

Sodba Upravnega sodišča na Dunaju z dne
16.10.1909;

Pismo Franca Gornika z dne 13.5.1957;

Franč Gornik, Zgodovina blejske župnije,
Mohorjeva družba, Celje 1990;

Pismo škofa A.B. Jegliča z dne 16.3.1903.

ŽELEZNIŠKA POSTAJA

ZALOG

STANE PADEŽNIK

Danes, ko se država začenja ponovno zavedati pomena železnice za razvoj slovenskega gospodarstva in jo namerava vnovič modernizirati, je prav, da se spomnimo razvoja železniškega prometa na naših tleh in še posebno strateškega pomena postaje Zalog za habsburško državo, Kraljevino Jugoslavijo, SFRJ in tudi za sedanjo neodvisno Slovenijo.

Železnica je v 19. stoletju naglo postajala glavno prevozno sredstvo, toda do sredine stoletja je bil promet na Slovenskem še zelo povezan z rekami Savo, Dravo, Savinjo in Ljubljano.

Več blaga kot po Savi navzdol so prevozili po Savi navzgor, posebno s Hrvaške in Štajerske. V Zalogu se je plovba končala, od tu dalje pa je tovor potoval po cesti. Zalog je bil končna postaja za ladjarje. Tu je bilo zgrajeno pristanišče, kjer so pretovarjali tovor na vozove. Zadnja ladja, ki je plula po Savi navzgor, se je potopila in s tem je bilo konec brodarjenja.

Južna železnica, ki so jo speljali tik ob Savi, je naznanila novo dobo gospodarskega razvoja. Čeprav so dela na progi napredovala zelo počasi, posebno v soteski od Zidanega mostu do Save, je 18. avgusta 1849, na cesarjev rojstni dan, slavnostno odpeljal prvi vlak iz Celja v Ljubljano. Tedanje Novice so prinesle razveseljivo vest: "Druga imenitna prigoda dneva je bila, da se je popoldne ob treh, prvič po železni cesti iz Celja v Ljubljano, pripeljal hlapon, kateremu kmetje Luka-Matija pravijo. Brez vse spotike se je pripeljal, lično ovenčan, v štirih in pol urah iz Celja. Drugo pot pa bo lahko v treh urah prešel, ker ne bo imel na poti nič preiskati, kakor zdaj, ko je bila preizkušnja."

Na odprtje proge do Ljubljane se je mesto pripravljalo z velikimi slovesnostmi. Vevška

papirnica je okrasila zaloško postajo z velikimi transparenti in dopisnik Novic je 18. septembra takole modroval o pomenu železnice in o spremembah, ki so nastale zaradi nje: "16. septembra 1849 je bil eden najpomembnejših dni za Ljubljano in za celo Kranjsko deželo. Vožnja z železnico se je začela z veliko častjo. Zares nov čas se je začel ta dan za nas. Od bližnjih in daljnih strani je privabil toliko ljudi skupaj, da jih morebiti še nikoli v Ljubljani toliko ni bilo. Živio! so sprejeli dva hlapona, Ljubljana in Triglav imenovana, ki sta pridirjala prva po ljubljanskih tirih. Fabrika papirja in olja v Vevčah je na velikih shrambah v Zalogu, okinčenih treh napisih, kupčija, obertnost, kmetijstvo, ta velik pomen železnice, prav lepo pred oči postavila. De nekateri, ki poleg velikih cest od vožnje živijo, po železnici v zgubo pridejo, je gotovo. Toda to je v začetku pri vsaki novi napravi dokler se ta zguba po drugi viži poravnava."

Pomen pristanišča Zalog je prevzel Zidani most. Postal je središče izvoza in uvoza, kajti ladje so zdaj vozile samo do tja. Tam so zgradili kamnito obrežje, kjer so blago nakladali na vlak. Ko so 1862. odprli še stransko progo od Zidanega mosta do Zagreba, so vodno pot ob Savi popolnoma opustili. Deloma so se obdržali še splavi.

Južna železnica je Zalogu odvzela ves pomen brodarskega pristanišča, toda pol stoletja kasneje se je začelo v tem kraju razvijati eno najpomembnejših železniških skladišč in ranžirnih postaj srednje Evrope.

Železniški mostovi so bili sprva leseni. Položen je bil samo en tir. Vsi mostovi, propusti in spodnji ustroj pa so bili zgrajeni že za dvotirno progo. Vodilni pri vseh gradbenih delih je bil ing. Karel Ghega. Južno železnico na slovenskem ozemlju je gradilo tri tisoč

ljudi, večinoma Italijanov, ki so garali po štirinajst ur na dan za trideset krajcarjev. Na graditelje še danes spominjajo nekateri priimki zaloških prebivalcev, npr. Bonisegna, Kompare. Pozneje so dogradili še drugi tir in v Zalogu zgradili tovarno za impregnacijo železniških pragov, imenovano Črna fabrika. Javni vodovod je imela le železnica. Založani so črpali vodo z ročnimi črpalkami. Voda je bila bistra in mrzla savska podtalnica.

Med Zalogom in Ljubljano je vozila poleg rednih vlakov tudi počasna in pohlevna "rezerva", vlak za prevoz železničarjev in progovnih delavcev na njihova delovna mesta. To je bila tudi dobrodošla prometna zveza za druge Založane, ki so bili zaposleni v ljubljanskih tovarnah, ali pa so imeli opravke v Polju ali v Ljubljani, posebno pa za srednješolce, ki so se vozili v šolo v Ljubljano.

