mesta, smo odpeljali na odrejena mesta.«<sup>28</sup> V poročilu OK KPS Novo mesto z dne 12. septembra 1943 centralnemu komiteju KPS o prevzemu oblasti v Novem mestu pa je rečeno med drugim, ko govori o mobilizaciji, da je »vzporedno potekala tudi mobilizacija železničarjev. Ti so zasedli dva bloka na njihovem sektorju, prevzeli službo s tem, da so zastražili magacine, pomagali izpraznjevati skladišča in pomagali nalagati v vagone za Stražo, kar se je vse sproti popisovalo.«<sup>29</sup> O tako velikem številu prepeljanih vagonov z okupatorjevim vojaškim materialom in orožjem govori tudi spominsko gradivo in izjave Jožeta Šetine, tedanjega komandanta komande postaje Novo mesto, a od srede septembra komandanta železniškega zaščitnega bataljona Novo mesto, in Danijela Lepina do srede septembra komandanta tega bataljona za Novo mesto, od tedaj dalje pa komandanta komande mesta Novo mesto. Oba navajata veliko število vagonov, tako npr. pravi Lepin, da so železničarji od 9. do 24. septembra z novomeške in kandijske postaje odpeljali okoli 350 vagonov v Stražo-Toplice in kakih 50 vagonov na postaje Birčna vas, Uršna sela in Semič. Mnogo vojaškega blaga in orožja so odpeljali iz vojaških skladišč v Žabji vasi in Cikavi. Da bi delo nepretrgoma in hitreje potekalo, je Jože Draksler-Povh organiziral v novomeški kurilnici prehrano, poleg tega so preuredili bivalnici v kurilnici in sekciji za vzdrževanje prog za prenočišče železniškega zaščitnega in delovnega bataljona, tako da je delo potekalo podnevi in ponoči.<sup>30</sup> Poleg vojaškega blaga in orožja so še pred rušenjem kandijskega mostu in viadukta pri Otovcu demontirali in odpeljali iz novomeške kurilnice razne naprave, pomožni delovni vlak, dvigala, razno orodje, več ton strojnega olja in petroleja, večjo količino karbida, čez 200 ton premoga in celotno bivalnico s 60 posteljami. Vse to so odpeljali na postajo v Črnomelj. Tam je obdelovalne stroje iz novomeške kurilnice prevzela avtokomanda glavnega štaba NOV in PO Slovenije.<sup>31</sup>

Poročila, ki so govorila o stanju in razporeditvi nemških sil ter njihovem prodiranju v Ljubljansko pokrajino, so terjala od glavnega štaba vrsto varnostnih ukrepov. Poročila so prihajala iz različnih krajev. Tako na primer je prek želez-



ničarja Franceta Klemenčiča iz Uršnih sel zvedel obveščevalc Levstikovega bataljona, da se Nemci umikajo oziroma prodirajo v smeri Karlovac—Metlika, da so partizani zasedli železniško postajo Kamenje in obkolili Semič. Zato je v poročilu načelnika organizacijskega oddelka glavnega štaba NOV in PO Slovenije z dne 9. septembra 1943 centralnemu komiteju KPS o nalogah posameznih enot rečeno, da je zaradi možnosti nemškega vdora na naše ozemlje nujno potrebno takojšnje rušenje važnih železniških objektov, zlasti na progi Ljubljana—Karlovac. Razrušiti je treba vse viadukte, mostove in predore.<sup>32</sup>

Podobna poročila so prihajala tudi iz drugih krajev, zato je glavni štab NOV in PO Slovenije dne 10. septembra poslal smernice, navodila in že konkretne naloge štabu XIV. in XV. divizije, zapadnodolenjskemu in vzhodnodolenjskemu odredu. Vsem je bilo dodeljeno operacijsko področje in prikazano težišče njihovega delovanja za ureditev in obrambo kontroliranega in osvobojenega ozemlja.\* Med prvimi pomembnimi nalogami je bilo rušenje komunikacij. Tako je bilo štabu XIV. divizije naročeno, naj njene enote na operacijskem področju Notranjske, na severu do nemške meje, zahodno od stare italijanske meje rušijo železniško progo Grosuplje—Kočevje, Grosuplje—Ljubljana, pri čemer naj razbijejo vse predore, mostove, kretnice in tehnične naprave ter bunkerje tako, da bo za dalj časa onemogočeno popravilo proge ter da je morebitni novi okupator ne bo mogel nikdar več uporabljati. Južno železnico naj rušijo stalno, ker je to še večjega pomena.<sup>33</sup> Štabu XV. divizije, ki je imela operacijsko področje Dolenjske in sicer severno do reke Save, južno do severnega področja Gorjancev, je bilo naročeno, naj njene enote popolnoma porušijo progo Novo mesto—Ljubljana, in sicer tako temeljito, da je za dolgo časa ne bo mogoče popraviti.<sup>34</sup>

Podobne naloge je dobil štab zapadnodolenjskega odreda, ki je imel operacijsko področje v Suhi krajini, z nalogo, da razruši železniško progo na delu Čušperk—železniška postaja Kompolje, za rušenje pa naj pripravijo mostove čez Krko:

---

\* Nadrobnejši prikaz glej v obširni razpravi Ferenc Toneta, Kapitulacija Italije in narodnoosvobodilna borba v Sloveniji jeseni 1943. Maribor 1967, str. 7—137.

pri Žužemberku, Soteski ter Vidmu.<sup>35</sup> Štabu vzhodnodolenjskega odreda pa je bilo dodeljena kot operacijsko področje Bela krajina, kjer naj porušijo in popolnoma onesposobijo železniške proge in njene objekte na progi.<sup>36</sup>

K tem pomembnim nalogam, ki so jih dobile enote NOV na teritoriju Ljubljanske pokrajine po kapitulaciji Italije, so pritegnili tudi železničarje. Iz anketnih listov, spom. nov in dokumentov je moč sklepati, da je veliko število železničarjev v Ljubljanski pokrajini po kapitulaciji Italije zapustilo svoja delovna mesta na železnici in vstopilo v enote NOV. Veliko jih je odšlo z ljubljanskega vozlišča, z območja proge Zalog—Ljubljana—Rakek. Nekaj železničarjev so mobilizirale tudi partizanske enote ob rušenju železniških objektov. Tako zvemo iz poročila štaba XIV. divizije z dne 26. septembra 1943 glavnemu štabu o napadu Tomšičeve brigade na železniško progo med Rakekom in Postojno, da so mobilizirali progovne delavce in železničarje, ki so bili poslani, da bi popravili progo.<sup>37</sup> V NOV pa so zlasti odhajali z območja porušenih prog Grosuplje—Metlika in Grosuplje—Kočevje. Zaradi strokovne usposobljenosti so predvsem prometno-tehnični kader vključevali v takšne enote NOV ali njihove oddelke, v katerih so opravljali organizacijske, strokovno-tehnične, pa tudi operativne (v minerskih vodih in podobno) naloge, ki so predvsem zadevale komunikacije. Izkazali pa so se tudi kot hrabri in sposobni borci, od katerih so mnogi bili v komandnem kadru enot NOV.

Kot smo že zgoraj prikazali, so bili železničarji na območju novomeške postaje v času ob in po kapitulaciji Italije še posebno aktivni in so se vključevali v operativne naloge NOV na tem območju.

Tako so vzporedno z evakuacijo vojaškega materiala in orožja z novomeške postaje tudi pripravljali velika rušenja dolenskih prog in njenih objektov ter uničenje voznega parka. Že v prvih dneh po kapitulaciji Italije so na novomeški postaji sestavili iz kurilniško-strojne in progovno-vzdrževalne čete železniškega zaščitnega bataljona skupno 20—30 železničarjev v železniško minerski vod, ki je deloval pod vodstvom gradbenih inženirjev ing. Rada Čotarja in njegovega pomočnika ing. Bojana Tavzesa. Strokovnjaki so pripravili in izdelali tehnično dokumentacijo in nadrobni načrt

rušenja. Poleg tega so imenovali minerske in tehnične skupine za posamezne objekte, pripravili razstrelivo in vozni park, s katerim so zatrpali predore.<sup>38</sup>

Prva rušenja so se pričela od 14. do 16. septembra, ko je železniški minerski vod s sodelovanjem komande železniške linije rušil okupatorjeve bunkerje na postajah in ob progi Metlika—Grosuplje. Za rušenje so uporabili dve italijanski oklepni samohodni železniški vozili — littorini — s protitankovskim topom. Železničar Ignac Červenka, ki je kot nekdanji topniški podoficir v vojski stare Jugoslavije znal ravnati s takim orožjem, je s sodelovanjem železniškega minerskega voda rušil te objekte. Železničarji so dne 15. in 16. septembra 1943 pripravili in odpeljali vozni park, s katerim so zatrpali predor pred rušenjem proge. Tako so s posebnim vlakom odpeljali v Višnjo goro 6 lokomotiv in 50 večjidel štiriosnih vagonov, dalje v Mirno 3 lokomotive in 40 vagonov in Rožni dol 3 lokomotive in 85 vagonov.<sup>39</sup>

Ing. Rado Čotar, ki je bil tedaj v sekciji za vzdrževanje prog Novo mesto, se spominja, da so železničarji, potem ko so bili mobilizirani v železniškem zaščitnem bataljonu in ko so prevzeli oblast na železniški postaji Novo mesto, dobili navodila glavnega štaba NOV in PO Slovenije glede rušenja komunikacij, ki mu jih je posredoval Edo Mihevc-Dore in da je sam neposredno vodil rušenje od Novega mesta do Metlike.<sup>40</sup> Večja rušenja proge Grosuplje—Metlika so se pričela z naredbo glavnega štaba NOV in PO Slovenije in poveljstva XV. divizije; potekala so od 17. do 23. septembra v pretežni večini s sodelovanjem dolenjskih železničarjev, po 24. septembru 1943 pa je dokončno porušila proge narodnoosvobodilna vojska. V noči od 16. na 17. september 1943 so pričeli železniški zaščitni bataljon, železniški minerski vod in minerski vod XV. divizije s sodelovanjem komande železniške linije in komande železniške postaje Novo mesto načrtno rušiti dolenjsko progo. Tako so pod strokovnim vodstvom ing. Čotarja in ing. Tavzesa in z vojsko porušili železniški most na Krki pri Novem mestu (kandijski most) in železniški viadukt pri Žalni. Dne 17. septembra so zrušili še viadukt pri Otovcu in hkrati prek porušenih objektov uničili vozni park. Prek porušenega viadukta v Žalni so iz Višnje gore pognali s polno paro kompozicijo vlaka z dvema lokomotivama in 30

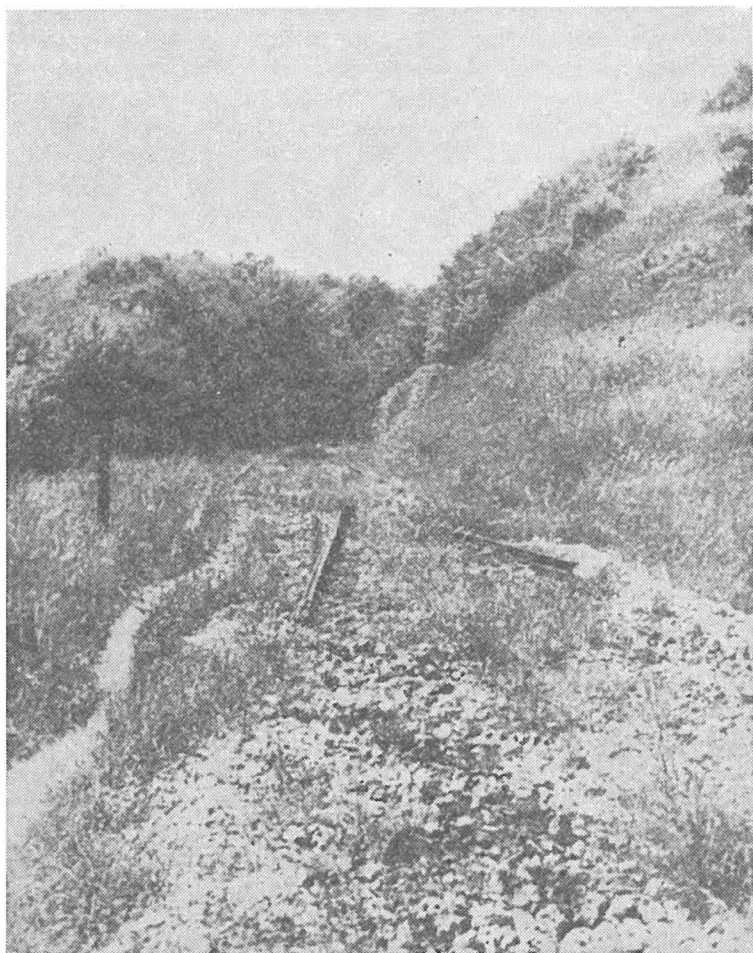
štiriosnih vagonov — cistern. Višnjegorski predor Peščenik so zatrpali s 4 lokomotivami in 20 vagoni, v mirnopeški predor pa 3 lokomotive in 40 vagonov. Od voznega parka, ki je bil pripeljan v Rožni dol, so čez porušen viadukt v Otovcu uničili 1 lokomotivo in 25 vagonov, 2 lokomotivi in 60 vagonov pa so porinili v semiški predor. Železničarji so uničevali vozni park tudi z novomeške postaje. Čez porušeni kandijski most so porinili lokomotivo in 30 vagonov, 60 vagonov so iztirili v kapiteljskem predoru, nekaj voznega parka pa so pognali na pobočje Krke. V novomeški kurilnici so uničili še 9 lokomotiv z miniranjem cilindrov in gonilnih gredi. Minirali so tudi večje prepuste in postajne naprave in kretnice. V času od 17. do 24. septembra 1943 je bila dolenjska proga od Grosupljega do Metlike v glavnem porušena in v tem času so železničarji po zbranih podatkih Jakoba Pretnarja, tedanjega šefa novomeške kurilnice, uničili 25 lokomotiv in 325 vagonov.<sup>41</sup>

Še pred rušitvijo železniške proge in železniških objektov so železničarji vzdrževali promet od 9. do 16. septembra na posameznih delih proge, kjer še ni bila porušena, pa še dlje, tako npr. na progi Novo mesto—Straža—Toplice do 14. oktobra 1943. Promet je bil na voljo predvsem narodnoosvobodilni vojski. Glavni štab je namreč dne 11. septembra 1943 dal navodila štabom divizij tudi o notranji ureditvi njim pristojnega ozemlja, kjer je med drugim rečeno glede železnic, da jih morajo popolnoma porušiti, toda na delu proge Novo mesto—Metlika in Novo mesto—Straža morajo še naprej vzdrževati promet.<sup>42</sup> Komanda železniške postaje Novo mesto je skrbela, da je bila proga v tem času oskrbovana in sposobna za potniški in tovorni promet. V zvezi s tem je bil izdelan poseben vozni red, po katerem je vlak vozil dvakrat dnevno in to v zgodnjih jutranjih in večernih urah v obe smeri na progi Metlika—Novo mesto—Grosuplje in Grosuplje—Kočevje, trikrat dnevno pa iz Novega mesta v Stražo—Toplice in nazaj v Novo mesto in to do 14. oktobra 1943. V tem času so prepeljali zlasti iz Novega mesta mnogo orožja in druge vojaške opreme in hrano.<sup>43</sup> Po železnici so tedaj potovali partizani in civilisti brezplačno, le na podlagi vojaških in civilnih prepustnic.



Na progi Velike Lašče—Kočevje je po italijanski kapitulaciji vozil partizanski vlak. Vlak v osvobojenem Kočevju

V naslednjem bomo prikazali nekaj primerov prevozov partizanskih enot po dolenjskih progah. Že 9. septembra so prepeljali I. bataljon Gradnikove brigade in na novo mobilizirane iz Straže-Toplice v Novo mesto<sup>44</sup> in del tega bataljona se je še istega dne pripeljal nazaj iz Novega mesta v Stražo-Toplice.<sup>45</sup> V noči od 9. na 10. september so pripeljali še en bataljon Gradnikove brigade iz Straže-Toplice v Novo mesto. Dalje, bataljon Cankarjeve brigade se je 10. septembra prepeljal od Trebnjega do Stične in Grosuplja, da bi razorožil belogardiste.<sup>46</sup> V noči med 17. in 18. septembrom se je Šlandrova brigada odpeljala z vlakom iz Novega mesta (od porušenega mostu v Kandiji) do Trebnjega, ko je odhajala na novo operacijsko območje. Obenem so odpeljali tudi vso opremo, vozove, mule, konje in drugo.<sup>47</sup> Dne 16. septembra se je v dveh posebnih vlakih prepeljal bataljon in topniška baterija Gubčeve brigade iz Mokronoga in Trebnjega v Novo mesto. Prav tako sta bila dva bataljona XIV. železničarske brigade z orožjem in živino dne 14. oktobra 1943 prepeljana iz Novega mesta v Stražo-Toplice, ko sta krenila dalje po nalogu VII. korpusa prek Črmošnjic in Srednje vasi na nove



Del temeljito porušene dolenjske proge jeseni 1943

položaje na Brod na Kolpi. Takrat je bila že ukinjena komanda železniške linije in komanda železniške postaje Novo mesto, zato je ta vojaški transport organiziral namestnik brigadnega komandanta Jože Šetina.<sup>47a</sup> Tako imenovani partizanski vlak je vozil na posameznih odsekih proge Grosup-

lje—Novo mesto—Metlika do 16. oziroma do 18. septembra, na progi Novo mesto—Straža-Toplice pa do 14. oktobra 1943; tega dne so jo porušili in hkrati uničili še tri lokomotive in 60 vagonov na pobočju Krke.<sup>48</sup> O prevozu na progi Novo mesto—Straža-Toplice govori tudi poročilo XV. divizije z dne 25. septembra glavnemu štabu, ko pravi da so železniški promet na vsej progi (Grosuplje—Metlika op. A. V. M.) prekinili in da bodo vse železničarje pritegnili v vojsko, le na postaji Novo mesto bo ostalo potrebno število, ki bodo skrbeli za odvažanje vojaškega in drugega materiala na progi Novo mesto—Straža-Toplice.<sup>49</sup>

Dne 25. septembra 1943 je glavni štab odredil, da se naj mobilizirajo železničarji v sporazumu s pripadajočimi okrožnimi odbori, »ker nimajo nobenega opravka več na progah«.<sup>50</sup> Vendar so akcije in sama mobilizacija potekale tudi že prej. Kot smo že omenili, je dne 10. septembra izdala komanda železniške postaje Novo mesto brzojavni poziv vsem železničarjem na dolenjskih progah z naročlom, naj se javijo na postaji Novo mesto. Toda večje število železničarjev je že pred pozivom odšlo bodisi k enotam glavnega štaba, k enotam, ki so se 3. oktobra 1943 vključile v VII. korpus NOV in PO Jugoslavije, štabu XV. divizije in drugim manjšim enotam ali komandam mest. Novomeški železničarji in železničarji tudi z drugih postaj pa so se vključili po razrušenju prog v XIV. železničarsko brigado.

O tem, kako je prišlo do ustanovitve XIV. železničarske brigade, imamo na voljo spominsko gradivo. Okoliščine, ki so pripomogle k ustanovitvi nove brigade, so po izjavah preživelega komandnega kadra te brigade in članov železniškega rajonskega komiteja Novo mesto, bile takele: Ob prihodu operativnega štaba XV. divizije v Novo mesto, kjer se je nastanil v gostilni Windischer nasproti novomeške železniške postaje, sta 20. septembra 1943 železniški zaščitni bataljon in komanda železniške linije povabila komandanta XV. divizije Rajka Tanaskovića in političnega komisarja Jožeta Borštnarja, naj pregledata urejen bataljon na postaji. Ob ugodnem vtisu ob urejeni in disciplinirani železniški enoti, ki se je zlasti odlikovala v dnevih po kapitulaciji Italije v mnogih uspešno izvedenih akcijah, se je porodila misel, da bi bataljon prerasel v partizansko enoto. Poprejšnji prometnik Jože

Borštnar, tedaj politični komisar XV. divizije, je predlagal, da bi iz železničarjev ustanovili posebno brigado kot nekakšno tehnično enoto, ki pa bi se usposobila tudi za bojevanje.<sup>51</sup> Jože Šetina pa se spominja, da sta bila z Jožetom Zagorcem poklicana v štab XV. divizije, kjer sta dobila nalogo, da pomagata pri ustanovitvi XIV. železničarske brigade, oba sta bila hkrati tudi imenovana v komandni kader. Ostali nižji komandni kader je določil železniški rajonski komite Novo mesto iz vrst železniškega zaščitnega bataljona Novo mesto, s katerim je bil seznanjen tudi štab XV. divizije.<sup>52</sup> Podobno je rečeno v spominskem gradivu Danijela Lepina. Dne 20. septembra je štab XV. divizije poklical na razgovore komandanta bataljona Jožeta Šetino in komandanta komande železniške linije Jožeta Zagorca. V štabu so poimensko nakazali sestavo brigadnega in bataljonskega komandnega kadra, ki je bil nato določen na poslednjem sestanku ŽRK KPS dne 22. septembra 1943 in je bil zvečine iz vrst železničarjev.<sup>53</sup> Po rušenju proge in uničenju voznega parka in pripravah za ustanovitev partizanske enote so se na povelje štaba XV. divizije z dne 23. septembra 1943 železniški zaščitni bataljon in železničarji iz drugih postaj premaknili v 24 urah z železniške postaje v Novem mestu na zborni mesto v rajonu Male in Velike Bučne vasi.<sup>54</sup> Tu so dne 25. septembra 1943 ustanovili XIV. slovensko narodnoosvobodilno brigado »Železničarsko« pod poveljstvom komandanta Franceta Kreseta-Čobana, dotedanjega komandanta bataljona Gubčeve brigade in političnega komisarja Vlada Mišice-Mihe, dotedanjega političnega komisarja III. bataljona Cankarjeve brigade. Za namestnika komandanta je bil postavljen Jože Šetina in namestnika političnega komisarja Jože Zagorc-Dolski. V brigado je bilo vključenih okoli 250 z novomeške postaje in 60—70 železničarjev z dolenskih prog, s tem je tudi prenehalo delovanje ŽRK KPS in ŽRO OF Novo mesto.<sup>55</sup>

V naslednjih dneh so v železničarsko brigado vključevali tudi prisilno mobilizirane vojne obveznike iz Dolenjske, na primer iz Mirne peči, Šentjerneja in Trebeljnega,<sup>56</sup> s tem pa se je sestava brigade dokaj spremenila. Vzrokov, da brigada v svojem dvomesečnem obstoju in delovanju ni imela posebnih uspehov, je več. Železničarska brigada se je takoj v sklopu XV. divizije vključila v borbene akcije v smeri proti Savi



in pri likvidaciji nemških postojank na Bučki in Raki in tudi v kasnejše akcije, potemtakem je delovala večinoma le kot bojna enota in ne kot tehnična, za kar je bila v glavnem ustanovljena. Imela je premalo starega, izkušenega in v bojih prekaljenega kadra in tudi nižji komandni kader je bil v glavnem vojaško neizurjen.<sup>57</sup> Brigada je imela predolge premike in tako tudi premalo časa za politično vzgojo in vojaško urjenje borcev, kar je bilo nujno potrebno spričo relativno majhnega števila članov KP in skojevcev zlasti v sklopu prisilnih mobilizirancev, vojaško in politično slabo pripravljenih borcev. Ko je štab VII. korpusa to brigado in njene borce vključil v operativne enote XVIII. divizije, bi moral obdržati njeno jedro, se pravi železniški zaščitni bataljon, ki bi deloval kot tehnična enota in bi tako opravljal naloge, za katere je bil najbolj sposoben.

Železničarji z novomeške postaje, kakor tudi z drugih postaj na dolenski progi, so se v partizanskih enotah kasneje izkazali kot dobri borci, večje število izmed njih so postali sposobni oficirji, ki so opravljali odgovorne naloge tudi še po osvoboditvi v JLA.<sup>58</sup>

V Kočevju so železničarji po kapitulaciji Italije ustanovili železniški bataljon, ki je imel podobne naloge in delo kot novomeški. Kočevski železniški bataljon je deloval vse do nemške zasedbe Kočevja in je bil podrejen komandi področja. V njem je bilo okoli 110 železničarjev, komandant je bil šef postaje Kočevje Stanko Koprivnik, politični komisar pa nadzornik proge Julij Crnkovič. V nižjem komandnem kadru pa so bili Jože Beljan, Milan Cirk, nadzornik proge Ignac Peček in Franc Zidar. Kočevski železniški bataljon je skupaj s partizanskimi enotami rušil ceste in železniško progno, tako da je bil za nekaj mesecev prekinjen promet.<sup>59</sup>

Narodna zaščita na železnici je v Ljubljanski pokrajini od začetka svojega obstoja opravljala morda bolj kot NZ v drugih ustanovah ali na terenu pomembne akcije in večje naloge za NOV. Sprva je z različnimi sabotажami v delavnicah, na železniški progi in njenih objektih in drugih ovirala okupatorjev promet. Predvsem pa je z organiziranjem raznovrstnih obl.k sodelovala v narodnoosvobodilnem gibanju, tako na primer z organizacijo kurirske službe, prevozom ilegalcev, vagonskih pošilk, znatno pomagala frontni organizaciji na

terenu in NOV. Prav tako je bila NZ močno aktivna ob kapitulaciji Italije in sicer na novomeški postaji in Kočevju. Novomeški zaščitniki imajo znaten delež pri razorožitvenih akcijah italijanske vojske v Novem mestu, zlasti pa pri prevozu orožja in drugega vojaškega materiala po železnici na osvobojeno ozemlje. Tako kot železničarji z novomeške, so tudi s kočevske proge v septembrskih dneh znatno sodelovali pri rušenju obeh prog in njenih objektov in se tako vključevali v operacijske naloge NOV proti nemškemu okupatorju, zlasti po ustanovitvi XIV. železničarske brigade, katere jedro je bil novomeški železniški zaščitni bataljon. Vse te akcije železničarjev ob kapitulaciji Italije v sklopu velikih vojaških akcij narodnoosvobodilne vojske so imele za nadaljnje narodnoosvobodilno gibanje železničarjev, kakor tudi nasploh, velik vojaški in politični pomen.

Tako kot drugi predstavniki slovenskega naroda, so se tudi železničarji udeležili zbora odposlancev slovenskega naroda, ki je bil od 1.—3. oktobra 1943 v Kočevju. V številu neposredno izvoljenih odposlancev sta bila izvoljena v železniškem rajonu OF v Novem mestu dva železničarja: Danijel Lepin-Janko in Jože Hribar-Anže.<sup>60</sup> Na zboru v Kočevju sta bila med drugimi odposlanci izvoljena v 120-članski plenum Osvobodilne fronte slovenskega naroda in slovenskega narodnoosvobodilnega odbora železničarja Danijel Lepin-Janko in Tone Sušteršič-Tine Železnik.<sup>61</sup>

## OPOMBE

### 1. Sabotaže

1. Zbornik dokumentov in podatkov o narodnoosvobodilni vojni jugoslovanskih narodov. Ljubljana 1965, VI/1, dok. 2, stran 29 (dalje navajam Zbornik dokumentov).

2. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji. Ljubljana 1962, 1, dok. 18 stran 65.

3. Ponatis Slovenskega poročevalca iz leta 1938 in 1941. Ljubljana 1951, 9. avgusta 1941, št. 11, stran 98.

4. Zlatnar Peter: Na ljubljanski železnici. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 264.

5. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in priloge.

6. Zbrano gradivo ŽG, Štrumbelj Anton, priloga k anketnemu listu.

7. Stary Bogdan, zapisek razgovora z dne 24. oktobra 1969; Štrumbelj Anton, pismena izjava z dne 5. junija 1977.

8. Hribar Jože, priloga k anketnemu listu; Lepin Danijel: Zgodovinski material.

9. Zbrano gradivo ŽG, Hladnik Ferdo, spominski zapis; Stary Bogdan, zapisek razgovora z dne 24. oktobra 1969.

10. Kirn Viktor, zapisek razgovora z dne 11. avgusta 1978.

11. Arhiv ŽG, zapisniki sej železniškega odbora Direkcije železnic z dne 4. februarja; 4. marca; 8. aprila; 6. maja; 4. junija; 1. julija; 5. avgusta 1943;

12. AS, Banovina, personalni oddelek, personalne mape železniških delavcev, fasc. 3, 4, 6, 10, 34.

13. Arhiv ŽG, zapisnik seje železniškega odbora Direkcije železnic z dne 8. aprila 1943.

14. Zbrano gradivo ŽG, Hajnrihar Alojz, Rupar Janez, Hladnik Ferdo: Poročilo matičnega odbora OF kurilnice Ljubljana od 1941 do 1945 v borbi proti fašizmu, spominski zapis.

15. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije 2. februarja 1942, št. akta 1544/II; Šemrd Hamdija, zapisek razgovora z dne 18. februarja 1975.

16. Zbrano gradivo ŽG, Hajnrihar Alojz, Rupar Janez, Hladnik Ferdo: Poročilo matičnega odbora OF kurilnice Ljubljana od 1941 do 1945 v borbi proti fašizmu, spominski zapis.

17. Gruden Jože, pismena izjava na ZZB Ljubljana Šiška — 770.

18. Zbrano gradivo ŽG, Vodnik Jože, priloga k anketnemu listu; Strniša Emil, ustni vir.

19. Arhiv IZDG, fasc. 4/IV, ital. arhiv — visoki komisar.

20. Bravničar Dušan-Veljko: Tovarne eksploziva. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 117; V krajevnem skladišču mostovne delavnice v Šiški so mladinci skojevci: Alojz Žargi ml., Kazimir Keržič in Anton Bezek so prisegli dne 27. ali 28. novembra 1941 kot mladinska borbena skupina, ki bo organizirano podtalno delovala proti okupatorju. Anton Bezek, ki je deloval tudi v Zalogu, je bil organizator sabotaž in je vodil to skupino. Alojz Žargi st. jim je prinašal eksploziv, ki so ga vstavljali v pločevinaste posode. Le-te je omenjena skupina ilegalno izdelovala v prostorih mostovne delavnice. V prvih mesecih so predvsem s tako pripravljenim eksplozivom minirali transformator, tudi do petkrat na teden. Posledica teh sabotaž je bila zaradi izpada električnega toka prekinitev in zastoj dela v delavnicah v Šiški. (Žargi Alojz ml., zapisek razgovora z dne 5. maja 1976.)

21. Bravničar Dušan, zapisek razgovora z dne 1. aprila 1976.

22. Orario di servizio — Vozni red. Ljubljana 1942, št. 20 in št. 5 (veljaven od 15. decembra 1942).

23. Šemrd Hamdija, zapisek razgovora z dne 18. februarja 1975.

24. Bravničar Dušan, zapisek razgovora z dne 1. aprila 1976.

25. Strle Franci: Partizanski arzenal v Ljubljani. Naša obramba 1971, št. 9, stran 36.

26. Zbrano gradivo ŽG, Šemrd Hamdija, Moja sjećanja, priloga k anketnemu listu; zapisek razgovora z dne 18. februarja 1975.
27. Zbornik dokumentov VI/1, dok. 115, stran 311.
28. Prav tam, dok. 157, stran 386.
29. Zbornik dokumentov VI/1, dok. 128, str. 333—334; Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije, zap. št. 1054, št. akta 103598/II, z dne 11. avgusta 1941.
30. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije, zap. št. 1074, št. akta 103894/II, z dne 18. avgusta 1941; Zbornik dokumentov VI/1, dok. 137, stran 350; Slovenski poročevalec 23. avgusta 1941, št. 14.
31. Zbornik dokumentov VI/1, dok. 130, stran 336.
32. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije za leto 1941, 8. avgust, št. akta 103569/II.
33. Zbornik dokumentov VI/1, dok. 123, stran 323.
34. Prav tam, dok. 130, stran 337.
35. Zbrano gradivo ŽG, Štemberger Leopold, anketni list.
36. Klešnik: Na železniški postaji v Zalogu, stran 256.
37. Arhiv ŽG, knjiga nezgod, 23. september 1941, št. akta 105220/II.; 4. november 1941, št. akta 106974/II; Arhiv IZDG, fasc. 203/3, ital. arhiv — XI. armadni zbor.
38. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije v Ljubljani 1941—1943.
39. Prav tam.
40. Arhiv ŽG, zapisnik seje železniškega odbora Direkcije železnic z dne 6. maja 1943; Zbrano gradivo ŽG, anketni listi.
41. Lepin: Zgodovinski material.
42. Zbornik dokumentov VI/1, dok. 121, stran 319.
43. Arhiv IZDG, fasc. 3/1, ital. arhiv — visoki komisar; Bravničar Dušan: Tovarna eksploziva. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 117.
44. Arhiv IZDG, fasc. 3/1. ital. arhiv — visoki komisar.
45. Mravlja Ciril, zapisek razgovora z dne 28. septembra 1978; Zlatnar Peter ml., ustni vir.
46. Strle Franci: Partizanski arzenal v Ljubljani. Naša obramba 1971, št. 9, stran 36.
47. Arhiv ŽG, knjiga nezgod, 12. novembra 1941, št. akta 107351/II.
48. Slovenski narod, 20. novembra 1941, št. 268.
49. Strle Franci: Partizanski arzenal v Ljubljani. Naša obramba 1971, št. 9, stran 36.
50. Klešnik Roman, zapisek razgovora z dne 16. junija 1976.
51. Klešnik: Kronika; zapisek razgovora z dne 16. junija 1976.
52. Prav tam.
53. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije — Zalog, zap. št. 228, št. akta 3003/II, z dne 5. marca 1942.
54. Lepin: Zgodovinski material.
55. Prav tam.
56. Prav tam.
57. Prav tam.

58. Prav tam; Jazbinšek Avgust: Sabotaže železničarjev v Novem mestu. Ob dnevu železničarjev. Dolenjski list 13. aprila 1956, št. 15.

59. Zbrano gradivo ŽG, Bajec Alojz: Železničarji postaje Ljubljana Šiška v borbi za svobodo, spominski zapis.

60. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije 1941—1943; Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

61. Lepin: Zgodovinski material. Neposredno sodelovanje železničarjev v partizanskih akcijah zasledimo nekajkrat tudi v italijanskih dokumentih. Tako je npr. poveljstvo karabinjerjev borovniške posadke aretiralo Ivana Groma, čuvaja, ki je opravljal delo v čuvajnici št. 416, dne 7. junija 1942 zjutraj, ker je bil osumljen, da je sodeloval pri »terorističnem atentatu« ponoči 7. junija 1942 na železniško progo v okolici Bistre. V istem dokumentu zveemo, da je vsa družina osumljena sodelovanja s partizani, njegov sin Miha pa je v partizanih. (Arhiv IZDG, fasc. 6, ital. arhiv — visoki komisar.)

62. Prav tam.

63. Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

64. Erjavec Stane: Močnejši od tračnic. Nepozabni dogodek. TV-15, 11. avgusta 1977.

65. Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

66. Kirn Viktor, zapisek razgovora z dne 11. avgusta 1978.

67. Prav tam.

68. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije za leto 1941, št. akta 103568/I. 5. december 1941.

69. Kirn Viktor, zapisek razgovora z dne 11. avgusta 1978.

70. Arhiv IZDG, fasc. 529 civ. arhiv.

71. Prav tam.

72. Vodnik Jože, zapisek razgovora z dne 29. januarja 1976.

73. Luštek Miroslav: Napad na Preserski most. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 151; Strniša Emil, ustni vir.

74. Šušteršič Tone, ustni vir.

75. Mravlja Ciril, zapisnik razgovora z dne 13. decembra 1978.

76. Oblak-Čarni: Partizanske akcije, stran 247.

77. Mravlja Ciril, zapisek razgovora z dne 13. decembra 1978. Možnost neposrednega stika z Juletom Sočanom, borcem III. grupe odredov, je imel Mravlja v okviru službene dolžnosti, ko sta z Barbičem, nadzornikom proge v Borovnici, zaradi zajetja vode v Peklu pri Borovnici, odhajala na teren.

78. Oblak-Čarni: Partizanske akcije, stran 248.

79. Hribar Jože, Lepin Danijel, Zagorc Jože: pismena izjava o delovanju Rada Čotarja med NOB.

80. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije, objava št. 11, brez datuma.

