

LA GUERRA DEL BINARIO. IL PARTITO COMUNISTA SLOVENO
(JUGOSLAVO) E LA PROGRAMMAZIONE DELLA RETE
FERROVIARIA NEGLI ANNI CINQUANTA E SESSANTA*Monica REBESCHINI*

IT-34141 Trieste, Via Donadoni 22/1

e-mail: monica.rebeschini@tele2.it

SINTESI

L'intervento prende in esame alcune questioni relative alla programmazione della rete ferroviaria da parte del Partito comunista sloveno (jugoslavo) e dai suoi dirigenti nel corso degli anni Cinquanta e Sessanta. Il contributo pone in evidenza il carattere spesso ambiguo che accompagna la programmazione ferroviaria del secondo dopoguerra. Se da una parte la ferrovia ebbe una notevole valenza nell'ambito del processo di unificazione politica e di costruzione dell'ideologia nazionale jugoslava, dall'altro essa fu testimone di crescenti frizioni interrepubblicane. Questa situazione si riflette esaurientemente nel braccio di ferro creatosi tra le autorità slovene e quelle serbo-montenegrine per la costruzione dei tratti ferroviari Beograd-Bar e Koper-Prešnica.

Parole chiave: linee ferroviarie, programmazione economica, Partito comunista sloveno, Partito comunista jugoslavo, Beograd-Bar, Koper-Prešnica, Jugoslavia socialista, frizioni interrepubblicane

THE RAILWAY WAR: THE SLOVENE (YUGOSLAV) COMMUNIST PARTY
AND THE PLANNING OF THE RAILWAY NETWORK IN THE 1950s
AND 1960s*ABSTRACT*

The article examines some issues related to the planning of the railway network within the circle of the Slovene branch of the Yugoslav Communist Party and its leaders in the 1950s and 1960s. It highlights the often ambiguous stances accompanying railway planning in the post-war period. If on one hand the railway played a significant role in the process of political unification and construction of Yugoslav national ideology, it also was a cause of increasing friction among the Yugoslav republics, as clearly reflected in the game of power fought between Slovene and

Serb-Montenegrin authorities concerning the construction of the railway lines Koper–Prešnica and Belgrade–Bar.

Key words: railway lines, economic planning, Slovene Communist party, Yugoslav Communist Party, Belgrade–Bar, Koper–Prešnica, socialist Yugoslavia, friction among Yugoslav republics

Per la generazione cresciuta e formata tra le due guerre mondiali, la ferrovia rappresentò oltre ad un'importante rivoluzione tecnologica un altrettanto fondamentale simbolo di progresso e modernità, destinato a trasformarsi in un campo specifico dell'immaginario culturale. L'idea decisamente dominante era quella che identificava il nuovo mezzo di locomozione con nuove fortune politiche e sociali e con il progresso dell'umanità (Ceserani, 1993; Schivelbusch, 1977; Glaser, 1981; Hoeges, 1985; Richards, MacKenzie, 1986). Di tutto questo parlava, con ricchezza di dettagli, uno dei primi e poco citati saggi giovanili di Edvard Kardelj, dal titolo *Potovanje skozi čas*, pubblicato nel 1934 in una collana della Mladinska Matica di Ljubljana, all'epoca non ancora dirigente di spicco del Partito comunista jugoslavo (sloveno) PCJ(S), quest'ultimo fondato appena nel 1937, bensì sconosciuto maestro ventiquatrenne particolarmente sensibile alle nuove tendenze della cultura centroeuropea. Il suo contributo si presentava al pubblico come un breve compendio della storia della società in chiave marxista, rivolto alle giovani generazioni:

"Nel 1825 in Inghilterra entrava in funzione il primo treno a locomotiva – vaporiera. Il suo inventore, [George] Stephenson, figlio di un fuochista, all'epoca faceva il pastore, il cocchiere, l'aiuto fuochista ed aveva imparato a scrivere e a leggere soltanto all'età di 18 anni. Lo sviluppo della rete ferroviaria progredì molto in fretta, nonostante l'ostinata resistenza della fascia conservatrice della popolazione. Nel 1830 la rete ferroviaria si snodava nel mondo per ben 332 km, oggidi il numero dei chilometri ha raggiunto il milione e mezzo [...].