Ob gradnji železniške proge Dunaj-Trst so Slovenci pričakovali vsestranski napredek krajev ob progi, vendar je železnica s svojo tarifno politiko naše kraje zapostavljala. Za prekomorske pošiljke, ki so prihajale v Trst in so jih nato prevažali proti Dunaju, so veljale posebno nizke tarife in popusti, medtem ko za postaje v Sloveniji to ni veljalo. Ljubljanski izvozniki so zato svoje blago in kmetijske pridelke pošiljali naprej v Trst, od tam pa je to potovalo zopet preko Ljubljane v Nemčijo. To

je bilo kljub daljšemu prevozu ceneje, kot če bi ga pošiljali naravnost iz Ljubljane. DJŽ je na ta način sistematično slabila ljubljansko trgovino in industrijski razvoj, zaradi česar so popolnoma propadli obrati ob progah. Trgovina se je selila na tarifno ugodnejše lokacije. Na nevdružni položaj je opozorila spomenica z dne 21. oktobra 1887, ki jo je podpisalo devetinsedemdeset ljubljanskih podjetij. Trgovci so zahtevali, da se v Šiški zgradi tovarna postaja, na kateri bi predajali in prevzemali blago po tarifah državnih železnic. Protestirali so proti temu, da se ljubljanski trgovini kratijo ugodnosti, ki jih imajo trgovci v Celovcu, Beljaku, Brucku in Leobnu, toda uprava DJŽ je ostala nedostopna za vse pritožbe.

Do razpada Avstro-Ogrske so s progami DJŽ v Sloveniji upravljala upravna nadzorništva v Trstu, Celovcu in Gradcu. V Ljubljani je bila le ekspozitura obratnega nadzorstva iz Trsta.

Narodni svet v Ljubljani je 29. oktobra 1918 izdal odlok o ustanovitvi obratnega nadzorništva južne železnice v Ljubljani, v katerega sklop so prišle vse proge DJŽ v Sloveniji. Temu je nasprotovala Generalna direkcija na Dunaju. Ko pa so Italijani 3. decembra 1918 razpustili obratno nadzorništvo južne železnice v Trstu, je njego-

Železničarji v Zalogu leta 1915, foto I.Bole





Zalog leta 1918

va ekspozitura v Ljubljani prevzela naslov obratnega nadzorništva.

Narodni svet v Zagrebu je dal pravomočje nad železnicami Narodnemu svetu v Ljubljani. Tako je 2. novembra 1918 poverjenik za železnico pri narodni vladi izdal naslednji odlok:

“Ekspozitura v Zalogu vodi vse posle za Generalno ravnateljstvo južne železnice na Dunaju.”

Nastanek premikalnega kolodvora

Med prvo svetovno vojno se je pojavila potreba, da dobi avstrijska vojska v varnem zaledju za soško fronto večji premikalni kolodvor, kjer bi premikali in prestavljali vlake za potrebe bojišča. Temu namenu je ustrezala železniška postaja v Zalogu, kjer so ruski vojni ujetniki v letih 1915 do 1916 zgradili dva kilometra dolg ranžirni kolodvor. Nastanjeni so bili v barakah poleg tovarne za impregnacijo železniških pregov. Imenovali so jih ruske barake. Zgradili pa so tudi pralnico in razkuževalnico vagonov. Na zahodnem delu premikalnega kolodvora so leta 1917 zgradili še barake, skladišča za municijo in drugo

vojno opremo, ter 1885 metrov dolgo nakladalno rampo na južni strani tirnih naprav.

Ob premikalnih tirih, vzporedno z glavno progo, so postavili kuhinjo, jedilnico in prehranjevalno postajo za potrebe vojaških transportov za soško fronto. Zgradili so obratno kuhinjo in menzo, imenovano železniška kuhinja, za železniško osebje.

V tem času je bil tudi prvi letalski napad Italijanov na postajo. Italijansko letalo tipa Caproni je odvrгло nekaj bomb na tira blizu takratnega prehoda, toda škode niso povzročile, le tir so nekoliko odrinile. Druge bombe, nemenjene železniškemu mostu čez Ljubljanico, so padle več sto metrov stran, na travnik. Večje škode ni bilo. Letalo je odvrгло tudi nekaj jeklenih puščic, dolgih 25 do 30 cm, debelih kot močnejši svinčnik, ki pa niso nikogar ranile.

Tovarno za impregniranje pragov so takrat opustili, njen veliki dimnik pa pozneje demontirali. Nasproti postajnega poslopja. južno od tirov, je bilo veliko vojaško intendantsko skladišče. Število železničarjev se je z gradnjo ranžirnega kolodvora znatno povečalo. Skozi Zalog so potovali transporti civilnih beguncev, primorskih Slovencev, ki so



Skupina avstrijskih vojakov na postaji Zalog tik pred koncem prve svetovne vojne

bili namenjeni na Štajersko, nekaj transportov pa se je ustavilo tudi v Zalogu. Begunci so imeli na sebi le tisto, kar so uspeli rešiti. Z italijanske fronte so prav tako prihajali transporti z italijanskimi vojnimi ujetniki.

Ob razpadu Avstro-Ogrske, 28. oktobra 1918, so se vojaške enote vračale z italijanskih bojišč ob Piavi in Tagliamentu, večinoma brez vodstva, in odmetavale orožje. Transporti z vojaško hrano, namenjeno fronti, so ostajali v Zalogu brez straž, zapuščeni. Vračajoči se vojaki brez vodstva, lačni, so vlamljali v vagona in plenili hrano. Njim so se pridružili še domačini, saj je hrane tudi njim primanjkovalo. Zaloški železničarji so odpravljali transporte vojakov naprej v najkrajšem možnem času, da bi preprečili lačnim povratnikom ropanje okolice. Tudi železničarji so bili sestradani. Opravljali so izredno težko delo. Železniška uprava jih je tolažila s tem, da bodo dobili hrano pri vojaški upravi, ki pa je tudi ni imela.

Po končani prvi svetovni vojni se je v Zalogu znašlo sto železničarskih družin primorskih Slovencev iz Trsta, Gorice in bližnjih železniških postaj, ki niso hotele ostati pod Italijo. Zaradi stanovanjske stiske jih je železniška uprava začasno nastanila najprej v

tovorne vagona, ki so stali na slepih tirih ob blagovnem skladišču, deloma pa so dobile stanovanja tudi v vojaških barakah, iz katerih so se komaj bili izselili avstro-ogrski vojaki in ruski vojni ujetniki. Do današnjih dni živijo v zaloški okolici nekdanje primorske družine: Baciabila, Bertosi, Biščak, Čenarč, Drenčin, Dorbež, Fatur, Hlapčar, Jurca, Keršin, Klemenc, Kogoj, Kranjc, Krapež, Kušar, Likon, Lupinc, Mislej, Novak, Okretič, Orel, Pirjevec, Pižmoht, Premrl, Stvarnik, Tavrer, Turij, Valenčič, Vižintin, Žitko, Bavčar in morda še katere druge. Njihovi družinski očetje so bili progovni delavci, kretničarji, svetilničarji, premikači, strojevodje, kurjači in nižji uradniki. Zaloški Primorci, železničarji, so bili ogorčeni, ker je bila po rapalski pogodbi Primorska dodeljena Italiji. V znak protesta so v Zalogu zažgali italijansko zastavo. Mednarodna komisija Združenih narodov je pozneje prispela v Zalog in preiskovala ta incident. Podrobnejših podatkov o poteku in izidu te preiskave ni.