81. Arhiv ŽG, Poverljivi razpis št. 1/42 z dne 2. maja 1942.

82. Arhiv ŽG, dopis delegacije vzhodnih železnic z dne 25. maja 1942 in dopis direkcije državnih železnic z dne 28. maja 1942.

83. Zbrano gradivo ŽG, Ocepek Tone, priloga k anketnemu listu.

84. Zbrano gradivo ŽG, Pungerčar Franc, anketni list; Šetina Jože, priloga k anketnemu listu; Čubrilo Rudolf, priloga k anketnemu listu.

85. Lepin: Zgodovinski material.

86. Zbrano gradivo ŽG, Šetina Jože, priloga k anketnemu listu.

87. Arhiv ŽG, knjiga nezgod železniške direkcije 1941—1943.

88. Prav tam.

89. Prav tam.

90. Prav tam.

91. Prav tam.

92. Žargi Alojz ml., zapisek razgovora z dne 5. maja 1976.

93. Arhiv IZDG, fasc. 413, fasc. 463, ital. arhiv — sodbe TMG.

94. Arhiv IZDG, fasc. 529, civ. arhiv.

## 2. Plebiscitne in druge akcije ob praznikih

1. Jeršek Dare: Plebiscitne akcije Osvobodilne fronte v letih 1941—1942, Prispevki za zgodovino delavskega gibanja, Ljubljana 1961, št. 1-2, stran 195.

2. Slovenski poročevalec, II, 1. XI. 1941, št. 23. A IZDG zbirka partizanskega in drugega tiska, fasc. S 6. (Praznovanje 29. oktobra.) Isti dokument je objavljen v publikaciji Slovenski poročevalec 1938—1941. Ljubljana 1951, stran 177 in Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji, 1. Ljubljana 1962, dok. 69, stran 157, vendar je v obeh napačno: ...peterokrako antifašistično zastavo, prav zvezdo..., (kot je v originalu.)

3. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi.

4. Arhiv IZDG, fasc. 656/3, ital. vojaški arhiv — XI. armadni zbor.

5. Arhiv ŽG, zapisnik seje železniškega odbora direkcije železnice z dne 26. decembra 1941.

6. Bogo Flander, partizanski pisatelj s psevdonimom Klusov Joža, se je rodil 8. decembra 1918 v Ljubljani. Kot radiotelefonist se je spomladi 1941 zaposlil na železniški postaji v Brestanici (Rajhenburgu). Po razsulu stare Jugoslavije in prihodu okupatorja se je v aprilu istega leta zaposlil sprva na ljubljanski železniški postaji, poleti pa je bil premeščen v telefonsko centralo na takratni direkciji državnih železnic. Tu se je, kot je sam pripovedoval v partizanih, vključil v OF (in bil povezan s Petrom Romavhom, Francem Fonom, Kastelicem in Leopoldino Keiser (Kajzer) — opom. A. V. M.). Spominjal se je akcij z lepaki in literaturo in kako je razobesil na direkciji slovensko zastavo in potem noč prebil na podstrešju, ker zaradi straž ni mogel iz poslopja. Po zaostritvah z italijanskim okupatorjem je 16. marca 1942 Flander zapustil službo na direkciji državnih železnic v Ljubljani in se začel skrivati in pripravljati za odhod v partizane. Pridružil se je skupini na novo mobiliziranih Ljubljančanov in odšel 8. maja iz Ljubljane, še pred tem pa je nekajkrat prekoračil italijansko žično mejo, čez katero sta z Alojzom Vodnikom-Alvom prepeljala iz mehanične delavnice na Vodnikovi cesti orožje in hrano. Po drugem poskusu je

skupina ljubljanskih prostovoljcev v noči med 9. in 10. majem 1942 prokoračila okupatorjevo mejo in prišla na Gorenjsko, kjer se je Flander priključil partizanom I. grupe odredov. Kasneje je iz Poljske čete odšel v Dolomitski odred in od tam po izjavi Alojza Vodnika na lastno željo v Cankarjevo brigado. Bil je hraber in prekaljen borec in je bil vedno med prvimi v bojih in težjih akcijah. Kot pomočnik političnega komisarja II. bataljona V. SNOUB Ivan Cankar se je udeležil hudih bojev za Bosiljevo na Hrvaškem in je hudo ranjen umrl 30. junija 1944 v Drnovcu pri Vinici. (Več nadržbnosti o njegovem življenju in literarnem delu glej v študiji Emila Cesarja v publikaciji: Bogo Flander-Klusov Joža, Bataljon. Zbrano delo. Uredil, uvod in opombe napisal Emil Cesar. Ljubljana 1958, str. 3—66, od koder so tudi zgoraj navedeni podatki.)

7. Zbrano gradivo ŽG, Ocepek Tone: Nastanek in delo organizacije OF, spominski zapis.

8. Bogo Flander-Klusov Joža: Bataljon (Zbrano delo). Ljubljana 1958, opomba Emila Cesarja, št. 21, stran 15.

9. Zbrano gradivo ŽG, Vodnik Jože: Aktivno delovanje KP v NOB na postaji Ljubljana; zapisek razgovora z dne 29. januarja 1976.

10. Šemrd Hamdija, pismena izjava k anketnemu listu; zapisek razgovora z dne 18. februarja 1975.

### 3. Zbiranje orožja in stavka v kamnolomu Verd

1. Zbrano gradivo ŽG, Zupan Hugo, pismena izjava k anketnemu listu.

2. Prav tam, Hajnrihar Alojz, Rupar Janez, Hladnik Ferdo: Poročilo matičnega odbora OF kurilnice Ljubljana od 1941—1945.

3. Vodnik Jože, zapisek razgovora z dne 29. januarja 1976.

4. AS, banovina, personalni oddelek, personalne mape železniških delavcev, fasc. 18.

5. Zbrano gradivo ŽG, Bajec Alojz: Železničarji postaje Ljubljana Šiška v borbi za svobodo; anketni listi strojevodij in kurjačev.

6. Zbrano gradivo ŽG, Križnar Janez, anketni list.

7. Slovenski dom, 11. februarja 1942, št. 34. Razno orožje je nosil Alojzu Žargiju st. tudi njegov nečak Henrik Miklavc-Lado iz Vrhovcev, ki ga je Žargi nato dalje odvažal z drezino na določene javke. (Žargi Alojz ml., zapisek razgovora z dne 5. maja 1976.)

8. Arhiv IZDG, fasc. 239/6, ital. arhiv — karabinjerji divizije Granatieri di Sardegna.

9. Zbrano gradivo ŽG, Vidmar Tone-Luka, spomini.

10. Ponatis Slovenskega poročevalca iz leta 1938 in 1941. Ljubljana 1951, 4. julija 1941, št. 7, stran 81.

11. Prav tam, 23. junija 1941, št. 5, stran 73.

12. Službeni list, 18. junija 1941, kos 49.

13. Ponatis Slovenskega poročevalca iz leta 1938 in 1941. Ljubljana 1951, 4. julija 1941, št. 7. stran 81; 23. junija 1941, št. 5, stran 73; 28. junija 1941, št. 6, stran 76.

14. Iz dni, ko se je začelo... (Tone Vidmar-Luka). Borec 1957, št. 7, str. 261—262.

15. Traven Rezka: Rekonstrukcija organizacije KP in OF za območje Borovnica.

#### 4. Prevoz ilegalcev

1. Službeni list za Ljubljansko pokrajino 28. januarja 1942, kos 8; 7. februarja 1942, kos 11; 25. februarja 1942, kos 16.

2. Slovenski narod, 16. marca 1942, št. 62.

3. Slovenec, 23. junija 1942, št. 142.

4. Lepin: Zgodovinski material.

5. Zlatnar Mirko, zapisek razgovora z dne 20. februarja 1975.

6. Slovenski narod, 16. julija 1942, št. 160.

7. Zbrano gradivo ŽG, Hajnrihar Alojz, Rupar Janez, Hladnik Ferdo; Poročilo matičnega odbora OF kurilnica Ljubljana v letih 1941—1945 v boju proti fašizmu.

8. Zlatnar Peter: Na ljubljanski železnici. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 266.

9. Denvir John: Most v svobodo. Borec 1955, št. 7-8, str. 242—245.

10. Zlatnar Peter: Na ljubljanski železnici. Ljubljana v ilegali II, 19 1961, stran 266.

11. Peček-Lesar Francka, zapisek razgovora in pismena izjava z dne 10. februarja 1975.

12. Denvir John: Most v svobodo. Borec 1955, št. 7-8, str. 242 do 245.

13. Romanič Peter: Ilegalna pot tovariša Kardelja skozi Metliko. Dolenjski list, 26. novembra 1959, št. 47/48.

14. Strniša Emil, ustni vir z dne 9. junija 1968.

15. Tovariš Kardelj leta 1942 v Ljubljani, Ljubljana v ilegali III, 1967, stran 445. Da so ilegalni odhodi iz Ljubljane prek železnice pa tudi po drugih zvezah zanesljivo in uspešno potekali, gre zasluga tudi posebnemu oddelku CT KPS in to dokumentni tehniki. Le-ta je imela več sektorjev ali oddelkov: tako oddelek za izdelovanje klišejev, oddelek za tiskanje obrazcev za dokumente, fotografski oddelek, dalje so izdelovali štampljke in suhe žige in oddelek za dokončno izgotovitev (kompletiranje) dokumentov. V teh oddelkih so delali v najtežjih razmerah strokovnjaki, povečini vsi ilegalci. Ta oddelek CT KPS je uspešno ponarejal okupatorjeve dokumente, kot so osebne izkaznice, razne potne dovolilnice, dovolilnice za bivanje v določenem kraju, stanovanjske odločbe, vojaške dokumente, kompletiral dokumente za prevoz blaga po železnici, poročne in rojstne liste itd. (Milan Škerlavaj-Petrač, Spomini v Arhivu CK ZKS). Posebno spretno, skoraj mojstrsko je ponaredila podpise okupatorjevih oblastnih in drugih ustanov, vodja dokumentne tehnike od maja 1942 dalje Ana Brenk-Darja



por. Kariž. (Milan Škerlavaj-Petrač, zapisek razgovora 5. februarja 1975; Ana Brenk-Kariž, zapisek razgovora z dne 4. februarja 1975.)

16. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji, 1. Ljubljana 1962, dok. 151 in opomba 3 in 4, stran 317.

17. Lepin Danijel: Iz borbe železničarjev na Dolenjskem in v Beli krajini (1941—1943). Vestnik — Železniški strokovni časopis. Ljubljana 1950, št. 7-8, stran 165.

18. Zbrano gradivo ŽG, Hribar Janez. Spomini narodnega heroja na NOB v letih 1941—1945. Datum prihoda in odhoda v Ljubljano ne navaja, pa tudi iz drugih virov ga nisem mogla ugotoviti.

19. Krivic Vlado: Odlomki iz spominov na leto 1942. Ljubljana v ilegali III. 1967, str. 349 in 362 in ustni vir z dne 27. januarja 1970.

20. Tovariš Kardelj leta 1942 v Ljubljani. Ljubljana v ilegali III. 1967, stran 454.

21. Hrast Silvo, ustni vir z dne 30. januarja 1975.

22. Kravos Zorka, zapisek razgovora z dne 24. januarja 1975.

23. Karapandža Branko-Matjažek, V Dolomitski republiki, v knjigi Hribernik Rudolf-Svarun: Dolomiti v NOB. Ljubljana 1974, stran 661.

24. Rebec Janez, spominsko gradivo in zapisek razgovora z dne 8. septembra 1978.

25. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji, 3. Ljubljana 1966, dok. 137, stran 334.

26. Jesen 1942, korespondenca Edvarda Kardelja in Borisa Kidriča. Ljubljana 1963, dok. 3. stran 29.

27. Prav tam, opomba 4.

28. Prav tam, opomba 28.

29. Jesen 1942, korespondenca Edvarda Kardelja in Borisa Kidriča. Ljubljana 1963, dok. 120 in opomba 3, stran 314.

30. Arhiv CK ZKS, Škerlavaj Milan-Petrač; spomini in zapisek razgovora z dne 5. in 19. februarja 1975.

31. Arhiv RSZN, fasc. VOS-II-11, fotografija falzificirane izkaznice Viktorja Petriča.

32. Svetina Vladimir-Ivo, zapisek razgovora z dne 16. januarja 1971.

33. Zlatnar Mirko, zapisek razgovora z dne 20. februarja 1975.

34. Prav tam.

35. Bajec Albin, zapisek razgovora z dne 2. marca 1976.

36. Jesen 1942. Ljubljana 1963, dok. 203, str. 518.

37. Tovariš Kardelj v Ljubljani. Ljubljana v ilegali III, 1967, stran 466.

38. Arhiv ŽG, Direkcija državnih železnic, Krebs Franc — poneverba obrazcev, dopis z dne 18. januarja 1943.

39. Arhiv IZDG, fasc. 1/a, ital. arhiv — visoki komisar.

40. Arhiv ŽG, dopis delegacije vzhodnih železnic železniški direkciji v Ljubljani z dne 28. januarja 1943; Dopis železniške direkcije v Ljubljani vsem oddelkom z dne 2. februarja 1943.

41. Arhiv IZDG, Mejak Rudolf, pismena izjava na Zvezi borcev, 27—28, kartoteka izjav.
42. Zbrano gradivo ŽG, Vovk Franc, priloga k anketnemu listu.
43. Prav tam, Belič Avgust, Smrekar Jože, anketni list in pismena izjava.
44. Arhiv ZKS, Kumar Andrej, spominsko gradivo, m. 17.
45. Zlatnar Mirko, zapisek razgovora z dne 12. februarja 1973; Jesen 1942. Ljubljana 1963, dok. 203, stran 517.
46. Ivanović Božo, zapisek razgovora z dne 14. februarja 1976.
47. Prav tam.
48. Zbrano gradivo ŽG, Belič Avgust, pismena izjava k anketnemu listu.
49. Prav tam, Šuštar Maks, pismena izjava k anketnemu listu.
50. Prav tam, Završnik Karel, pismena izjava k anketnemu listu.
51. Prav tam, Pečar Franc, pismena izjava k anketnemu listu.
52. Valentinčič Stane: Doktor Franjo Podkoritnik. Zbornik občine Grosuplje 1970, stran 17 in ustni vir z dne 2. februarja 1976.
53. Zbrano gradivo ŽG, Križnar Janez, anketni list.
54. Prav tam, Lenassi Herman, anketni list.
55. Prav tam, Rus Janez, anketni list.
56. Selan Martin, pismena izjava z dne 2. oktobra 1978.
57. Zbrano gradivo ŽG, Pečar Franc, pismena izjava k anketnemu listu.
58. Prav tam, Kremžar Davorin, anketni list.
59. Prav tam, Sešek Karel, anketni list.
60. Prav tam, Tavčar Franc, Štiher Jože, anketni list.
61. Prav tam, Šubelj Jože, anketni list.
62. Arhiv CK ZKS, Klešnik Roman; Zalog 1918—1945, spomini.
63. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi.
64. Zbrano gradivo ŽG, Hribar Jože, življenjepis in spomini.
65. Lepin: Zgodovinski material.
66. Prav tam.
67. Prav tam.
68. Pirš Franc, življenjepis in pismena izjava decembra 1957.
69. Romanič Peter: Ilegalna pot tovariša Kardelja skozi Metliko. Dolenjski list, 26. novembra 1959, št. 47/48.
70. Službeni list, 26. septembra 1942, kos 77.
71. Juvančič Ivo: Izpiski iz okupatorjevih dokumentov. Ljubljana v ilegali III, 1967, stran 122.
72. Bajec Albin, zapisek razgovora z dne 2. marca in 29. aprila 1976; Mravlja Ciril, pismeni podatki.
73. Arhiv IZDG, fasc. 8/2. ital. arhiv — kvestura.

## 5. Kurirske zveze, javke in prevoz literature po železnici

1. Leto 1941 na Dolenjskem. Dolenjski zbornik. Novo mesto 1961, stran. 28.
2. Arhiv CK ZKS, Zlatnar Mirko, spominsko gradivo m. 18, Arhiv IZDG, Borštnar Jože, spomini v zbranem gradivu Šlibarja Martina: KPJ in SKOJ na Dolenjskem, Mokronog.
3. Arhiv CK ZKS, Zlatnar Mirko: Podrobnejši podatki o delu organizacije Centralne tehnike do razpada stare Jugoslavije, spominsko gradivo.
4. Prav tam, Zlatnar Mirko, spomini, m. 18.
5. Prav tam.
6. Lukman Rozalija-Barbka, ustni vir; Čepe Marica, ustni vir.
7. Zlatnar Peter: Na ljubljanski železnici. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 268.
8. Čepe Marica, ustni vir.
9. Arhiv CK ZKS, Zlatnar Mirko, spomini, m. 18.
10. Prav tam.
11. Čarni Ludvik: Ilegalne grafične tehnike Centralne tehnike KPS v Ljubljani. Kronika, časopis za slovensko krajevno zgodovino VIII/1960, št. 1, stran 1.
12. Krall Jože: Partizanske tiskarne na Slovenskem. Osrednje tiskarne. Ljubljana 1972, stran 15.
13. Prav tam, stran 44.
14. Prav tam, stran 49.
15. Hribar Jože, priloga k anketnemu listu.
16. Krall Jože: Partizanske tiskarne na Slovenskem. Osrednje tiskarne, str. 51 in 52.
17. Prav tam, str. 50—58.
18. Podatke posredoval Krall Jože.
19. Lepin: Zgodovinski material.
20. Prav tam.
21. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in spominski zapisi.
22. Arhiv CK ZKS, Škerlavaj Milan-Petrač: Razvoj in delo Centralne tehnike KPS od leta 1939—1945, spomini; Zbrano gradivo ŽG, Hribar Jože, življenjepis in spomini; Arhiv CK ZKS, Zlatnar Mirko, spomini, m. 18.
23. Zbrano gradivo ŽG, Bajec Alojz: Železničarji postaje Ljubljana-Šiška v borbi za svobodo 1941—1945.
24. Prav tam.
25. Prav tam.
26. Zbrano gradivo ŽG, Završnik Karel, pismena priloga k anketnemu listu; Suštar Maks, pismena priloga k anketnemu listu; Hajnrihar Alojz, pismena priloga k anketnemu listu.
27. Strniša Emil, ustni vir; Hajnrihar Alojz, pismena priloga k anketnemu listu.
28. Arhiv ŽG, Poročilo železniške direkcije v Ljubljani o zaslišanju Ivana Selana delegaciji vzhodnih železnic z dne 10.

aprila 1942; Dopis delegacije vzhodnih železnic železniški direkciji v Ljubljani z dne 28. marca 1942.

29. Zbrano gradivo ŽG, Mrak Jože, pismena izjava k anketnemu listu.

30. Prav tam, Ložar Andrej, anketni list.

31. Prav tam, Šubelj Jože, anketni list.

32. Prav tam, Smrtnik Pavle, anketni list.

33. Rebec Janez, spominsko gradivo in zapisek razgovora z dne 8. septembra 1978.

34. Selan Martin, pismena izjava z dne 2. oktobra 1978.

35. Čepe Marica, zapisek razgovora z dne 20. maja 1974.

36. Zbrano gradivo ŽG, Slabe Alojz, pismena izjava in anketni list.

37. Prav tam, Belič Avgust, pismena izjava k anketnemu listu.

38. Prav tam, Grošelj Ignac, Šuštar Maks, Deisinger Ludvik, Štrumbelj Anton, Berčič Franc, anketni listi.

39. Prav tam, Slabe Alojzij, pismena izjava k anketnemu listu.

40. Prav tam, Grošelj Ignac, pismena izjava k anketnemu listu.

41. Čepe Marica: Ogorčen boj proti okupatorjevi blokadi. IX. pohod po poteh partizanske Ljubljane za leto 1965. Ljubljana 1965, stran 26.

42. Prav tam.

43. Prav tam, stran 27.

44. Arhiv IZDG, Kogej Miroslav ZB 11/245 kartoteka.

45. Selan Martin, pismena izjava z dne 2. oktobra 1978.

46. Kronika NOB terenov Tržaška cesta, Kozarje in Lado Miklavc, Vič, Brdo, Vrhovci, Ljubljana 1971, stran 71; Vrtačnik Draga, zapisek razgovora z dne 29. januarja 1975; Strniša Emil, ustni vir; Outrata-Petelin Angelca, pismena izjava (izjavo posredovala Traven Rezka).

47. Kronika NOB terenov Tržaška cesta, Kozarje in Lado Miklavc, Vič, Brdo, Vrhovci. Ljubljana 1971, str. 71—72.

48. Prav tam, stran 59.

49. Arhiv IZDG, fasc. 1/a, ital. arhiv — visoki komisar.

50. Čepe Marica: Centralna tehnika je zrasla iz predvojne partijske tehnike. Ljubljana v ilegali I, 1959, str. 245—248.

51. Arhiv IZDG, fasc. 8/1, ital. arhiv — kvestura.

52. Prav tam.

53. Zbrano gradivo ŽG, Vovk Franc, anketni list in pismena izjava.

54. Miklič Pavle, pismena izjava z dne 26. februarja 1976. Tine Kmet je šel v partizane po kapitulaciji Italije, bil je v Cankarjevi brigadi komisar čete. Padel je 16. marca 1944 na Javorovici na Gorjancih.

55. Kopač Vlasto, zapisek razgovora z dne 24. aprila 1976.

56. Prav tam; Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji, 3, dok. 24. stran 46, opomba 20; Arhiv IZDG, partizanski tisk, publikacija: V Kristusovem imenu. Ljubljana 1943.

57. Kopač Vlasto, zapisek razgovora z dne 24. aprila 1976.

58. Zbrano gradivo ŽG, Bajec Alojz: Železničarji postaje Ljubljana-Siška v borbi za svobodo 1941—1945.

59. Zbrano gradivo ŽG, Vodnik Jože, pismena priloga k anketnemu listu; Zlatnar Peter: Na ljubljanski železnici. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 268; Lužar Franc, ustni vir; Roš Ivan, pismena izjava z dne 28. januarja 1964.

60. Vodnik Jože, zapisek razgovora z dne 29. januarja 1976. Valentinčič Stane, ustni vir z dne 2. februarja 1976.

61. Valentinčič Stane: Prvi odbor OF v Grosupljem. Zbornik občine Grosuplje. Gospodarska, kulturna in zgodovinska kronika II. Grosuplje 1970, str. 14.

62. Prav tam.

63. Arhiv IZDG, fasc. 8/1, ital. arhiv — kvestura.

64. Ferenc Tone, ustni vir.

65. Lepin: Zgodovinski material.

66. Čepe Marica: Centralna tehnika je zrasla iz predvojne partijske tehnike. Ljubljana v ilegali I, 1959, stran 248.

67. Peček-Lesar Francka, zapisek razgovora z dne 10. februarja 1975.

68. Zbrano gradivo ŽG, Šemrd Hamdija, Moja sjećanja, priloga k anketnemu listu.

69. Roš Ivan, pismena izjava z dne 28. januarja 1964.

70. Bergant Janez, zapisek razgovora z dne 29. maja 1974.

71. Jakše Martin, zapisek razgovora z dne 29. maja 1974.

72. Prav tam in Jančar Ludvik, zapisek razgovora z dne 29. maja 1974.

73. Arhiv IZDG, Brezovšek Franc ZB — 22 — 3327, kartoteka.

74. Arhiv CK ZKS, Toman Tone, spomini,

75. Spomini na politično delo v Signalni delavnici v Ljubljani. Železniški vestnik XIV/1960. št. 3, stran 85.

76. Zbrano gradivo ŽG, Zupan Hugo, pismena izjava.

77. Prav tam.

78. Prav tam, Smrekar Jože, pismena izjava k anketnemu listu.

79. Čepe Marica: Ogorčen boj proti okupatorjevi blokadi. IX. pohod po poteh partizanske Ljubljane za leto 1965. Ljubljana 1965, stran 26.

80. Ivanović Božo, zapisek razgovora z dne 13. februarja 1976.

81. Muzej ljudske revolucije Slovenije, podatki iz kartoteke predmetov.

82. Prav tam, Smrekar Ignacij, anketni list.

83. Lepin: Zgodovinski material.

84. Prav tam.

85. Zbrano gradivo ŽG, Hribar Jože, spomini.

86. Lepin : Zgodovinski material.

87. Prav tam in Hribar Jože, spomini.

88. Prav tam.

## 6. Organizacija in delo varnostno-obveščevalne službe (VOS) na železnici do kapitulacije Italije

1. Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 9. februarja 1970; Strniša Emil, zapisek razgovora z dne 15. julija 1968; Mravljja Ciril, pismena izjava z dne 6. junija 1979.

2. Zbornik dokumentov, VI/1, dok. 74, str. 177—178.

3. Mravljja Ciril, Bežan Ivica, Kocjan Milka, Jereb Mihaela, Brožič Tone, pismena izjava z dne 6. junija 1979. — Med stotinami OF in partiji predanih obveščevalcev, povezovalcev obveščevalne mreže, kurirjev, članov KP in OF, NZ iz vrst progovnih delavcev, čuvajev, kretnikov, vlakospremnega in strojnega osebja, premogarjev, iz delavnic, železniških postaj in direkcijskega osebja, iz Ljubljane, s prog in Novega mesta, znanih, največkrat pa neznanih aktivistov-obveščevalcev, naj omenimo vsaj nekatere: Ferjančič Ivanka Čička, snažilka, zaprta in mučena l. 1944 v policijskih zaporih v Ljubljani, ing. Šubic Stanko, šef II. sekcije, Kobilica Dušan, študent tehnike, padel pod Urhom pri Ljubljani po kapitulaciji Italije, Premk Alojz, nadzornik proge, Jakše Martin, skladiščni delavec, Jančar Ludvik, skladiščni delavec, Kovič Adolf, Škrjanec Vinko, Zirovnik Anton, mizar, ustreljen na viškem bloku 1942, Kocjan Milka, uslužbenka, Vitek Vida, študentka, progovni delavci Brčan, Ilovar, desetar Bergant Ivan, nadzornik Jereb Jože, Mlakar Albin, Kališnik Janez — vsi iz II. sekcije za vzdrževanje prog v Ljubljani, Kralj iz Rakeka in Barbič Anton iz Borovnice, oba nadzornika proge; kretničar Makovec Janez, desetar proge Kirm Jože, Akički Jože, prometnik — vsi iz Borovnice; Demšar Janez, tehnik, padel pod Urhom pri Ljubljani l. 1943, Danev Simon, finančni uslužbenec, Podbregar, načelnik prometno-komercialnega oddelka, ing. Mayer Hinko, ing. Grzinič Albin, umrl v internaciji, ing. Dobovišek Alfonz, Kmet Tine, delavec v razmnoževalnici, Bogo Flander-Klusov Joža, telegrafist, padel l. 1944, Gregorač Janez iz strojnega oddelka, Rajh Francka s pravnega oddelka, ing. Funtek Venčeslav in Pišl Marjan, oba z gradbenega urada Borovnica, dr. Lovše Samo, Bruno Borštnik, Šubic Karel — vsi iz prometno-komercialnega oddelka, Osredkar Malči, Okršlar Jože, vsi iz direkcije; Kalaš Vlado in Roš Ivan iz razporedne pisarne, Vodnik Jože, sprevodnik, Jereb Stane, Drobež Franc, Vidovič, sprevodnik, Lužar Franc, prometnik, Bratož Stane, prometnik padel l. 1944, Zlatnar Peter ml., Majersič Maks, skladiščnik, Groznik Ciril, umrl v internaciji, sprevodnik — vsi s postaje Ljubljana; Benedičič Valentin, prometnik, Stary Bogdan, Pleš Anton, Rožanc Tine, ustreljen kot talec 1942, Zdešar Stane, Benčina Karol, Jakopič Štefan, Hacin Martin, vsi iz kurilnice Šiška; Komac Miloš, Sonc Franc, Rupar Janez, Hajnrihar Alojz, Hamdija Šemrd, Groznik Lovro, Hladnik Ferdinand, Gruden Jože — vsi iz kurilnice Ljubljana; Mally Miloš, Branko Ivanuš Božo,

Derenda Vladimir — vsi iz IX. sekcije za vzdrževanje prog Ljubljana; z Dolenjske nadzornik proge Boškin Jože, Stane Stanič, ing. Cotar Rado, Pirš Franc in Rolih Anton; Penko Mihael, prometnik iz Trebnjega, Turel Miro, prometnik iz Stične. Klešnik Roman, premikač, Omahen Jože in Dorbež Stane, ustreljen kot talec 1942 — oba kretnika in Pangeršič Janez, prometnik, Puhar Rudi — vsi iz postaje Zalog; Humar Julka-Lukič, kretničarka iz Laz. (Prav tam in gradivo ŽG.)

4. Lužar Franc, zapisek razgovora z dne 28. junija 1968; Strniša Emil, ustni vir.

5. Ferjančič Ivanka, magnetofonski posnetek razgovora z dne 15. julija 1968.

6. Mravlja Ciril, Bežan Ivica, Kocjan Milka, Jereb Mihaela, Brožič Tone, pismena izjava z dne 6. junija 1979.

7. Zbrano gradivo ŽG, Ocepek Tone, priloga k anketnemu listu.

8. Pirš Franc, življenjepis in pismena izjava decembra 1957.

9. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in pismena izjava; Trček Ludvik, zapisek razgovora z dne 17. aprila 1974.

10. Arhiv RSNZ, vojaška poročila o sabotažnih dejanjih NOV in POJ z grafikoni železniških prog in načrti, fasc. VOS II-11.

11. Podatki iz Muzeja ljudske revolucije Slovenije. (Tehnična dokumentacija, ki je omenjena v tekstu, je bila razstavljena na razstavi Slovenski železničar v revoluciji, Ljubljana, aprila 1970.)

12. Zbrano gradivo ŽG; Strniša Emil, ustni vir; Mravlja Ciril, pismena izjava z dne 6. junija 1979.

13. Arhiv IZDG, glavni štab Slovenije, zavezniške misije, fasc. 18

14. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi železničarjev in spominski zapisi.

15. D. L. (Lepin Danijel): Iz borbe železničarjev na Dolenjskem in v Beli krajini 1941—1943. Vestnik — železniški strokovni časopis. Ljubljana, 15. aprila 1950, št. 7-8, stran 165.

16. Lepin: Zgodovinski material.

17. Strle Franci, zapisek razgovora z dne 3. oktobra 1978.

## **7. Vojaška intendantca in vagonске pošiljke po železnici v Ljubljanski pokrajini**

1. Čepe Marica: Vojaška intendantca. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 129.

2. Prav tam, str. 130—132.

3. Arhiv IZDG, fasc. 1a/4, ital. arhiv — visoki komisar.

4. Čepe Marica: Vojaška intendantca. Ljubljana v ilegali II, 1961, str. 130—132; Šemrd Hamdija, zapisek razgovora z dne 18. februarja 1975.

5. Prav tam. Naj navedemo še nekaj manjših skladišč, ki so bila v prostorih delovnih enot, odkoder so železničarji odpremljali blago z vlaki. Eno pomembnejših je bilo v kurilnici Ljubljana v

kleti in na podstrešju skladišča, dalje v Šiški v livarni, montaži in skladišču za rezervne strojne dele, tudi v ambulanti na Celovški cesti, v signalni in mostovni delavnici, ter v krajevnem skladišču in delavnicah visoke stavbe II. sekc. za vzdrževanje prog. Vsa ta skladišča so bila med seboj dobro povezana. Ko je okupator pričel strožje nadzorovati in zasledovati delo železničarjev in pošiljanje blaga iz ljubljanskega vozlišča, so ljubljanski zaščitniki uvedli med strojno delavnico v Šiški in kurilnico Ljubljana tako imenovani nihalni voz, ki so ga uporabljali za pošiljanje materiala in rezervnih delov in ga je odobrila železniška direkcija. Voz je dnevno prevažal službeno blago, ker pa je imel dvojno dno, so zaščitniki prevažali tudi ilegalno blago, ki so ga nato natovorili v kurilnici na lokomotive ali vagonne in ga odpošiljali na teren. (Gabrovšek Jože: Delo in razvoj Narodne zaščitne železničarjev ljubljanskega vozlišča v dobi okupacije, rokopis.)

Mira Svetina-Vlasta, tedaj članica poverjenišтва centralnega komiteja KPS za Ljubljano izjavlja, da je bila Leopoldina Mekina-Mimi ali Neža med najbolj zanesljivimi in delavnimi člani OF v železniški zadrugi na Masarykovi cesti in da je bila v veliko pomoč vodji centralne tehnike Cirilu Lukmanu-Anju. Ko je Lukman šel jeseni 1943 v partizane, je prevzela vodstvo okrožne tehnike v Ljubljani Leopoldina Mekina. (Mira Svetina-Vlasta, zapisek razgovora z dne 20. maja 1978.)

6. Zbrano gradivo ŽG, Mahkovec Gregor, anketni list.

7. Prav tam; Hajnrihar Alojz, Rupar Janez, Hladnik Ferdo: Poročilo matičnega odbora OF kurilnice Ljubljana od 1941—1945 v borbi proti fašizmu; Bitenc Jakob, priloga k anketnemu listu.

8. Zlatnar Peter: Na ljubljanski železnici. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 265.

9. Zbrano gradivo ŽG, Zupan Hugo, priloga k anketnemu listu.

10. Arhiv IZDG, fasc. 532, ital. arhiv — sodbe TMG.

11. Prav tam, fasc. 524, ital. arhiv — sodbe TMG.

12. Zbrano gradivo ŽG, Tavčar Franc, Stihar Jože, anketni listi.

13. Klešnik Roman: Na železniški postaji v Zalogu. Ljubljana v ilegali II, 1961, str. 258 in 259.

14. Lepin: Zgodovinski material.

15. Prav tam.

16. Prav tam.

17. Prav tam.

18. Prav tam.

19. Arhiv CK ZKS, Škerlavaj Milan-Petrač, spomini.

20. Zlatnar Mirko, zapisek razgovora z dne 12. februarja 1975; Strniša Emil, zapisek razgovora z dne 17. junija 1969.

21. Lužar Franc, pismena izjava z dne 21. septembra 1978.

22. Mavrovič Ivan-Ivanov: Vagoni za partizane. Borec 1968, št. 5, str. 436—440.

22a Prav tam.



23. Škerlavaj Milan-Petrač: Centralna tehnika v dobi največjega poleta (Spomini). Ljubljana v ilegali III, 1967, str. 416 in 418; Pogačar Stane-Tepka, zapisek razgovora z dne 6. februarja 1975; Škerlavaj Milan-Petrač, ustni vir z dne 9. junija 1976.
24. Pogačar Stane-Tepka, zapisek razgovora z dne 6. februarja 1975.
25. Strniša Emil, zapisek razgovora z dne 17. junija 1969.
26. Pogačar Stane-Tepka, zapisek razgovora z dne 6. februarja 1975.
27. Arhiv CK ZKS, Škerlavaj Milan-Petrač, Spomini.
28. Prav tam.
29. Lepin: Zgodovinski material. Hribar Jože, priloga k anketnemu listu.
30. Lunaček Pavel-Igor: Kako sem prišel v partizane. Slovenski zbornik 1945. Ljubljana 1945, stran 117.
31. Prav tam, str. 116—119.
32. Zbrano gradivo ZG, Strniša Emil: Nekaj podatkov o vagonških pošiljkah, spominski zapis.
33. Lunaček Pavel-Igor: Kako sem prišel v partizane. Slovenski zbornik 1945. Ljubljana 1945, stran 118.
34. Mikuž Metod: Oris partizanske sanitete na Slovenskem. Ljubljana 1967, stran 40.
35. Zlatnar Mirko-Miklavž, zapisek razgovora z dne 12. februarja 1975.
36. Lepin: Zgodovinski material.
37. Moškric Marjan: Revolucionarne ideje komunistov so se uresničevale v vsakodnevnem boju v Zadvoru, Sostrem, Dobrunjah in Bizoviku pred drugo svetovno vojno in v NOV. Zbornik prispevkov iz zgodovine delavskega gibanja med vojnama in iz narodno-osvobodilnega boja na področju občine Ljubljana Moste-Polje. Ljubljana 1965, str. 192—193.
38. Prav tam.
39. Čepe Marica: Prebijanje okupatorjeve blokade. Ljubljana v ilegali III. Ljubljana 1967, stran 254.
40. Škerlavaj Milan-Petrač, ustna izjava z dne 7. aprila 1976.
41. Klešnik Roman: Na železniški postaji v Zalogu. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 259.
42. Rebec Janez, spominsko gradivo in zapisek razgovora z dne 8. septembra 1978.
43. Arhiv IZDG, fasc. 4a/5 part. arhiv III. grupa odredov.
44. Mekinda Jože-Franci: Pohod II. grupe odredov na Štajersko. Ljubljana 1959, str. 329.
45. Arhiv IZDG, fasc. 4 a/1, part. arhiv III. grupa odredov.
46. Zbornik dokumentov VI/3, dok. 58, stran 141.
47. Arhiv IZDG, fasc. 4/1 part. arhiv III. grupa odredov.
- 47 a. Zbornik dokumentov VI/3, dok. 54, stran 129.
48. Arhiv IZDG, Dnevnik Toneta Vidmarja-Luke Suhadolca 1942—1945, fasc. 1 a/1.
49. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji 2, Ljubljana 1964, dok. 128, 355.

50. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji 2, Ljubljana 1964, dok. 143, str. 403.

51. Krivic Vladimir: Odlomki iz spominov na leto 1942. Ljubljana v ilegali III, 1967, str. 349 in ustna izjava avtorici z dne 16. avgusta 1978.

52. Grabeljšek Karel: Vrhnika in okolica v boju za svobodo Nova Gorica 1968, str. 46—48; Janez Rebec in Viktor Kirn zatrjujeta, da je imela vagonška pošiljka sredi julija 1942 dva vagona in ne tri.

53. Prav tam.

54. Kopitar Jože-Gregor, zapisek razgovora z dne 1. februarja 1975.

55. Kirn Viktor, zapisek razgovora z dne 11. avgusta 1978.

56. Prav tam; Grabeljšek Karel: Vrhnika in okolica v boju za svobodo, stran 47.

57. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji 3, Ljubljana 1966, dok. 37, str. 70 in 71, glej tudi Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji 2, Ljubljana 1964, dok. 138, stran 393 in dok. 111, stran 314.

58. Arhiv IZDG, fasc. 4/2, part. arhiv — III. grupa odredov.

59. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji 3, Ljubljana 1966, dok. 108, stran 245, glej tudi dok. 134, stran 323.

60. Arhiv CK ZKS, Škerlavaj Milan-Petrač, Spomini in Centralna tehnika v dobi največjega poleta. Ljubljana v ilegali III, 1967, stran 419.

61. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji 3, Ljubljana 1966, dok. 119, stran 281.

62. Zlatnar Mirko-Miklavž, ustni vir z dne 8. aprila 1976.

63. Čepe Marica: Prebijanje okupatorjeve blokade. Ljubljana v ilegali III, 1967, str. 255—256; Pezdir Ciril-Polde: Kako smo gradili bunkerje, rokopis (posredovala Traven Rezka).

64. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji 3, Ljubljana 1966, dok. 134, stran 323.

65. Arhiv CK ZKS, Škerlavaj Milan-Petrač, spomini.

66. Arhiv IZDG, fasc. 110 a/I, »VESTI«, domobranski fond.

67. Prav tam.

68. Hribernik Rudolf-Svarun: Dolomiti v NOB. Ljubljana 1974, stran 261.

69. Glej opombo 66.

70. Mavrovič Ivan-Ivanov: Vagoni za partizane. Borec 1968, št. 5, str. 436—440.

71. Lepin: Zgodovinski material.

72. Prav tam.

73. Jesen 1942. Ljubljana 1963, dok. 79, stran 223.

74. Prav tam, dok. 169, stran 439.

75. Prav tam, dok. 180, stran 458, Škerlavaj Milan je imel med okupacijo ilegalna imena Petrač, Julij, Gaber in Trinajstič. (Škerlavaj Milan, ustni vir.)

76. Lepin: Zgodovinski material.

77. Prav tam, Hribar Jože, priloga k anketnemu listu, spominski zapis.
78. Zbornik dokumentov VI/4, dok. 98, stran 285.
79. Ambrožič Lado-Novljan: Gubčeva brigada. Ljubljana 1972, str. 78—79.
80. Hudales Zoran: Občina Trebnje v NOB. Ljubljana 1975, stran 346.
81. Ambrožič Lado-Novljan: Gubčeva brigada. Ljubljana 1972, stran 79.
82. Jesen 1942. Ljubljana 1963, dok. 169, stran 439 in dok. 180, stran 458. Borec 2. čete 3. bataljona Tomšičeve brigade Mihael Hraševac je pisal dnevnik, v njem omenja, da je dobil ponošene čevlje 3. decembra 1942 na Brezovi rebri iz omenjene vagnske pošiljke. (Podatke posređoval Franci Strle.)
83. Lepin: Zgodovinski material.
84. Prav tam; glej tudi Hribar Jože, priloga k anketnemu listu.
85. Arhiv CK ZKS, Škerlavaj Milan-Petrač, Spomini in ustni vir.
86. Lukman Ciril-Anjo, zapisek razgovora z dne 3. in 10. februarja 1975; Kopač Vlasto, ustni vir.
87. Mavrič Nada: Vagoni za partizane (razgovor z Ackom Kroupo-Borisom). Dnevnik 7. septembra 1974, št. 243.
88. Lepin: Zgodovinski material.
89. Prav tam.
90. Strle Franci: Tomšičevci na Mavrlenu. Borec 1954, št. 7, stran 276. Strle omenja v tem prispevku štiri vagonne sanitetnih potrebščin, papirja itd. Novomeški železničarji pa izjavljajo, da sta bila poslana iz Ljubljane dva vagona, po prostornini največja GK.
91. Prav tam; Hribar Jože v spominskem zapisu navaja dneve vagnske pošiljke iz Ljubljane med 17. in 20. avgustom. Zbrano gradivo ŽG, priloga k anketnemu listu.

## 8. Pomen in delo narodne zaščite na železnici

1. Ponatis Slovenskega poročevalca iz leta 1938 in 1941. Ljubljana 1951, 17. oktobra 1941, št. 21, stran 159.
2. Gabrovšek Jože: Delo in razvoj Narodne zaščite železničarjev ljubljanskega vozlišča v dobi okupacije, rokopis, gradivo ŽG.
3. Vodnik Jože, zapisek razgovora z dne 29. januarja 1976. Da so bili sestanki frontne organizacije in narodne zaščite večinoma v službenem času ponavadi v prostorih delovnih enot ali tudi v kakšnem vagonu na območju železniškega vozlišča, potrjujejo izjave v anketnih listih in zapiski razgovorov z avtorico (npr. Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 9. februarja 1970; Lužar Franc, posnetek razgovora z dne 28. junija 1968; Jakše Martin, zapisek razgovora z dne 29. maja 1974). Postajno in tudi drugo osebje je imelo sestanke ali kratke posvete o opravljenih nalogah ali novih zadolžitvah kar ob zamenjavi dela v turnusu, ko so

železničarji prihajali ali odhajali z dela. (Lužar Franc, posnetek razgovora z dne 23. junija 1968.)

4. Arhiv IZDG, fasc. 476 — ital. arhiv — sodbe TMG; Gabrovšek Jože, ustni vir.

5. Podatki iz gradiva ŽG; Strniša Emil, ustni vir.

6. Slovenski poročevalec, 24. I. 1942, št. 4.

7. Gradivo ŽG, Gabrovšek Jože: Delo in razvoj NZ železničarjev ljubljanskega vozlišča v dobi okupacije, rokopis; Čepe Marica: Rekonstrukcija komandirjev in komandantov NZ v Ljubljani, rokopis, arhiv Ljubljana v ilegali.

8. Mikuž Metod: Narodna zaščita v Ljubljani. Ljubljana v ilegali II, 1961, stran 208.

9. Šenica Matko, zapisek razgovora v oktobru 1969.

10. Zbrano gradivo ŽG, izjave v anketnih listih; Gabrovšek Jože: Osnovni organizaciji ZKJ Podjetja za popraviljanje voz in strojev Ljubljana Šiška, spominski zapis (1959).

11. Lepin: Zgodovinski material.

12. Zbornik dokumentov VI/7, dok. 1, str. 9 in 10.

13. Prav tam, dok. 4, str. 13 in 14.

14. Zbrano gradivo ŽG, Hribar Jože, spomini; Lepin: Zgodovinski material.

15. Prav tam.

16. Prav tam.

17. Prav tam.

18. Prav tam; Ferenc Tone: Kapitulacija Italije in narodno-osvobodilna borba v Sloveniji jeseni 1943. Maribor 1967, stran 143.

19. Lepin: Zgodovinski material.

20. Prav tam; O uspešnih razoroževalnih akcijah ŽZB izjavlja tudi Vlado Mišica-Miha. Podatki iz zbranega gradiva ŽG, razgovor vodilnega kadra XIV. SNOB Železničarske brigade z dne 15. oktobra 1965, gradivo ŽG.

21. Zbornik dokumentov VI/7, dok. 14, stran 26.

22. Lepin: Zgodovinski material.

23. Prav tam.

24. Prav tam.

25. Prav tam.

26. Zbrano gradivo ŽG, Čotar Rado, anketni list in življenjepis; Lepin: Zgodovinski material.

27. Prav tam.

28. Zbornik dokumentov VI/7, dok. 24, stran 41.

29. Zbornik dokumentov VI/7, dok. 34, stran 59.

30. Lepin: Zgodovinski material. O podobnem številu prepeljanih vagonov izjavlja tudi Šetina Jože, ustni vir z dne 19. februarja 1975.

31. Lepin: Zgodovinski material.

32. Zbornik dokumentov VI/7, dok. 7, stran 17.

33. Zbornik dokumentov VI/7, dok. 15, stran 28.

34. Prav tam, dok. 16, stran 29.

35. Prav tam, dok. 17, stran 31.

36. Prav tam, dok. 18, stran 33.

37. Prav tam, dok. 152, stran 261.
38. Lepin: Zgodovinski material; Zbrano gradivo ZG, Čotar Rado, anketni list in življenjepis.
39. Lepin: Zgodovinski material.
40. Zbrano gradivo ŽG, Čotar Rado, anketni list in življenjepis.
41. Lepin: Zgodovinski material.
42. Zbornik dokumentov VI/7, dok. 23, stran 40.
43. Zbrano gradivo ŽG, Šetina Jože: Organizacija in delo železničarjev ob kapitulaciji Italije; Lepin: Zgodovinski material.
44. Ferenc Tone: Kapitulacija Italije in narodnoosvobodilna borba v Sloveniji jeseni 1943. Maribor 1967, stran 143.
45. Lepin: Zgodovinski material.
46. Prav tam.
47. Stiplovšek Miro: Šlandrova brigada. Maribor - Ljubljana 1971, stran 100.
- 47 a. Mišica Vlado-Miha, izjava v razgovoru na II. sestanku vodilnega kadra XIV. SNOB Železničarske brigade z dne 15. novembra 1965; Lepin: Zgodovinski material.
48. Arhiv IZDG, fasc. 9/3, part. arhiv — glavni štab; Lepin: Zgodovinski material.
49. Zbornik dokumentov VI/7, dok. 138, stran 239.
50. Prav tam, dok. 131, stran 225.
51. Lepin: Zgodovinski material.
52. Zbrano gradivo ŽG, Šetina Jože, izjave v razgovoru vodilnega kadra XIV. SNOB Železničarske brigade na sestanku z dne 15. oktobra 1965; Hribar Jože, ustni vir z dne 10. maja 1968.
53. Lepin: Zgodovinski material.
54. Prav tam.
55. Prav tam.
56. Arhiv IZDG, fasc. 9/3, part. arhiv — glavni štab; Mišica Vlado-Miha, izjava v razgovoru vodilnega kadra XIV. SNOB Železničarske brigade na sestanku z dne 15. oktobra 1965.
57. Prav tam.
58. Lepin: Zgodovinski material.
59. Strniša Emil: Kočevski železničarji med NOB. Nova proga 4. oktobra 1966, št. 13.
60. Lepin: Zgodovinski material; Zbornik fotografij iz narodnoosvobodilnega boja slovenskega naroda 1941—1945, II/3, Ljubljana 1963, str. 125 in 126 — podpisi odposlancev slovenskega naroda na zboru v Kočevju.
61. Zbor odposlancev slovenskega naroda v Kočevju od 1. do 3. oktobra 1943. Dokumenti. Ljubljana 1953. Uredil Milan Megušar-Borut, str. 167 in 168.

## VI

### OKUPATORJEVO NASILJE IN NADALJNI RAZVOJ OF NA ŽELEZNICI DO KAPITULACIJE ITALIJE

Zaradi mnogih uspešnih akcij v okviru dejavnosti narodne zaščite, obveščevalne in varnostne službe, kurirske in intendantne službe v letu 1941, zlasti pa 1942 in 1943, so se železničarji med seboj še bolj povezali in ustvarili plodna tla za nadaljnji širši in globlji razvoj OF. Da je bila železnica ves ta čas tesno povezana z narodnoosvobodilnim gibanjem in da so se železničarji kljub stopnjevanemu okupatorjevemu terorju v letu 1942 in 1943 še vedno vključevali v OF, gre zasluga tudi varnostno obveščevalni službi, ki je poskušala že v kali zatreti vse poskuse izdajstva. Uničila je večjo infiltracijo domače in okupatorjeve obveščevalne službe ter s tem tudi večje vdore v organizacijo OF na železnici. Tako je s pravočasnim odkritjem okupatorjevih namer bilo ohranjenih in zaščitnih mnogo predanih in sposobnih aktivistov in političnih delavcev, ki so postavili in vzdrževali temelje OF na železnici. Vendar pa je nekaj izdajstev v zimi 1941/1942 ter poleti 1942 in spomladi 1943 vplivalo na sestavo odborov OF in to ne le samo na terenske in matične odbore OF, temveč tudi na rajonski odbor OF železnica. Toda kljub kadrovskim spremembam v odborih OF delo ni prenehalo, prišlo je do kratkotrajnih zastojev, le-ti pa vse do kapitulacije Italije niso kaj bistveno vplivali na razvoj narodnoosvobodilnega gibanja na železnici.

Kmalu po napadu Nemčije na Sovjetsko zvezo je, tako kot nemški tudi italijanski okupator, začel preganjati komuniste, jih zasledovati, aretirati in zapirati. Večje število članov KPS je tedaj odšlo v ilegalo, med njimi tudi nekaj železničarjev. Iz ljubljanskega vozlišča sta med prvimi odšla

tudi dva vidnejša člana KPS Tone Šušteršič in Tone Zalar. Konec junija 1941 je Šušteršič potem, ko je v delovnih enotah v Šiški organiziral prve odbore OF in vzpostavil zveze po železnici z Dolenjsko in Belo krajino, odšel v ilegalo. Že poleti 1941 je s svojim aktivističnim delom mnogo prispeval k organizaciji OF in prvih partizanskih enot v Beli krajini. Ta njegova aktivnost v Beli krajini in od novembra 1941 do aprila 1942 v Ljubljani\* je bržkone opozorila tudi kvesturo v Ljubljani, ki je dne 6. aprila 1942 zahtevala njegovo aretacijo in identifikacijo, »ker je zopet začel s kriminalnim dejanjem.«<sup>1</sup> Zalarja je italijanski okupator izsledil in ga zaprl v šempetrsko vojašnico, odkoder se mu je posrečilo 7. avgusta 1941 z večjo skupino pobegniti in to s pomočjo organiziranega dela OF na policiji; priključil se je partizanski skupini na Ljubljanskem vrhu in kasneje borcev borovniške čete ter postal njen politični komisar. Kraljeva kvestura je zahtevala v dopisu z dne 15. avgusta 1941, naj ga ponovno izsledijo in aretirajo, »ker je nevaren komunist.«<sup>2</sup> O številnih aretacijah že jeseni 1941 zvemo tudi iz dopisa poveljstva karabinjerske skupine Ljubljana 14. bataljona kraljevih karabinjerjev »Milano« z dne 24. decembra 1941, ki med drugim pravi, da je poveljstvo železniške milice Ljubljana opozorilo na to, da je zaradi številnih aretacij železničarjev, ki niso pravočasno sporočene železniški administraciji, prišlo do zmede v rednem službenem delu na železnici. Nadalje prosi vsa podrejena poveljstva, naj v bodoče o vseh aretacijah sporočajo pristojnim uradom, bodisi prometnikom ali načelnikom bližnje železniške postaje ali drugim, ki so odgovorni za železniško službo.<sup>3</sup> Podobne vsebine je tudi okrožnica z dne 26. aprila 1942, ki jo je izdala železniška direkcija v Ljubljani vsem službenim enotam. Med drugim je zahtevala, da se morajo izpuščeni aretiranci nemudoma javiti pristojnim strokovnim oddelkom ali vodji službene enote.<sup>4</sup>

Zaradi vedno večjih uspehov NOB v Ljubljanski pokrajini in v Sloveniji od poletja do jeseni 1941 je hkrati raslo

---

\* Tone Šušteršič se je novembra 1941 vrnil iz Bele krajine v Ljubljano in je deloval izven železnice kot ilegalec do aprila 1942. Delal je pri zvezah s CK KPS in bil vojaški referent v Mostah in Zeleni jami. Nekaj časa je stanoval pri železničarju Jožetu Lampiču. (Šušteršič Tone, ustni vir z dne 10. junija 1976.)

čedalje večje nasprotje med italijansko civilno in vojaško oblastjo. General Mario Robotti je v spomenici in spremnem dopisu z dne 30. novembra 1941 poveljstvu II. armade prikazal milo taktiko in nemoč civilne uprave proti narodnoosvobodilnemu gibanju. To je imelo za posledico, da so se razmere v Ljubljanski pokrajini z letom 1942 poslabšale. V zvezi z varnostnimi ukrepi je dobila italijanska vojska vse pravice, s katerimi je neovirano izvajala nasilje in teror nad prebivalstvom, saj je od 19. januarja 1942 postala Ljubljanska pokrajina operacijsko področje, se pravi vojska je prevzela skrb za obrambo javnega reda in miru. Mesto so obdali z žičnimi ovirami in bunkerji in ga razdelili na posamezne predele ter ga začeli temeljito preiskovati. Dne 23. februarja 1942 so se začele večje racije in blokade v mestu, ki so trajale do 15. marca 1942. Da bi imeli točnejši pregled nad prebivalstvom, so dne 24. januarja 1942 izdali naredbo o zamenjavi osebnih izkaznic. Dne 24. aprila 1942 je izšel odlok o streljanju talcev, poleg tega so se pričeli množični odgoni prebivalstva v koncentracijska taborišča, ne samo iz Ljubljane, temveč tudi iz vse Ljubljanske pokrajine. Posebno ostre so bile represalije, ki jih je izvajala italijanska vojska med veliko ofenzivo od 16. julija do 4. novembra 1942. Tedaj so mnogo ljudi aretirali, ustrelili, jih poslali v zapore, več desettisoč pa so jih odgnali v koncentracijska taborišča v Italiji. Tudi iz vrst železničarjev so padale žrtve, saj so po mnenju italijanskega okupatorja spadali med tiste, ki so sestavljali protiitalijansko gibanje in podpirali upornike, zato jih je bilo leta 1942 in 1943 veliko aretiranih, ustreljenih, še več pa deportiranih v internacijo.

V naslednjih nekaj skopih primerih bomo prikazali okupatorjevo nasilje nad železničarji, ki so jih obdolžili komunistične dejavnosti, sodelovanja z uporniki, sabotažnih dejanj in podobno. Dne 15. februarja 1942 so aretirali železničarja Janeza Cerarja, ker je vrgel v gostilni kozarec proti Mussolinijevi sliki.<sup>5</sup> Dne 14. marca 1942 so na Vrhniki aretirali načelnika železniške postaje Zdravka Krofliča in ga odpeljali v Ljubljano. Ker ni mogel ob aretaciji izročiti blagajniških ključev, je morala vmes posredovati direkcija državnih železnic v Ljubljani.<sup>6</sup> Zaradi političnih motivov je bil prijet 2. maja 1942 železniški uradnik Anton Pilej.<sup>7</sup> V zvezi z odhodom

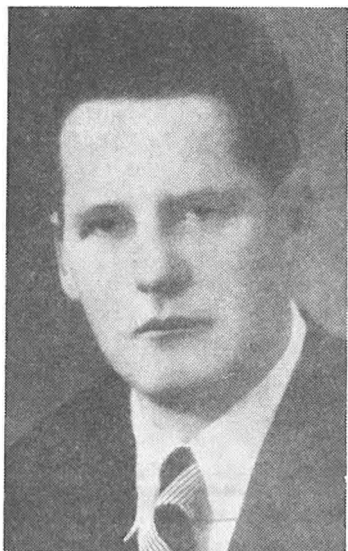


STANE DORBEŽ in ANTON BEZEK  
 DORBEŽ, roj. 1920, premikač v Zalogu,  
 član SKOJ od 1938. Kot član borbe-  
 no sabotažnih skupin je sodeloval  
 pri pripravah peklenjskih strojev in  
 sabotažah. Bil je v NOV, ujet in 13.  
 5. 1942 ustreljen v Gramozni jami v  
 Ljubljani.

BEZEK, roj. 1920, delavec v želez-  
 niški mostovni delavnici v Šiški, član  
 SKOJ od 1938 in sekretar SKOJ v  
 Zalogu. Po aretaciji 4. 5. 1942 so ga  
 odpeljali v taborišče Gonars, odko-  
 der so ga pripeljali v Ljubljano in  
 ga kot talca za Natlačena 13. 10. 1942  
 ustrelili.



skupine železničarjev iz Zaloga, ki so s sabotažo povzročili eksplozijo črpalke na postaji Zalog, je bila preiskava po domovih le-teh. V poročilu z dne 6. maja 1942 je navedeno, da so prijeli Stanislava Dorbeža, brata železničarja Ivana Dorbeža, ki je s sabotažno skupino iz Zaloga odšel v partizane.<sup>8</sup> Stanislava Dorbeža so 13. maja 1942 ustrelili.<sup>9</sup> Dne 5. aprila 1942 so aretirali v gostilni Jurkec v Polju tri železničarje: Franca Groznika, Janeza Černeta in Gabrijela Rozino, ker niso hoteli pozdraviti italijanskih vojakov, in jih poslali v internacijo. Dne 30. aprila 1942 so aretirali Rudija Grošlja in Jožeta Zajca, 18. maja 1942 Toneta Zupančiča, Ivana Pangeršiča in še nekatere.<sup>10</sup> V začetku maja 1942 je bil prepeljan v zapore Franc Štrumbelj.<sup>11</sup> Janez Dolinar iz Podpeči je bil sredi maja 1942 aretiran in zaprt zaradi komunistične dejavnosti in večdnevne odsotnosti iz službe in ker so se v njegovem stanovanju zadrževali partizani. V začetku julija 1942 so aretirali in zaprli železniškega čuvaja na progi Ljubljana—Postojna Cirila Strumška, ker so ga obdolžili, da je s klicanjem italijanskega vojaka k telefonu v čuvajnico posredno opozoril partizansko skupino v gozdu na italijansko zasedo.<sup>12</sup> Kasneje so ga odgnali v internacijo.<sup>13</sup>



RUDI SIGULIN, roj. 1909, telegrafist v Zalogu, član KP od 1936 in sekretar KP na železnici v Zalogu. Zaradi aktivnega delovanja v NOG ga je italijanski okupator večkrat aretiral. Ko je bil 9. 3. 1942 zopet aretiran je skušal z vlaka pobegniti, vendar so ga ujeli in ga kasneje ustrelili kot talca v Gramozni jami v Ljubljani.

Poleti in jeseni 1942 so bili aretirani štirje pomembni organizatorji narodnoosvobodilnega gibanja na železnici. Prvi med njimi je bil Tine Rožanc, ki so ga aretirali 1. julija 1942 med hišnimi blokadami in poslali 3. julija 1942 za nekaj tednov v taborišče Treviso, kjer se je vključil v odporniško gibanje. Zaradi njegovega aktivnega delovanja so ga pripeljali v ljubljanske zapore, ga mučili in 13. oktobra 1942 ustrelili kot talca.<sup>14</sup> Dne 6. oktobra 1942 so aretirali železniškega uradnika in sekretarja železniškega komiteja Petra Romavha; ko je prenašal ilegalni tisk, ga je italijanska patrolja zasledila v Aljaževi ulici v Šiški in mu doma napravila večjo preiskavo.<sup>15</sup>

Tudi iz železničarskih vrst so padli prvi talci v letu 1942. Med prvimi je bil ustreljen 16. julija 1942 železniški delavec Ivan Grbec.<sup>16</sup> Dne 20. septembra 1942 je bil v Logu ustreljen Janez Justin,<sup>17</sup> odpravnik vlakov na Verdu Vido Bratovž pa 12. oktobra 1942 v Ljubljani na današnji Trubarjevi cesti.<sup>18</sup> Med 24 talci za Marka Natlačena so bili 13. oktobra ustreljeni tudi 4 železničarji: Peter Romavh, Tine Rožanc, Jože Maver in Anton Bezek.<sup>19</sup>

51  
3-83

QUARTIERE GENERALE DELL'XI CORPO DI ARMIATA  
375 Sezione CC.MM. Celere

22/25-3  
E. 107/25-31 Prok. P. 218 D. 46, 11 28-11  
dioposta al foglio n. 2/25 del 23 and. 20 ottobre 1942-XXI

COSEFFE. Appressaglio.

U. 11  
supplente

del 22/11/42 communitati per la Repubblica  
al comando dei carabinieri reali dell'XI Corpo d'Armata  
- ufficio f. 2/25-31

SEDE

Si occuparono i capitani Frichetti col foglio e lui si  
risponde:

- 1 BRICOLI Francesco di Andrea e di Vittoria Francesca, nato a Bisovik il 10 marzo 1910, lvi residente.
- 2 VOBRIC Vittorio di Francesco e di Beatrice Francesca, nato a Bostro il 17 febbraio 1904, lvi residente S. 61
- 3 BERLE Giuseppe di Giuseppe e di Modenac Francesca, nato a Sgorani Kasel il 4 aprile 1914, residente a Fusius S. 2
- 4 M. BERKAR Bernardo di Bernardo e di Barbara Francesca, nato il 28 luglio 1901 a Sv. Faval, residente a Fusius S. 2 - operaio
- 5 MOLINA Vincenzo di Francesco e di -rek Elena, nato a Podipe il 2 giugno 1902, lvi residente
- 6 MIKLAVICI Matteo di Giacomo e di Brna Maria, nato a Drovski vrh il 19 settembre 1904, residente a Barcoje.
- 7 KOGOVNIK Valentino di Antonio e di Logar Marianna, nato a Barcoje il 2 febbraio 1912, lvi residente.
- 8 FODORCIC Maria di Donalco e di Fodoruk Angela, nato a Gorico il 4 gennaio 1915, residente a Ljubljana via Osethova 8
- 9 ROMVA Pietro di Pietro e di Margherita Giovanni, nato a S. 20 gennaio 1905, residente a Ljubljana via Podbarnevego - Impieg. Ferr
- 10 MAGIC Paolo di Paolo e di -orka -sila, nato a Ljubljana il 8 febbraio 1905, lvi residente - negoziante
- 11 KEMER Primo di Pietro ed -TETA e di -orkita Agnes, nato a St. -acus il 11 gennaio 1904, residente a Ljubljana
- 12 STEVIC Mirco di Pietro e di Maria Francesca, nato a Ljubljana il 4 gennaio 1904, lvi residente - negoziante
- 13 VIZEL Valentino di Valentino e di -orka -sila, nato a S. 20 gennaio 1905, residente a Ljubljana via Osethova 8
- 14 FERON Giuseppe di Giuseppe e di Dobaria Giovanni, nato a Ljubljana il 5 marzo 1906, lvi residente via Vodnikov 10
- 15 VADRAL Stanislao di Matteo e di -art Elena, nato a Ljubljana il 21 gennaio 1908, lvi residente via -edvova S. 2 Impiegato
- 16 MARIC Ferdinando di Ferdinando e di -orka -sila, nato a Ljubljana il 5 luglio 1910, lvi residente via Verdi S. 9 - Impiegato
- 17 MERE Antonio di Antonio e di Ferda Ana, nato a Solog il 23 gennaio 1900, lvi residente S. 1 - Ferroliere
- 18 KUPAS Giovanni di Andrea e di -emma Margherita, nato a Ljubljana il 8 giugno 1910, lvi residente via Brekove S. 6 - musicista
- 19 MOLNER Valentino di Giuseppe e di Jada Maria, nato a S. 20 gennaio 1905, residente a Ljubljana via Podbarnevego 87
- 20 PETERNA Stanislao di Antonio e di Vidmar Maria, nato a Sv. -acus il 9 ottobre 1919, residente a Ljubljana via -edvova S. 2 Impiegato
- 21 MAVER Giuseppe di Antonio e di -orka Francesca, nato a S. 20 gennaio 1905, residente a Ljubljana via -edvova S. 2 Impiegato
- 22 PREDIC Giuseppe di Francesco e di Pietro Giovanni, nato a S. 20 gennaio 1905, residente a Ljubljana via Vodnikov 10
- 23 KOGOVNIK Giovanni di Antonio e di -orka -sila, nato a Barcoje il 2 dicembre 1909, lvi residente
- 24 FODORCIC Matteo di Antonio e di Logar Marianna, nato a Barcoje il 2 febbraio 1912, lvi residente

Il SEVERI  
SEVERI CA SEVERI  
G. SEVERI

Seznam 24 ustreljenih talcev dne 13. oktobra 1942 za Natačena med njimi  
so štirje železničarji: Anton Bezek, Jože Maver, Peter Romavh in Valentin Rožanc-Tine



JOŽE MAVER, roj. 1919, ključavničar v kurilniški delavnici v Šiški. Ze poletu 1941 se je vključil v OF, vodil sestanke in zbiral denar, obleko, in drugo za NOV. Delal je tudi na terenu v Šiški. Pri blokadi na Celovski cesti je bil 1. 7. 1942 aretiran. Sprva je bil zaprt v Belgijski kasarni, kasneje ga je italijanski okupator odpeljal v taborišče Gonars. Kot talca za Natlačena so ga ustrelili 13. 10. 1942 v Ljubljani.

Aretacije so se nadaljevale tudi v letu 1943. Iz anketnih listov železničarjev je razvidno, da so bile aretacije železničarjev ne samo v ljubljanskem vozlišču, temveč tudi na drugih križiščih in postajah, in iz meseca v mesec pogostejše. Da bi narodnoosvobodilno gibanje na železnici čimprej zadušil, je italijanski okupator v letu 1942 in 1943 interniral mnogo železničarjev, ki so jih količkaj osumili sodelovanja v NOB. Med prvimi interniranci, ki so bili spomladi in poleti 1942 odpeljani v italijanska taborišča, so bili tudi železničarji. Dne 8. junija 1942 je bilo med 370 interniranci tudi 15 železničarjev, v pretežni večini službujočih v ljubljanskem vozlišču ali pa na bližnjih postajah. Odgnali so jih v taborišče Gonars.<sup>20</sup> V začetku julija so 7 železničarjev poslali v internacijo.<sup>21</sup> Dne 24. julija 1942 je bilo odgnanih v Gonars 23 železničarjev.<sup>22</sup> Zgoraj navedeni podatki so prikazani le za čas dveh mesecev, v celoti gledano pa je število interniranih železničarjev v letu 1942 in 1943 zelo visoko.

Okupatorjev nadzor nad železniškim osebjem, zlasti nad tistimi, ki so bili na seznamu osumljenih in ki so bili odsotni v službi, je sodeč po datumih dopisov, bil zelo pogost. To so bile predvsem poizvedbe v skoraj tedenskih ali dvo,

NUMERO DELLE COMUNICAZIONI  
RUBRICA NAZIONALE FERROVIARIA

Lubiana li 30 aprile 1942. II.

COMANDO COORTE AUTONOMA  
LUBIANA

NUMERO STATO REGCO XIII.10537 .106.

Perquisizioni impianti ferro-  
viari di Lubiana Siska

NUMERO	DATA	LUOGO	NOTE
1	30	Siska	

All. N. 1

AL COMANDO DIVISIONE FANTERIA GRANATIERI DI SANDEMA  
P. K. 61

Come da benestare di codesto Superiore Comando di Divisione, ieri 29, tra le ore 14 e le ore 18, è stata effettuata la perquisizione a tutti gli impianti ferroviari di Lubiana Siska.

Sono stati visitati 45 edifici oltre a numerosissimi baraccamenti e capannoni.

Il piano programmato ha avuto piena e regolare attuazione nonchè la partecipazione dei Reparti di Artiglieria e CC.RR. concessi per la circoscrizione da codesto Superiore Comando, i quali unitamente ai dipendenti Legionari si sono veramente prodigati nonostante l'inclemente del tempo.

La vastità della zona perquisita, che si sviluppa per una lunghezza di circa tre chilometri, gli ammassi di materiale da rimuovere ed il numero nonchè l'ampiezza degli edifici hanno reso molto difficoltoso il raggiungimento dello scopo prefisso.

Sono state rinvenute due baionette dell'ex esercito jugoslavo, delle quali una, convenientemente ingrassata, era sotterrata e l'altra nascosta sopra un armadio.

Sono state altresì rintracciate equisite alcune maschere antigas di tipo militare già in uso nel ripetute ex esercito jugoslavo.

Inoltre si è proceduto al fermo e traduzione alla Caserma Vittorio Emanuele, a disposizione di codesto Comando, della nominata MAS Emilia di Francesco o di Luigia Zavaek nata il 31.7.1918 a Zagorje (Zidani Most) domiciliajata a Lubiana in Via Blejvajsova N. 39, addetta ad una mensa ferroviaria, per cui in possesso di una poesia dattilografata di intonazione antifascista.

Infine sono stati rastrellati numero 357 ferroviari di servizio ai vari impianti del predetto scalo ed avviati sotto scorta, a mezzo autocarri militari, alla sudindicata Caserma per il loro riconoscimento e controllo.

Si ritiene opportuno aggiungere che obiettivo dell'operazione era quello del rintraccio di un cospicuo numero di moschetti, che si troverebbero celati in un luogo imprecisato dello scalo sui trattini.

Dell'esistenza di tali armi questo Comando era venute a conoscenza per notizia confidenziale ricevute, secondo la quale il ferroviere IVEK Lorke di Giovanni, di anni 26, operato idraulico, già tratto in arresto quale appartenente all'O.P. dal Comando Stazione Milizia Ferroviaria di Lubiana in data 8 corr. e tuttora detenuto nella Caserma Vittorio Emanuele, avrebbe confermata la giacenza delle armi stesse senza precisarne però il nascondiglio ed assicurando che nessuno sarebbe riuscito a rintracciarle.

Se pure quest'ultimo intento non è stato raggiunto, tuttavia l'operazione è servita a determinare punti e luoghi sui quali in avvenire questo Comando si riserva di eseguire di sorpresa ulteriori singole perquisizioni.