Se il nonno viaggiava su strada ad una velocità di 4–8 km all'ora, il padre con la ferrovia ne raggiungeva i 50–120, il figlio con l'automobile i 150 km e il nipote con l'aeroplano addirittura i 300. L'uomo è diventato padrone delle distanze. Le macchine lo hanno cambiato ovunque" (Kardelj, 1934).¹

1 Testo originale sloveno: *"Leta 1825 steče v Angliji prvi vlak, ki ga goni lokomotiva – parni stroj. Njen iznajditelj je [George] Stephenson sin nekega kurjača, nekdanji pastir, kočijaž, pomožni kurjač in strojnik, ki se je naučil pisanja in čitanja šele z 18 leti. Razplet železniške mreže napreduje kljub trdovratnemu odporu nazadnjaškega prebivalstva zelo hitro. Leta 1830 je bilo na vsem svetu vsega 332 km železniške mreže, danes gre število kilometrov v poldrugi milijon [...].*

Il connubio ferrovia e progresso, o meglio ferrovia e sviluppo economico, in futuro avrebbe continuato ad echeggiare a lungo nella coscienza di Kardelj e di altri dirigenti del PCJ(S), soprattutto nella successiva fase di costruzione dell'"identità jugoslava". D'altra parte, la storia insegna che l'introduzione delle ferrovie nella vita economica e sociale dei paesi europei ebbe anche, e particolarmente in Paesi che stavano vivendo un processo di unificazione politica e costruzione di un'ideologia nazionale – era stato questo ad esempio il caso anche dell'Italia e della Germania – una notevole valenza politica e militare.

Nel 1945, il geografo Anton Melik diede alle stampe un opuscolo interamente dedicato allo sviluppo della rete ferroviaria jugoslava in cui veniva posto in evidenza il ruolo della linea ferrata che collegava Belgrado a Lubiana attraverso la Posavina (Valle della Sava), Vinkovci, Brod, Zagreb, Zidani Most. Negli anni 1941–1942 Melik era stato chiamato a dirigere assieme allo storico Fran Zwitter la commissione istituita in seno all'Osvobodilna Fronta con il compito specifico di studiare la questione dei futuri confini. Assolutamente prioritaria per la Commissione era stata la questione dei rapporti tra città e campagna, per i quali si sosteneva che le prime dovessero seguire la seconda, e quindi, un porto il suo retroterra (Zwitter, 1977; Godeša, 2006, 168–169). Questo concetto venne ripreso da Melik anche nel 1945, alla vigilia del Trattato di Pace, poi siglato con l'Italia nel 1947, per argomentare la rilevanza del tratto ferroviario in questione poiché esso collegava direttamente i principali centri economici della Jugoslavia con la città di Trieste, considerata all'epoca ancora il porto economicamente più vicino e conveniente per le regioni settentrionali della Jugoslavia. Tuttavia, al di là del porto giuliano, che la dirigenza jugoslava sperava allora ancora di ottenere dal Trattato di Pace, il concetto che veniva espresso dai dirigenti sloveni sembrava rivolto piuttosto alla centralità della ferrovia per la gravitazione economica delle regioni nord jugoslave verso il bacino centroeuropeo. Tale argomentazione sarebbe stata ripresa nel secondo dopoguerra, quando la circolazione ferroviaria si trasformò in un motivo di contrapposizione nazionale all'interno della federazione jugoslava (Melik, 1945).