Pomemben del železniških zgradb so bila stranišča. Na dokumentih iz leta 1906 je narisana načrt stranišča brez kanalizacije, ki je bilo v leseni kolibi. Leta 1913 je železniško transportno podjetje izdelalo načrt novih stavb



Prometna nesreča v Gostinci leta 1924, foto I.Bole

v okolici železnice, ki je vseboval tudi javno stranišče. Vendar so bila ta stranišča tako primitivna in nehigienična, da je bila uporaba kljub vzdrževanju in čiščenju nemogoča. Leta 1916 so pričeli graditi zgradbo z več javnimi stranišči, na žalost brez kanalizacije. V novem javnem stranišču je bilo šest sobic, v vsaki pa po tri kabine. V novih prostorih je bila higijena boljša, kabine pa so bile zračnejše. Po drugi svetovni vojni so šele naredili stranišča s kanalizacijo in jih ločili na moška in ženska.

Pralnica vagonov

Kot marsikateri objekt, je bil tudi ta zgrajen zaradi vojaških potreb med prvo svetovno vojno. Ob izbruhu vojaških operacij na soški fronti so tja dovažali veliko živine, predvsem konj, saj so bili ti glavno transportno sredstvo na fronti. Skromna razkuževalnica tovornih vagonov ob severni kurilnici na ljubljanski postaji zaradi tega ni več zadoščala. 16. oktobra 1914 je bila izdana cesarska odredba o izgraditvi začasnih pralnic in dezinfekcije v

Zalogu. V ta namen je vojno ministrstvo priskrbelo avgusta 1915 200.000 kron. Načrti za pralnico so bili 28. julija 1915 potrjeni. Septembra istega leta so dokupili potrebno zemljišče in pričeli z gradbenimi deli. 26. oktobra 1915 so pričeli s poskusnim delom, z rednim pa 6. decembra istega leta.

Pralnico in dezinfekcijo so zgradili na mestu, kjer je kemična tovarna Đulini imela do 1911. obrat za impregnacijo pragov. Pralna tira sta bila dolga 225 metrov, dnevna kapaciteta je bila dvesto vagonov. Za dostavo in odvoz vagonov sta bila vpeljana dva para vlakov med Zalogom in Ljubljano. Razen čiščenja, pranja in dezinfekcije tovornih vozil, so opravljali dezinfekcijo predvsem tistih vagonov, ki so prevažali ranjence. Vodo za pranje so črpali iz lastnega vodnjaka, katerega so leta 1915 poglobili in opremili s pulzometrom. Zgradili so tudi lesen vodni stolp, v katerem sta bili sprva leseni vodni kadi s po 12,5 kubična metra, pozneje pa so v stolp namestili zbiralnik z volumnom 30 kubičnih metrov. Naprave za pranje, dezinfekcijo in dezinfekcijo je dobavila tvrdka Johaness Hag z

Dunaja. Kot posebnost velja omeniti, da so pralno ploščad tlakovali z asfaltno prevleko, kar je takrat pomenilo veliko novost.

Po končani vojni so sklenili, da zaradi zmanjšanja prometa pralnice in dezinfekcije ne bodo dokončali. Stanje je še poslabšal požar, ki je 11. maja 1918 upeljal vodni stolp. Objekti so bili grajeni kot začasni in zelo slabo, zato so hitro propadali. Vojna delegacija pri Direkciji državnih železnic v Ljubljani je zahtevala ureditev dezinfekcijskih naprav na območju ljubljanske direkcije. Izdelane so bile študije za nove pralnice in dezinfekcijske naprave v sklopu velike vojaške postaje v Brežicah, Sevnici in Pragskem, vendar se je izkazala kot najprimernejša obnovitev pralnice in dezinfekcijskih naprav v Zalogu. Napor za pridobitev lokacije in kreditov ter izvedbo licitacije za gradbena dela so trajali poldrugo desetletje. Končno so leta 1938 dokončali novo kopalniško stavbo (v kateri je danes UVP Ljubljana, sekcija Zalog), uredili in asfaltirali pralno ploščad, obnovili vodni stolp in tira ter zgradili novo peč za sežiganje odpadkov.

Med vojno in takoj po njej ni bilo nobenih vlaganj v te objekte, zato so propadali in se starali. V okviru predvidene rekonstrukcije postaje Zalog pa so predvideli tudi nova

poslopja za pranje in dezinfekcijo, ki so bili 9. maja 1977 predani v uporabo. Prvotno je pralnica spadala pod ljubljansko kurilnico, od 1. julija 1973 pa je v sestavu CD Ljubljana, enota za vzdrževanje vozil in strojev Šiška. Pranje in dezinfikacija ni lahko delo, žal pa je bila ta dejavnost dolgo zapostavljena. V zadnjem desetletju so se pogoji temeljito izboljšali. Novi objekti omogočajo uporabo sodobne opreme, da je delo lažje, učinkovitost pa večja.

Socialne razmere železničarjev

Leta 1896 je živel v Zalogu 351 prebivalcev, 1910. 427, 1931. 963, leta 1948 le 898 zaradi izgub med vojno, leta 1961 že 11.488, 1971. 2108, 1981. 3967 in leta 1983 4773. Krajani so gradili hiše s sosedsko pomočjo in zidarskimi mojstri. Javne kanalizacije ni bilo, hiše so imele greznice. Tudi kopalnic niso imeli, ker ni bilo vodovoda. Zaradi stanovanjske stiske so si železničarji ustanovili gradbeno zadrugo Bajtar. Železniška uprava jim je pomagala s tem, da so imeli železniški prevoz gradbenega materiala z režijskim tovornim listom zastonj. Za preskrbo z živili so imeli železničarji v Ljubljani železničarsko nabavl-

Železniška postaja v Zalogu leta 1934, foto I.Bole



jalno zadrugo. V hišah so si svetili s petrolejkami. Električno je Zalog dobil šele leta 1927.