Nel corso di quanto precede veniva anche rinvenuto per terra l'allegato al

*Tutto (chiuso) interesse al sp. per*

*D.*

Poročilo poveljstva samostojne kohorte italijanske vojske v Ljubljani z dne 30. aprila 1942. Preiskava železničarjev v Ljubljana-Šiški

tridnevni dopisih in pogostokrat za večjim številom železničarjev, ki jih je pošiljala kraljeva kvestura v Ljubljani na poveljstvo postaje železniške milice (Comando stazione milizia ferroviaria), v dopisih poveljstva narodne milice na postaji Ljubljana (Milizia nazionale comando stazione Lubiana) in na poveljstvo karabinjerske skupine v Ljubljani (Comando gruppo dei CC RR di Lubiana). Železničarji so bili zaradi odsotnosti na svojih službenih mestih v okupatorjevi evidenci, ki je pozvedoval in preverjal, ali so v internaciji, zaporih ali pa v partizanih.<sup>23</sup>

Sredi maja 1943 sta OF in narodna zaščita v Šiški doživele večji vdor. Aretirali in zaprli so večje število železničarjev iz delovnih enot v Šiški, tako iz signalne in mostovne delavnice, kurilnice, IX. sekcije za vzdrževanje prog. Zasliševali so jih na kvesturi in vojaškem vojnem sodišču v Ljubljani. Ker je italijanski okupator ugotovil, da so skoraj vsi obtoženi sodelovali z uporniki, za njih propagirali in se v boju proti okupatorju organizirali v narodno zaščito, je bila večina obsojenih na visoke zaporne kazni. Sodba je bila izrečena 6. in 7. avgusta 1943. Najvišje zaporne kazni so dobili: Jože Gabrovšek 25 let, Jože Svetlin 22 let, Anton Skubic in Ivan Lampič po 16 let, drugi pa nižje zaporne kazni.<sup>24</sup>

Seveda pa je s tem kratkim in skopim prikazom opisan le del okupatorjevega nasilja nad železničarji. V tako hudih okoliščinah je postala OF na železnici, kljub nekaterim velikim izgubam in to najboljših organizatorjev narodnoosvobodilnega gibanja, leta 1942 in 1943 trdna organizacija. Zdi se skoraj neverjetno, toda dejstvo je, da je med najhujšim nasiljem uspešno vodila in izvajala pomembne akcije za NOV. Tako so še vedno prek železnice vzdrževali zveze z Ljubljano in drugimi pokrajinami, prek železnice so prihajali in odhajali ilegalci, iz ljubljanskega vozlišča so potovale vagonске pošiljke za partizansko vojsko. Vsa ta široka in raznovrstna dejavnost v narodnoosvobodilnem gibanju je bila mogoča zaradi vzorne discipline in stroge konspiracije pri delu, predvsem pa množičnosti in enotnosti železničarjev. Zato tudi nasilje ni moglo niti ohromiti in ne uničiti frontne dejavnosti.

V naslednjem bomo orisali, kakšna je bila nadaljnja sestava rajonskega odbora OF železnice in matičnih odborov v ljubljanskem vozlišču. Nadrobno sestavo odbora OF železnice

in železniškega komiteja za leto 1941 in deloma za 1942 smo prikazali že v enem izmed prejšnjih poglavij. V tem poglavju pa bomo prikazali vse nove spremembe in zato delno novo sestavo omenjenih organov. Po aretaciji Petra Zlatnarja ml. konec novembra 1941, ki je bil v odboru odgovoren za blagajniške posle, je bil na novo postavljen Stane Bratož, ki je bil hkrati sekretar matičnega odbora OF postaje Ljubljana. Spomladi 1942 je prevzel obveščevalno službo v odboru OF železnica ing. Ciril Mravlja-Mižek. Sekretar matičnega odbora kurilnice Ljubljana je postal namesto Brinarja Janez Rupar-Nace, ki pa je zaradi aretacije Petra Romavha 6. oktobra 1942 prevzel mesto sekretarja rajonskega odbora OF železnica, delo sekretarja v matičnem odboru OF direkcije pa je prevzel Simon Danev. Tako je bila od srede oktobra 1942 do 15. maja 1943 takale sestava RO OF železnica: Janez Rupar sekretar, Jože Gabrovšek intendant in odgovoren za tehniko, ing. Ciril Mravlja odgovoren za obveščevalno službo, Janez

#### OSREDNJI OD V. 1942 RAJONSKI ODBOR OF ŽELEZNICA LJUBLJANA

od VII. 1941—IX. 1942

sekr.: PETER ROMAVH  
blag.: PETER ZLATNAR ml. do XII. 1941, nato STANE BRATOŽ  
voj. ref.: ing. CIRIL MRAVLJA  
obv.: ANTE BRINAR  
intend.: JOŽE GABROVŠEK

od X. 1942—15. V. 1943

sekr.: JANEZ RUPAR  
blag.: STANE BRATOŽ  
NZ: JANEZ DEMŠAR  
obv.: ing. CIRIL MRAVLJA  
intend.: JOŽE GABROVŠEK

od 15. V. —IX. 1943

sekr.: JANEZ RUPAR  
blag.: STANE BRATOŽ  
obv.: ing. CIRIL MRAVLJA  
intend.: KAREL GORNIK  
SNP: SIMON DANEV  
NZ: JANEZ DEMŠAR

od 8. IX.—18. X. 1943

ing. CIRIL MRAVLJA  
v tem času je predstavljal kontinuiteto med starim rajonskim odborom OF, nekateri člani le-tega so odšli v NOV ali bili aretirani, in novim, ki se je osnoval sredi oktobra 1943.

Demšar-Jernej komandant bataljona NZ na železnici in Stane Bratož odgovoren za blagajniške posle.<sup>25</sup>

Po približno polletnem obdobju je bila sestava rajonskega odbora OF železnica kljub aretacijam in izdajstvom še

I 7/1942

I:	126.	39:	811.--		
II:	178.	84:	1.541.--		
III:	95.	56:	1.637.--		
IV:	55.	23:	522.--		
V:	68.	34:	1.570.--	in	36.--
VI:	16.	10:	120.--		
3a:	-	-	1.000.--	in	1.000.--
	<u>338.</u>	<u>246:</u>	<u>7.184.--</u>	<u>in</u>	<u>1.036.--</u>
II, 5:	369.	185:	2.260.--	in	354.-- Br, Bo, B.
IX, 4:	165.	98:	1.872.--		
d:	54.	34:	328.--		
KS, 3:	324.	178:	3.050.50		
SD:	99.	69:	917.--		
PS:	62.	20:	352.--		
K, d:	330.	130:	1.015.--		
s:	176.	60:	1.525.--		
k:	209.	69:	910.--	in	80.--
u:	42.	34:	415.--		
e:	11.	10:	110.--		
vp:	10.	8:	50.--		
L, g:	67.	21:	581.--		
e:	257.	74:	967.--		
pk:	155.	58:	717.--		
v:	593.	101:	1.358.--		
	<u>3461.</u>	<u>1395:</u>	<u>23.619.50</u>	<u>in</u>	<u>1.470.--</u>

132-572620	354-673561	0266-751832
145-831150	354-820581	0274-969525
146-376792	355-189958	
146-387503	355-396359	
146-519105	353-407844	
146-682688	363-940390	1.980.--
302-944026	364-501376	3.168.--
336-093178	366-985665	<u>5.148.--</u>
336-898812	428-307381	
337-566269	428-307382	
338-210362	428-307383	
338-239895	428-307384	obrnj
340-148090	428-307385	
351-061030	428-603218	
351-618018	431-512715	
352-172171	440-969261	



VIII/1942

I:	126,	43:	1.535.--	in	5.--	
II:	177,	72:	2.961.--			
III:	99,	46:	2.185.--	in	135.--	
IV:	55,	24:	1.436.--			
V:	68,	30:	1.680.--	in	10.--	
TE:	18,	7:	185.--			
8a:	-	-:	3.000.--	in	3.000.--	VIII-K
	543,	222:	12.981.--	in	3.150.--	
II,7:	446,	236:	4.717.--	in	1.587.--	Bo,Bo,Sk,Zl
IX,4:	89,	54:	917.--			
d:	54,	32:	324.--			
KS,3:	352,	164:	4.175.--			
SD:	94,	62:	914.--			
PS:	75,	29:	467.--			
K,4:	? 330,	? 120:	1.500.--			
s:	? 175,	? 56:	1.677.--			
k:	? 210,	? 70:	1.050.--			
u:	42,	33:	595.--			
e:	18,	10:	200.--			
vp:	9,	6:	--			
L,p:	66,	14:	220.--			
s:	? 250,	43:	830.--			
pk:	? 152,	69:	1.363.--			
v:	? 600,	125:	2.398.--	in	400.--	
	2595,	1345:	34.408.--	in	5.137.--	

34.408.-- v

5.137.-- v

39.546.--

2.772.-- v

42.317.--

16.400.-- p

25.917.--

6.000.-- 1.8.42

19.917.--

17.000.-- 10.8.42

2.917.--

obrni

15.8.42

Obračunska lističa osrednjega, kasneje rajonskega odbora OF železnica — ljubljansko vozlišče (primer za mesec april in avgust 1942), kjer so označene šifre za posamezne delovne enote, število zaposlenih, število članov OF in denarni prispevki

dokaj ohranjena, vendar le nekoliko spremenjena. Tako je bila od srede maja 1943 do kapitulacije Italije tale sestava rajonskega odbora OF železnica: po aretaciji Jožeta Gabrovska 15. maja 1943 je vodil intendantske posle Karel Gornik-Vozarski. Do kapitulacije Italije je rajonski odbor OF železnica deloval v sestavi: Janez Rupar-Nace sekretar, Simon Danev-Šime odgovoren za Slovensko narodno pomoč (SNP), Karel Gornik-Vozarski intendant, ing. Ciril Mravlja-Mižek obveščevalec, Janez Demšar-Jernej vojaški referent in odgovoren za NZ (aretiran 1. avgusta 1943) in Stane Bratož blagajnik.

OF se je poleti 1942 dokončno utrdila in zajela prav vse delovne enote ljubljanskega vozlišča. V organizacijski strukturi OF so bili vključeni vsi terenski odbori OF, tako so bili frontovci v sleherni delovni enoti povezani z matičnimi odbori in le-ti z rajonskim odborom OF železnica. Tako kot že jeseni 1941, je bilo tudi leta 1942 in 1943 pet matičnih (kvartnih) odborov, ki so zajemali poglobljena delovna področja. Železnica, ki je do maja 1942 organizacijsko še spadala pod rajon Center je imela marca 1942 trintrideset terenskih odborov, aprila 1942 dvaintrideset in ko je v maju postala samostojni rajon, je imela zopet triintrideset, septembra 1942

## MATIČNI ODBOR OF KURILNICE LJUBLJANA

od VII. 1941—VI. 1942

sekr.: ANTE BRINAR do 29. V. 1942, nato JANEZ RUPAR  
blag.: ALOJZ HAJNRIHAR  
voj. ref.: JOŽE GRUDEN  
obv.: MILOŠ KOMAC  
intend.: ANTON ŠTRUMBELJ  
teh.: LOVRO GROZNIK

od VI. 1942—XII. 1942

sekr.: JANEZ RUPAR do IX. 1942, nato FERDO HLADNIK  
blag.: ALOJZ HAJNRIHAR  
NZ: HAMDIJA ŠEMRD  
obv.: MILOŠ KOMAC  
intend.: ANTON ŠTRUMBELJ  
teh.: LOVRO GROZNIK

od XII. 1942—IX. 1943

sekr.: FERDO HLADNIK do 8. VII. 1944  
blag.: ALOJZ HAJNRIHAR  
NZ: HAMDIJA ŠEMRD  
obv.: MILOŠ KOMAC  
intend.: ANTON ŠTRUMBELJ  
teh.: JAKA LENARČIČ

pa štiriintrideset terenskih odborov.<sup>26</sup> Številni terenski odbori in pododbori so bili s tem povezani z višjimi organi, kar je bilo za učinkovito delo v organizaciji in pri opravljanju različnih nalog za NOB velikega pomena.

Prikazali bomo sestavo še petih matičnih odborov OF večjih delovnih enot v ljubljanskem vozlišču. Matični odbor kurilnice Ljubljana je obsegal terenske odbore delavnice, strojnega osebja in administracije. Kot smo že omenili, je bila sestava matičnega odbora od julija 1941 do maja 1942 ista, in sicer sekretar matičnega odbora Ante Brinar, za njim pa Janez Rupar, blagajnik Alojz Hajnrihar in obveščevalec Miloš Komac, tehnik Lovro Groznik, intendant Anton Štrumbelj in vojaški referent Jože Gruden; ker pa je bil februarja 1942 aretiran, je prevzel njegovo delo Hamdija Šemrd.

Kadrovska sestava je bila nato od junija 1942 do kapitulacije Italije ista, le septembra 1942 je nasledil Janeza Ruparja Ferdo Hladnik in aprila 1943 Lovra Groznika Jaka Lenarčič, ki je odslej skrbel za tehniko.<sup>27</sup>

## MATIČNI ODBOR OF SEKCIJE LJUBLJANA

od VII. 1941—XII. 1941

sekr.: ing. CIRIL MRAVLJA  
blag.: DUŠAN KOBILICA  
voj. ref.: IVAN BRČAN  
obv.: EMIL STRNIŠA  
intend.: KAREL SIARD

od XII. 1941—II. 1942

sekr.: ing. CIRIL MRAVLJA  
blag.: DUŠAN KOBILICA  
voj. ref.: IVAN BRČAN  
obv.: EMIL STRNIŠA  
intend.: VIKTOR ŠTRUMBELJ

od II. 1942—I. 1943

sekr.: ing. CIRIL MRAVLJA  
blag.: RUDI SMREKAR  
NZ: IVAN BRČAN  
obv.: EMIL STRNIŠA  
intend.: VIKTOR ŠTRUMBELJ

od I. 1943—VII. 1944

sekr.: ing. CIRIL MRAVLJA (do 18. X. 1943, nato RUDI SMREKAR)  
blag.: ing. DOLENC?  
NZ: IVAN BRČAN  
obv.: VIDA VITEK  
intend.: VIKTOR ŠTRUMBELJ

TERENSKI ODBOR KURILNICE LJUBLJANA  
(poskus rekonstrukcije)

	V/41—jes. 1941	jes. 41—II/1942	II/42—pol. 42	pol. 42—sept. 43	IX/1943—XII/1943
Sekretar:	Rožanc Tine (aret. VII/42)	Trtnik Jože (aret. III/44)	Trtnik Jože	Stermenszky Jože	Stermenszky Jože (ubit na bloku XII/43)
Tehnik: Obveščevalcc:	Črnič Karol Stary Bogdan	Črnič Karol Stary Bogdan	Črnič Karol Stary Bogdan	Črnič Karol Stary B. (v NOV IX/43)	Črnič Karol Pleš Anton
Blagajnik: Intendant: Voj. referent:	Gorenc Franc Pleš Anton Škerl Jože (aret. II/42)	Gorenc Franc Pleš Anton Škerl Jože	Gorenc Franc Pleš Anton Trtnik Jože (premešč. post. LB.)	Gorenc Franc	Gorenc Franc Gorenc Franc
	XII/43—IV/1944	IV/44—XI/1944			
Sekretar:	Črnič Karol (aret. IV/44)	Gorenc Franc (aret. XI/1944)			
Blagajnik:	Gorenc Franc	Teran Jože (pom. blag. za strugarno)			
Tehnik:	Hacin Martin (aret. 24. 2. 44)	Lozej Ivan (pom. blag. za montažo)			
Obveščevalcc:	Pleš Anton (aret. 16. 1. 44)	Mihelič Lojze (pom. blag. za voz. odd.)			
Intendant:	Gorenc Franc	Božič Ivan (pom. blag. za mizarno)			

PODOBOR: MONTAZA

V. 1941—VI. 1942

Sekretar: Trtnik Jože  
 Blagajnik: Trtnik Jože  
 Intendant: Kos Jože  
 Obveščevalec: Zdešar Stane  
 Tehnika: Mayer Jože  
 (aret. VII/1942)

Sekretar: VI/1942—IX/1943  
 Zdešar (v NOV IX/43)  
 Blagajnik: Zdešar Stane  
 Intendant: Klanjšek Simon  
 Obveščevalec: ?  
 Tehnika: Veretik

PODOBOR: POMOŽNI ODDELKI

Sekretar: VI/1941—II/1942  
 Blagajnik: Pleš Tone  
 Pleš Tone  
 in vojni referent  
 Obveščevalcc: Jakopič Štefan  
 (v NOV II/1942)  
 Tehnika: Črnič Karol  
 Intendant: Okršlar Jože  
 (aret. VI/1942)

PODOBOR: VOZOVNA DELAVNICA

VI/1941—IX/1943

Sekretar: Stary Bogdan  
 (v NOV IX/1943)  
 Blagajnik: Brdavs Alojz  
 (XII/1943 prem.  
 v Postojno  
 Obveščevalec: Benčina Karol  
 (aret. V. 42,  
 izpuš. 9/43)  
 Tehnik: Mesec Anton  
 (v NOV IX/1943)  
 Intendant: Lušin Stane  
 (aret. III/43,  
 v NOV IX/43)

IX/1943—XI/1943

Mihelič Alojz  
 Božič Ivan  
 (pom. blagajnik)

II/1942—III/1943

Pleš Tone  
 Pleš Tone  
 in vojni referent  
 Kos Jože

Krvinšek Jože  
 Črnič Karol

III/1943—IX/1943

Pleš Tone  
 Pleš Tone  
 Hacin Martin

Črnič Karol  
 Kos Jože (IX/43  
 premešč. v Kur.  
 Lb.)

IX/1943—IV/1944

Sekretar: Pleš Tone  
 (aret. 16. 1. 1944)  
 Obveščevalec: Hacin Martin  
 (aret. IV/1944)  
 Tehnik: Črnič Karol  
 (aret. IV/1944)  
 Intendant: Okršlar Jože

Dokaj obsežen je bil matični odbor sekcije, ki je zajemal največ terenskih odborov, tako terenski odbor nadzorništva Ljubljana, visoke stavbe Ljubljana, sekcijo, krajevno skladišče, dalje Vrhniko, Borovnico I, Borovnico II, Logatec, Rakek, Rakovnik, Grosuplje, Ribnico, Kočevje. Člani matičnega odbora sekcije so bili od julija do decembra 1941 tile: sekretar ing. Ciril Mravlja, blagajnik Dušan Kobilica, obveščevalec Emil Strniša,\* vojaški referent Ivan Brčan in intendant Karel Siard. Decembra 1941 je prevzel po aretaciji Karla Siarda intendant Viktor Štrumbelj, sicer pa je bila sestava do januarja 1943 ista. Le februarja 1942 je Dušana Kobilico nasledil kot blagajnik Rudi Smrekar. Od januarju 1943 do kapitulacije Italije pa je matični odbor delal v takšni sestavi: sekretar je bil Ciril Mravlja, blagajnik ing. Dolenc, obveščevalec Vida Vitek, intendant Tiktor Štrumbelj in za NZ je odgovarjal Ivan Brčan.<sup>28</sup>

Matični odbor OF postaje Ljubljana, ki je obsegal terenske odbore postajnega osebja, skladišča in osebja za spremstvo vlakov, je imel od decembra 1942 do kapitulacije Italije takšno sestavo: Stane Bratož sekretar, Stane Jereb blagajnik, Franc Lužar obveščevalec, Marjan Biščak intendant, Anton Koren, in za njim verjetno Ivan Beravs, tehnik in Jože Žen za NZ.<sup>29</sup>

Kadrovska sestava matičnega odbora OF železniške direkcije je bila od oktobra 1942 do septembra 1943 naslednja: po aretaciji Petra Romavha 6. oktobra 1942 je postal sekretar odbora Simon Danev, člani pa Marija Miklavc, Lado Vučnik, Jože Završnik, Janez Ceglar, Janez Demšar-Jernej in pomožni tehnik Ivan Kocjan. (Zadolžitve drugih članov odbora iz spominskega gradiva in drugih virov ni moč ugotoviti.)<sup>29a</sup>

Matični odbor OF železniških enot v Šiški so sestavljali od junija 1942 do februarja 1943 naslednji člani: sekretar Jože Gabrovšek, blagajnik Franc Krebs, obveščevalec Stane Zdešar,

---

\* Emil Strniša je bil aretiran 6. januarja 1943 in zaprt do 15. oktobra 1943, nato je bil zopet zaposlen in aktiven v narodno-osvobodilnem gibanju na železnici. Ponovno je bil aretiran 7. aprila 1944 in zaprt do 1. julija 1944. Tega dne so ga Nemci poslali v taborišče Dachau in 15. avgusta v Mauthausen, kjer je bil do 24. junija 1945. (Anketni list Emila Strniše.)

intendant Rudolf Stančič, tehnik Jože Svetlin, NZ Miloš Mally, za zvezo z mostovno delavnico je skrbel Tone Pečkaj in z dolensko progo Stane Stanič. Februarja 1943 je prišlo do novih sprememb in sicer blagajnik je postal Ivan Batista, intendant Franc Gorenc in tehnik Janez Lampič. Od maja 1943 do kapitulacije Italije pa so bili v matičnem odboru OF Karel Gornik sekretar, Ivan Batista blagajnik, Stane Zdešar obveščevalec, Franc Gorenc intendant, Tone Pečkaj tehnik, Jožef Stermenszky za NZ in Stane Stanič še nadalje za zvezo z dolensko progo.<sup>29b</sup>

Ker so bili nekateri člani rajonskega odbora OF železnica tudi hkrati člani železniškega komiteja KPS, so bili sestanki večinoma skupni. Tako kot v letu 1941 so bili sestanki v letu 1942 in 1943 z večjo in važnejšo vsebino dnevnega reda na stanovanjih zanesljivih železničarjev, predvsem pa pri članih železniškega komiteja ali pa rajonskega odbora OF železnica. V silno težkih okoliščinah in kljub nekaterim hudim izgubam najboljših organizatorjev narodnoosvobodilnega gibanja je ostala OF na železnici trdna organizacija, ki je skupaj z železniškim komitejem vodila in izvedla najpomembnejše akcije.

Med prvimi in lahko bi rekli množičnimi dejavnostmi organizacij OF na železnici je bilo poleg pridobivanja novega članstva tudi organizirano pobiranje prispevkov za OF, narodni davek\* in za ljudsko pomoč, kasneje za SNP. Vsak te-

## MATIČNI ODBOR OF POSTAJE LJUBLJANA

od VII. 1941—XII. 1942

sekr.: PETER ZLATNAR st. do 11. XI. 1941, nato STANE BRATOŽ  
blag.: BOGOMIR KEMPERLE od jeseni 1941 VALENTIN BENEDIČIČ  
obv.: FRANC LUŽAR  
intend.: MAKS MAJERSIČ do jeseni 1942  
teh.: TONE MAVER  
voj. ref.: JOŽE ZEN

od XII. 1942 do IX. 1943

sekr.: STANE BRATOŽ  
blag.: STANE JEREB  
obv.: FRANC LUŽAR  
intend. MARJAN BIŠČAK  
teh.: KOREN ANTON (IVAN BERAVS)?  
NZ: JOŽE ZEN

①/XII-42

1: 140, 20(-2), 747, -, 270, -, - ,  
2: 220, 67(-4), 2265, -, - , -, 1200, (Pih, Gu, Sit)  
3: 111, 46(-), 1709, 100, 50, -, 300, (-100) Psl, Pord)  
4: 54, 23(-4), 1180, -, - , - , - ,  
5: 66, 29(75), 1290, 99, 420, -, 1200, (L, Zl, Pot)  

---

591, 185, (-11) 7189, 199, 740, -, 2700,  
ΣΣ : 7189 + 199 + 740 - 2700 = 5428  
046-790654

Primer obračunskega lističa za december 1942

renski odbor, ki je deloval v okviru svoje delovne enote, je imel blagajnika, ki je zbiral prostovoljne denarne prispevke bodisi za OF ali za LP ali kasneje SNP. Le-ti so odvajali denar blagajnikom matičnega odbora in ti glavnemu blagajniku RO OF železnice. Blagajniki so pobirali denar od članov OF največkrat ob mesečnih izplačilih mezd, višina prispevkov je bila prostovoljna in je znašala od 1 ali 5 do 20 Lit.<sup>30</sup> Iz spominov in izjav železničarjev je razvidno, da so pobirali prispevke že poleti 1941 in sicer po vseh delovnih enotah ljubljanskega vozlišča. Vsote prispevkov so bile dokaj visoke in denar je redno pritekal v blagajno odbora OF železnica.<sup>31</sup> Z ozirom na pomanjkanje dokumentov bomo za

## KOMITE KPS NA LJUBLJANSKI ŽELEZNICI

od IV. 1941—X. 1942

TONE ŠUSTERŠIČ do VII. 1941

TONE ZALAR do VII. 1941

TINE ROŽANC do VII. 1942

KAREL ČRNIČ

MARTIN KOKALJ

PETER ROMAVH do X. 1942

PETER ZLATNAR ml. do XII. 1941, nato JOŽE GABROVSEK

od X. 1942—IX. 1943

KAREL ČRNIČ do IV. 1944

MARTIN KOKALJ do IX. 1943

JOŽE GABROVSEK do 15. V. 1943

JANEZ RUPAR do II. 1944



ilustracijo navedli številčne podatke strnjeno samo za obdobje od februarja do vključno septembra 1942. Razpredelnica je tako narejena le na podlagi obračunskih lističev osrednjega, kasneje rajonskega odbora OF železnica — ljubljansko vozlišče. Številčni podatki prikazujejo, koliko je bilo v navedenem obdobju zaposlenih železničarjev, število članov OF (bolje število plačnikov) višina narodnega davka, prostovoljnih prispevkov, posojilo svobode\*\* in sumaren prikaz prispevkov.<sup>32</sup>

1942 Zaposleni	Člani OF (število plačnikov)	Narodni davek	Prostovoljni prispevki	Posojilo svobode	Skupaj	
II.	—	1.432	21.032,50	3.510,50	2.277	26.820
III.	—	1.385	19.824	3.608	1.386	24.818
IV.	3.461 (40,3 %) 1.395	23.619,50	1.470	5.148	30.237,50	
V.	3.350 (42,1 %) 1.412	29.464,50	1.962	8.500	39.926,50	
VI.	3.444 (41,6 %) 1.432	32.733	33.612	11.583	77.928	
VII.	3.252 (40,2 %) 1.308	31.867	7.869	4.554	44.290	
VIII.	3.505 (38,4 %) 1.345	34.408	5.137	2.772	42.317	
IX.	3.396 (35,3 %) 1.199	29.260	641	1.089	30.990	
	poprečno 1.383	222.208,50	57.809,50	37.309	317.327	

\* Odlok Slovenskega narodnega osvobodilnega odbora o narodnem davku je bil sprejet 16. septembra 1941 za kritje izdatkov osvobodilnega gibanja in socialno pomoč. Plačevati ga je bil dolžan vsak Slovenec, ki je imel lastne dohodke. Davek je znašal najmanj 1 Lit in je rasel progresivno do 10 % čistih dohodkov. (Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji, knjiga 1, dok. št. 42, stran 121).

\*\* Odlok Slovenskega narodnega osvobodilnega odbora o posojilu svobode je bil prav tako sprejet 16. septembra 1941. Višina posojila je znašala 20.000.000 din, za posojilo je jamčil Slovenski narodni osvobodilni odbor in prevzel za isto jamstvo po osvoboditvi vso davčno moč prebivalstva na celotnem slovenskem ozemlju. Posojilo se je obrestovalo po 5 % letno, vplačevali pa so ga v Lit po tečaju 380 Lit za 1.000 din. Več o tem glej Dokumenti ljudske revolucije, knjiga 1, dok. št. 43, stran 122.

Številčni podatki zaposlenih železničarjev v številnih delovnih enotah in članov OF so v navedenih dokumentih (obračunskih lističih) tu in tam označeni z vprašajem. Kaže namreč, da avtor dokumenta pri sestavljanju mesečnih obračunskih poročil ni vselej točno poznal v nekaterih delovnih enotah številčno stanje zaposlenih in število članov OF. Vendar menimo, da so razlike v prikazu števila zaposlenih železničarjev in članov OF od dejanskega stanja zelo majhne in ker ni drugih podatkov na voljo, smo jih uporabili za sumaren pregled, ki do neke mere le nazorno prikaže rast in upadanje zaposlenih in članov OF v rajonskem odboru OF ljubljansko vozlišče. Številčni podatki prispevkov pa so zanesljivi. Zanimivo je, da je od februarja do vključno junija 1942 število članov OF z manjšim odstopanjem navzgor ali navzdol približno enako, večje odstopanje od poprečja v prikazanem obdobju pa je v mesecu septembru. Iz tega je razvidno, da se je OF spomladi in zgodaj poleti močno utrdila in članstvo do neke mere ustalilo. Razpredelnica prikaže, da so največ prispevkov zbrali v juniju 1942 in to kar 77.928 Lit, kar je v primerjavi z drugimi meseci izredno. Približno enako so zbrali denarja v juliju in avgustu, najmanj pa marca istega leta. Torej v osmih mesecih od februarja do vključno septembra

## MATIČNI ODBOR OF ŽELEZNIŠKE DIREKCIJE LJUBLJANA

od VII. 1941—X.1942

sekr.

PETER ROMAČ do 6. X.1942

BRUNO BORŠTNIK poleti 1941, nato MARIJA MIKLAVC

ing. ALFONZ DOBOVIŠEK do VII. 1942, nato LADO VUČNIK

JOŽE ZAVRŠNIK

JANEZ CEGLAR

VILKO JERŠE do 16. IX. 1942 nato JANEZ DEMŠAR

pom. teh.

IVAN KOCJAN, kurir bataljonskega štaba NZ na železnici do 14. X. 1943

SIMON DANEV

od X. 1942—IX. 1943

sekr.

SIMON DANEV

MARIJA MIKLAVC

VUČNIK LADO

JOŽE ZAVRŠNIK

JANEZ CEGLAR

JANEZ DEMŠAR

pom. tehn.

IVAN KOCJAN

1942 je poprečno na mesec 1.383 članov OF prispevalo narodnega davka 222.208,50 Lit, prostovoljnih prispevkov 57.809,50 Lit in posojila svobode 37.309 Lit skupaj 317.327 Lit denarnih prispevkov.

Iz blagajniškega obračuna okrožnega odbora OF Ljubljana, kjer je med drugim zajet tudi rajonski odbor OF železnica je razvidno, da je iz petih matičnih odborov OF plačalo marca 1943 916 članov OF 22.326 Lit narodnega davka, za posojilo svobode so zbrali 892 Lit, prostovoljnih prispevkov 1.416 Lit, pribitek 3.144 Lit, skupaj torej 27.778 Lit.<sup>33</sup>

## MATIČNI ODBOR OF ŽELEZNIŠKIH ENOT V ŠIŠKI

od VII. 1941—VI. 1942

sekr.: JOŽE GABROVŠEK  
blag.: FRANC KREBS  
obvešč.: TINE ROŽANC  
voj. ref.: BRANKO IVANUŠ-BOZO  
intend.: RUDOLF STANČIČ  
tehnika: JOŽE SVETLIN  
zveza z dol. progo: STANE STANIČ  
zveza z most. del.: TONE PEČKAJ

od VI. 1942—II. 1943

sekr.: JOŽE GABROVŠEK  
blag.: FRANC KREBS  
NZ: MILOŠ MALLY  
obv.: STANE ZDEŠAR  
intend.: RUDOLF STANČIČ  
teh.: JOŽE SVETLIN  
zveza z dol. progo: STANE STANIČ  
zveza z most. del.: TONE PEČKAJ

od II. 1943—V. 1943

sekr.: JOŽE GABROVŠEK  
blag.: IVAN BATISTA  
NZ: MILOŠ MALLY  
intend.: FRANC GORENC  
teh.: JANEZ LAMPIČ  
obv.: STANE ZDEŠAR  
zveza z dol. progo: STANE STANIČ  
zveza z most. del.: TONE PEČKAJ

od V. 1943—IX. 1943

sekr.: KAREL GORNIK  
blag.: IVAN BATISTA  
NZ: JOŽEF STERMENSZKY  
obv.: STANE ZDEŠAR  
intend.: FRANC GORENC  
teh.: TONE PEČKAJ  
zveza z dol. progo: STANE STANIČ

1/7/43.

KRAJ	STALICE		Stav. cl.		D		POS		PRISL		PODP.		Oskara	
	51/42	51/43	27/42	27/43	42	43	42	43	42	43	42	43	42	43
1	140	140	20	17	747	675			270				1017	675
2	220	220	67	66	2265	2225		3000		140	1200	900	1065	4475
3	111	108	46	40	1707	1525			50	66			1757	1601
4	54	54	23	23	1120	1070							1180	1070
5	66	66	29	29	1290	1350	100	100	20	10	300	750	1110	710
<b>Σ</b>	<b>571</b>	<b>528</b>	<b>127</b>	<b>175</b>	<b>7209</b>	<b>6265</b>	<b>100</b>	<b>3100</b>	<b>340</b>	<b>216</b>	<b>1500</b>	<b>1650</b>	<b>6129</b>	<b>8531</b>

Golop: 6 bl. 600 Jug 200/1000 Vov. 100 Rim. 500 Tr. 200 <u>1600</u>	Jug. 200 200 500 1000 1000 <u>2000</u>	6265 3100 216 <u>10.181</u> 1600 <b>8.581</b>	1670 30 1640 <u>30</u> <b>1670</b>
--	---	--	--

Cost 2 = 3000 - 200 = 2800 = 0527 = 737304  
 0452 = 953409  
 0480 = 940027  
 4 1000 = 1000 = 209 = 112971

Pregled prispevkov, posojil in podpor za december 1942 in januar 1943 nekaterih terenskih odborov OF na železnici

V letu 1942 in 1943 je bilo večje število železničarjev iz Ljubljanske pokrajine zaprtih, interniranih, veliko se jih je vključilo v NOV, zato so za družine le-teh skrbele frontne organizacije na železnici. Spričo tako povečanih potreb je organiziral decembra 1942 ing. Ciril Mravlja v ljubljanskem železniškem vozlišču odbor Slovenske narodne pomoči, deloval pa je v okviru rajona OF železnica.<sup>94</sup> V odboru so bili ing. Albin Grzinič, Malči Osredkar in Emilija Kocjan. Člani tega odbora so bili zadolženi, da v vseh delovnih enotah organizirajo zbiranje denarja, sanitetnega materiala, obleke, obutve, živilskih kart, živil in tako učinkovito pomagajo prizadetim.