Le ferrovie avrebbero iniziato ad assumere un ruolo di rilievo nella Jugoslavia del dopoguerra in seno al primo piano quinquennale (1947–1951), "un progetto economico da sogno" di ben 278.300.000.000 di dinari destinato a trasformare la Jugoslavia da paese essenzialmente agricolo in stato industriale. Il progetto, che celebrava l'industrializzazione e l'elettrificazione del paese come fondamentali per il trionfo del socialismo, assegnò grande urgenza alla razionalizzazione dei trasporti: bisognava innanzitutto ristabilire le linee danneggiate nel corso della guerra e, in seconda istanza, unire l'intero territorio statale attraverso una rete di trasporti in quella che sarebbe

Ded je potoval po cesti s hitrostjo 4–8 km, oče po železnici s 50–120 km, sin z avtomobilom s 150 km, a vnuk s 300 km na uro v aeroplanu. [...] Človek je postal gospodar nad daljavami. Stroji so zamenjali človeka povsod".

dovuta diventare un'entità economica unitaria. I dati non erano certo confortanti, il 52% delle linee ferroviarie, il 76,5% delle locomotive e ben l'83,9% dei vagoni erano andati completamente distrutti (Bilandžić, 1980, 103; Pirjevec, 1993, 219). Durante la seduta del Politburo del Comitato Centrale (CC) del PCJ che si tenne il 24 aprile 1946, oltre alla costruzione di alcune strade che avrebbero dovuto collegare Belgrado a Zagabria, Niš e Bugarska Granica, Ljubljana e Postojna, Tito espresse per la prima volta il suo favore anche alla costruzione di una linea ferroviaria che avrebbe dovuto collegare la capitale della Serbia Beograd al porto montenegrino di Bar (Petranović, 1995, 158).

Sarà appena la programmazione lanciata nel 1954 per la costruzione dei tratti e degli snodi ferroviari fino al 1967 ad inaugurare una stagione preta di tensioni a livello federale. La costruzione delle reti ferroviarie figurava infatti strettamente collegata alla competizione tra le repubbliche per lo sviluppo dei rispettivi porti che si contendevano il primato come terminal dei traffici jugoslavi. Nel 1945, quattro soltanto erano i siti portuali dotati di un collegamento ferroviario: Rijeka, Dubrovnik, Split e Šibenik.

I fondi stanziati nel dopoguerra per promuovere le infrastrutture portuali furono in gran parte investiti per sviluppare i porti di Koper/Capodistria (in Slovenia), Bar (in Montenegro) e Ploče, quest'ultimo ubicato in Croazia ma gestito da capitali bosniaci, da far sì che la stessa linea ferroviaria Sarajevo–Mostar–Ploče inaugurata nel 1969 fosse integrata nell'azienda ferroviaria ŽTO Sarajevo (Željeznička transportna organizacija Sarajevo – Organizzazione per i trasporti ferroviari Sarajevo).

La crescente rivalità che si ingenerò tra queste entità portuali fu presto destinata ad assumere in crescendo toni interrepubblicani. Gli sloveni, ad esempio, per promuovere il porto capodistriano non esitarono di servirsi della decentralizzazione sul controllo delle tariffe ferroviarie, introdotta nel 1966, per applicare delle tariffe molto alte su tutti i carichi ferroviari diretti verso Rovigno e Pola (Ramet, 1992, 169–171).

Sulla base dei dati a nostra disposizione, non è certo azzardato affermare che la programmazione varata a Belgrado nel settembre 1954 per la costruzione dei tratti e degli snodi ferroviari concesse molto poco alla Slovenia. Dei 1.627 km previsti dal programma complessivo, gliene furono concessi soltanto 170, ovvero il 10,4%. Inoltre, non contemplavano la costruzione di nuovi tratti ad alto interesse economico così come neppure alcuno snodo, bensì il collegamento tra i tratti della rete già esistenti, quale fu il caso di Rakek–Ortnek, Kočevje–Črnomelj, Podgora–Severin–Vrbovsko, Ajdovščina–Postojna, e Sotla–Kumrovec. Il piano venne altresì indirizzato alla costruzione del lungo e costosissimo tratto (ben 509 km, con 114 km di tunnel) della Beograd–Bar per il quale già nel 1953 e 1954 furono utilizzati ben 6.300 milioni di dinari, a cui se ne sarebbero sommati altri 72.000 (Mohorić, 1968).