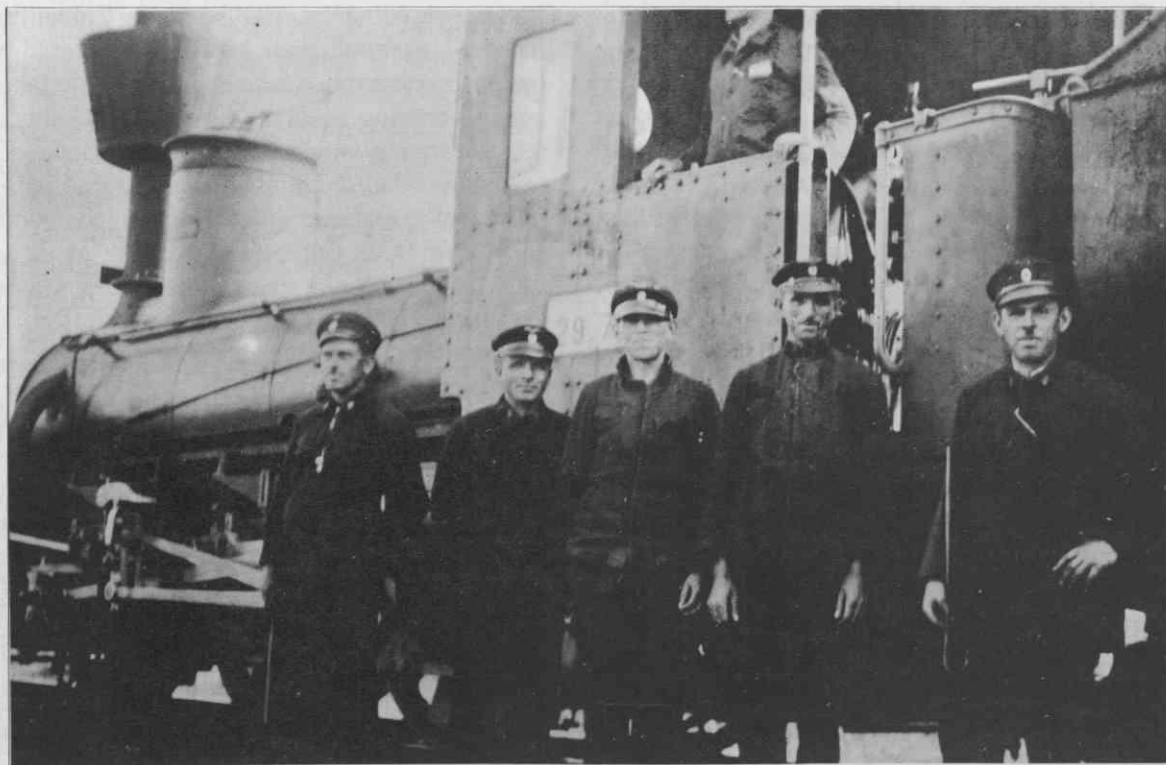
Zaradi povečanega prometa, se je sčasoma večalo število prometnih delavcev. Malo pred drugo svetovno vojno je bilo na železniški postaji nameščenih okoli dvesto železničarjev in do petdeset progovnih delavcev, med njimi tudi več železničarskih upokojencev. Z njimi se je večalo tudi število železničarskih domovanj. Do leta 1926 je železniška direkcija priskrbela stoštirim družinam nekoliko udobnejša stanovanja v preurejenih lesenih barakah. Ker je bila zaposlitev na železnici razmeroma stalna, delavci pa prizadevni, so si mnogi med njimi zgradili lastne hiše. Povečini so bile enodružinske, z manjšim vrtom za zelenjavo in sadje. Značilno je bilo, da so se delavci in železničarji naseljevali v Zalogu, kjer je bila cena zemljišč manjša, medtem ko so se uradniki naseljevali v Polju. Malo železničarjev je bilo brez lastne strehe nad glavo, nekateri pa so le morali vztrajati v preurejenih barakah vse do konca druge svetovne vojne. Mnogi so redili zajce, prašiča ali celo kravo ali vsaj kozo in si tako pomagali pri preživljanju družine. Večje zajčnike so imeli v Zalogu železniški uradniki.

Italijanska okupacija

Železničarski premikalni kolodvor je bil pred napadom na Jugoslavijo 6. aprila 1941 dolg dva kilometra in je imel tri odseke. Prvi, od postaje v Zalogu do harfe, se je imenoval premikalni kolodvor. Imel je deset tirov za premik z izvlečnim delom, drčo za spuščanje vagonov. Na tem prostoru so delale izmenoma tri skupine premikačev v turnusu 12/24. Vsaka je imela nadpremikača in štiri premikače, ki so premikali tranzitne vlake za Rakek in Jesenice. Drugi odsek premikalnega kolodvora je bila harfa. Segala je do Pristave. Imela je dvanajst tirov za premikanje in skupino z enim nadpremikačem in štirimi premikači, ki so med turnusom 12/24 premikali in sestavljali vlake za vzhod, v Srbijo in proti Mariboru. Tretji odsek je bil osebni kolodvor s pralnico za vagono in z izvlečenim tirom do papirnice Vevče. Tudi ta je imel deset tirov.