MALČI OSREDKAR, roj. 1897, statistična referentka na direkciji v Ljubljani. Soorganizatorica OF na direkciji, aktivno je delala zlasti pri Ljudski pomoči (LP), kasneje preimenovani Slovenska narodna pomoč (SNP). Delala je tudi na terenu v Šiški. Po vojni je požrtvovalno sodelovala na področju socialnega varstva. Umrla je leta 1962



Na pobudo članov odbora SNP je organizacija zajela vse delovne enote železniškega vozlišča. Tako je na primer Emilija Kocjan s pomočjo Miloša Mallyja organizirala odbor SNP v železniški ambulanti, kjer so delali v trojki Berta Flander, Lija Sivko in Miha Žerjav. V delovni enoti sekcije pa je Kocjanova že od vsega začetka pritegnila v delo Ivanko Ferjančič-Čičko.<sup>35</sup> Na direkciji je Osredkarjeva pritegnila v sodelovanje Marijo Kneisel in Milo Šinkovec, z njo je Osredkarjeva sodelovala že pri akcijah Slovenske narodne pomoči na pobudo Petra Romavha.<sup>36</sup> Na postaji Ljubljana je delal v organizaciji Anton Virant. V svoji delovni enoti je pobiral mesečne prispevke in oblačila ter jih oddajal Petru Romavhu, ali pa je po njegovem naročilu izplačeval podpore ženam interniranih in železniškim družinam, katerih hranitelji so bili v NOV. Prispevke je pobiral ves čas okupacije.<sup>37</sup> Alojz Žargi ml., ki je delal v mostovni delavnici v Šiški, se spominja, da sta mu Jože Gabrovšek ali Tine Rožanc, člana železniškega komiteja KPS mesečno izročala večje vsote denarja, ki jih je raznašal prizadetim železničarskim družinam. Denar v višini 500—700 Lit je izročal npr. družini Ignaca

Cankarja za Bežigradom, Iva Škrbca, Alojza Žargija st. in drugim.<sup>38</sup> Prav tako so odbori OF v kurilnici in sekciji pobirali davek in prispevke ter jih oddajali blagajnikom matičnih odborov. Iz dveh ohranjenih seznamov, prvi je iz marca 1942, drugi (nedatiran) pa bržkone tudi iz prve polovice 1942. leta, moremo razbrati, da so dvajsetim družinam izplačali v višini od 150 do 500 Lit v skupni vrednosti 6.883 Lit in iz drugega seznama osemnajstim družinam v skupni vrednosti 6.400 Lit podpore. Seveda pa so bili skupni zneski podpore rajonskega odbora OF železnica znatno višji. Iz blagajniških obračunov le-tega je npr. razvidno, da so izplačali novembra 1942 vsoto v višini 28.509 Lit in marca 1943 pa v višini 28.710 Lit podpore.<sup>39</sup>

Od poletja 1941 pa do aretacije 2. oktobra 1944 je aktivno sodelovala pri zbiranju prispevkov za socialno pomoč družinam, katerih svojci so bili v NOV, zaprti ali žrtve okupatorjevega nasilja, tudi Jožefa Čehovin. Na postaji Ljubljana je bila likvidant mesečnih prejemkov in je med rednimi izplačili plač vključevala tudi mesečne prejemke socialno ogroženim družinam. Pri tem so ji knjigovodsko pomagali v

<u>MARČ</u>	
Alič Jože	500.--
Kadunc Franc	300.--
Klančar Jože	350.--
Koprivnikar Janez	300.--
Lipovšek Karel	400.--
Mejač Lovro	600.--
Okorn Jožef	300.--
Perdan Franc	250.--
Pirc Stane	150.--
Poljak Bojan	300.--
Potokar Alojz	600.--
Slabe Jožef	400.--
Sepič Ivan	400.--
Škerbec Kornelija	200.--
Sušteršič Anton	300.--
Zalar Anton	400.--
Žargi Lojze	350.--
Novak Ciril	300.--
	6.400.--

Kos 700 ✓	Palčič 1200 ✓	(Anič v. 900) ✓
Čerc 800 ✓	Štalar 600 ✓	
Kof 900 ✓	Željca 400 ✓	
Zup. In 800 ✓	Šlapičar 900 ✓	
Ferd 800 ✓	Žuh 700 ✓	
Jovanč 800 ✓	Šuroka 1000 ✓	
Štore 700 ✓	Pangri Jan 800 ✓	
Krčič 900 ✓	" Anil 600 ✓	
Kobilca 500 ✓	Kacar Rudi 800 ✓	
Kobilc 500 ✓	Valjč 600 ✓	
Željč 800 ✓		
Pavnikar 1000 ✓		
Gradišnik 1000 ✓		27.000 -
Godec 700 ✓		
Cerk 500 ✓		
Čoprevec 800 ✓		
Lecha 1400 ✓		
Žalar 800 ✓		
Kavčič 500 ✓		
Pirožančič 500 ✓		
Žerin 800 ✓		
Cerin 400 ✓		
Utolek 500 ✓		
Žalar Franc 1500 ✓		
Vlečič 1000 ✓		
Dragar 600 ✓		

Seznam železničarskih družin in višina vsote, ki jo je Slovenska narodna pomoč na železnici mesečno razdelila prizadetim družinam. Prvi dokument je verjetno iz leta 1943 (marec), drugi je nedatiran

računovodstvu direkcije Dore Matul, Jože Potokar, Mladen Kozina.<sup>40</sup> Na postaji Zalog je Ivan Klavs poleg aktivističnega dela ves čas skrbel tudi za pomoč družinam, katerih svojci

so bili v NOV ali v internaciji.<sup>41</sup> Prav tako se aktivisti z gojenjskega kolodvora spominjajo, da so v okviru SNP pošiljali pakete internirancem na Rabu in v druga taborišča v Italiji in Nemčiji na naslove, ki jim jih je posredoval Tone Maver. Po spominih železničarjev so poslali z naslovne postaje Ljubljana-Siška nad sto paketov. Pri preskrbi in zbiranju živim jim je znatno pomagala železničarska nabavljalna zadruga v Šiški, ki jo je vodil Emil Klebel. Tako kot povsod na železnici, so bile te akcije v Šiški sprva legalne, kasneje z okupatorjevo prepovedjo pa so aktivisti iz šišenskih železniških delovnih enot pošiljali pakete pod drugimi naslovi in iz različnih poštних uradov.<sup>42</sup> Pakete so vozili železničarji tudi v druge kraje in jih od tam po različnih zvezah odpošiljali dalje. Ludvik Rahne iz Brezovice je npr. vzdrževal zvezo s Postojno, kamor je na nek naslov dostavljal pakete za internirance na Rabu. Tako železničarju Francetu Kavčniku, Bogataju in drugim.<sup>43</sup>

Večino večjih akcij Slovenske narodne pomoči je vodil rajonski odbor OF železnica. Od srede maja 1943 do kapitulacije Italije je bil za delo SNP določen Simon Danev-Šime.

Ost:		Bodilod	
suot. moka	41'28 kg	boler moka	18 kg (5) prapra.
piž	3'68 kg	suot. moka	15 " (15) prapra.
<hr/>		prapra moka	13 kg (13) zapori
suot. moka	41'28 kg	suot. moka	15 " (15) prapra.
piž	3'68 kg	"	10 " (5) prapra.
<hr/>		"	10'25 (10) "
suot. moka	25'68 kg	piž	10' - prapra moka
piž	2'40 "	ala moka	10' - prapra moka
<hr/>		frizol	1'25 " (15)
suot. moka	17'80 kg	piž	1'00 " (10) "
piž	1'20 "	<hr/>	
<hr/>		suot. moka	2'97 kg moka
<hr/>		suot. moka	2'55 " "
<hr/>		suot. moka (prapra) (15)	5'56 kg
<hr/>		piž (10) moka (15)	1'00 kg
<hr/>		suot. moka (99)	41'28 kg
<hr/>		piž (99)	3'68 kg



<u>Material</u>		<u>pris.</u>
<u>Priloga</u>		
enot. moka	20 kg	(5)
"	10 "	(43) ju
"	25.51 kg	(13)
rij	3.24 kg	(13)
sladkor	3.50 kg	(13)
enot. moka	1.25 kg	(12)
rij	1.50 kg	(13) pis.
<hr/>		
enot. moka	20 kg	(5) julij-ang
"	20.07	(4) uk
"	38.57	(13)
rij	4.12	(13)
<u>enot. moka</u>	<u>26</u>	
enot. moka	8.70	(13)
<hr/>		
enot. moka	20.20 kg	(7) ju
"	20 - "	(6) ju
"	30 - "	(6) sek
"	30 - "	(6) sek
"	7.60	(15) don
rij	4.50	(4) v
enot. moka	5.60	(6) ju
sladkor	1.00	(1) "
enot. moka	7.40	(13) don
"	32.52	(13) ju
"	2.60	(4) "

Seznam količine hrane, ki jo je zbrala Slovenska narodna pomoč na železnici. Primerno pripravljeno hrano je v paketih pošljala zapornikom internancem pa tudi prizadetim družinam na teren

Ž.O.O.F Borovnica

M.O. SNP

Dolga 24. 11.

železnica.

Dopis pod 5. št. prejeto. Sreča pismo tudi prejemam pod katerim ste  
izplačevali prispevek.

Znesek 19.000 Lit. vam pod nemško okupacijo, ne moremo vrneti. Ravno  
tolko bi ga vrnili, a nimamo nobenih denarnih sredstev na razpolago. Če  
denar moramo pridobiti na obročje, kar ga vse za vsakega, kolikor spleti  
vse ne izplačujemo je vsaj skrajno po kateri oblikovani državi. Tudi  
če to v evidenci je videti, kako bomo imeli denarna sredstva bomo to storiti  
prediti. Tudi vanaj izplačujemo prispevek na bomo mogli vrneti, če bomo  
mislili, če bomo pa to pa vanaj, pa ne bi splošno za razpoložljivo.  
Sicer sem pa vse to vrneti pa oblikovani državi, katero to celo zaradi  
prediti.

Imamo pa nekaj sredstev, ki se morajo prediskutirati  
če v tehničnem ali pa v zvezi. Sreča bi ga pa prediskutirati. 1. prediskutirati  
za ključnice za stampe in za splošno. 200 Lit. je 10 lit. posamičnega  
prispevka. Delo, prediskutirati pa prediskutirati za splošno, če bi se stabilno  
Pri vsaki posamični, pa to prediskutirati, katero bomo tako za prispevek  
poravnati.

Prut. fašizma, ostroda narodu!

Prut.  
Kmet.

Slovenska narodna pomoč v ljubljanskem vozlišču je pošljala denarne prispevke prizadetim železničarskim družinam tudi izven Ljubljane. Dopis rajonskega odbora OF Borovnica matičnemu odboru SNP na železnici, ki je sicer iz junija 1944, o tem nazorno govori

Za njim je prevzel delo in odgovornost za SNP ing. Albin Grzinič.\*<sup>44</sup>

\* Tudi pod nemško okupacijo je bilo dobro organizirano zbiranje denarja v obliki davka za OF in prispevke SNP, ne samo v Ljubljani, temveč tudi po drugih progah. Ves ta nabrani denar (davek in za SNP, včasih tudi do 16.000 Lit.) je sprejel Janez Gregorač, blagajnik rajonskega odbora OF železnica. Ta denar je

Vse delovne enote na ljubljanskem vozlišču so zbirale denar v obliki prostovoljnih prispevkov, dalje odrezke živilskih kart in raznovrsten živež, člani SNP (Malči Osredkar, Ivanka Ferjančič-Čička, Anton Virant, Emilija Kocjan, pa tudi mnogi drugi) pa so obiskovali družine internirancev, partizanov, talcev in zapornikov ter jim prinašali denarno in drugo materialno pomoč. Prav tako so hrano in perilo ter razna sporočila prinašali zapornikom v ljubljanske zapore. Znatno pomoč je dajala SNP kot smo že omenili tudi internancem na Rabu, kamor so pošiljali poleg hrane tudi druge potrebščine, dalje železničarjem internancem v razna taborišča v Italiji in po nemški okupaciji Ljubljanske pokrajine v nemška taborišča.<sup>45</sup>

V dveh poglavjih smo prikazali od aprila 1941 do kapitulacije Italije razvoj partijske, predvsem pa osvobodilne organizacije in sestavo odborov OF na železnici v Ljubljanski pokrajini. S prikazom raznovrstnih oblik narodnoosvobodilnega gibanja in boja proti okupatorju, ki je potekal organizirano že od poletja 1941 dalje, pa je moč potrditi, da so se železničarji dokaj množično vključevali v OF že jeseni 1941, zlasti pa do spomladi 1942. Pri tem se zastavlja vprašanje, kolikšen del železničarjev je z rastočim okupatorjevim terorjem in razvojem slovenske kontrarevolucije in njene oborožene formacije v naslednjem obdobju prehajal v nasprotni tabor ali v bolj pasivno stanje. Kot že rečeno, so se železničarji množično vključevali v organizacijo OF in v podtalno delovanje v okviru službene dolžnosti in tudi izven nje. Narodnoosvobodilni boj na železnici pa ni bil v posameznih obdobjih po intenziteti vselej enako močan. Manjši del železničarjev je po začetnem aktivnejšem sodelovanju v NOB postal z rastočim okupatorjevim nasiljem poleti 1942 nekako manj aktiven, vendar je zanj značilno, da je še dalje osvobodilno organizacijo moralno in materialno podpiral, ni pa se vselej vključeval v večje in zahtevnejše akcije, ki jih je terjalo narodnoosvobodilno gibanje na železnici. Vendar je

---

izročal ing. Grziniču. Odbor SNP v Ljubljani je skrbel in podpiral tudi prizadete družine železničarjev na vseh drugih progah izven ljubljanskega vozlišča. (Zaslišanje na upravi policije v Ljubljani, z dne 25. februarja 1945, fasc. 527, mapa IX v arhivu IZDG.)

moč trditi, da je tudi ta del članov OF predstavljal na železnici več ali manj zanesljivo zaledje in sile na katere so se lahko naslonili višji organi OF. Obstajale pa so skupine v vseh socialnih slojih, ki so kot sredina čakale na takšen ali drugačen izid vojne. Skupine klerikalno ali nacionalno usmerjenih železničarjev, ki so nasprotovale narodnoosvobodilnemu gibanju, so bile v posameznih delovnih enotah povsem v manjšini, v nekaterih pa jih sploh ni bilo. Njihovo sovražno delovanje je bilo čutiti bolj kot delo posameznikov, ne pa kot organizirane skupine, in se je od časa do časa razkrivalo z izdajstvi in vdori v organizacijo OF. Večje in dobro organizirane sovražne politične formacije na železnici ni bilo, kar velja za ljubljansko vozlišče in novomeško postajo in tudi druge postaje v Ljubljanski pokrajini. Tako nikoli niso imeli odločujočega vpliva na razvoj NOB na železnici, saj je zdaleč prevladovala moč partijske in osvobodilne organizacije, ki je bila zmožna tudi v najtežjih obdobjih voditi in opravljati pomembne naloge za NOB.

#### OPOMBE

1. Arhiv IZDG, fasc. 8/3, ital. arhiv - kvestura.
2. Arhiv IZDG, fasc. 8/3, ital. arhiv — kvestura.
3. Arhiv IZDG, fasc. 175/3, arhiv — karabinjerji grupe Ljubljana.
4. Arhiv ŽG, Dodatek k razpisu št. 41/42.
5. Arhiv IZDG, fasc. 8/2, ital. arhiv — kvestura.
6. Zločini italijanskega okupatorja v Ljubljanski pokrajini, I. Internacije. Ljubljana 1946, stran 54.
7. Arhiv IZDG, fasc. 6, ital. arhiv — visoki komisar.
8. Arhiv IZDG, fasc. 239/4, ital. arhiv — karabinjerji divizije Granatieri di Sardegna.
9. Klešnik Roman: Na železniški postaji v Zalogu. Ljubljana v ilegali II, 1961, str. 259—260.
10. Prav tam.
11. Arhiv IZDG, fasc. 239/5, ital. arhiv — karabinjerji divizije Granatieri di Sardegna.
12. Prav tam.
13. Arhiv IZDG, fasc. 5/7, ital. arhiv — visoki komisar.
14. Podatke je posredovala Traven Rezka; Jesen 1942, Korespondenca Edvarda Kardelja in Borisa Kidriča. Ljubljana 1963, opomba 27, v dok. 79, stran 225.
15. Jesen 1942, Korespondenca Edvarda Kardelja in Borisa Kidriča. Ljubljana 1963, opomba 27, v dok. 79, stran 225; Arhiv CK ZKS, mapa življenjepisi.

16. Arhiv IZDG, fasc. 218/12, ital. arhiv — karabinjerji XI. armadnega zbora.
17. Arhiv IZDG, fasc. 189/2, ital. arhiv — karabinjerji grupe Borovnica.
18. Spominska plošča na vogalu hiše na Trubarjevi cesti št. 12. (Za Čreslom.) Strniša Emil, ustni vir; Peček Francka-Lesar, ustni vir.
19. Arhiv IZDG, fasc. 218/2, ital. arhiv — karabinjerji XI. armadnega zbora.
20. Arhiv IZDG, fasc. 6/7, ital. arhiv — visoki komisar.
21. Arhiv IZDG, fasc. 239/5, ital. arhiv — karabinjerji divizije Granatieri di Sardegna.
22. Arhiv IZDG, fasc. 5/7, ital. arhiv — visoki komisar.
23. Arhiv IZDG, fasc. 162/4; fasc. 175/3; fasc. 186/5, ital. arhiv — karabinjerji grupe Ljubljana.
24. Arhiv IZDG, fasc. 476, ital. arhiv — TMG-sodbe.
25. Mally Miloš, zapisek razgovora maja 1968; Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 8. januarja 1970.
26. Mikuž Metod: Pregled gospodarske dejavnosti v narodno-osvobodilni borbi v Sloveniji. Zgodovinski časopis 1956/1957, str. 221 in 226; Gradivo ŽG.
27. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in priloge.
28. Prav tam.
29. Zbrano gradivo ŽG, Strniša Emil: Kratak oris organizacije OF na železnici; Lužar Franc priloga k anketnemu listu, anketni listi postajnega osebja.
29. a Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in priloge.
29. b Prav tam.
30. Kocjan Emilija, zapisek razgovora z dne 20. maja 1974.
31. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi.
32. Arhiv IZDG, fasc. 528/I; fasc. 528/XI, part. civ. arhiv.
33. Arhiv IZDG, fasc. 528/XI, part. civ. arhiv.
34. Zbrano gradivo ŽG, Kocjan Emilija, pismena izjava in zapisek razgovora z dne 20. maja 1974, Arhiv IZDG, Grzinič Albin, ZB/1 kartoteka.
35. Zbrano gradivo ŽG, Kocjan Emilija pismena izjava.
36. Zbrano gradivo ŽG, Osredkar Malči, pismena izjava z dne 9. marca 1958.
37. Arhiv IZDG, Virant Anton ZB/58, kartoteka.
38. Žargi Alojz ml., zapisek razgovora z dne 5. maja 1976.
39. Arhiv IZDG, fasc. 528/XI, part. civ. arhiv.
40. Arhiv IZDG, Čehovin Jožefa, ZB/6, kartoteka; Zbrano gradivo ŽG, anketni list.
41. Klešnik. Kronika, rokopis pri avtorici.
42. Zbrano gradivo ŽG, Bajec Alojz: Železničarji postaje Ljubljana Šiška v borbi za svobodo 1941—1945.
43. Rahne Ludvik, zapisek razgovora z dne 21. septembra 1978.
44. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi in spominski zapisi.
45. Zbrano gradivo ŽG, Ferjančič Ivanka-Čička, pismena izjava; Osredkar Malči, pismena izjava.

## VII

### ŽELEZNIČARSKA DRUŠTVA POD ITALIJANSKO OKUPACIJO

Poleg organizacij, ki so nastajale in delovale v okviru OF, moramo omeniti organizacije na železnici, ki so delovale še pred okupacijo. Še vedno so namreč obstajala železničarska strokovna, gospodarska in kulturno-prosvetna društva, ki pa so postopoma z okupatorjevimi odredbami spremenila vodstvo in značaj delovanja, kar velja predvsem za leti 1942 in 1943, in to za strokovna in kulturno-prosvetna društva, manj za gospodarska. Vendar pa so tudi ta, vsaj v prvih mesecih okupacije, dajala v okviru svoje legalne dejavnosti nekaj možnosti za politično podtalno delovanje med železničarji. V naslednjih primerih bomo prikazali, da so poleti in jeseni 1941 železničarji tudi v okviru svojih društev in združenj pridobivali člane za OF ali narodnoosvobodilno gibanje, čeprav je slovensko meščansko časopisje prikazovalo njihove občne zборе v luči solidarnosti z okupatorjem. Tako je na primer Slovenski narod poročal v članku Naši železničarji so zborovali dne 19. avgusta 1941 o poteku občnega zbora Udruženja jugoslovanskih nacionalnih železničarjev in brodarjev v Ljubljani in je zapisal naslednji sklep: »Slovenski železničarji so prepričani, da bodo rešena vsa vprašanja, ki so življenjskega pomena za njihov obstoj«. <sup>1</sup> Seveda pa nas take in podobne ugotovitve v člankih meščanskega časopisja ne prepričajo, da so bila društva povsem solidarna z okupatorji in potemtakem tudi neaktivna v NOB. Nasprotno, prav na omenjenem občnem zboru in na občnih zborih in sestankih drugih društev so železničarji aktivisti usmerili svojo dejavnost

in veliko pripomogli k pravilni politični usmeritvi članstva ter vključevanja le-teh v OF, in v okviru organizacije OF v razne akcije, tako pri zbiranju denarnih in materialnih sredstev in podobno.<sup>2</sup> Med društvi je bilo posebno aktivno športno društvo Hermes v Šiški, ki je bilo v letu 1941 in 1942 v okviru športnega udejstvovanja ne samo zbirališče športnikov, temveč tudi železničarjev aktivistov, komunistov in skojevcev, ki so delovali med članstvom, bodisi da so imeli v njegovih prostorih sestanke ali člani NZ svoje vaje. V društvene prostore je prihajal tudi Peter Romavh in se z železničarji dogovarjal za prenekatero akcijo.<sup>3</sup> Neredko so se v okviru društvene dejavnosti npr. pri sokolih razvili začetki narodno-osvobodilnega gibanja tudi v drugih krajih, tako v Borovnici, Logatcu, Novem mestu, Kočevju.<sup>4</sup> Seveda pa so postale možnosti za širše politično ali frontno delovanje s postopnim uvajanjem novih okupatorjevih odredb glede društvene dejavnosti skoraj onemogočene, ali pa so povsem usahnile. Tako so se morala preurediti z naredbo visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino dne 18. novembra 1941 številna društva železničarjev in se prilagoditi položaju, ki je sledil s priključitvijo Ljubljanske pokrajine h kraljevini.<sup>5</sup> Vsa društva so bila postavljena pod nadzorstvo visokega komisarja, ki ga je izvrševal po posebnem odposlancu, kateremu je bil v pomoč sosvet, sestavljen iz predstavnikov vseh posameznih društev. Kot odposlanec visokega komisarja jih je odslej nadziral fašist komendantor Cezare Guglielmotti, ki je potem ob pregledu imovinskega, gospodarskega in finančnega stanja strokovnih in prosvetnih društev preučil in predlagal spojitve, ali pa kolikor je bilo potrebno razpustitev in likvidacijo nekaterih izmed njih.<sup>6</sup>

Že jeseni 1941, zlasti pa spomladi 1942, so železničarji v Ljubljanski pokrajini z raznovrstno dejavnostjo močno posegli v NOB. Tega zlasti ni prezrla slovenska kontrarevolucija, ki je prav tedaj začela odkrito sodelovati z okupatorjem z jasnimi cilji, da bi učinkovito zavrla »komunistično nevarnost« ter vzpostavila »red in mir«. V tem smislu je tudi očitala italijanski okupacijski oblasti v Ljubljanski pokrajini, »da je obdržala slovensko osebje v vsej državni administraciji, zlasti na pošti in telefonu in na železnicah, ki ga je treba odstraniti«.<sup>7</sup> Posledice te intervencije so bile za prebivalce

Ljubljanske pokrajine hude. Italijanski okupator je že marca 1942 pričel z blokadami v Ljubljani, z aretacijami, internacijo, odpuščanjem iz služb na pošti, v javnih ustanovah, pa tudi na železnici.<sup>8</sup> Na ljubljanskem železniškem vozlišču so poostrili kontrolo nad železničarji z nenadnimi blokadami, preiskavami, pomnožili varnostne ukrepe v prometu itd. Poleg tega je visoki komisar za Ljubljansko pokrajino dne 2. maja 1942 odredil, da se vsa strokovna društva železničarjev Ljubljanske pokrajine spojijo v eno samo društvo, imenovano Associazione dei ferrovieri della Provincia di Lubiana — Društvo železničarjev Ljubljanske pokrajine. Za predsednika društva je bil imenovan ing. Janez Leben,<sup>9</sup> kot zaupnik visokega komisarja pa je bil postavljen za to društvo fašist ing. Gvido Sarti.<sup>10</sup> Z odločbo visokega komisarja za Ljubljansko pokrajino dne 26. novembra 1942 pa je bil imenovan Septimij Boneti za odposlanca visokega komisarja za nadzorovanje združb, ki niso bile spojene v Društvo železničarjev Ljubljanske pokrajine: Splošna gospodarska zadruga železničarjev Ljubljanske pokrajine, zadruga z. o. j.; Stavbna in kreditna zadruga železničarjev Ljubljanske pokrajine z. o. j.; Kreditna zadruga železničarjev Ljubljanske pokrajine, zadruga z. o. j.; Nabavljalna zadruga železničarjev Ljubljanske pokrajine z. o. j.; Čebelarska zadruga železničarjev Ljubljanske pokrajine z. o. j.; Dom, društvo železničarjev Ljubljanske pokrajine; Podporno društvo službujočih in upokojenih železničarjev Ljubljanske pokrajine in Železničarska knjižnica v Novem mestu.<sup>11</sup>

Poleg tega je okupator s propagando in neposrednim pritegovanjem po stanovski pripadnosti začel vključevati železničarje v italijanski sindikat. Dne 14. aprila 1942 je ukazal visoki komisar vključiti železničarski društvi Hermes in Slogo v Dopolavoro železničarjev Ljubljanske pokrajine, katerega športni in kulturni odsek bosta, le-ta pa jima bo tudi določil poslovnik in skrbel za njun razvoj.<sup>12</sup> Tako so železničarji zgubili še zadnje ostanke možnosti frontnega dela v okviru svojih združenj in društev. S poletjem 1942 so organizirani frontovci, člani Hermesa, prenehali delovati v športni dejavnosti ter so zlasti mlajši člani odšli v partizane, tako skoraj celotna mladinska nogometna ekipa.<sup>13</sup> Članstvo se je razredčilo z aretacijami, internacijo, odhodom v ilegalo



in partizanske enote, tako da so društva v naslednjih letih okupacije le še živodarila.

Komunistična organizacija in organizacija OF na železnici je prepovedala vpis železničarjev v Dopolavoro in izvedla v tem smislu široko propagando. Tako se železničarji načelno niso vključevali vanj; v ljubljanskem železniškem vozlišču je bilo le nekaj (po dva, trije, pet, deset) vpisov in to na postaji Ljubljana, na direkciji, v obeh kurilnicah in še to le bolj formalno, ne da bi tudi aktivno sodelovali. Velika večina železničarjev pa se med okupacijo ni nikoli vpisala v italijanski sindikat.<sup>14</sup> Prav tako se železničarji niso vpisali na postajah vzdolž prog v Ljubljanski pokrajini,<sup>15</sup> morda so bili le tu posamezni primeri. Tudi na novomeški postaji so komunisti in aktivisti OF izvedli široko kampanjo proti vpisu in uspeli, vpisalo se je le nekaj italijanskih privrženecv in najbolj kompromitirani aktivisti zaradi kritja. Večino vpisov železničarjev v Dopolavoro torej ne moremo oceniti kot izrazit odpor proti NOB ali kot popolno solidarnost z okupatorjem, razen v primeru njegovih privrženecv in narodnih izdajalcev, kar pa je bilo pri železničarjih Ljubljanske pokrajine bolj redka izjema, temveč prej taktična poteza. O tem, da je bilo nekaj železničarjev le vpisanih v italijanski sindikat, razberemo tudi iz okrožnice Dopolavora železničarjem Ljubljanske pokrajine št. 23 z dne 20. aprila 1943, ko jih le-ta vabi na proslavo obletnice ustanovitve Rima (21. aprila). Zato naj bi železniška direkcija izdala dovoljenje železničarjem za odsotnost iz službe za čas proslave.<sup>16</sup> Bržkone so nekateri železničarji, ki so bili na izpostavljenem službenem mestu in so aktivno delali za NOB, za katere pa večina železničarjev ni vedela, imeli prav vpis v Dopolavoro za nekakšno kritje, morda so se vpisali celo s privolitvijo višjih partijskih ali frontnih organov. Tako je na primer govor o tem v poročilu dr. Dušana Kraigherja z dne 10. oktobra 1942 Edvardu Kardelju, vprašuje ga, ali naj vstopijo železničarji iz Zaloga v Dopolavoro, ker jih k temu silijo Italijani, in takole piše: »Nič jim ne diši, le zaradi zvez mislijo, da bi bilo dobro. Doslej so železničarji še najbolj svobodni. Nobenega vojaškega papirja ne potrebujejo.«<sup>17</sup> Tako na primer so se vpisali na postaji Novo mesto po naročilu partijske organizacije železničarji, in to Djuro Špoljarević, Rudolf Čubrilo in

Roman Stepišnik, da so si pridobili okupatorjevo zaupanje, ki so ga zaradi svojega aktivnega sodelovanja v NOB tudi potrebovali.<sup>18</sup> Iz navedenega moremo trditi, da število vpisa železničarjev v Dopolavoro ni bilo povsod merilo uspeha italijanske propagande, temveč kot smo že zgoraj omenili, bolj taktična poteza, dasi so se železničarji v okviru športne in kulturne dejavnosti udeleževali nekaj teh prireditev in proslav, ki jih je organiziral Dopolavoro.<sup>19</sup>

#### OPOMBE

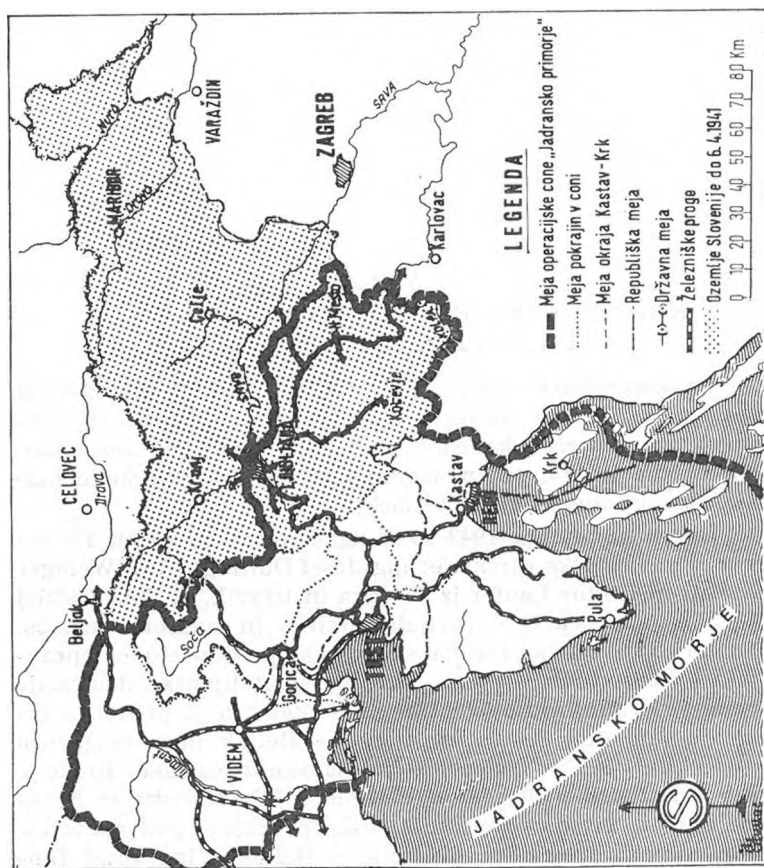
1. Slovenski narod, 19. avgusta 1941, št. 189.
2. Gabrovšek Jože, zapisek razgovora z dne 8. januarja 1970; Strniša Emil, ustni vir.
3. Dolga in trda je bila pot. Petintrideset let SŠD Železničar Ljubljana. Ljubljana 1953, stran 10.
4. Zbrano gradivo ŽG, anketni listi; Jančar Ludvik, zapisek razgovora z dne 29. maja 1974; Trček Ludvik, zapisek razgovora z dne 17. aprila 1974.
5. Službeni list za Ljubljansko pokrajino 22. novembra 1941, kos 94.
6. Prav tam.
7. Proces proti vojnim zločincem in izdajalcem Rupniku, Rösenerju, Rožmanu, Kreku, Vizjaku in Hacinu. Ljubljana 1946, stran 37.
8. Prav tam, stran 37.
9. Jutro, 19. junija 1942, št. 138; Službeni list za Ljubljansko pokrajino 17. junija 1942, kos 48.
10. Prav tam, 17. junija 1942, kos 48.
11. Prav tam, 28. novembra 1942, kos 95.
12. Prav tam, 22. aprila 1942, kos 32.
13. Dolga in trda je bila pot. Petintrideset let SŠD Železničar Ljubljana. Ljubljana 1953, stran 11.
14. Lužar Franc, magnetofonski posnetek razgovora z dne 7. julija 1968; Strniša Emil, magnetofonski posnetek razgovora z dne 7. julija 1968.
15. Zbrano gradivo ŽG, izjave v anketnih listih; AS, Banovina, personalne mape železniških delavcev, fasc. 1—40.
16. Arhiv ŽG, okrožnica Dopolavora železničarjev Ljubljanske pokrajine št. 23 z dne 20. aprila 1943.
17. Dokumenti ljudske revolucije v Sloveniji 3, Ljubljana 1966, dok. 142, stran 359.
18. Lepin: Zgodovinski material.
19. Jutro, 24. februarja 1943, št. 44 in 9. aprila 1943, št. 80.

## VIII

### KRATEK PREGLED RAZMER NA ŽELEZNICI PO KAPITULACIJI ITALIJE

Po kapitulaciji Italije je Ljubljansko pokrajino zasedla nemška vojska in vključila Ljubljano z Dolenjsko in Notranjsko v operacijsko cono Jadransko primorje, železniško omrežje pa je bilo pod nadzorstvom železniške direkcije Beljak (Reichsbahndirektion Villach).