Fig. 1: Alcuni pionieri salutano Tito e sua moglie Jovanka a bordo del "Treno Blu" all'inaugurazione del tratto Beograd-Bar (fonte: Aa. Vv., 1980).

Sl. 1: Pionirji pozdravljajo Tita in njegovo ženo Jovanko na "Modrem vlaku" ob otvoritvi proge Beograd-Bar (vir: Aa. Vv., 1980).

Come venne all'epoca apertamente denunciato soprattutto dalla dirigenza croata, la costruzione di questa linea ferroviaria, protrattasi per più di vent'anni – fu inaugurata infatti solo nel 1976 – ebbe un significato chiaramente politico. Essa avrebbe infatti evitato alla Serbia e al Montenegro di dipendere dalla Croazia, facendo sì che parte delle regioni meridionali entrassero nel circuito del commercio estero. Una tesi, quest'ultima, avvalorata proprio dal fatto che l'idea iniziale della Beograd–Bar non partì come un'iniziativa federale ma come una proposta rilanciata dai partiti comunisti della Serbia e del Montenegro. Il progetto, messo in cantiere quindi sotto la pressione della lobby serbo-montenegrina, segnò in realtà un primo punto a favore di quanti sostenevano l'opzione "centralista" (assieme al potentissimo dirigente serbo Aleksander Ranković e al suo emissario Miloš Minić) contro quella "liberale" (sostenuta invece dagli sloveni Edvard Kardelj e Boris Kraigher). Lo stesso Boris Kraigher considerò tale imposizione addirittura "una catastrofe". Come ha più volte sottolineato nei suoi studi Jože Pirjevec, la riforma del sistema economico proposta nel 1965 da Kardelj, con l'avvallo di Tito e Vladimir Bakarić, che prospettava una completa autonomia politica delle repubbliche e l'introduzione dell'economia di mercato, ovviamente sempre sulla base della proprietà collettiva, non piacque alle regioni economicamente meno sviluppate, e fu all'origine di un vero e proprio braccio di ferro tra le repubbliche jugoslave (Pirjevec, 1993, 335). Va da sé che la diatriba alla fine costituì inevitabilmente un elemento paralizzante per lo sviluppo della rete ferroviaria slovena, come si evince dalla vicenda che accompagnò la costruzione del tratto ferroviario Koper–Prešnica, progettato per collegare il porto capodistriano alle principali reti ferroviarie europee.

Il tratto Koper–Prešnica (31,4 km) fu proposto dal Comitato popolare distrettuale di Koper subito dopo l'incorporamento del capoluogo capodistriano, di Isola e Pirano alla Slovenia, come allacciamento alla linea principale Pula–Ljubljana. Non figurando nel piano sociale federale, esso fu scaricato interamente sulle finanze della repubblica slovena. In una prima fase, numerosi fattori giocarono a sfavore della sua realizzazione, in primis la contrarietà opposta dalla dirigenza slovena, di fatto contraria all'allestimento di Luka Koper e orientata piuttosto sulla costruzione del raccordo stradale (Boris Kraigher) e del collegamento ferroviario via Trieste (Sergej Kraigher). Nella primavera del 1962, il sottosegretario federale per il commercio Ljubiša Veseljnovič avrebbe mandato a Koper una delegazione e proposto che il tratto ferroviario Koper–Prešnica fosse inserito nel piano federale e finanziato quindi con fondi federali solo se la Slovenia avesse sostenuto la costruzione del tratto Beograd–Bar. Questa volta, la proposta sortì la risposta negativa del segretario per il commercio della Repubblica slovena Bojan Polak (Petrijna, 1999).