Očividec dramatičnih dogodkov 6. aprila 1941, takratni prometnik Ivan Bole se spominja: "Bila je cvetna nedelja, ko sem opravljal nočno službo na zaloškem osebni kolodvoru. Malo pred sedmo uro, ko se je bližal konec moje službe, so po avtomatskem službenem telefonu, na katerem so bile

Skupina železničarjev v tridesetih letih, foto M.Jenčič





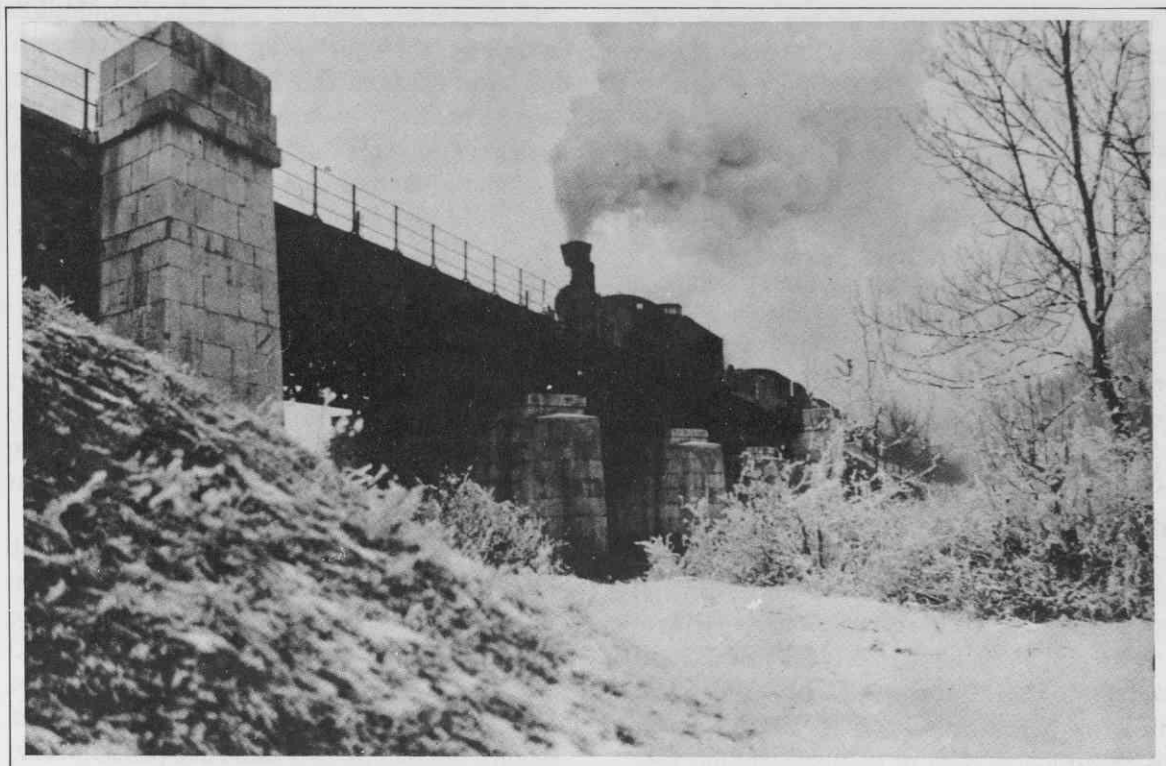
Gradnja proge 1934/35, foto M.Jenčič

vključene vse železniške postaje istočasno, od Maribora do Ljubljane, vključno s telefonsko centralo na železniški direkciji v Ljubljani, iz Maribora sporočili: Sovražna letala v smeri proti Celju. Končan pogovor. Nemci so vdrl na postajo! Dve minuti za tem obvestilo iz Zidanega mosta: Skupina sovražnih letal leti proti Ljubljani, druga skupina proti Zagrebu. Še nisem uspel obvestiti vseh na postaji, že sem zaslišal brnenje letal v zraku. Iz Laz je takrat pravkar vozil vlak z vojaškim transportom. Sovražna letala so krožila nad Zalogom in Ljubljano. Na dvorišču gostilne pri Cirilu v Požarju se je par dni prej nastanila jugoslovanska protiletalska enota s protiletalskim brzostrelnim topom češkega izvora, ki pa sploh ni streljala na letala. Dogodki so se odvijali s presenetljivo naglico. Letala na srečo niso zapazila vojaškega transporta. Njihov cilj sta bila vojaško letališče med Poljem in Ljubljano ter domžalska radijska postaja. Protiletalska artilerija iz Ljubljane je sicer streljala, a ni zadela nobenega letala. Na letališču so bombniki uničili ali onesposobili vsa vojaška letala, ki so bila razvrščena na robu letališča. Uničena je bila tudi radijska postaja v Domžalah.”

V zaloški okolici je potekala meja med

Italijo in Nemčijo po levem bregu Save, od Črnuč do izliva Ljubljanice, po desnem bregu Ljubljanice preko Kašeljskega hriba do Pečarja. Blokov in prehodov je bilo več. V Zalogu je bil na mostu čez Ljubljanico, pri Pečarju in pod Javorom. Takoj po prihodu so Italijani zasedli železniško postajo v Zalogu in barake. Na premikalnem kolodvoru so zgradili barako z restavracijo in menzo. Zalog je tako postal obmejna postaja. V potniški čakalnici se je nastanila vojaška postajna komanda. V tovornem skladišču je imel svojo pisarno italijanski šef s svojim prometnikom. Neposredno se v tehničnem pogledu nista vmešavala v delo slovenskega osebja. Skrbela sta v glavnem za transporte cistern z nafto iz Romunije za Italijo ter za vojaške transporte, namenjene na rusko fronto. Italijanski šef se je ukvarjal tudi s tem, da je pridno streljal vrabce na strehi skladišča za golaž s polento.

Prometna služba je še naprej potekala po jugoslovanskih prometnih predpisih, na naši strani v slovenščini, v Lazah, onstran meje pa v nemščini, ker je Gestapo prepovedal slovenskim železničarjem pogovarjati se v materinem jeziku. Zaloški prometniki so tako opravljali službo v treh jezikih. Z Italijani so se seveda morali pogovarjati po italijansko,



Železniški most čez Ljubljano je bil 1941/43 meja med Italijo in Nemčijo, foto I.Bole

ker ti drugega jezika niso znali.

Zadaj za čakalnico je imel italijanski šef carinarnice svojo pisarno, karabinjerji pa so zasedli bivšo pisarno tovarne blagajne, ki je bila pozneje pri letalskem napadu porušena. Čez dan je pred postajnim poslopjem visela italijanska zastava. Med njenim obešanjem in snemanjem zjutraj in zvečer so morali vsi postajni uslužbenci stati mirno in z dvignjeno roko, s fašističnim pozdravom, izkazovati čast zastavi. Kdor bi to opustil, bi ga pošteno pretepli.