Dne 9. septembra 1943 so se zglasili pri delegaciji FS zastopniki železniške direkcije: ing. Josef Dultinger, ing. Weinger in višji inšpektor Laufer iz Beljaka in izjavili, da bodo odslej nemški železničarji opravljali zaščitno in nadzorno službo. Poudarili so, da bo ljubljanska direkcija samostojno opravljala službo »brez vsakega sodelovanja italijanske delegacije (ohne jede Mitwirkung)«. <sup>1</sup> Dne 10. septembra je prišel na direkcijo ravnatelj železniške direkcije Beljak in v razgovoru z načelniki, šefi in referenti ljubljanske železniške direkcije in v prisotnosti dveh članov delegacije FS Gogliotta in Franča izjavil, da so proge Ljubljanske pokrajine pod nadzorstvom nemške železniške direkcije v Beljaku. Ing. Josef Dultinger ima vse polnomočje, s katerim lahko izdaja potrebne ukrepe, in da osebje ostane na svojih službenih mestih, kolikor ga ne bodo drugje potrebovali. <sup>2</sup> Naslednjega dne so pri poveljstvu nemških železnic Ljubljana (Deutsche Reichsbahn Befehlsstelle Laibach) nastopili službo tile nemški uradniki: za računsko službo Ferdinand Klepp, za personalno službo Ackerman in za strojno službo v kurilnici ing. Schupitta, za nadzor kurilnice pa je bil dne 13. septembra določen ing. Koudelka. Z novo nemško oblastjo na progah Ljubljanske pokrajine je bila seznanjena tudi delegacija FS, zato so posto-



Nemška zasedba slovenskega ozemlja po kapitulaciji Italije jeseni 1943 in operacijska cona »Jadransko primorje«. Po Tone Ferenc, Kapitulacija Italije str. 359. Železniške proge v Ljubljanski pokrajini so odslej spadale pod železniško direkcijo v Beljaku

poma od 12. do 17. septembra prenehali delovati in dne 18. septembra se je osebje, razen strojnega osebja, s posebnim vlakom odpeljalo iz Ljubljane.<sup>3</sup> Spričo odhoda večjega števila železničarjev v NOV s prog Ljubljanske pokrajine, se je čutilo pomanjkanje delovnega osebja, zato so Nemci obdržali okoli 20 italijanskih strojevodij in kurjačev, ki so bili na voljo nemški železniški upravi, razen tega so preostali slovenski železničarji vlakovne skupine (kurjači, strojevodje in zavirači) vozili delovne vlake tudi prek Šentvida do Jesenic.<sup>4</sup>

Kot je razvidno iz zapisnikov sej železniškega odbora, je ostala ljubljanska direkcija po kapitulaciji Italije v velikih finančnih težavah. Še pod italijansko okupacijo je namreč železniška direkcija poleg lastnih finančnih dohodkov, dobila potrebne zneske od XI. armadnega zbora (Corpo d'Armata XI.); ob preobratu pa se je morala zadolžiti sprva pri visokem komisariatu, nato pri pokrajinski upravi in pri mestni občini.<sup>5</sup> Tudi v naslednjih mesecih finančno stanje ni bilo ugodnejše. Pokrajinska uprava v Ljubljani je sicer nekajkrat preučila finančno stanje direkcije, vendar ni ničesar ukrenila. Nemški svetovalec pri pokrajinski upravi dr. Hermann Doujak je večkrat odločno poudaril, da mora direkcija sama skrbeti za potrebna denarna sredstva, ali naj se obrne na osrednjo blagajno nemške vojske v Veroni (Deutsche Wermacht Zentralkasse Verona).<sup>6</sup> Seveda so temu primerno potekala tudi obnovitvena dela na porušenih progah na Dolenjskem, ki jih je pričelo poveljstvo dne 19. novembra 1943 s progovno sekcijo v Ljubljani. Že 1. decembra je zgoraj omenjeni urad prenesel vsa pooblastila na ljubljansko direkcijo, ki je odslej sama vodila nadaljnja dela, direkcija nemških železnic (DRB) pa jo je podpirala z dostavljanjem manjkajočega materiala. Da bi bil vozni park bolje oskrbovan, so v kurilnici Ljubljana na pobudo nemške delegacije in z odobrenjem predsednika pokrajinske uprave z dne 3. decembra 1943 uvedli časovno nagrado za dela, ki bi pospešila tekoče vzdrževanje in popravila železniških vozil v kurilnici in kurilniški delavnici v Šiški. Direkcija naj bi v času treh mesecev preučila, kakšen bo delovni in finančni učinek predlaganega nagrajevanja.<sup>7</sup>

Medtem, ko je nemški okupator uvajal novo upravo na progah Ljubljanske pokrajine, pa frontno delo ni zamrlo, ko-

munisti in aktivisti OF so ob preobratu in novih razmerah nemške okupacije, spričo odhoda večjega števila železničarjev v NOV, znova začeli utrjevati pa tudi na novo postavljati terenske in matične odbore OF in znova obnovili zveze z okrožjem. Povezavo med starim rajonskim odborom OF železnica in novim, ki se je oblikoval 18. oktobra 1943, je deset dni predstavljal ing. Ciril Mravlja. Prav na njegovo pobudo in z njegovim aktivističnim delom se je frontna organizacija v ljubljanskem vozlišču znova utrdila in nadaljevala z narodnoosvobodilnim gibanjem. V novem rajonskem odboru OF železnica, ki je delal že pod nemško okupacijo, so bili tile železničarji: Franc Gorenc je bil sekretar, Emil Strniša-Sam (aretiran 7. aprila 1944) je bil obveščevalec, Francka Rajh-Magdalena, blagajnik, Vlado Derenda (aretiran aprila 1944), vojaški referent, in Janez Rupar, intendant. Zaradi aretacij nekaterih članov, se je rajonski odbor OF železnica sredi (17.) aprila 1944 znova spremenil. Franc Gorenc je sicer ostal še nadalje sekretar, Adolf Kovič (aretiran decembra 1944) je postal obveščevalec, Stane Jereb intendant, Žarko Žen vojaški referent in Janez Gregorač (aretiran 5. februarja 1945) je bil blagajnik in odgovoren za tehniko.<sup>8</sup> Ko je Mravlja odšel oktobra 1943 v NOV, je imel še vedno zvezo s frontno organizacijo v ljubljanskem vozlišču, bil je namreč v stalnem pismenem stiku z železničarji, največkrat prek snažilke na železnici Ivanke Ferjančič-Čičke. Prek nje je tudi poslal 20 pozivnic za vstop v NOV.<sup>9</sup>

Da bi že v začetku zatrl narodnoosvobodilno gibanje na železnici, posebej pa v ljubljanskem vozlišču, je nemški okupator s pomočjo izdajalcev izvedel 14. oktobra 1943 velike preiskave v vseh delovnih enotah in aretiral 86 železničarjev, tako iz občega oddelka direkcije 19, prometnega 18, gradbenega 24, strojnega 10, finančnega 13 in iz kurilnice 2. Odpeljali so jih v zapore v belgijsko vojašnico; dva uradnika iz direkcije so že izpustili 16. oktobra, 14 železničarjev 20. oktobra, ostalih 70 železničarjev pa so odpeljali v begunjske zapore.<sup>10</sup>

Pretrgane kurirske zveze in kanali, uničene javke so pozno jeseni 1943 in pozimi 1944 znova bile obnovljene. Prek ljubljanskega vozlišča so skoraj vse leto 1944 potekale zveze, ki so jih vzdrževali železničarji z ljubljanskim poverjeništom

CK KPS in z osvobojenim ozemljem prek Postojne, bili pa so kanali tudi prek Laz in Preserja. V mrežo javk, kanalov in TV relejnih postaj in pri organizaciji odhodov ilegalcev iz Ljubljane po železnici in na določene javke, so bili vključeni tudi železničarji.<sup>11</sup>

Posebno dobro je delovala na železnici obveščevalna služba in to nepretrgoma tudi po kapitulaciji Italije, ki je zlasti v letu 1944 in 1945 z vojaškimi poročili o sovražnikovem prometu po železnici mnogo koristila NOV in zavezniški vojski.<sup>12</sup>

Dne 2. oktobra 1944 so odpeljali 200 železničarjev iz Ljubljanske pokrajine na delo v Nemčijo.<sup>13</sup> Konec leta 1944 je bilo zaradi domobranskega vdora in izdaje aretiranih, med drugimi tudi večje število železničarjev. Med njimi sta bila iz rajonskega odbora OF železnica aretirana decembra 1944 Adolf Kovič in februarja 1944 Janez Gregorač.<sup>14</sup> V težkih okoliščinah pod nemškim in domobranskim terorjem pa so posamezni odbori OF še dalje do osvoboditve delovali, seveda ne več tako množično in v taki širini kot v letih 1942 in 1943.

#### OPOMBE

1. Arhiv ŽG, zapisnik seje železniškega odbora direkcije z dne 20. oktobra 1943.

2. Prav tam.

3. Prav tam.

4. Arhiv RSNZ, fasc. VOS II-11, vojaško poročilo z dne 16. septembra 1943.

5. Arhiv ŽG, zapisnik seje železniškega odbora z dne 2. oktobra 1943.

6. Prav tam, z dne 23. novembra in 9. decembra 1943.

7. Prav tam, z dne 9. decembra 1943.

8. Arhiv IZDG, fasc. 527/9, zapisnik zaslišanja na Upravi policije z dne 25. februarja 1945 v Ljubljani; Podatki v zbranem gradivu ŽG.

9. Prav tam; Strniša Emil, ustni vir.

10. Arhiv ŽG, zapisnik seje železniškega odbora direkcije z dne 28. oktobra 1943.

11. Arhiv IZDG, fasc. 527/9, zaslihanje na upravi policije v Ljubljani z dne 25. februarja 1945; Čepe Marica: Zveze med Ljub-

ljano in osvobojenim ozemljem po kapitulaciji Italije. Ljubljana v ilegali IV, 1970, str. 471—484.

12. Arhiv IZDG, fasc. 18, part. arhiv — glavni štab Slovenije.

13. Arhiv ŽG, seznam osebja priložen k zapisnikom železniškega odbora direkcije za leto 1943.

14. Podatki iz zbranega gradiva ŽG.



## SKLEPNA BESEDA

Železničarji so sodili v Sloveniji ob koncu prve svetovne vojne spričo številčnosti in močne tradicije delavskega gibanja med pomemben in najbolj osveščen del delavskega razreda. Z nastankom kraljevine SHS so se prvi začeli združevati v razredni sindikat v jugoslovanskem okviru in pod vplivom levega krila v Jugoslovanski socialnodemokratski stranki in nato marca 1920 ustanovljeni Delavski socialistični stranki za Slovenijo (DSSS), ki je mesec dni zatem, se pravi aprila 1920, kot na novo ustanovljena komunistična stranka na Slovenskem, postala sestavni del Socialistične delavske stranke Jugoslavije (komunistov — SDSJk), bili zopet med prvimi, ki so pričeli reševati predvsem žgoča socialnoekonomska vprašanja. Z velikimi mezdnimi in stavkovnimi gibanji, zlasti spomladi 1920, so dali delavskemu gibanju pomemben pečat, ki je pomenil začetke revolucionarne preusmeritve razrednega boja.

Krvava zadušitev velike železničarske stavke aprila 1920 je pomenila za železničarje hud udarec, ki ga niso mogli preboleti vsa dvajseta leta pa tudi še kasneje ne. Hkrati je pomenila globoko zarezo v družbenopolitičnem življenju na Slovenskem, posebej pa na železnici. Za ta čas je značilna vse večja cepitev v marksističnem taboru, tako v komunistični, kakor v socialistični stranki, ta pa se je odražala tudi v sindikalnem gibanju železničarjev. Vrhunec cepitve železničarskih sindikalnih organizacij doseže leto 1923 in 1924, ko so se konec leta 1924 in v prvi polovici 1925 znova poskušali združiti. Združevanje vseh železničarskih strokovnih organizacij pa je ostalo le na pol poti; čeprav so bili železničarji

stanovsko najbolj organizirani, delavske enotnosti niso mogli doseči.

Marksistično usmerjeni, ki so bili v »razredno bojovnih železničarskih organizacijah«, so se slednjič združili proti koncu leta 1925 v Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije in se vključili v Ujedinjeni radnički sindikalni savez Jugoslavije (URSSJ), železničarji v Prometni zvezi so ostali v krščansko-socialnem sindikatu, Udruženje jugoslovanskih nacionalnih železničarjev in brodarjev pa v liberalnem oziroma narodno-socialnem sindikatu. Zunaj teh združenj pa je bilo več kot polovica železničarjev, ki niso bili organizirani.

Sindikalno gibanje železničarjev — državnih uslužbencev in ene pomembnih kategorij delavstva je imelo svoje posebnosti. Morda bolj kot v drugih strokah so se v njem pojavljala politična nasprotja med vodstvi posameznih sindikalnih organizacij in razumljivo različna stališča do taktike in vsebine reševanja perečih socialnih in gospodarskih vprašanj, s ciljem priboriti si med drugim tudi dominacijo nad družbenopolitičnim življenjem na železnici. V razmerah naraščajoče gospodarske krize in okrepitve gospodarskega izkoriščanja, ki so ga železničarji občutili še posebej v obdobju diktature, so se zlasti zaostrovala nasprotja med najmočnejšima sindikatoma. To sta bila Udruženje jugoslovanskih nacionalnih železničarjev in brodarjev, ki je bilo ves čas protikomunistično in sovražno internacionalizmu in je tako zvesto podpiralo politiko državnega centralizma in osrednjih prometnih ustanov v Beogradu, in Ujedinjeni savez železničarjev Jugoslavije, ki je delal v okviru URSSJ.

Oblast je seveda ves čas podpihovala nasprotja in dušila delovanje razrednega sindikata (USŽJ), ki si je prizadeval združiti vse železničarje v boju za uresničitev vsakdanjih življenjskih zahtev, kakor tudi dolgoročnejših razrednih ciljev. Zato je oblast z obtožbo, da deluje protidržavno prepovedala njegovo delovanje in grozila z razpustom. Edino razredno sindikalno organizacijo USŽJ na železnici so v Sloveniji razpustili konec leta 1933, postopno pa so bile razpuščene razredne sindikalne organizacije URSSJ na železnici tudi v drugih pokrajinah države.

Nekdanji člani razpuščenega Ujedinjenega saveza so sleslej v zaupniški mreži okoli glasila Ujedinjeni železničar se-

stavljali neuradno opozicijo, vendar so mogli bolj ali manj intenzivno delovati le v podpornih organizacijah na železnici, da bi z akcijami pomoči reševali najbolj socialno prizadete stanovske tovariše. Poleg tega so usmerjali svojo dejavnost v delavska prosvetno-kulturna društva na železnici in izven nje, hkrati pa vztrajno vodili akcije za obnovitev razrednega sindikata. Vendar je del te opozicije počasi izgubljal svojo ostrino ter se pred političnim pritiskom direkcijskih ustanov in uradov, iz socialnoekonomske nuje in tudi iz oportunitizma zatekal v okrilje režimskih sindikalnih organizacij.

V skladu z novo politično in programsko usmeritvijo vodstva KPJ oziroma KPS so člani obnovljene komunistične stranke začeli delovati v obstoječih sindikalnih in drugih organizacijah na železnici. S svojo široko razvejeno dejavnostjo na terenu in na železnici so vložili v tok zblíževanja in povezovanja delovnih ljudi predvsem od spodaj, velike napore v temelje za nastanek in razvoj enotne delavske fronte.

V obdobju razmaha ljudskofrontnega gibanja so se namreč tudi železničarjem odpirale širše možnosti delovanja ne samo na sindikalnem, temveč tudi na političnem torišču. Odslej njihovo gibanje ni bilo ozko vezano in osredotočeno samo na reševanje predvsem vsakdanjih življenjskih potreb te ali one kategorije delavcev ali stroke, temveč so boj za socialnoekonomske pravice združevali z bojem za gospodarsko in kulturno samostojnost in obrambo ogroženega slovenskega naroda. Le-ta se je zlasti okrepila spričo profašistične zunanje politike slovenskega narodnega vodstva in jugoslovanske vlade ter večjega pritiska fašističnih držav na Jugoslavijo.

Narodna zavest in privrženost železničarjev komunistični partiji, ki se je tako očitno izpričala po okupaciji Slovenije aprila 1941, v njihovem vključevanju v Osvobodilno fronto in sodelovanju v narodnoosvobodilnem gibanju, je imela svoje globoke korenine v delavskem gibanju železničarjev. Seveda bi le monografski prikaz socialnopolitičnega in gmotnega položaja delavcev ter delavskega gibanja omogočal sintezo tega razvoja. Šele potem bi bil možen odgovor na tako zapletena vprašanja kot so, na primer odnosi med komunisti in socialisti znotraj razrednega sindikata Ujedinjenega saveza železničarjev Jugoslavije, prikaz teh odnosov po njegovem razpustu; vpliv KP in SKOJ od spodaj, v bazi, na proces

razhajanja železničarjev s sindikalnim in političnim vodstvom železničarskih organizacij, ki je poslužujoč se demagogije, v sklopu stanovskih strokovnih organizacij »reševalo« žgoča socialnoekonomska vprašanja; proces oblikovanja demokratičnih skupin ter strnitve odkrite opozicije, ki je potekala zlasti ob volitvah in drugih protirežimskih akcijah. Takšna monografska obdelava bi morala osvetliti tudi vprašanje medsebojnih odnosov privrženecv posameznih političnih strank in odnos teh do komunistov; oziroma njihova stališča do pobud in akcij KP za enotno delavsko fronto. Posebej bi morali preučiti delovanje krščanskosocialističnega sindikata Prometne zveze in njegov odnos do Slovenske ljudske stranke (SLS) in sodelovanja s komunisti in socialisti s še posebnim ozirom na Prometno zvezo Maribor, vključevanje železničarjev, tudi politično in sindikalno neorganiziranih, glede na programe ljudske fronte na Slovenskem, v množična gibanja in druge oblike njenega delovanja. Z začetkom druge svetovne vojne je še posebej zanimivo sodelovanje železničarjev v narodno-obrambnih in protidraginjskih akcijah in propagandni dejavnosti ob zbiranju podpisov za ustanovitev Društva prijateljev Sovjetske zveze, prav tako prikaz delovanja marksistično usmerjenih železničarjev, zlasti članov KP in SKOJ, v meščanskih in delavskih prosvetno-kulturnih in športnih društvih in organizacijah, pa tudi pristop železničarjev v demokratično levo skupino Sokola itd. S tem smo nakazali le nekaj vprašanj, katerih obravnava bi utegnila prikazati politične tokove med železničarji in hkrati osvetlitve vsega tega, kar da odgovor na vprašanje, kaj je privedlo železničarje v NOB in zakaj so v nekaterih pokrajinah delovali množičneje in intenzivneje kot v drugih. Odgovor na ta vprašanja pa vsekakor zahteva povezovanje nadrobnihs raziskav s temeljnim poznavanjem gospodarskih razmer v Sloveniji oziroma v stari Jugoslaviji, posebej še na železnici, potreben pa je tudi monografski prikaz narodnoosvobodilnega boja železničarjev v vseh treh med seboj različnih okupacijskih sistemih v letih 1941—1945.

Na geografsko političnem izredno pomembnem in zato izpostavljenem prostoru slovenskega ozemlja, so imele železniške komunikacije in hkrati železničarji znatno vlogo tudi v drugi svetovni vojni oziroma v NOB. Gosta mreža odborov

Osvobodilne fronte v Ljubljanski pokrajini na železnici, prilagojena organizacijski strukturi službenih enot, je temeljila na moralno-politični osveščenosti, narodni zavesti in disciplini železničarjev. To je bila trdna organizacija, ki jo je vodila komunistična partija in je vse do kapitulacije Italije, kljub okupatorjevemu nasilju, delovala neprekinjeno. Bila je resnična opora celotnemu organizmu slovenskega narodnoosvobodilnega gibanja. Tudi na železnici so bile organizacije Osvobodilne fronte, narodne zaščite in varnostno-obveščevalne službe trdno povezane med seboj in so uspešno opravljale vse naloge v kurirski, obveščevalni in intendantni službi. Zlasti pa so bile pomemben člen povezovanja med kraji znotraj Ljubljanske pokrajine in med partizanskimi enotami. Še več, kljub razkosanju slovenskega ozemlja je vodstvo KP in NOB prav prek železničarjev imelo zanesljivo povezavo z vsemi pokrajinami v Sloveniji in je prek njih vzdrževalo zveze tudi z drugimi pokrajinami Jugoslavije.

Zaledje je ob pomoči železnice oskrbovalo partizanske enote tako s hrano, obleko, obutvijo pa tudi s sanitetnim in tehničnim materialom za partizanske bolnišnice in tiskarne ter s stroji in orodjem za partizanske delavnice. Za potrebe vojaške intendantce so železničarji pošiljali blago ves čas v obliki kosovnih pošiljk, od pomladi 1942 do jeseni 1943 pa so v sodelovanju s partizanskimi enotami, CT KPS in terenci pošiljali celo vagonске pošiljke, največ železničarji ljubljanskega vozlišča (Ljubjana, Šiška, Zalog) in Novega mesta. Razen tega je železniška organizacija osvobodilnega gibanja omogočala prevoz članom vodstva NOB in CK KPS ter drugim pomembnejšim aktivistom, ilegalcem in borcem NOB ter jim tako olajšala izpolnjevanje nalog, ki jih je terjalo narodnoosvobodilno gibanje.

Železničarji so ob kapitulaciji Italije v okviru železniškega bataljona narodne zaščite v Novem mestu in Kočevju sodelovali pri razoroževanju italijanske vojske. Kmalu zatem so v okviru operacijskih načrtov XV. in XIV. divizije strokovno sodelovali pri velikih rušenjih dolenskih in kočevske proge na relaciji Novo mesto—Metlika in Novo mesto—Straža—Toplice ter Grosuplje—Kočevje. S temeljitim rušenjem in uničenjem voznega parka je bila dolenska proga neuporabna do konca vojne, kočevska pa do konca leta 1944, ko jo je

nemški okupator začel obnavljati. Neuporabnost železniških komunikacij je sovražnik občutil že v bližnji veliki nemški ofenzivi jeseni 1943, kakor tudi v njegovih kasnejših operacijah.

Težko je izmerljiv tudi delež železničarjev v strokovni pomoči enotam NOV in POS pri skoraj vsakodnevnih rušenjih železniških prog in objektov. Železničarji so s hitro dostavljenimi in točnimi poročili seznanjali narodnoosvobodilne enote in prek njih tudi zavezniško vojsko o sovražnikovem zavarovanju prog in objektov, vojaškem prometu in tranzitu. Vsa ta dejavnost je predstavljala na eni strani moralno, po drugi pa dragoceno stvarno pomoč NOV, ki je potem z učinkovitim rušenjem železniških komunikacij motila in prekinjala okupatorjev promet in tranzit. Iz dneva v dan spreminjajoče se prometne razmere (predvsem daljše zamude ali celo prekinitve prometa) so vsekakor vplivale na okupatorjeve načrte oziroma ga prisiljevale, da je moral nenadno spreminjati marsikatero vojaško-strateške načrte v ofenzivnih operacijah na jugoslovanskih in drugih bojiščih.

Po kapitulaciji Italije se je z odhodom velikega števila železničarjev v enote NOV mreža organizacij Osvobodilne fronte razredčila, pa tudi precej kadrovsko spremenila. Kljub temu so železničarji nekdanje Ljubljanske pokrajine zdaj v novih razmerah nemške okupacije, sodelovali v narodnoosvobodilnem boju do osvoboditve, predvsem s kurirsko in obveščevalno službo. Železničarji, ki so bili v enotah NOV (tako na primer v XIV. železničarski brigadi, X. ljubljanski brigadi, Tomšičevi, Cankarjevi brigadi, Zapadnodolenjskem odredu itd.), pa so poslej z orožjem v roki branili svojo domovino in kot hrabri borci in starešine prispevali k osvoboditvi slovenskega in jugoslovanskih narodov.

Razume se, da na podlagi te razprave, ki obravnava razmeroma kratko obdobje (1941—1943) in je omejeno le na tisti del slovenskega ozemlja, ki ga je zasedel italijanski okupator (Ljubljanska pokrajina) in spričo dejstva, da še nimamo sistematičnega pregleda o NOB železničarjev v drugih pokrajinah Slovenije v letih 1941—1945, še ne moremo podati zadovoljivih ocen in podatkov o narodnoosvobodilnem boju železničarjev. Zatorej še ne moremo podati pregleda koliko železničarjev je sodelovalo v NOB, koliko je bilo žrtev fašističnega

nasilja in padlih v NOV, niti ne natančno ugotoviti njihovega deleža v NOB v okviru slovenskega delavstva. Trdimo lahko le, da so železničarji v tako imenovani Ljubljanski pokrajini, ki je zajemala gospodarsko nerazvite predele Slovenije (Notranjsko, Dolenjsko, Belo krajino), predstavljali dokajšen del delavskega razreda in da je po do zdaj znanih podatkih in ocenah organizirano, delno ali občasno sodelovalo 80 do 85 % v NOB in ljudski revoluciji, kar pomeni, da je bilo njihovo sodelovanje res množično.





## PRILOGA

### ŽELEZNIČARJI — NOSILCI PARTIZANSKE SPOMENICE 1941 IN NARODNI HEROJI

- |   |   |
|---|---|
| <p>Ambrožič (Anton) Franc 28. III. 1910</p> <p>Arnejšek (Jaka) Dušan 18. VIII. 1925</p> <p>Avbar (Janez) Alojz 1. X. 1898</p> <p>Benedičič (Jože) Jože »Iztok« 25. VIII. 1912</p> <p>Belšak Maks »Doko« 8. IX. 1922</p> <p><b>Besednjak (Jože) Angel »Don« 15. X. 1914, nar. heroj</b></p> <p>Bežan (Ivan) Ivica 14. VI. 1933</p> <p>Bežan (Franc) Miroslav 10. IV. 1921</p> <p>Boh (Janez) Stanko 8. XI. 1922</p> <p><b>Borštinar (Josip) Jože 8. III. 1915, nar. heroj</b></p> <p>Cimerman (Jožef) Vinko 22. II. 1921</p> <p>Cuznar (Ivan) Stane »Jurc« 2. VI. 1918</p> <p>Čepeljnik (Egidij) Franc 20. XI. 1883</p> <p>Černilec (Franc) Jože »Dimjež« 24. II. 1915</p> <p>Černivec (Franc) Matija 24. II. 1919</p> | <p>Čubrilo (Niko) Rudolf 22. IV. 1914</p> <p>Danev (Ivan) Simon 10. II. 1901</p> <p>Dolčič (Anton) Emil 13. II. 1920</p> <p>Dolinšek (Janez) Franc »Sokol« 29. I. 1911</p> <p>Drobež (Alojz) Franc »Darko« 8. I. 1916</p> <p>Durjava (Avgust) Avgust 11. IV. 1922</p> <p>Ferjančič Ivanka »Čička« 29. III. 1906</p> <p>Gabrovec (Jakob) Radoslav »Ganč« 2. VIII. 1920</p> <p>Grat (Franc) Ladislav »Kijev« 13. VI. 1922</p> <p>Gregorič (France) dr. Rihard 24. V. 1910</p> <p>Gričar (Jože) Jože »Metod« 4. II. 1910</p> <p>Hafner (Jakob) Vinko 21. I. 1920</p> <p><b>Hribar (Janez) Janez 8. X. 1918, nar. heroj</b></p> <p>Hribar (Alojz) Jože 19. V. 1897</p> <p>Hribernik (Ivan) Zdravko 26. II. 1924</p> |
|---|---|

- Humar (Ivan) Jože 30. VIII. 1918  
 Ivanuš (Valentin) Branko 27. XI. 1919  
 Igličar (Janez) Ivan-Jure 31. III. 1905  
 Jakhel (Oton) Jože »Pepi« 26. VI. 1923  
 Jazbinšek (Ivan) Avgust 25. VIII. 1901  
 Jerančič (Franc) Franjo »Lojze« 6. I. 1914  
 Kavčič (Ignac) Stane 30. X. 1919  
 Keržič Kazimir »Kazi« 21. II. 1922  
 Kirn (Jože) Viktor »Janošik« 4. II. 1921  
 Kirn (Jože) Rajko 30. VII. 1922  
 Kladivar (Jože) Jože 8. VIII. 1917  
 Kladivar (Jože) Ludvik 7. VII. 1924  
 Klešnik (Jože) Roman 3. VIII. 1910  
 Kočevar (Ivan) Miroslav 24. X. 1919  
 Kokalj (Jakob) Martin 10. XI. 1908  
 Korošec (Primož) Maks 10. X. 1922  
 Kos Stanislav »Ris« 22. XI. 1921  
 Kos (Jerneja) Martin 31. X. 1914  
 Krainer (Franc) Viktor 31. V. 1900  
 Krebs (Anton) Franc 9. X. 1898  
 Lepin (Mihael) Danijel 22. VI. 1914  
 Loštrk (Jaka) Milan »Novljan« 6. XI. 1914  
 Lozej (August) Zdravko »Pat« 20. IV. 1919  
 Ludvik (Anton) Rudolf 20. IX. 1902  
 Majeršič (Ivan) Maks 8. X. 1901  
 Mally (Marija) Miloš 30. VI. 1919  
 Malnarič Jože 27. VII. 1917  
 Maraž (Bogomil) Milan »Mile« 17. II. 1918  
 Marušič (Jože) August 26. VI. 1911  
**Matejka (Anton) Evgen »Penc« 16. XI. 1909, nar. heroj**  
 Matko (Franc) Danimir 7. III. 1924  
 Mavrović (Mija) Ivan 27. III. 1911  
 Mekina (Franc) Franc »Borut« 13. VII. 1923  
 Milavec (Lovrenc) Franc »Franček« 2. X. 1888  
 Mlinar (Franc) Jože »Ciril« 2. VII. 1913  
 Molek (Franc) Jože »Puntar« 29. III. 1911  
 Mravlja ing. Ciril 15. VII. 1912  
 Merlak Jože »Milan Pišlar« 22. II. 1917  
 Nampelj (Anton) Maks 7. IX. 1916  
 Novak (Blaž) Stane »Fužinc« 25. V. 1922

- Omahen (Vid) Jožef 15. III. 1900
- Pangeršič (Anton) Janez »Antonov« 21. XII. 1898
- Petric (Ivan) Ivan 2. IX. 1909
- Pirkovič (Jožef) Franc »Čort« 25. XII. 1914
- Polak (Franc) Bojan »Stjenka« 28. XI. 1919, nar. heroj**
- Porenta (Anton) Valentin »Gašper« 14. II. 1909
- Prosenc (Ivan) Živojin »Palček« 11. I. 1919
- Puhar (Rudolf) Rudolf »Razin« 4. IX. 1921
- Polk (Andrej) Albin 18. II. 1919
- Rožanc (Jožef) Valentin 8. II. 1895, nar. heroj**
- Rudolf (Jakob) Anton 14. I. 1917
- Saje (Jože) Jože »Iztok« 18. IX. 1920
- Simčič (Alojz) Marjan »Marko« 3. X. 1909
- Smrkolj (Franc) Martin »Tine« 2. XI. 1918
- Stare (Franc) Ivan 28. IX. 1913
- Stepišnik (Blaž) Vladislav »Lado« 28. IV. 1918
- Sternad (Jakob) Janez 7. V. 1908
- Stopar (Jakob) Viktor 13. XII. 1913
- Strniša (Jernej) Jernej »Emil« 21. II. 1902
- Šeme (Anton) Jože 12. III. 1916
- Šemrd (Mehmed) Hamdija 3. VIII. 1910
- Škerl (Jože) Jože 12. VIII. 1914
- Špoljarevič (Jakov) Đuro 21. IV. 1900
- Šušteršič (Anton) »Tine« 1. V. 1903
- Taufer (Ignac) Karl »Šarli« 12. IX. 1919
- Vidmar (Jože) Tone »Luka« 3. I. 1917, nar. heroj**
- Vodnik (Alojzij) Jože »Maroko« 12. III. 1913
- Voljč (Franc) Ignac »Drčar« 17. VII. 1917
- Vrhovšek (Anton) Franc 1. VI. 1917
- Zabukovec (Leopold) Milan 16. IV. 1923, nar. heroj**
- Zagorc (Josip) Jože 4. VI. 1913
- Zalaznik (Anton) Franc »Leon« 20. III. 1907
- Završnik (Maks) Miroslav »Pastir« 14. I. 1921
- Zlatnar (Peter) Peter 11. V. 1914
- Zupančič (Alojz) Franc »Štanger« 3. VII. 1908
- Zupančič (Ignac) Ignac 25. X. 1912
- Zupančič (Janez) Janez »Gorjanc« 23. IV. 1900
- Zupančič (Franc) Stane 22. XI. 1916
- Žerjav (Franc) Franc 6. XI. 1911
- Židan (Valentin) Stane 20. XII. 1915

## OBELEŽJA PARTIZANSKIH PREHODOV ČEZ PROGE

(utemeljitve drugih so že objavljene v katalogu Železničarji v revoluciji 15. aprila 1978, Ljubljana 1978.)

Obeležje med Poljem in Zalogom pri 560 km proge Ljubljana—Zidani most je še posebej namenjeno spominu na prehod čez progo več kot 300 domačinov Zasavja, Črnuč, Ježice, Stožic, Jarš, Tomačevega in Obrij na poti v partizane, na Pugled in Polico od tam pa v brigade. Prehod so uporabljali borci II. grupe odredov, Gedžova in Štefanova četa, Zahodnodolenjski odred in del Ristovega bataljona. Prehod so dobro poznali partizanski kurirji Štajerske, ki jih je pot vodila v glavni štab in IV. operativno zono; čez tire so nosili tudi živež za borce. Tu so varno prekoračili zastraženo progo tudi najodgovornejši voditelji NOB, med njimi Sergej Kraigher in Peter Stante-Skala. Organizator prehodov čez progo je bil Polde Maček in kasneje Ivo Klavs. Pomagali so jim Francka Dimnik, železničarji Jože Okretič, Tone Lojovec, Andrej Alič in mnogi drugi.

Železničarji, aktivisti od Polja do Zaloga, na takratnem premikalnem kolodvoru, so imeli pri organizaciji prehodov pomembno vlogo. Čeprav se je vse dogajalo v neposredni bližini sovražnikovih postojank, prehod nikoli ni bil kompromitiran. Ponovno so potrdili revolucionarno delavsko zavest, ki so jo spontano pokazali že na Zaloški cesti leta 1920. Večina železničarjev s tega območja je odšla v partizane, nekaj pa jih je okupator odpeljal v taborišča. Pod vodstvom partije in OF so železničarji organizirali še vrsto sabotаж, pomagali ujetnikom v vojaških transportih, jim omogočili pobege itd.

Železničarji Slovenije in Istre so obeležje postavili v sodelovanju s krajevno skupnostjo Polje. Železničarji Slovenije in Istre izročamo to obeležje javnosti na dan 14. julija 1978 ob prazniku krajevnih skupnosti Polje.

LISTINA O SPOMINSKEM OBELEŽJU

# PARTIZANSKI PREHOD 1941-1945

ŽELEZNIŠKO GOSPODARSTVO LJUBLJANA

Železničarji Slovenije in Istre postavljamo to obeležje v spomin na herojske čase NOB in še posebej v spomin vsem našim borcem, ki so v letih 1941 - 1945 hodili tod čez progo, zasedeno od sovražnika, ko so izpolnjevali svoje bujne, politične in druge naloge ter pri tem uresničevali svetle cilje narodno/osvobodilnega boja in revolucije, ki so jih bili naši narodi pod vodstvom Komunistične partije.

Obeležje med Bregom in Loko, v km 495,259 železniške proge Beograd - Sežana naj bo stalni spomin na junaške kurirje in domače aktiviste, ki so že v letu 1942 tod preko vzpostavili zvezo iz Štajerske na Dolenjsko. Ti prehodi so bili na območju 3 km in to na terenu, ki je bil od sovražnika skrbno varovan. Steze so namreč prečkale železniško progo, ki je bila za okupatorja življenjske važnosti, poleg tega pa še dve cesti ter reko Savo in končno še nemško-italijansko okupacijsko mejo. To je bila najkrajša in zelo tvegana kurirska zveza Štajerske z Dolenjsko.

Po prehodu XIV. divizije so bile organizirane kurirske TV postaje za redno vzdrževanje zvez. Tako je bila na Štajerski strani organizirana postaja TV 5S, ki se je zadrževala v naselju Okroglice nad Loko in vzdrževala stalno zvezo s postajo TV 5A, ki je bila v naselju Osredek v Jalni nad Radčami. Po tej kurirski zvezi so kurirji prenašali iz Dolenjske na Štajersko pošto in politično literaturo ter transportirali orožje. V ohratni smrti pa so bili po teh zvezah odpravljeni tudi številni mobiliziranci. Te poti so se posluževali tudi vojaški in politični funkcionarji. Med drugimi sta prečkala progo in Savo na tem območju še pred vzpostavitvijo stalnih zvez tudi tovariša Franc Leskovšek-Luka in Sergej Kraigher.

Na tem odseku so bile tudi stalne diverzije na železniški progi. Že spomladi 1943 so v Črnem potoku aktivisti - diverzanti spustili v Savo vlak (fenturlaubari), poln nemških vojakov. Kasneje je bilo na tem odseku še več diverzij, ki so jih izvrševali minerci Kozjanskega odreda.

Železničarji Prometne sekcije Zidani most so obeležje postavili v sodclovanju s Krajevno organizacijo ZB NCV Loka pri Zidanem mostu in odborom kurirjev Slovenije.

Železničarji Slovenije in Istre izročamo to obeležje javnosti na dan 7. aprila 1979, v okviru praznika Dneva železničarjev in ko poteka 35 let tragičnega pokola kurirjev postaje TV 5 S, med katerimi so bili tudi železničarji.

Kolektiv Prometne sekcije Zidani most se v imenu železničarjev Slovenije in Istre zavezuje, da bo čuval to spominsko obeležje in ga vzdrževal. Neposredno pa bo zanj skrbel aktiv mladih železničarjev Prometne sekcije Zidani most. S tem želimo skromno prispevati prizadevanjem, da se tradicije našega narodno osvobodilnega boja in revolucije ohranijo sedanjim in prihodnjim rodovom.