*Fig. 2: Arrivo del primo treno merci al porto di Koper durante l'inaugurazione del tratto Luka Koper-Prešnica il 2 dicembre 1967 (fonte: Petrinja, 1999).
Sl. 2: Prihod prvega tovornega vlaka v koprsko pristanišče ob odprtju proge Luka Koper-Prešnica 2. decembra 1967 (vir: Petrinja, 1999).*

Come è stato acutamente descritto da Danilo Petrinja in quello che a tutt'oggi figura come lo studio più esaustivo sull'argomento, l'intransigenza del governo sloveno assieme alla risoluta opposizione della dirigenza a capo delle ferrovie slovene avrebbero portato in ultima battuta la dirigenza del porto capodistriano ad insistere affinché fossero assicurati degli aiuti bancari, ottenendo una serie di docce fredde. Anche dopo l'inaugurazione di Luka Koper nel 1957, la costruzione del tratto ferroviario continuò a non trovare soluzione. Nel corso della seduta tenutasi il 29 giugno 1963 presso il vicepresidente del Consiglio esecutivo della Repubblica slovena, Janko Smole, fu deciso che la Banca di investimento jugoslava avrebbe assicurato a Luka Koper esclusivamente un prestito d'investimento per l'acquisto di 20 camion per il trasporto della merce da Koper alla stazione ferroviaria di Kozina (Cosina). Per la realizzazione dei progetti e la costruzione del tratto ferroviario Koper-Prešnica il porto capodistriano avrebbe dovuto rivolgersi ai prestiti delle banche straniere, le quali avrebbero ottenuto garanzie da parte della Banca di investimento jugoslava e poi riscosso il prestito attraverso servizi portuali e ferroviari. Da qui l'invito a guardare al traffico ceco e a quello ungherese (Petrinja, 1999).

Solamente dopo non poche vicissitudini e grazie all'intraprendenza delle rappresentanze locali, Luka Koper ottenne il suo collegamento con la rete ferroviaria europea il 2 dicembre 1967, quando fu finalmente inaugurato da Tito, fino a pochi mesi prima contrario alla costruzione di nuovi tratti ferroviari che non fossero la Beograd–Bar.

VOJNA ZA TRAČNICE. SLOVENSKA (JUGOSLOVANSKA) KOMUNISTIČNA PARTIJA IN NAČRTOVANJE ŽELEZNIŠKEGA OMREŽJA V PETDESETIH IN ŠESTDESETIH LETIH 20. STOLETJA

Monica REBESCHINI

IT-34141 Trst, Via Donadoni 22/1

e-mail: monica.rebeschini@tele2.it

POVZETEK

Železnica v povojni Jugoslaviji začenja dobivati pomembno vlogo v okviru prvega petletnega načrta (1947–1951), ki veliko pozornosti nameni problematiki racionalizacije prometa. Glavni cilj je obnova med vojno poškodovane proge ter vključitev celotnega državnega ozemlja v prometno omrežje znotraj tistega, kar naj bi kasneje postalo skupna gospodarska enota. Kljub temu je prav načrtovanje izgradnje odsekov in odcepov železniških prog, ki se je začelo leta 1954 in končalo leta 1967, uvedlo obdobje, ki je bilo na zvezni ravni polno napetosti. Slovenija je od vsega 1627 kilometrov, predvidenih v celotnem načrtu, dobila 170 kilometrov oziroma 10,4 odstotka. Načrt so usmerili predvsem v izgradnjo dolgega in dragega odseka (kar 509 kilometrov) med Beogradom in Barom, za katerega je bilo že v letih 1953 in 1954 porabljenih 6.300 milijonov dinarjev. Projekt, ki se je začel izvajati pod pritiski srbsko-črnogorskega lobija, je dejansko pomenil točko za tiste, ki so zagovarjali "centralistično" opcijo (Ranković) v nasprotju z "liberalno" (Kardelj). Boris Kraigher je to prevlado označil za pogubno. Polemika, ki se je na politični ravni odvijala med "liberalci" in "konzervativci", je v realnosti predstavljala onesposobitveni element v razvoju slovenskega železniškega omrežja. O tem priča tudi primer izgradnje odseka Koper–Prešnica, ki naj bi koprsko pristanišče povezal z glavnimi evropskimi železniškimi omrežji.