Nemci so vozili vlake v Zalog s svojim osebjem in svojimi lokomotivami, prav tako so jih tudi sami odpeljali nazaj v Laze. Za potrebe svojega osebja so ob vrtovih postavili stanovanjske hiše, lesenitne barake, ki smo jim rekli - nemške barake. V Zalogu je bila tudi primopredaja vlakov in spremnih listin.

Italijanska vojska je zgradila številne bunkerje vzdolž proge od Zaloga do Ljubljane. Če je ponoči v bližnjem gozdu počil kak strel, so iz vseh bunkerjev do mosta čez Ljubljano in do Polja odgovorili z dolgotrajnim množičnim streljanjem strojníc. Italijani so zavarovali progo še posebno dobro med Poljem in Zalogo, ker so tam predvidevali partizanske prehode. Proga je bila razdel-

jena na šest odsekov: železniški most čez Ljubljano, prvi viadukt-Martinov most, drugi viadukt-železniški most pri postaji, vodni zbiralnik ob pralnici vagonov, vodni zbiralnik ob železnici na Pristavi in železniška proga od zbiralnika do postajališča v Polju. Območje ranžirne postaje so še posebej utrdili z vrsto bunkerjev na obeh straneh Pristave, v harfi, na drči, ob bivši vojaški rampi in ob postajališču v Polju. Ob progi Ljubljana - Zalog so nenehno opazovale močne obhodne straže, delo na ranžirni postaji pa so nadzorovali oddelki železniške milice.

Dvotirna proga južne železnice je povezovala srednjo Evropo z Jadranskim morjem, zato je po zavzetju Slovenije postala za oba okupatorja ta prometna pot izredno pomembna. Po tej poti so Italijani odpeljali na tisoče Slovencev v koncentracijska taborišča, Nemci pa so po njej prevažali vojaštvo in material za svoje potrebe v Sredozemlju in pozneje na italijanskem bojišču. Zaradi tega so oboji zelo skrbeli, da je bila proga dobro zavarovana. Poleg inženirskih enot 11. armadnega korpusa, ki so jih Italijani namestili ob progi Rakek - Zalog takoj po okupaciji, je poveljstvo namestilo ob progi še nekatere druge enote. Na odseku Zalog - Ljubljana je bil 1. bataljon

23. zaščitnega sektorja mejne straže, 28. planinski bataljon črnih srajc, 11. mitralješki bataljon v Polju ter 85. četa telegrafistov iz 21. bataljona minometalcev na Studencu. Poleg tega je imela ljubljanska centurija - četa mejne milice svoj manipel-vod v Zalogu. Na tem odseku so imeli partizani najmanj možnosti rušenja, ker je proga speljana po ravnini in je bila v neposredni bližini nemško-italijanske meje in Ljubljane.

Nemška okupacija

Po kapitulaciji Italije so 9. septembra 1943 ljubljansko pokrajino zasedli Nemci. Prvi nemški vojaki, ki so prišli v Zalog, so razorožili Italijane in ostali v šoli štirinajst dni. Za tem so šolo zapustili vaškim stražarjem. V Zalog je prispel nemški šef postaje, Simon Korenjak, sicer koroški rojak. Bil je naklonjen Slovencem in je marsikaterega železničarja rešil iz belogardističnih rok. Prometno službo so še naprej opravljali po jugoslovanskih prometnih predpisih. Slovenski šef postaje, Marko Zupančič, je še naprej ostal na svojem mestu.

Med nemško okupacijo je postala postaja Zalog cilj najhujših zračnih napadov. Postaja je bila vsega skupaj triindvajsetkrat napadena od zavezniških in partizanskih letal. 21. maja 1944 so ameriška letala bombardirala Ljubljano in ob tej priložnosti tudi zaloško postajo. Huje so obstreljevala zaloški kolodvor ameriška lovska letala popoldne 26. decembra 1944. Obstreljevala so vagone in cisterne na premikalnem kolodvoru. Zažgala so vlak s sedemintridesetimi vagoni municije. Eksplozije in požar so trajale tri dni. Zlasti tri eksplozije so bile zastrašujoče in so povzročile večjo škodo. Zračni pritisk je več ali manj razkril vse strehe v vasi in razbil okenska stekla. Na šoli ni ostalo nobeno celo. Popolnoma so zgorele tri stanovanjske barake, poškodovana je bila čuvajnica 378 ter razna druga poslopja. Vnela se je tudi cisterna, polna bencina, kar je povzročilo strahovito eksplozijo: vrglo jo je dvesto metrov daleč čez Zaloško cesto, kjer je obležala na njivi. Sledile so še druge eksplozije, vse do 23. ure. Pri tem je bilo uničenih 150 vagonov, nad petsto pa težje poškodovanih. Močnejše so bile poškodovane tudi zasebne hiše v okolici.

31. decembra 1944 so ameriški bombniki odvrkli na obe strani proge med Zalogo in Spodnjim Kašljem nad 2540 kg bomb, da so kosi železa leteli ljudem nad glavami. Mrtvih in ranjenih na srečo ni bilo. Lovci so kot jastrebi lovili lokomotive in jih onesposobljali za vožnjo. Manjši napadi na progo so se vrstili 17., 21., 22. februarja, 5., 6., 10., 19., 20., 22., in 24. marca ter 5. aprila 1945. Zgodilo se je, da so letala med poleti nad progo odvrгла bombo - preprogo, to je cel snop bomb hkrati. Večji napad je bil 10. marca 1945 na tovorni kolodvor in industrijski tir papirnice, ko je bil prekinjen ves promet in vse zveze z Ljubljano. 21. marca 1945 je bilo ob napadu delno porušeno postajno poslopje na osebнем kolodvoru in močno poškodovano tovarno skladišče ter uničena nemška baraka. Šest velikih zavezniških bombnikov je v dveh valovih odvrгло nad šestdeset bomb. Porušena je bila hiša Franca Šlaga v Spodnjem Kašlju za pralnico in uničena proga na več mestih. Skoraj vsak dan pa so v tem času prileteli tudi partizanski lovci izza kašeljskega hriba nad mostom čez Ljubljanico in leteli nad progo proti Ljubljani in naprej na Gorenjsko.