Direktor TOZD za promet  
Zidani most

Milan ZEBIČ  
*Milan Zebič*

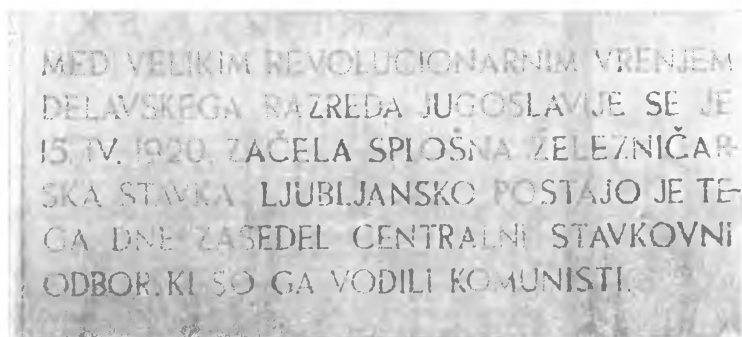
Predsednik poslovnega  
odбора ŽG Ljubljana  
Joke SLOKAR  
*Joke Slokar*

Predsednik delavskega sveta  
TOZD za promet Zidani most

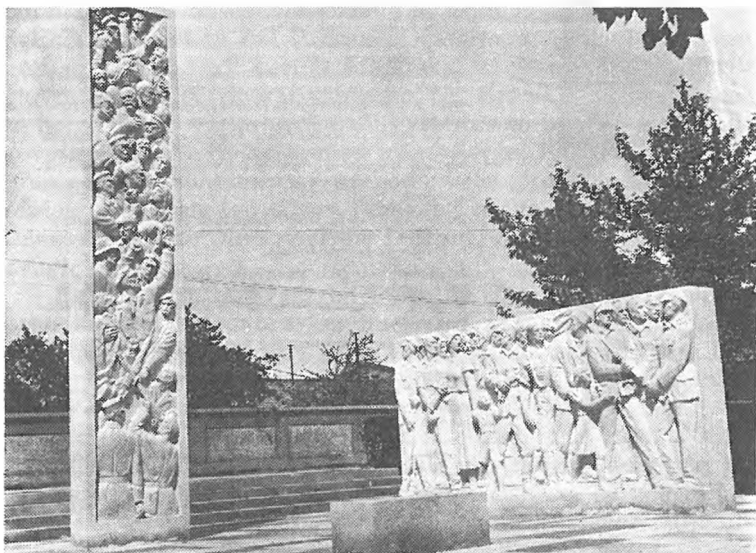
Vera MAHOT  
*Vera Mahot*

Železničarji Slovenije in Istre izročamo obeležje med Bregom in Loko v km 495, 250 železniške proge Beograd-Sežana javnosti na dan 7. aprila 1979 v okviru Dneva železničarjev

## SPOMINSKA OBELEŽJA\*



Spominska plošča na glavnem poslopju železniške postaje v Ljubljani  
Trg OF 6 o železničarski stavki aprila 1920

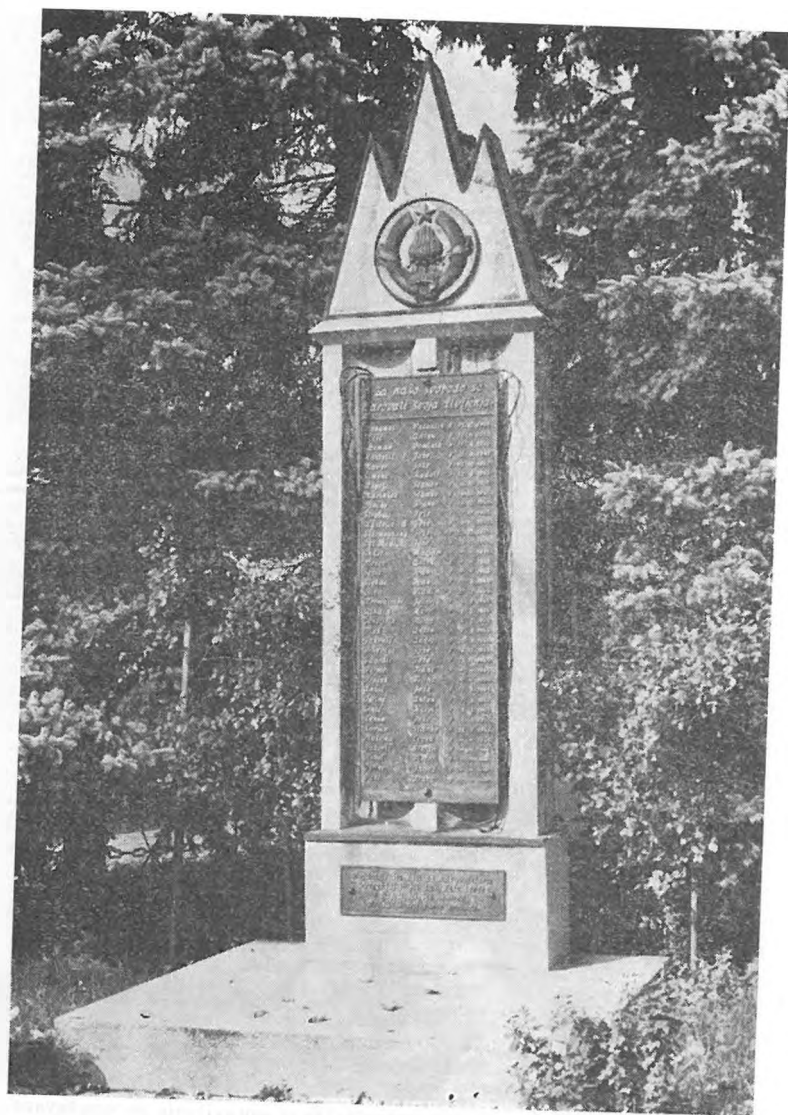


Spomenik (odkrit 1958) padlim žrtvam krvavega spopada 24. aprila 1920 na Zaloški cesti v času velike železničarske stavke. Spomenik sta izdelala ing. arh. Vinko Glanz in akademski kipar Boris Kalin

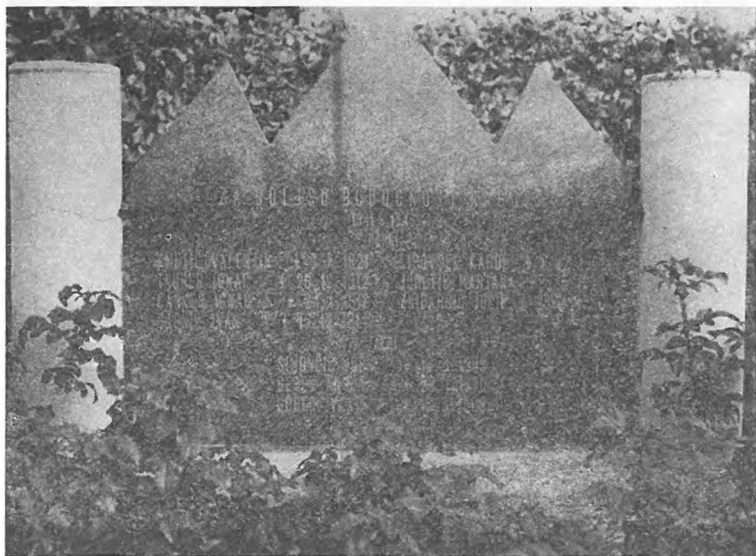
\* Seznam, (še ni popoln), spominskih obeležij, ki jih večinoma vzdržujejo območne TOZD ŽG.



Spominska plošča na Upravni zgradbi TOZD za upravljanje in vzdrževanje prog Ljubljana (bivša železniška aprovizacija) Masarykova c. 15. Med žrtvami so tudi železniški uslužbenci Peter Kogoj, Franc Puc, Edo Kokalj, Henrik Gregorač, Miro Korošec







Spomenik (odkrit 1948) 10 padlim železničarjem v letih 1941—1945. Stoji na območju ZG Mostovne, Ljubljana, Verovškova ulica 60. Padlim za boljšo bodočnost naroda 1941—1945. Borci Kmetič Valentin-Tinček, Taufer Ignac, Babnik Ivan, Lipovšek Karel, Juretič Marjan, Znidaršič Josip, Cankar Ignac; Talci: Simončič Josip, Bezek Anton, Grbec Ivan

Spomenik (odkrit 1946) 37 žrtvam, ki so padle v letih 1942—1945 je pred poslopjem kadrovske službe TOZD za vzdrževanje voz in strojev Siška, Kurilniška ulica, uprava Parmova 35. Za našo svobodo so darovali življenja: Rožanc Valentin, 13. 10. 1942; Vičič Anton, 18. 4. 1942; Čarman Dominik, 17. 8. 1942; Kastelic I. Jože, 2. 9. 1942; Maver Jože, 13. 10. 1942; Šimenc Rudolf, 30. 9. 1943; Rogelj Stanko, 3. 10. 1943; Marinšek Stanko, 16. 10. 1943; Plečko Brane, 16. 10. 1943; Strubelj Jože, 1. 11. 1943; Kastelic A. Jože, 2. 11. 1943; Stremenszky Jože, 12. 12. 1943; Del Medico Jože, 29. 12. 1943; Indof Marjan, 1943; Mesec Anton, 1943; Šenic Ivan, 1943; Slokar Ivan, 11. 1. 1944; Gliha Vladimir, 21. 2. 1944; Kermavner Jernej, 4. 3. 1944; Rihard Karol, 16. 3. 1944; Cepeljnik Mirko, 4. 5. 1944; Pleš Anton, 6. 8. 1944; Jakopič Andrej, 20. 9. 1944; Vrhovšek Jože, 18. 11. 1944; Jagodic Jože, 23. 11. 1944; Perme Franc, 1944; Prošek Franc, 1944; Anžič Jože, 15. 1. 1945; Ogrinc Jože, 7. 3. 1945; Črnič Karlo, 2. 5. 1945; Lepša Jože, 3. 5. 1945; Lovšin Stanko, 28. 7. 1945; Matejka Evgen, 1945; Jakopič Štefan, Kokol Viktor, Ogrinc Janez, Pust Franc



ZA SVOBODO PADLI  
1941 - 1945

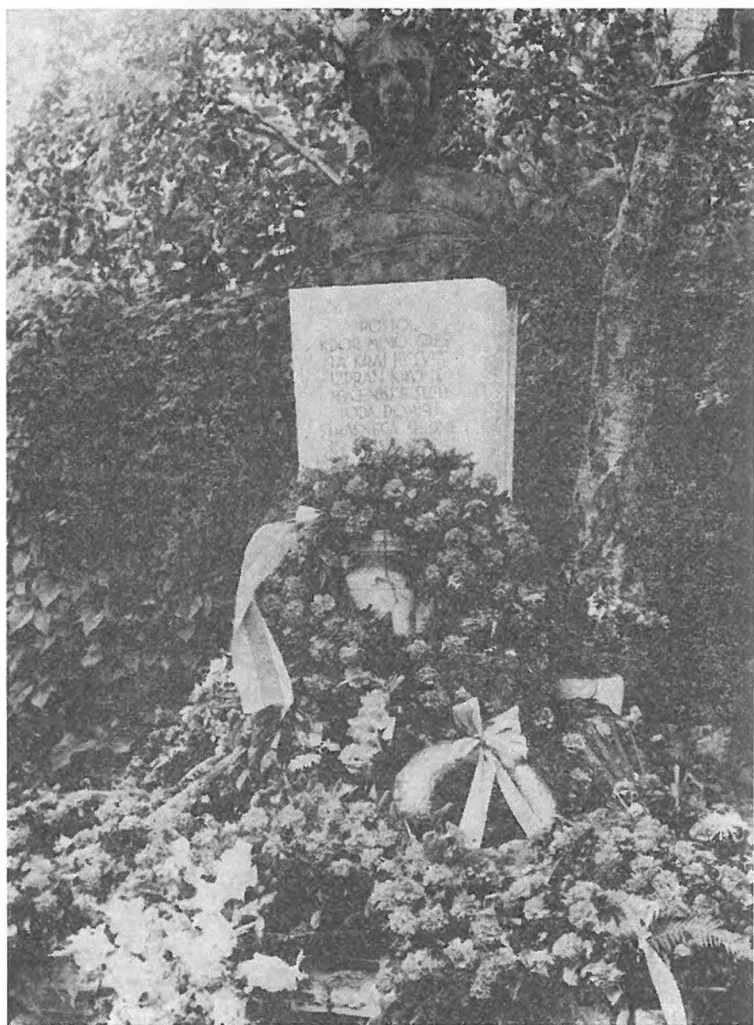
BATIČ ANTON  
BAVCON KAREL  
BENEDIČIČ MATEVŽ  
CERGOJ JOŽE  
GRAD JOŽE  
GRMOVŠEK ANTON  
JAKOPIČ ANDREJ  
JENKO FRANC  
JERAS VINKO  
JUSTIN IVAN  
KNAVS IVAN  
KOLAR FRANC  
KOLNIK RUDOLF  
KOMAC MILOŠ  
KOMAN FELIKS  
KOROŠEC ANTON  
KRAJNIK CIRIL

LEMUT STANISLAV  
LENARČIČ JOŽE  
MAKŠE LEOPOLD  
MEDIČ NIKOLA  
MESEC MARTIN  
OBLAK MIRKO  
PERC ANDREJ  
PERC MARIJA  
PERDAN MARIJA  
RAVNIKAR FERDO  
SOTLAR IVAN  
ŠIRCELJ FRANC  
ŠKRJANC EDVARD  
TROHA STANKO  
VIDMAR JAKA  
ZAJC FRANC  
ZORMAN FRANC

Spominska plošča v avli upravne zgradbe TOZD za vleko vlakov Ljubljana, Vilharjeva 2. Za svobodo so padli 1941—1945: Batič Anton, Bavcon Karel, Benedičič Matevž, Cergol Jože, Grad Jože, Grmovšek Anton, Jakopič Andrej, Jenko Franc, Jeras Vinko, Justin Ivan, Knavs Ivan, Kolar Franc, Kolnik Rudolf, Komac Miloš, Koman Feliks, Korošec Anton, Krajnik Ciril, Lemut Stanislav, Lenarčič Jože, Makše Leopold, Medič Nikola, Mesec Martin, Oblak Mirko, Perc Andrej, Perc Marija, Perdan Marija, Ravnikar Ferdo, Sotlar Ivan, Šircelj Franc, Škrjanc Edvard, Troha Stanko, Vidmar Jaka, Zajc Franc, Zorman Franc



Spominska plošča v avli upravne zgradbe ZG Ljubljana Moša Pijadejeva 39. Naše žrtve za svobodo v letih borbe 1941—1945: Romavh Peter, Mavrič Janez, Demšar Janez, Kmet Valentin, Pešl Franc, Kačar Gregor, Lovše dr. Samo, Smole Vladimir, Šubič Karol, Kleinstein Julij, Grzinič ing. Albin, Boršnik Bruno, Kastelič Vincenc, Kocjan Ivan, Menart Srečko, Jelenič Zvonko, Ceglar Janez, Simenko Janez, Pihler Franc, Cerar Franc, Perc Andrej, Kraupp Oskar, Kobal Albert, Roglič ing. Stanko, Vozelj Karol, Laznik Anton, Campa Anton, Finc ing. Franc



Spomenik — bronast kip talca (odkrit 1945) v Ulici talcev, kjer so bili ustreljeni 13. 10. 1942 med 24 talci za Natlačena tudi 4 železničarji Romavh Peter, Rožanc Tine, Bezek Anton, Maver Jože



Kol žrtev podlega izdajstvu.  
je na tem mestu zadet od  
krogle domačih izdajalcev  
puslil svoje mlado življenje  
dne 12.10.1942.

**BRATOVŽ VIDO**

aktivist O.F.

teren XIII.

Spominska plošča na Trubarjevi cesti 12 aktivistu OF železničarju Vidu Bratovžu, ki je tam padel 12. 10. 1942



Spomenik v km 538.3/4 med predorom POGONIK med postajama Litija—Kresnice z reliefi in napisom: V splošni ofenzivi so enote VII. korpusa in IV. operative cone ob podpori bojnih letal zavezniške aviacije 22. 9. 1944 zavzele sovražnikovo postojanko Pogonik ter močno poškodovale železniški most čez Savo. S tem svojim dejanjem so partizanske enote v



odločujočem trenutku druge svetovne vojne za daljši čas pretrgale in delno okrnile sovražnikov premik po tem pomembnem prostoru žel. proge. — Poleti in jeseni 1944 so partizanske enote na ukaz glavnega štaba NOV in PO Slovenije začele napadati sovražnikove prometne zveze in sredstva uničevale so ceste, železniške proge, mostove, predore, naprave in vozila,



s tem so stalno ogrožale in občasno močno ohromile okupatorjevo povezavo med evropskimi bojišči. S to načelno podporo bojujočim se zaveznikom so tudi po tej strani prispevale k dokončni zmagi

Odkritje spomenika je bilo 23. 9. 1979. Spomenik sta izdelala ing. arh. Boris Kobe in akademski kipar in medaljêr Vladimir Stoviček





Spominska plošča ob vhodu upravne zgradbe TOZD za vleko vlakov Ljubljana, Strojne izpostave Jesenice, Jesenice, Kurilniška 8. 1941—1945 za domovino so darovali življenje, padli v NOV: Arhar Ivan, Berčič Franc, Berčič Rudolf, Cop Anton, Florenini Karl, Frelih Matevž, Gregori Franc, Kavalar Franc, Karlin Anton, Kos Anton, Krivec Ivan, Mavsar Maks, Robič Alojz, Vidic Alojz; umrli v taborišču: Lipovšček Franc, Kramžar Franc; padel kot talec: Hojak Edvard



Spominska plošča desno od vhoda upravne zgradbe TOZD za vleko vlakov Ljubljana, Strojne izpostave Jesenice, Jesenice, Kurilniška 8, aktivistu, železničarju Ivanu Krivcu, padel 10. 3. 1944



Spominsko obeležje ob opuščeni progi Jesenice—Planica prvoborcju in organizatorju NOG Ivanu Krivcu, kjer je 10. 3. 1944 padel

Spominska plošča s cestne strani ob vhodu v zgradbo ZGP Ljubljana (prej Krajevno skladišče in Visoka stavba SVP Ljubljana), Ob Zeleni jami 2. Žrtve v vojnem času 1941—1945

Talci:	Borci:	Žrtve internacije:
Zirovnik Anton	Zargi Alojz	Logar Franc
Mojškerc Franc	Zupančič Ivan	Štrus Ignacij
Skubic Leopold	Javoršek Fran	Krašovec Franc
Kranjc Franc	Ferlež Jože	Suhadolnik Peter
Habič Ivan	Stare Maks	Dobrin Gašper
Krašovec Gašper,	Zažar Franc	Koželj Franc
Demšar Ivan	Črček Ladislav	Mavec Franc
Strmšek Ciril	Strimfeld Leopold	Rupnik Ivan
Majaron Anton	Tavčar Ivan	Gerkman Ivan
Babšek Franc	Kermelj Franc	Škopin Karel
Zivič Zorko	Janc Anton	Poženel Franc
Suštar Franc	Rupar Franc	Perme Stane
	Vidra Štefan	Zorman Janez
	Vidmar Anton	Semrov Alojzij
	Turk Janez	
	Slabe Jože	
	Osterman Štefan	
	Medil Franc	

Spominska plošča na glavnem posloppju železničarskega športnega društva Ljubljana v Šiški. Na plošči so tudi imena železničarjev, ki so aktivno delali v tem društvu:

**PADLI STE, DA BI MI ŽIVELI —  
ZATO VAM HVALA IN SLAVA!**

Tine AVBELJ	Drago MEŠNIK
Lađo BIZJAK	Viktor MOKOREL
Milan DOBERLET	Maks NEČEMER
Mirko GOMIZELJ	Ivan PETRNE LJ
Ivan GRABNAR	Anton PLES
Fric HRIBERNIH	Zvonimir RUNKO
Jože KARIČ	Drago ZADRAVEC
Karol KESIČ	Božidar ZUPANČIČ
Janez KRPAN	Janez ŽNIDAR
Milan KRPAN	Stane ŽNIDAR
Anton LEMUT	Miloš GRUDNIK

Za srečo, svobodo, za narodov bratstvo  
umreti ni težko nikomur, kdor veruje v svoj rod!

Spominska plošča Bogu Flandru na hiši v Lepodvorski ulici 23 v Šiški:

»Bogo Flander — Klusov Joža  
partizanski pisatelj, alpinist«

Bogo Flander je bil rojen 8. 12. 1918 v Ljubljani. Bil je železničar po poklicu. K partizanom je odšel 16. marca 1942. v Poljanski bataljon. Padel je 30. 6. 1944 v Bosiljevem kot pomočnik političnega komisarja II. bataljona v SNOUB Ivan Cankar.

Tod mladost njegova je cvetela,  
ko s puško in peresom odšel je v boj.  
Tod je ljubezen domovini zacvetela,  
omahnil je kot obstreljena ptica  
z geslom v srcu svoboda, bratstvo in pravica.

Spominska plošča na progi Kresnice—Jevnica v km 543.7 z napisom:

Na tem območju je bil prehod čez reko Savo za borce NOV in aktiviste OF. Na novo leto 1945 je fašistični okupator tu v bližini zločinsko ubil skupino talcev.

Spominska plošča na kamnu ob progi med Lazami in Zalogom v km 556.926 z napisom:

V gozdu nad tem krajem je bila junija 1940 pokrajinska konferenca SKOJ za Slovenijo.  
(Obeležje je oddaljeno od osi desnega tira ca. 10 m pri katerem je železniški propust, skozi katerega vodi pot na Dobri vrh.)

Spomenik na območju postaje Kresnice v km 541.9/542.2.0 padlim železničarjem:

Jelnikar Ivan — 1907—1944  
Kenik Jože — 1916—1945  
Kenik Franc — 1923—1945  
Kenik Marija — 1921—1944  
Prašnikar Ivan — 1927—1944

Spominska plošča na skali pobočja nad cesto na območju postaje Zidani most v km 502.000. Slava žrtvam padlim za svobodo! Med drugimi so tudi železničarji:

Sedej Franc — talec — kretnik  
Česen Janez — talec — šef skladišča  
Krempuš Mirko — partizan — prog. delavec  
Strel Viktor — partizan — del. SV-TK  
Skok Alojz — partizan — prometnik

Spominska plošča na pročelju čuvajnice št. 453 na območju železniške postaje Brežice z besedilom:

V tej hiši so pri železničarju Francu Mlavcu 28. 10. 1941 SKOJ-evci pod vodstvom Dušana Kvedra in Rudija Janhube ustanovili Brežiško četo, ki je v Posavju zanelila vstajo proti okupatorju.

Ob 20 letnici revolucije  
ZB NOV Brežice.

Spominska plošča na pročelju železniške postaje Novo mesto. Za svobodo so darovali svoja življenja borci železničarji: Balantič Jože, Červenko Ignac, Dolinar Franc, Fink Alojz, Furlanič Ivan, Furlanič Marija, Furlanič Tine, Globevnik Franc, Hacin Alojz, Kastelic Jože, Kic Alojz, Kic Franc, Kic Jože, Kirn Janez, Kirn Tihomir, Kopljan Jože, Pavšar Lojze, Prešeren Jože, Prpar Gregor, Pungercar Jože, Regina Alojz, Seliškar Ladislav, Stepišnik Roman, Tekstor Jože, Urbanija Anton, Urbanija Boris, Vrančič Miran, Zupančič Ivan, Žagar Jože. Večna jim slava.

Spominska plošča na poslopju TOZD za vleko vlakov Novo mesto. Za lepšo bodočnost so dali življenje železničarji sekcije za vleko Novo mesto Berus Martin, Čampa Anton, Čampa Janez, Fink Alojz, Fink Jože, Gornik Viktor, Gorjanc Anton, Grandljič Anton, Jevšček Avgust, Kočjaž Anton, Kočman Jože, Lužar Maks, Mali Franc, Mehle Jože, Rezelj Alojz, Strnad Janez, Tratar Anton, Turk Ivan, Zidar Stanko

Spominska plošča na pročelju železniške postaje Tržišče. Za svobodo so darovali svoje življenje kot talci železničarji: Svolišak Venčeslav, Vrščal Franc, Zupanc Peter, Smole Alojz, Kotar Janez. Večna jim slava.

Spominska plošča na cestni strani železniške postaje Jesenice

Lik človeka s strgano verigo na rokah.

Če v onem času  
ne bilo bi nas  
še večji kos slovenske zemlje  
bi odtrgal tuji plaz

Prostovoljci  
borci za severno mejo Jesenice  
1918—1919  
Alpinski Ljubeljska in dobrovoljska  
Šefmanova četa  
Jeseniški in Ljubeljski odred  
Novembra 1972

Spominska plošča v hall železniške postaje Jesenice. Železničarski grb 1941—1945. V borbi za svobodo so dali življenje železničarji postaje Jesenice.

Borci:

CUZNAR Anton  
TOMAŽ Stane  
KOPAR Peter  
MAJNIK Franc  
LEGAT Srečko  
TAVČAR Pavel

Talci:

LEBAN Stane  
BERGANT Vinko  
MARINČIČ Egidij  
TEPINA Lovro  
TEPINA Valentin

Interniranci:

SLIVNIK Stane  
MAZOVEC Alojz

Kolektiv postaje Jesenice 1961

Spominska plošča na upravnem poslopju bivše sekcije na Jesenicah:

Kakor galebi ponosni nad vodo  
taki so padli za našo svobodo  
Padlim tovarišem ob dnevu železničarjev  
Kolektiv PVP

1950

453

Spominska plošča na čuvajnici ob karavanaški progi v km 631.650 Hrušica:

Nemška okupatorska skupina je od 8.—9. aprila 1941 pri predoru zahrbtno napadla postojanko stražarjev stare jugoslovanske vojske.

Padla sta vojaka:

ŠČURK Martin, roj. 1900 z Rudnika pri Ljubljani  
SKABERNE Andrej, roj. 1900 iz Laškega  
April 1976

Združenje borcev  
narodnoosvobodilne vojne  
HRUŠICA

Spominska plošča na portalu predora Kostanjevica v Novi Gorici v km 69.485.

JUNAKOM NOB

Leta 1943 so v tem predoru junaško umrli zajeti borci in aktivisti NOV streljani od nemških okupatorjev. »Slava žrtvam za svobodo!«

Zveza borcev NOV IV. Rajon Nova Gorica 1951.

Spominska plošča na poslopju obratne pisarne v železniški delavnici v Ptuju. (TOZD za vzdrževanje voz Ptuj.)

LETA 1928 STA USTANOVILA ZDRAVNIK DR. JOŽE POTRČ IN KOVAČ IVAN SPOLENJAK V ŽELEZNIŠKIH DELAVNICAH V PTUJU, PRVO ILEGALNO KOMUNISTIČNO CELICO, KI JO JE VODIL LEOPOLD VODA Z DRUGIMI ORGANIZACIJAMI KOMUNISTIČNE PARTIJE. PO VSEJ DOMOVINI JE PRISPEVALA K VELIKI ZMAGI DELAVSKEGA RAZREDA.

Ob petdesetletnici KPJ

Spomenik v železniški delavnici Ptuj (TOZD za vzdrževanje voz Ptuj) je odkrit naslednjim železničarjem:

1941 PADLI V BORBI ZA OSVOBODITEV 1945

Znidarič Rudolf  
Kramberger Franc  
Frankovič Janez  
Kristovič Janez  
Kristovič Peter  
Herceg Jakob  
Čarman Adolf  
Korošec Franc  
Voda Leopold

SLAVA NJIM!

SMRT FAŠIZMU  
SVOBODA NARODU!

Doprni kip železničarja — komunista Franca Krambergerja pred bivšim domom železničarjev v Ptuju, Ormožka 1, danes Krambergerjev dom.

Spominska plošča pri vhodu na železniško postajo Ptuj z imeni železničarjev. 1941—1945 za svobodo domovine in njeno lepšo bodočnost so žrtvovali svoja življenja:

Nagel-Šmid Miloš padel v Črnomlju 1945  
Koželj Alojz podlegel v Mauthausnu 1944  
Alič Vida ustreljena v Mariboru 1945  
Kolarič Anica ustreljena v Mariboru 1945

SLAVA NJIM!

Krajevni odbor sindikata železničarjev Ptuj.

Spomenik pred osnovno šolo na Pragerskem padlim domačinom. Med borci, talci in interniranci so tudi naslednji železničarji: Paj Karel, Čop Leopold, Prener Alojz, Bizjak Franc ml., Brglez Franc, Brglez Maks, Čop Lucija, Bizjak Franc st. Bizjak Franciška, Kac Mirko

Spomenik v Gaju pri Zgornji Polskavi. Med borci NOV sta tudi železničarja Skok Alfonz in Stoni Vlado

Spomenik v Središču ob Dravi (pred poslopjem krajevne skupnosti) št. padlim borcem in žrtvam fašizma. Med njimi sta šef postaje v Središču Štampar Anton in potniška blagajničarka sprva v Ptuj, nato v Središču, Alič Vida

Spomenik v Ormožu pred vhodom v grajski park ob Kolodvorski cesti, med žrtvami fašizma so tudi trije železničarji: Bezjak Ivan, Roganovič Dimitrij in Žolnir Anton

Spomenik v Ljutomeru na Prešernovi cesti žrtvam fašizma in padlim borcem NOB, med njimi so tudi železničarji Babič Franc, Kupljen Ivan in Zdravec Stanko





## KAZALO OSEBNIH IMEN

### A

Ackerman 419  
Adlešič Franc 144, 249  
Akički Franc 156, 169  
Akički Jože 374  
Alič Andrej 125, 257, 258  
Alič Ivan-Johan 257, 258  
Ambrožič Lado-Novljan 193, 379  
Antoličič Lojze 48  
Antonič 267  
Anzelc Franc 306  
Anžur Leopold 262  
Arnuš Alojz 47  
Atrač Janez 302  
Avbar Alojz 136, 173, 306  
Avbelj Viktor-Rudi 134, 135,  
136, 316  
Avšič Ivanka 263

### B

Babič Marija 107  
Babnik 273  
Babnik Anton 303  
Babošek Alojzij 144, 249  
Bajec Albin 114, 166, 233, 244,  
367, 369, 370  
Bajec Alojz 113, 195, 215, 266,  
365, 371, 373, 413  
Balantič Jože 140  
Balgavi Štefan 48  
Bani Mauro 84  
Banovec Rajko 121

Barbič Anton 157, 169, 202, 365,  
374  
Bartenjev Dimitrij 73  
Bartol Anton 173, 194, 275, 349  
Batagelj Avgust 48  
Batista Ivan 399, 403  
Batista Solari Giovanni 83  
Bavcon Karel 48, 119  
Bavcon Vinko 113, 252, 266  
Baznik Ivan 44, 59  
Belič Avgust 162, 238, 255, 370,  
372  
Belič Viktor 144  
Belinger Peter 105  
Beljan Jože 361  
Benčina Karol 374, 375, 397  
Benedičič Franc 144  
Benedičič Valentin 99, 374, 399  
Benuzzi Giovanni 83  
Berčič Franc 162, 256, 302, 372  
Beravs Janez (Ivan) 273, 398, 399  
Bergant Franc 129, 273  
Bergant Janez (Ivan) 268, 373,  
374  
Besednjak Angel 48  
Bevc Fedor 105  
Bezek Anton 120, 363, 385, 386,  
387  
Bezljaj Franc 48  
Bežan Ivica 374, 375  
Biščak Marjan 129, 398, 399  
Bitenc Jakob 302, 305, 376  
Bizjak Alojz 266  
Bizjak Ivan 249  
Bizjak Stane 143

Bogataj 408  
Bolha Pavla 105  
Bolognin Carlo 83  
Boneti Septimij 416  
Borštnar Jože 94, 143, 165, 227,  
245, 273, 359, 371  
Borštnik Bruno 105, 108, 374, 402  
Boškin Jože 133, 167, 274, 289  
Božič Ivan 396, 397  
Božič Stane 333  
Brajnik Edo-Štefan 233  
Bratož Stane 98, 99, 100, 121,  
122, 123, 138, 374, 391, 392, 394,  
398, 399  
Bratovž Vido 119, 121, 386  
Bratun Alojz 129, 273  
Bravničar Danica-Zora 260, 267  
Bravničar Dušan 89, 181, 182,  
183, 184, 190, 363, 364  
Brčan Ivan (Janez) 101, 268, 374,  
395, 398  
Brdavs Alojz 238, 256, 260, 397  
Brenčič Leopold 41, 43, 60  
Brenk-Kariž Ana-Darja 368, 369  
Brezovšek Franc 270, 373  
Brilej Jože-Bolko 335  
Brinar Ante 98, 117, 119, 182,  
277, 391, 394, 395  
Broz Josip-Tito 228  
Brožič Tone 374, 375  
Bufon Milan 104  
Bukovec Tone 97  
Bulc Dolfe 242  
Burja Matevž 144  
Burjak Leopold 249  
Butala Jaka 245  
Butara Janko 209  
Bužan Ivan 143

## C

Cankar Ignac 406  
Cargill Colin 225, 227  
Ceglar Janez 105, 108, 398, 402  
Cerar Janez 384  
Cerovič Ceraj 35  
Cesar Emil 367  
Cesar Franc 309, 310

Cimerman Vinko 126, 192  
Cirk Milan 361  
Cotič 227  
Crnkovič Julij 153, 154, 361  
Crnkovič ml. 154, 245

## Č

Čampa Anton 173, 190, 306  
Čanžek Andrej 46  
Čarf 137  
Čarman Adolf 47  
Čarman Dominik 47, 120  
Čarni Ludvik 371  
Čehovin Jožefa 406, 413  
Čekič-Maležič-Zorka-Tina 281  
Čepe Marica 62, 166, 371, 372,  
373, 375, 377, 378, 380, 423  
Čermelj Lavo 169  
Čermelj Peter 48, 49, 126  
Černe Franc-Klemen 148, 350  
Černe Janez 127, 385  
Červenka Ignac 274, 297, 355  
Čibelj Vinko 127  
Čihak Drago 313, 327  
Čonč Jože 141  
Čotar Rado 102, 131, 133, 136,  
138, 139, 148, 196, 197, 203, 286  
297, 347, 354, 355, 365, 375, 380,  
381  
Črnič Karol 47, 89, 94, 119, 120,  
396, 397, 400  
Čubrilo Rudolf 130, 131, 134, 136,  
144, 193, 249, 274, 366, 417  
Čuček Franc-Črnivec 220, 227,  
242, 314, 334, 335, 337  
Čuček-Nunčič Zinka 227  
Čuk Vinko 144

## D

Danev Simon 107, 108, 374, 391,  
394, 398, 402, 408  
Debevc Polde 105  
De Dominicis 77  
De Felice Mario 84  
Deisinger Ludvik 256, 372  
De Job Emanuel 84

Del Medico Jože 120  
 Demšar Janez 156, 157  
 Demšar Janez-Jernej 108, 121,  
 284, 343, 374, 391, 392, 394, 398,  
 402  
 Denvir John-Frenk 225, 227, 368  
 Derenda Vlado 375, 422  
 Dermastja Marjan-Urban 264  
 Diehl Vladimir-Zoran 281  
 Djurović Velimir 297, 306, 330  
 Dobovišek Alfonz 104, 108, 109,  
 121, 374, 402  
 Dobovišek Ciril 143, 144, 249  
 Dobrec Franc 305  
 Dobrila Pavel 193  
 Dolenc 395  
 Dolenc Jože-Žan 314, 331, 332  
 Dolgan Ervin-Janez 88  
 Dolinar Janez 385  
 Dolinšek Lojze 98  
 Dolinšek Tone-Metod 92  
 Dolžan Anton 252  
 Dominko Franc 107  
 Dorbež Ivan ml. 305, 385  
 Dorbež Ivan st. 47, 48, 49, 93,  
 125, 192  
 Dorbež Stane 126, 128, 192, 375,  
 385  
 Doujak Hermann 421  
 Dragović Vuk 36  
 Draksler Jože-Povh 349, 350,  
 352  
 Drenik Zofka 273  
 Drobeč Danilo 127  
 Drobež Franc 129, 273, 374  
 Drovenik Emerik 156  
 Dultinger Josef 419

## E

Erbežnik Franc 319, 320, 322  
 Erbežnik Julija 320  
 Erbežnik Jože 327  
 Erbežnik Lojze 327  
 Erjavec Franc 197, 198  
 Erjavec Stane 365  
 Eržen Anton 254  
 Eržen Fani-Marka 299

## F

Fabrizzo Fabrizio 84  
 Fedran Ludvik 184  
 Ferenc Tone 111, 353, 373, 380,  
 381  
 Ferfolja Ermin 249, 297, 306, 330  
 Ferjan Zora 267  
 Ferjančič Ivanka-Čička 100, 268,  
 282, 284, 374, 375, 405, 411, 413,  
 422  
 Ferlež Jože-Fazan 101  
 Filipič France 43, 58, 61  
 Fink Franc 153, 169  
 Fir Regina 168  
 Flajs Sonja-Ojča 281  
 Flander Berta 405  
 Flander Bogo — Klusov Joža  
 107, 108, 211, 212, 366, 367, 374  
 Fon Franc 366  
 Franch 419  
 Frankl Fric 313  
 Frankovič Ivan 47  
 Funtek Venčeslav 104, 374  
 Furlan Danilo 216

## G

Gabrovšek Jože 92, 114, 117, 118,  
 119, 120, 121, 165, 166, 167, 302,  
 374, 376, 379, 380, 390, 391, 394,  
 398, 400, 403, 405, 413, 418  
 Gačnik Humbert 159  
 Gajšek Julij 48  
 Gantar Srečko 48  
 Gaspari-Guzelj Breda 121, 281  
 Gaspari Maksim 121  
 Gazvoda Ivan 275  
 Gianareli Fausto 83  
 Ginger Martin 225, 227  
 Giulieta Ottorino 83  
 Globevnik Franc 131, 136, 297  
 Gogliotto 419  
 Golež 107  
 Golob 244  
 Gorenc Franc 396, 399, 403, 422  
 Gornik-Amon Darinka 263  
 Gornik Karel 391, 394, 399, 403  
 Gorše 105