Ključne besede: železniške proge, gospodarsko načrtovanje, Komunistična partija Slovenije, Komunistična partija Jugoslavije, Beograd–Bar, Koper–Prešnica, socialistična Jugoslavija, spori med republikami

FONTI E BIBLIOGRAFIA

- Aa. Vv. (1980):** Josip Broz Tito: ilustrirani življenjepis. Beograd – Ljubljana, Jugoslavenska revija – "Vuk Karadžić" – Cankarjeva založba.
- Ceserani, R. (1993):** Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna. Genova, Marietti.
- Bilandžić, D. (1980):** Zgodovina socialistične federativne republike Jugoslavije. Ljubljana, TOZD Založba.
- Bogić, M. (1989):** Pregled razvoja železniškega omrežja na širšem gravitacijskem območju Slovenije in Istre. Ljubljana, Železniško gospodarstvo Ljubljana – Odsek za muzejsko dejavnost.
- Dokić, M. (1975):** Društveno-ekonomski i saobraćajni značaj pruge Beograd–Bar i priključnih pruga. Beograd, Institut ekonomskih nauka.
- Donović, S. (1971):** Pruga Beograd–Bar. Beograd, Borba.
- Glaser, H. (1981):** Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermaier bis zur Weimarer Republik. Frankfurt, Wolfgang Krüger Verlag.
- Godeša, B. (2006):** Slovensko nacionalno vprašanje med drugo svetovno vojno. Ljubljana, Inštitut za novejšo zgodovino.
- Hoeges, D. (1985):** Alles veloziferisch. Die Eisenbahn – vom schönen Ungeheuer zur Ästhetik der Geschwindigkeit. Rheinbach – Merzbach, CMZ-Verlag.
- Kardelj, E. (1934):** Potovanje skozi čas. Ljubljana, Mladinska Matica. In: Kardelj, E.: Zbrana dela. Vol. I. (maj–junj 1928 – december 1934). Ljubljana, Državna založba Slovenije.
- Melik, A. (1945):** The Development of the Yugoslav Railways and their Gravitation toward Trieste/Развитие югославских железных дорог и их устремленность к Трсту/Le développement du réseau ferroviaire Yugoslave et son gravitation vers Trieste. Belgrade.
- Mohorič, I. (1968):** Zgodovina železnic na Slovenskem. Ljubljana, Slovenska matica.
- Petranović, B. (1995):** Zapisnici sa sednica politbiroa centralnog komiteta KPJ (11. junij 1945 – 7. julij 1948). Beograd, Arhiv Jugoslavije – Službeni list SRJ.
- Petrinja, D. (1999):** Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper–Prešnica. Koper, Luka Koper.
- Pirjevec, J. (1993):** Il giorno di san Vito. La Jugoslavia 1918–1992 storia di una tragedia. Torino, Nuova Eri.
- Ramet, S. P. (1992²):** Nationalism and Federalism in Yugoslavia, 1962–1991. Bloomington – Indianapolis, Indiana University Press.
- Richards, J., MacKenzie, J. M. (1986):** The Railway Station. A Social History. Oxford – New York, Oxford University Press.

Schivelbusch, W. (1993): Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt am Main, Fischer-Taschenbuch-Verlag.

Zwitter, F. (1977): Priprave Znanstvenega inštituta za reševanje mejnih vprašanj po vojni. In: Osvoboditev Slovenije 1945. Ljubljana, Založba Borec, 259–262.