Od februarja 1945 je vlak vozil samo delavce zgodaj zjutraj na delo v Ljubljano in zvečer nazaj. Eksplozije so strahovito plašile ljudi. V začetku so bežali v gozdove ob Savi, kasneje pa so zapuščali domove s hrano za ves dan. Težava je bila v tem, da so letala prihajala z juga, z Dolenjske brez alarma, šele ko so se pojavila nad Zalogo in so eksplodirale prve bombe, so se v Ljubljani oglasile sirene. Delavci ob progi so ob alarmih zapuščali delo in se razbežali na vse strani, včasih celo za več ur. Zaradi vsakodnevnih zračnih napadov je postalo delo v tajništvu in na postaji nemogoče, zato se je tajništvo skupaj z blagajno preselilo v prazno zasebno hišo nekaj sto metrov stran od postaje. Preselili so tudi arhiv. Nekaj dni zatem je treščila bomba ravno v tisti del postajnega poslopja in ga porušila do kleti.

Med 21. majem 1944 in 24. marcem 1945 je bilo odvrženih na postajo in bližnjo okolico nad petsto bomb vseh kalibrov. Na območju postaje je bilo onesposobljenih 17 lokomotiv, uničenih ali močno poškodovanih okoli 900 vagonov, ranjenih pa samo pet oseb, železničarjev. Od zaloških železničarjev ni bil ranjen nihče.

Poleg akcij in sabotaž so železničarji-

aktivisti OF vzdrževali zveze med Ljubljano in terenom, kar so opravljali ves čas okupacije. Prevažali so pošto z javk v Ljubljani do tistih na terenu in obratno. Odpravili so številne vagon obleke in hrane za partizansko vojsko, tehnični material, tisk ipd.

Postaja Zalog po vojni

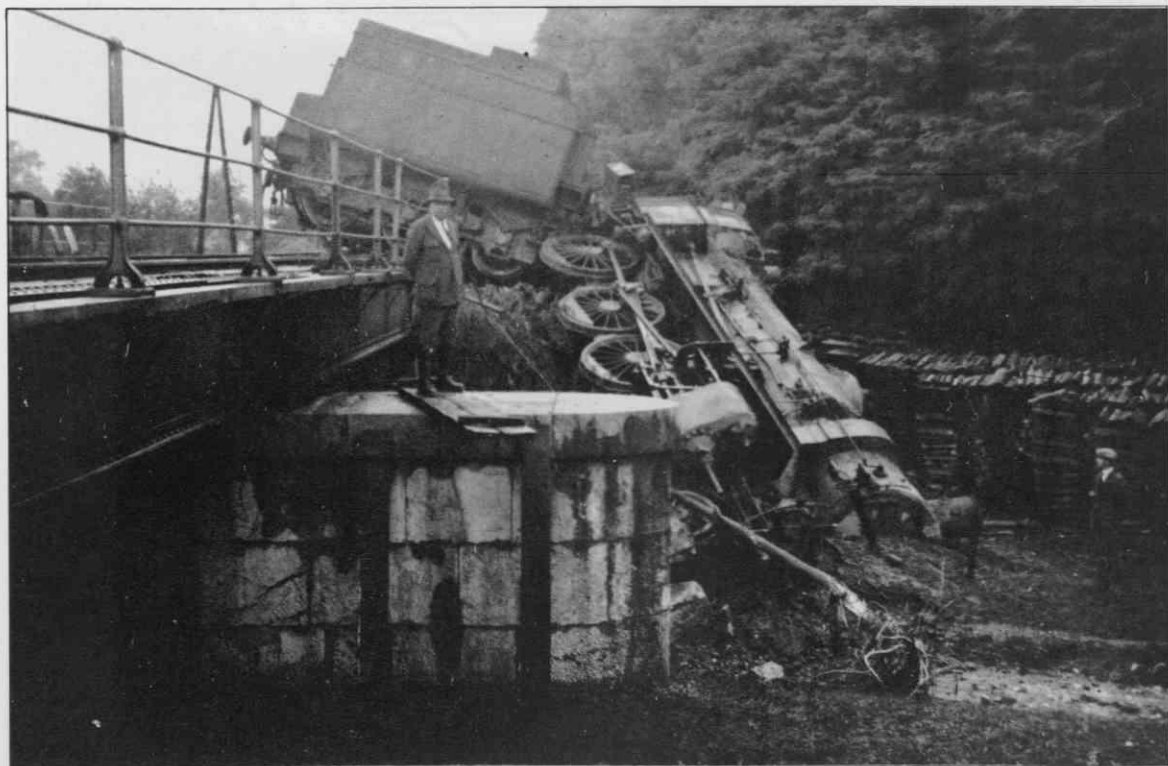
Zalog je bil 9. maja 1945 ves v zastavah in cvetju. Ljudje so nestrpnost pričakovali prihod osvoboditeljev. Ob 16. uri je iz Polja pripeljal prvi avtobus s partizani. Bil je oddelek za zavarovanje zaloške postaje.

Ivan Bole je v svojih spominih napisal: "Na dan osvoboditve nas je čakalo strahotno razdejavanje. V svojem brezumnem besu je okupator pri umiku razdejal zaloški most čez Ljubljano in zažgal pri Gostinci več vagonov dragocenega materiala. Premikalni kolodvor je bil ves opustošen, vagoni razbiti, prevrnjeni drug čez drugega in vsi tiri so bili razdejani. Naši železničarji niso obupali. Na lastno pobudo in s podporo sindikata in partije so se lotili obnove. V dobrem tednu so očistili železniški most čez Ljubljano in ga toliko popravili, da je bil za silo vozen. V pičlih šestih mesecih pa je bil z udarniškim delom

popravljen tudi premikalni kolodvor. V začetku novembra je zopet stekel promet. Zalog je tako v veliki meri pripomogel h gospodarskim zmagam in izvrševanju planskih nalog v prevozu blaga, za kar je bil kolektiv naše postaje tudi javno pohvaljen. Edina ovira je bil železniški most čez Ljubljano, ki so ga Nemci ob umiku za seboj minirali. Na srečo se je železna konstrukcija le sesedla na zidane opornike in tako smo 20. novembra 1948 povono usposobili desni del železniškega mostu. Čez dotedanji provizorij so potegnili konstrukcijo, ki jo je izdelala neka mariborska tovarna, položila pa ekipa delavcev Ljubljanskih mostovnih delavnic. Železniški promet je takó stekel v obe smeri, toda le po enem, desnem tiru preko mosta. To je bilo zelo nevarno mesto. Promet iz Laz je potekal normalno po levem tiru do mosta, na obeh straneh mosta je bil odsek za prehod na enotirni promet čez most. Levi del je bil izročen prometu 23. marca 1949."