Grabrijan Mihael 85, 190, 274,  
306, 336  
Grazioli Emilio 78, 82, 85, 211,  
219  
Grbec Danica 276  
Grbec Ivan 386  
Grbec Lado 239  
Gregorač Janez 107, 121, 374,  
422, 423  
Gregorič Rihard 129, 181, 258  
Grkman Milan 144  
Grohar Jože 327  
Grom Ivan 365  
Grom Miha 365  
Gros Jože 262  
Grošelj Ignac 238, 256, 257, 372  
Grošelj Rudi 127, 385  
Groznik Ciril 258, 273, 374  
Groznik Franc 126, 127, 385  
Groznik Lovro 97, 254, 255, 270,  
374, 394, 395  
Gruden Jože 95, 96, 97, 119, 165  
171, 179, 227, 268, 302, 363, 374,  
394, 395  
Grudnova 179  
Grzinič Albin 104, 374, 404, 410,  
411, 413  
Guglielmotti Cezare 415  
Gulič Andrej 48  
Gulič Dragutin 265

## H

Hacin Lovro 418  
Hacin Martin 374, 396, 397  
Hajne Viktor-Perun 249  
Hajnrihar Alojz 97, 98, 160, 162,  
254, 255, 256, 363, 367, 368, 371,  
374, 376, 394, 395  
Hančič Alojz 159, 160, 169, 256  
Heinzl 77  
Herceg Jakob 47  
Herman Lojze 126  
Hladnik Ferdo 256, 363, 367, 368,  
374, 376, 394, 395  
Hlupič Avgust 47  
Hočevar Pepca 227, 228  
Hohkraut Lojze 52  
Hojkar Bruno 305

Hojkar (Hojker) Mihaela 118,  
301, 302  
Horvat Franc 249  
Hrast Silvo-Gigi 230, 369  
Hraševac Mihael 379  
Hren Martin 305  
Hribar Franc 152, 169  
Hribar Janez 230  
Hribar Jože-Anže 131, 132, 133,  
134, 135, 144, 145, 147, 148, 149,  
167, 168, 190, 193, 194, 203, 205,  
241, 246, 249, 275, 306, 307, 332,  
336, 348, 349, 350, 362, 363, 365,  
369, 371, 373, 377, 379, 380, 381,  
Hribar Miro 143  
Hribernik Fric 191  
Hribernik Rudolf-Svarun 324,  
369, 378  
Hrobat Franc 183  
Hrovat-Tošnjak Ančka 99  
Hudales Zoran 379  
Humar Julka-Lukič 129, 240,  
254, 375  
Hvastja Stanislav 305

## I

Igličar Ivan 126, 305  
Ilovar Janez 268, 374  
Ivančič Matija 162  
Ivančič Tone 162  
Ivanović Božo 89, 111, 165, 238,  
273, 370, 373  
Ivanuš Branko-Božo 113, 114,  
115, 121, 220, 230, 232, 233, 234,  
244, 249, 250, 252, 257, 260, 267,  
268, 270, 310, 314, 318, 322, 341,  
370, 374, 403

## J

Jakhel Jože-Pepe 126, 187  
Jakopič Štefan 374, 397  
Jakše Ljuban-Zveličar 246  
Jakše Martin 165, 269, 270, 373,  
374, 379  
Jalen Ivo 275  
Jančar Janez 127

Jančar Ludvik 159, 160, 169, 270,  
373, 374  
Jankovič 191, 320  
Jarc Janko 335  
Jazbinšek Avgust-Iko 131, 135,  
139, 148, 149, 249, 336, 347, 349,  
350, 365  
Jelen Alojz 144, 273  
Jenko Jože 86  
Jereb Dušan 132  
Jereb Janez 200  
Jereb Jože 374  
Jereb Mihaela 374, 375  
Jereb Stane 98, 374, 398, 399,  
422  
Jerin-Lah Pavla 160, 169  
Jerman Jože 249  
Jerše Vilko 105, 108, 165, 166,  
402  
Jeršek Dare 366  
Jesenovec Jože 268  
Jesih Jože 107  
Jug-Vintar Pepca 144  
Jugovi 273  
Juha Janez 200  
Jurgovič Anton 262  
Jurič Stanko 127  
Justin Ivan (Janez) 96, 172, 212,  
237, 253, 302  
Justin Janez 386  
Juvančič 256  
Juvančič Ivo 303, 370  
Južnič Marjan 316

## K

Kacin-Wohinz Milica 60, 169  
Kačar Gregor 107, 108  
Kačar Jože 48  
Kačar Rudolf 129  
Kadunc Franc 262, 263  
Kajzer (Keiser) Leopoldina 107,  
212, 366  
Kalan Albin 249  
Kalan Milan 249  
Kalaš Vladimir 99, 266, 267, 374  
Kalin Boris 264

Kališnik Janez 374  
Kaluža Franc 317  
Kaluža Miha 126, 305  
Kanoni Janez 184  
Kapš Ferdinand 193  
Karapandža Branko-Matjažek  
231, 369  
Kardelj Edvard 47, 60, 227, 228,  
231, 232, 233, 234, 237, 312, 322,  
325, 326, 331, 332, 368, 369, 370,  
412, 417  
Kardelj Pepca 52, 62  
Kastelic Alojz 107, 108, 366  
Kastelic Alojz (Mokronog) 139  
Kavčič Rudolf 74, 82, 86  
Kavčnik France 408  
Kelbelj Frančiška 260  
Kelbelj Ivan 260  
Kelbelj Janez 111  
Kelbelj Slavko 260  
Kelbelj Vinko 260  
Kemperle Bogomir 99, 399  
Keršič-Hren Terezija 263  
Keržič Kazimir 120, 363  
Kic Franc 130, 131, 132, 135, 136,  
146, 196, 347  
Kidrič Boris 47, 60, 210, 230, 231,  
237, 278, 280, 325, 326, 369, 412  
Kidrič Zdenka 233  
Kimovec Franc-Žiga 120, 122,  
123, 124, 167  
Kirn Jože 374  
Kirn Rajko 200, 201  
Kirn Viktor 157, 158, 169, 173,  
200, 201, 324, 363, 365, 378  
Klančar 161, 162  
Klančar Albin (Kardelj) 228  
Klančar Oskar 128  
Klanjšček Franc 119  
Klanjšek Simon 397  
Klavs Ivan 128, 407  
Klavs Jože 126, 188  
Klebel Emil 408  
Kleinstejn Julij 105  
Klemenčič Edo 118, 302  
Klemenčič Franc 353  
Klemenčič Savo 105  
Klenovšek Vinko 262

- Klepp Ferdinand 419  
 Klešnik Roman 61, 124, 125, 126,  
 164, 167, 187, 191, 192, 305, 317,  
 364, 370, 375, 376, 377, 412, 413  
 Klopčič France 46, 59, 61  
 Kmet Tine 108, 121, 263, 264,  
 265, 372  
 Kmetič Tine 120  
 Kneisel Marija 405  
 Kobal Albert 236, 263  
 Kobe Boris 264  
 Kobilica Dušan 100, 101, 374,  
 395, 398  
 Kocjan Emilija 165, 374, 375,  
 404, 405, 411, 413  
 Kocjan Ivan 119, 284, 398, 402,  
 Kogej Miroslav 258, 372  
 Kogoj Peter 119  
 Kogoj Stanislav 305  
 Kokalj Anton 249  
 Kokalj Martin 47, 88, 89, 94, 118,  
 119, 299, 300, 301, 400  
 Kolar 214  
 Komac Miloš 97, 256, 374, 394,  
 395  
 Koman Feliks-Srečko 121, 135,  
 136, 148, 149, 173, 194, 249, 347,  
 349  
 Kompare Janez 128  
 Kopač Josip 32  
 Kopač Vlasto 264, 265, 372, 373,  
 379  
 Kopitar Jože-Gregor 324, 325,  
 378  
 Kopljan Jože 145, 249  
 Koprivec Franc 262  
 Koprivnik Stanko 361  
 Kopše Danica 276  
 Korbun Franc 46, 47, 60  
 Koren Anton 398, 399  
 Koren Karel 47  
 Kores Martin 43  
 Kornher 245  
 Korošec Alojzij 144  
 Korošec Anton 37  
 Kos Jože 397  
 Kosec Franc 47  
 Kosec Franc (Ljubljana) 305  
 Košir Franc 249  
 Koštjal Evgen 128  
 Košuta Milena 61, 73  
 Koudelka 419  
 Kovač Jože 48  
 Kovač Stane 122  
 Kovač Tone-Vožbolt 327  
 Kovačič Oskar 52  
 Kovič Adolf 374, 422, 423  
 Kozina Mladen 105, 407  
 Kraigher Boris 91, 237, 238  
 Kraigher Dušan 247, 323, 327,  
 417  
 Kraigher Vito 233  
 Kralj 161, 256, 374  
 Kralj Danilo 126, 128, 305, 317  
 Krall Jože 371  
 Kramberger Franc 47  
 Krašovec Gašper 199  
 Krašovec Jakob 200  
 Kravos Zorka-Sklempa 230, 369  
 Krebs Franc 115, 234, 369, 398,  
 403  
 Kreft Ivan 52, 59, 62  
 Krek Miha 418  
 Kremenšek Franc 305  
 Kremenšek Slavko 61  
 Kremžar Davorin 240, 370  
 Kresal France 25, 27, 57  
 Krese Franc-Coban 370  
 Krese Leopold-Jošt 122  
 Krivic Vladimir 122, 230, 324,  
 369, 378  
 Križnar Janez 154, 169, 215, 367,  
 370  
 Kroflič Zdravko 384  
 Kroupa Acko-Boris 313, 333,  
 334, 379  
 Krvinšek Jože 397  
 Kucler Polde 231  
 Kuclerjevi 318, 319, 324  
 Kuhar Pavel 173, 194  
 Kum Anton 146  
 Kumar Andrej 237, 370  
 Kumar Leopold 50  
 Kumar Stane 50, 62, 251, 264  
 Kuret Albin 141

## L

Laborec Vekoslav 123  
 Lah 256  
 Lah Franc 214  
 Lampič Ivan (Janez) 110, 390,  
 399, 403  
 Lampič Jože 383  
 Laufer 419  
 Lavrič Anton 152  
 Lavrič Franc 262  
 Laznik Jože 259  
 Leban Stanko 48  
 Leben Janez 416  
 Lenarčič Jaka 394, 395  
 Lenarčič Matija 240  
 Lenassi Herman 239, 370  
 Lepin Danijel-Janko 85, 86, 131,  
 135, 147, 148, 149, 168, 190, 193,  
 194, 196, 203, 205, 230, 241, 242,  
 249, 267, 305, 306, 307, 333, 334,  
 335, 336, 347, 348, 349, 350, 352  
 360, 362, 363, 364, 365, 366, 368,  
 369, 371, 373, 375, 376, 377, 378,  
 379, 380, 381, 418  
 Leskošek Franc-Luka 230, 231,  
 233, 234, 245, 331, 332  
 Leskovec Mihael 159, 169  
 Leskovšek 104  
 Lešnjak Leopold 143  
 Linhart Fani 121  
 Logar 273  
 Loštrek Milan 144  
 Lovše Samo 105, 374  
 Lozar Janez 141  
 Lozej Ivan 396  
 Ložar Andrej 254, 372  
 Lubej Franc 159  
 Lubej Lojze 122  
 Lukman Ciril-Anjo 333, 376, 379  
 Lukman Franc 113, 195, 215  
 Lukman Rozalija-Barbka 371  
 Lunaček Franc 140  
 Lunaček Pavel-Igor 314, 315,  
 316, 335, 377  
 Lušin Stane 397  
 Luštek Miroslav 89, 365  
 Luter Franc 120

Lužar Franc 86, 98, 99, 111, 121,  
 165, 282, 302, 309, 310, 373, 374,  
 375, 376, 379, 380, 398, 399, 413,  
 418  
 Lužar Maks 141, 142  
 Lužnik Ivan 144

## M

Maček Ivan 228, 230, 331, 334  
 Maček Polde ml. 63  
 Magdič Drago 45, 46  
 Mahkovec Gregor 302, 305, 376  
 Mahovec Milan 266  
 Majcen Ivo 141  
 Majcen Stane-Krpan 313  
 Majcnovi 228  
 Majer Hinko 104  
 Majerle Jakob 249  
 Majerle Jože 349  
 Majeršič Maks 62, 63, 98, 99, 119,  
 129, 191, 225, 268, 301, 302, 305,  
 374, 399  
 Makovec Janez 156, 158, 374  
 Makuc Ivan 44, 45  
 Maležič Matija 152, 153  
 Mally Miloš 121, 344, 374, 399,  
 403, 405, 413  
 Malnarič Jože 104  
 Mandelj Martin 263  
 Marinelli Gvido 83  
 Martinovič Marko 48  
 Masič Pavle 40  
 Masilo Janez 262  
 Matičič Andrej 159, 161, 169,  
 255, 256  
 Matjašec Stefan 46  
 Matulj Dore 105, 407  
 Mavec Frančiška 107  
 Maver Jože 386, 387, 388, 397  
 Maver Tone 98, 99, 119, 247, 252,  
 399, 408  
 Mavrič Nada 379  
 Mavrovič Ivan-Ivanov 85, 36,  
 131, 132, 134, 146, 148, 249, 311,  
 335, 337, 347, 376, 378  
 Mayer Hinko 374  
 Medvešček Adolf 132

Megušar Milan-Borut 381  
Mehle Miha 48  
Mejak Rudolf 236, 370  
Mekina Franc 159, 160, 161, 162,  
255, 256  
Mekina Leopoldina 301, 376  
Mekinda Jože-Franci 377  
Mencej Pavla 181, 191  
Mesec Anton 397  
Midofer 137  
Midofer Nada 276  
Mihalič Franc 134, 136, 249, 274,  
349  
Mihelčič 302  
Mihelič Alojz 396, 397  
Mihelič France 264  
Mihevc Edo-Dore 355  
Mijić Marko 48  
Miklavc Henrik-Lado 367  
Miklavc Justin-Očka 327  
Miklavc Marija 105, 398, 402  
Miklavc Nande 327  
Miklavčič Anton 175  
Miklič Anton 152  
Miklič Pavle 372  
Miklošič Ludvik 246, 255  
Mikuž Metod 73, 86, 166, 168,  
169, 303, 377, 380, 413  
Milavec Franc 249  
Milost Bogomir 143  
Mišica Vlado-Miha 360, 380, 381  
Mlakar Albin 374  
Mlakar Slavko 110  
Mlinar Mimi 273  
Mohar-Komelj Mila 313  
Mohorič Ivan 57, 59, 73  
Molek Ignac 143  
Molek Jože-Puntar 49, 89, 93,  
110, 120, 156, 157, 158, 199, 200,  
324  
Moljk Franc 268  
More Ivan-Zan 135  
Morel Franc-Frenk 196, 347, 349  
Moškric Marjan 377  
Mrak Jože 253, 372  
Mravlja Ciril 100, 101, 102, 104,  
105, 117, 121, 122, 128, 129, 137,  
138, 139, 154, 157, 160, 161, 165,

166, 167, 168, 191, 197, 201, 202,  
244, 265, 269, 277, 286, 293, 341,  
343, 364, 365, 370, 374, 375, 391,  
394, 395, 398, 404, 422  
Mrčar Franc 262  
Mrše Franc 262  
Munda Jože 61  
Mussolini Benito 303

## N

Nachtigall Jože 44, 46  
Nagode Črtomir 57  
Natlačen Marko 65, 76, 386  
Nedog Alenka 60, 61  
Neuberger Mavricij 230, 232  
Novak Alojz 153, 169  
Novak Franc 315, 316  
Novak Marjan 327  
Novak Mirko 48  
Nučič Lojze 303

## O

Oblak-Čarni Marija 66, 73, 86,  
365  
Ocepek Angela 52  
Ocepek Tone 107, 108, 166, 205,  
212, 284, 365, 367, 375  
Ocvirk Henrik 317  
Okretič Jože 128, 240  
Okršlar Jože 104, 374, 397  
Omahen Jože 47, 125, 375  
Omerza Nikolaj 264  
Omič Teofil 139, 286, 289  
Osredkar Malči 107, 374, 404,  
405, 411, 413  
Ostrovška Milica 43, 61, 63  
Oustrata-Petelin Angelca 260,  
372

## P

Palčič Kristjan 48  
Pandur Andrej 49  
Pangeršič Ivan 128, 385



Pangeršič Janez 126, 184, 254,  
 375  
 Papež Nuška 145  
 Parma Franc 128  
 Pavček Jože 143  
 Pavičević Milivoje 89  
 Pavlovič Pavel 227  
 Pavšar Alojz 274  
 Pavšič Franc 317  
 Pečar Franc 239, 240, 370  
 Peček Ignac 361  
 Peček-Lesar Francka 121, 167  
 227, 268, 368, 373, 413  
 Pečkaj Tone 115, 399, 403  
 Pegan Anton 263  
 Pehaček Rado 159  
 Penko Mihael-Miško 140, 249,  
 273, 274, 375  
 Perdan Franc 44  
 Perdan Lojze 104  
 Perko Vencelj 52  
 Perovič Jože 118, 300  
 Perpar Gregor 140  
 Peršin 325  
 Pešec Ivan 48  
 Pešl Rado 104  
 Petric Ivan 143, 227, 228, 248,  
 249  
 Petrič Josip 32, 44  
 Petrič Matija 152, 169  
 Petrič Viktor (Brajnik) 233, 369  
 Petrovič Stojan-Colje 297, 306,  
 330, 347, 349  
 Pezdir Ciril-Polde 327, 378  
 Pezdir Ivan 327  
 Picelj Dominik 144  
 Pilej Anton 384  
 Pipan Josip 252  
 Pirc Stanko 262, 263  
 Pirman Matija 162  
 Pirnat Nikolaj 264  
 Pirš Franc 102, 138, 139, 140, 168,  
 242, 249, 286, 289, 297, 370, 375,  
 Pišl Marjan 104, 374  
 Pleš Anton 115, 374, 396, 397  
 Pleško Mirko 154, 220, 241, 242,  
 314  
 Pleterski Janko 62  
 Plevnik Franc 146  
 Podbregar Franc 105, 374  
 Podkoritnik Franjo 239, 370  
 Podkrižnik Milan 162, 169  
 Pogačar Stane-Tepka 313, 377  
 Pogačnik Milan 105  
 Polajnar Cene 145  
 Polajnar Ciril 246  
 Polak Bojan-Stjenka 119  
 Polič Radko 89, 165, 168  
 Polič Zoran 122  
 Poljak 310  
 Poljanšek Drago-Marko 299  
 Polk Albin 126  
 Polk Andrej 48  
 Polk Ciril 126  
 Polko Rudolf 146  
 Potočar Janez 307  
 Potokar Alojz 262, 263  
 Potokar Franc 249  
 Potokar Jože 105, 107, 407  
 Potrč Jože 47  
 Požar Anton 306  
 Prelec 267  
 Prelogar Janez 305  
 Premk Alojz 144, 159, 374  
 Pretnar Jakob 356  
 Prešernovi 260  
 Prezelj Vladimir 152, 158, 169  
 Prezljeva 158  
 Prosenc Živojin-Palček 141, 168  
 Prunk Janko 43  
 Puhar Rudi 186, 375  
 Pungercar Franc 366  
 Pungercar Jože 134, 136, 249, 274  
 Puš Jože 152, 169

## R

Radič Franc 263  
 Rahne Ludvik 408, 413  
 Rajar Rudolf 119  
 Rajh Francka-Magdalena 105,  
 374, 422  
 Rajnar Jože 107  
 Rant Franc 305  
 Ranzinger 252  
 Ravnihar Božena 166  
 Ravnihar Ferdinand 305  
 Razboršek Ciril 46

Rebec Janez 231, 254, 318, 319,  
 369, 372, 377  
 Reberšek Karel 43, 60, 61  
 Regent Ivan 62  
 Rezar Jože 153  
 Ribar Ivan-Lola 322  
 Richberger Otmar 128  
 Rifelj Stane 193  
 Rihar Jaka 325  
 Robotti Mario 180, 181, 190, 211,  
 219, 384  
 Rojc 313  
 Rojc Miha 309  
 Rojšek Franc-Jaka 317  
 Romanič Peter 368, 370  
 Romavh Peter 90, 94, 100, 101,  
 103, 105, 107, 108, 109, 111, 117,  
 119, 120, 121, 122, 137, 138, 182,  
 201, 212, 265, 268, 290, 302, 343,  
 366, 386, 387, 391, 398, 399, 400,  
 402, 405, 415  
 Rolih Anton-Marjan 139, 140,  
 168, 242, 249, 286, 375  
 Rolla Francesco 78, 80, 93  
 Rösener Erwin 418  
 Roš Ivan 267, 373, 374  
 Roth Seid 77  
 Roth Vladimir 104  
 Rozina Alojz 175, 256  
 Rozina Gabrijel 127, 385  
 Rožanc Tine 47, 49, 93, 94, 110,  
 115, 119, 120, 121, 152, 182, 273,  
 277, 371, 343, 344, 374, 386, 387,  
 390, 400, 403, 405  
 Rožman Gregorij 418  
 Rudolf Anton 152  
 Rupar Janez 252, 255, 363, 367,  
 368, 374, 376, 391, 392, 394, 395,  
 400, 422  
 Rupnik Lev 418  
 Rus Anton 262  
 Rus Ivan 141  
 Rus Janez 240, 370  
 Rus Jože (Ljubljana) 302  
 Rus Jože (Stična) 141  
 Rus Vid 240  
 Rutar Anton 249

## S

Saje Janez 141  
 Saje Jože 141, 239  
 Sarti Gvido 416  
 Schupitta 419  
 Schwentner Marija 104  
 Selan Ivan 253, 371  
 Selan Janez 128  
 Selan Martin 259, 370, 372  
 Selan Terezija 259  
 Seliškar Slavko 297  
 Serajnik Domicijan 264  
 Sever Alojz 262  
 Sever Avgust 144, 173, 196, 306  
 Siard Karel 101, 395, 398  
 Sigulin Rudi 47, 49, 93, 125, 126,  
 127, 386, 398  
 Sivko Lija 405  
 Skafar (Škafar) Ivan 262  
 Skapin Karel 159, 160  
 Skender Emil 113  
 Skubic Anton 110, 390  
 Skuk Jakob 48  
 Slak Zvonko 200  
 Slabe Alojz 159, 161, 162, 169,  
 255, 256, 372  
 Slabe Jože 113  
 Slabina 172  
 Sluga Franjo 107  
 Smole Vladimir 104  
 Smrčan Anton 305  
 Smrekar Branko 159  
 Smrekar Ignac 139, 273, 373  
 Smrekar Jože ml. 337  
 Smrekar Jože st. 119, 144, 228,  
 232, 236, 237, 239, 241, 273, 370,  
 373  
 Smrekar Rudolf 152, 395  
 Smrtnik Pavel 119, 254, 372  
 Soave Proferio 80  
 Sočan Julij 202, 365  
 Sodja Minka 255  
 Sonc Franc 256, 302, 374  
 Sorsa Alfons 84  
 Splihal Pavle 137  
 Spolenjak Ivan 47  
 Srebot Jože 273

Stančič Rudolf 113, 115, 266, 399, 403  
 Stanič Stanko 115, 151, 152, 169, 375, 399, 403  
 Stanovnik Aleš 122  
 Stary Bogdan 121, 152, 164, 363, 374, 396, 397  
 Stegnar Andrej 49  
 Stepišnik Lado 136, 137, 196, 274, 297  
 Stepišnik Roman 85, 131, 136, 190, 297, 306, 336, 350, 418  
 Stermenszky Jožef 111, 396, 403  
 Stiplovšek Miroslav 58, 381  
 Strle Franci 181, 337, 363, 364, 375, 379  
 Strniša Emil-Sam 62, 85, 86, 100, 101, 111, 121, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 260, 268, 270, 277, 309, 313, 315, 363, 368, 371, 372, 374, 375, 376, 377, 380, 381, 395, 398, 413, 418, 422, 423  
 Strumšek Ciril 385  
 Svetina Mira-Vlasta 376  
 Svetina Vladimir-Ivo 73, 117, 176, 277, 369  
 Svetlin Jože 110, 115, 166, 390, 399, 403  
 Svenšek Jurij 47  
 ? Silva 238

## Š

Santelj Alojz 302  
 Šegedin Ruža 160  
 Semrd Hamdija 119, 120, 121, 162, 165, 166, 167, 179, 184, 185, 212, 255, 268, 363, 364, 367, 373, 374, 375, 394, 395  
 Senica Martin 110  
 Senica Matko 346, 380  
 Šentjunc Lidija 264, 312, 331, 332  
 Šepetavec Anton 44  
 Šerbak-Kopač Zora 264  
 Šešek Anton 48  
 Šešek Karel 128, 240, 370  
 Šeško Jože 151, 153  
 Šetina Jože 205, 349, 350, 352,

358, 360, 366, 380  
 Šilih Niko 134, 136, 167, 245  
 Šinkovec Milka (Ljudmila) 100, 107, 405  
 Šiška Franc 141  
 Škerl Jože 120, 122, 277, 343, 344, 396, 400  
 Škerlak Tibor 184  
 Škerlavaj Marija-Mica 230  
 Škerlavaj Milan-Petrač 118, 166, 231, 232, 233, 252, 309, 310, 311, 312, 314, 317, 323, 325, 326, 327, 333, 335, 338, 339, 369, 371, 376, 377, 378, 379  
 Škrbec Ivan 406  
 Škrjanc Matilda (Kravos) 230  
 Škrjanec Vinko 374  
 Slamberger Ivan 191  
 Slibar Martin 371  
 Špoljarevič Djuro 131, 133, 136, 148, 249, 273, 276, 350, 417  
 Šteh Franc 276, 306  
 Štiher Jože 240, 305, 370, 376  
 Štemberger Leopold 187, 364  
 Štrbenk Jože 73  
 Štrumbelj Anton 97, 154, 162, 172, 252, 253, 256, 302, 362, 363, 372, 394, 395  
 Štrumbelj Franc 385  
 Štrumbelj Viktor 395, 398  
 Štucin Dušan 184  
 Šubic Janek-Lado 326  
 Šubelj Jože 240, 254, 370, 372  
 Šubic Karel 105, 374  
 Šubic Stanko 103, 244, 374  
 Šubic Vali-Breda 230, 231  
 Šuligoj Ljubica 61  
 Šuštar Maks 238, 256, 370, 371, 372  
 Šušter Franc 305  
 Šuštersič Valter 134, 135, 136, 137, 141, 249  
 Šuštersič Tone-Tine Železnik 45, 47, 49, 50, 51, 60, 61, 62, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 96, 97, 107, 110, 119, 120, 164, 165, 166, 171, 201, 245, 362, 365, 383, 400  
 Švent Bogdan-Ambrož 281, 282

## T

Tanasković Rajko 359  
 Tarman 302  
 Tarman Slavka 257  
 Tavčar Franc 240, 305, 370, 376,  
 Tavrer Rudolf 272  
 Tavzes Bojan 104, 297, 354  
 Tekauc Karel 41  
 Teran Jože 396  
 Teršek Ignac 45, 46  
 Tito — Glej Broz Josip-Tito  
 Toman Tone 373  
 Tomičević Rade 144, 297, 306,  
 330  
 Tomšič 286  
 Tomšič Tone 93, 94, 143, 244,  
 245, 247  
 Tošnjak Vinko 98, 214, 273  
 Traven Rezka 61, 62, 63, 89, 165,  
 166, 182, 368, 372, 378, 412  
 Travnik Franc 267  
 Trček Albin 305  
 Trček Ludvik 104, 375, 418  
 Trden Jože 107  
 Trtnik Ivo 133, 297  
 Trtnik Jože 396, 397  
 Turel Miro 141, 375  
 Turk 156  
 Turk (Vižmarje) 252

## U

Učakar Peter 48  
 Ukmar Anton 262  
 Urankar Janez 305  
 Urbančič 246  
 Urbančič Franc 306  
 Uršič France 264

## V

Vajngerl Henrik 46, 48  
 Valentinič Stane 169, 267, 370,  
 373  
 Varoga Janez 62, 73  
 Vasič Marjeta 246  
 Vatovec Bogdan 73

Veber Alojz 105  
 Velebit Ranko 299  
 Velepčič Stojan 128  
 Vencajz Ljudevit 44  
 Verbič Anton 152  
 Veretik 397  
 Vidic Franc 267  
 Vidmar Tone-Luka 216, 217, 322,  
 367, 368, 377  
 Vidmar Ivan 153, 169  
 Vidovič 374  
 Virant Alojz 256  
 Virant Anton 405, 411, 413  
 Vitek Vida 374, 395, 398  
 Vivoda Janko 121  
 Vizjak Milko 418  
 Voda Leopold 47  
 Vodišek Viktor 105  
 Vodnik Alojz-Alvo 366, 367  
 Vodnik Jože 98, 119, 122, 165,  
 167, 201, 267, 363, 365, 367, 373,  
 374, 379  
 Vojska Danilo 290  
 Volčjak Anton 305  
 Volk Lojze 324  
 Vovk Avgust-Jurče 334, 337  
 Vovk Franc 236, 263, 370, 372  
 Vrtačnik Draga 260, 372  
 Vučnik Lado 104, 108, 398, 402  
 Vulč Franjo 59  
 Viktor (žel.)

## W

Weinger 419  
 Weis-Belač Janez 264  
 Wilfan Hinko 73

## Z

Zagorc Jože-Dolski 131, 132, 134,  
 138, 148, 149, 203, 205, 230, 241,  
 249, 275, 306, 336, 349, 360, 365  
 Zagorc Milan 62  
 Zaimec Mihael 153, 154, 169  
 Zajc Jože 385  
 Zalar Antonija 49, 61, 62

Zalar Tone 47, 49, 61, 62, 89, 90,  
91, 93, 110, 119, 120, 156, 216,  
218, 246, 383, 400  
Zalaznik Franc-Leon 48  
Zattoni Tomaso 83  
Zaviršek Anton 252  
Završnik Jože 107, 108, 398, 402  
Završnik Karel 238, 252, 256,  
370, 371  
Zdešar Stane 374, 397, 398, 403  
Zdravje 256  
Zgonc 227  
Zibelnik Pavle-Pajo 327  
Zidar Albin 262  
Zidar Franc 361  
Zidar Jože 273  
Ziherl Anton 267  
Ziherl Marija-Ančka 313  
Zitterschlager Stanislav 214  
Zlatnar Milan 246, 247  
Zlatnar Mirko-Miklavž 49, 61,  
121, 137, 154, 169, 220, 232, 233,  
234, 237, 244, 245, 246, 247, 259  
260, 265, 267, 268, 309, 310, 314,  
316, 323, 326, 327, 368, 369, 370,  
371, 377, 378  
Zlatnar Peter ml. 90, 91, 94, 96,  
98, 117, 119, 165, 166, 225, 260,  
362, 364, 368, 373, 374, 376, 391,  
400  
Zlatnar Peter st. 98, 99, 117, 191,  
247, 260, 399  
Zorec Stane 252, 266  
Zorman Franc 41  
Zornada Josip-Frenk 99, 100

Zupan Hugo 214, 272, 303, 373  
Zupan Oto 105  
Zupanc Jože 46, 47  
Zupanc Peter 142  
Zupančič Janez 130, 131, 135,  
136,, 173, 190, 194, 274, 347  
Zupančič Jože 306  
Zupanič Ivanka 141  
Zupančič Tina 168  
Zupančič Tone 126, 128, 305, 317,  
385

## Z

Žagar-Kopač Line 273  
Žargi Alojz ml. 120, 166, 208,  
363, 366, 367, 405, 413  
Žargi Alojz st. 47, 60, 94, 111,  
113, 120, 154, 182, 186, 190, 215,  
238, 367, 405  
Žebot Franjo 37  
Žen Jože-Zlatko 99, 398, 399  
Žen Žarko 422  
Žerjav Miha 405  
Žiberna Karel 302  
Židan Tine 254  
Žirovnik Anton 259, 260, 374  
Žirovnik Francka 259  
Žitnik Janez 159  
Živković Petar 51  
Žorga Jaka 44, 45, 46, 59  
Žorga Marcel 44, 45, 46, 61  
Žorga Rudolf 232, 236, 239  
Žužek Zorko 305

## VSEBINA

UVODNA BESEDA . . . . .	9
KRATICE . . . . .	15
ORIS VIROV IN LITERATURE . . . . .	17
I KRATEK PREGLED SINDIKALNEGA, POLITIČNEGA IN KULTURNEGA DELOVANJA ŽELEZNIČARJEV MED OBEMA VOJNAMA . . . . .	
Sindikavno delovanje . . . . .	24
Politično delovanje . . . . .	27
Kulturno-prosvetno delovanje . . . . .	44
Opombe . . . . .	53
II GEOPOLITIČEN POMEN ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA NA SLOVENSKEM NARODNEM OZEMLJU . . . . .	
Opombe . . . . .	64
III OKUPACIJSKI REŽIM NA ŽELEZNICI V LJUB- LJANSKI POKRAJINI . . . . .	
Opombe . . . . .	73
IV RAZVOJ ORGANIZACIJE OSVOBODILNE FRONTE NA ŽELEZNICI V LJUBLJANSKI POKRAJINI . . . . .	
Ljubljansko železniško vozlišče . . . . .	74
Novomeška železniška postaja in druge postaje na dolenjski in belokranjski progi . . . . .	85
Na postajah ob kočevski progi . . . . .	87
Na postajah ob južni železnici Ljubljana—Postojna . . . . .	130
Opombe . . . . .	150
V OBLIKE NARODNOOSVOBODILNEGA BOJA NA ŽE- LEZNICI V LJUBLJANSKI POKRAJINI . . . . .	
1. Sabotaže . . . . .	153
	170

2. Plebiscitne in druge akcije ob praznikih . . . . .	210
3. Zbiranje orožja in stavka v kamnolomu Verd . . . . .	213
4. Prevoz ilegalcev . . . . .	218
5. Kurirske zveze, javke in prevoz literature po železnici . . . . .	244
6. Organizacija in delo varnostnoobveščevalne službe (VOS) na železnici do kapitulacije Italije . . . . .	276
7. Vojaška intendantca in vagonске pošiljke po želez- nici v Ljubljanski pokrajini . . . . .	298
8. Pomen in delo narodne zaščite na železnici . . . . .	339
Opombe . . . . .	362
<b>VI OKUPATORJEVO NASILJE IN NADALJNI RAZVOJ OF NA ŽELEZNICI DO KAPITULACIJE ITALIJE . . . . .</b>	<b>382</b>
Opombe . . . . .	412
<b>VII ŽELEZNIČARSKA DRUŠTVA POD ITALIJANSKO OKUPACIJO . . . . .</b>	<b>414</b>
Opombe . . . . .	418
<b>VIII KRATEK PREGLED RAZMER NA ŽELEZNICI PO KAPITULACIJI ITALIJE . . . . .</b>	<b>419</b>
Opombe . . . . .	423
SKLEPNA BESEDA . . . . .	425
PRILOGA . . . . .	433
KAZALO OSEBNIH IMEN . . . . .	457
VSEBINA . . . . .	470

KNJIŽNICA OF 7

Anka Vidovič-Miklavčič

SLOVENSKI ŽELEZNIČARJI POD ITALIJANSKO OKUPACIJO  
V LJUBLJANSKI POKRAJINI

Oris nastanka in razvoja organizacije OF in oblike  
narodnoosvobodilnega boja na železnici 1941—1943

Rokopis je odobrila komisija za zgodovino pri svetu za razvijanje  
tradicij NOB 19. novembra 1976 na predlog Inštituta za zgodovino  
delavskega gibanja v Ljubljani

Strokovna recenzenta dr. Tone Ferenc in dr. Miroslav Stiplovšek  
Lektor FERDO FISCHER

Opremil akad. slik. JULIJAN MIKLAVČIČ

Tehnično uredil Tone Štrus

Izdala Inštitut za zgodovino delavskega gibanja v Ljubljani in  
Železniško gospodarstvo Ljubljana na pobudo komisije za zgodovino  
pri izvršnem odboru konference aktivov ZZB NOV Slovenije  
pri Železniškem gospodarstvu Ljubljana

Založila v nakladi 4000 izvodov Železniško gospodarstvo  
v Ljubljani in Partizanska knjiga v Ljubljani

Za ŽG Ljubljana Jože Slokar

Za TOZD Založba Jaroslav Skrušny

Tisk in vezava tiskarna Tone Tomšič v Ljubljani

1980