Kako nujno je bilo usposobiti tudi levega, priča težka prometna nesreča le dva dni pred odprtjem. V nedeljo 21. marca 1949 sta na železniškem mostu čez Ljubljano trčila potniški in tovorni vlak. Siloviti sunek je vrgel s tira dva potniška vagona posebnega vlaka, ki sta z mostu padla v naraslo Ljubljano. Od

Železniška nesreča na mostu čez Ljubljano 21. marca 1949, foto I.Bole



tovornega vlaka pa je iztirjena cisterna s kislino zdrknila po škarpi do ceste, ki pelje pod mostom. Poškodovanih je bilo še sedem tovornih vagonov. V nesreči sta bila dva potnika na mestu mrtva, eden izmed poškodovanih pa je kasneje podlegel ranam v ljubljanski bolnišnici. Koliko potnikov je odnesla narasla reka, niso nikoli ugotovili. Lažje in težje ranjenih je bilo dvaindvajset potnikov. Ljubljanski reševalci, ki so kmalu po nesreči prihiteli na kraj dogodka, so kljub življenjski nevarnosti rešili ponesrečence iz vagona po lestvi.

Kako je prišlo do nesreče? Potniški vlak št. 627, ki je odhajal iz Zaloga ob 12.45 proti Litiji, je pravilno odpeljal s postaje Zalog in na mostu zmanjšal hitrost na predpisano. V trenutku, ko je bil na mostu, je iz nasprotne strani pripeljal tovorni vlak št. 650, ki je odpeljal iz Zidanega mosta ob 10.42. Strojevodja tovrnega vlaka, ki bi moral počakati na Stoj! postavljenem uvoznem znaku, je zaradi goste megle in preutrujenosti prezrl omenjeni signal in ga s hitrostjo 25 km na uro prevozil brez postanka in vozil proti prihajajočemu potniškemu vlaku. Kurjač tovrnega vlaka je sicer opazil prevoženi znak, vendar ni opozoril strojvodje, čeprav je dobro vedel, kaj se lahko zgodi. Ko pa je

Odhod! Potniška postaja Zalog leta 1966

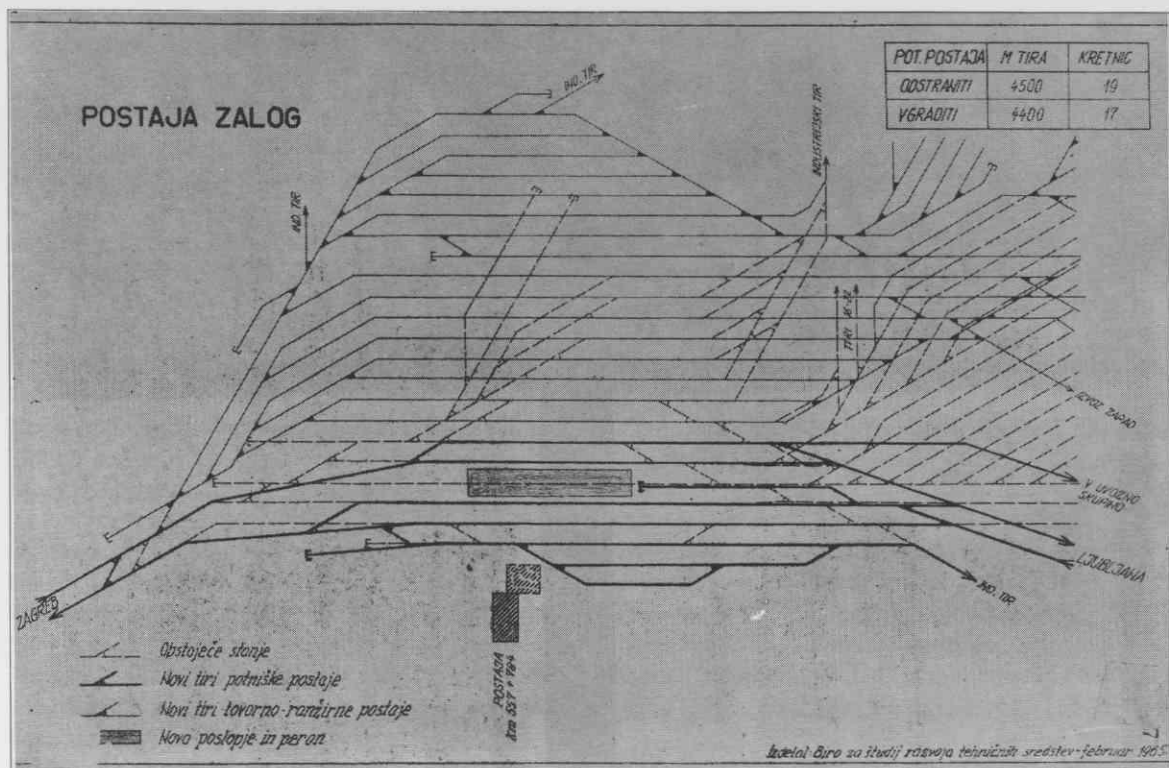
zagledal bližajočo se nevarnost, je namesto, da bi ukrepal, v paniki skočil z vozečega vlaka, nakar mu je sledilo še ostalo vlakovno osebje.

V začetku februarja 1952 so promet ovirali tudi snežni meteži. Do 12. februarja je zapadlo do 146 cm snega. Zaradi zasnežene proge in snežnih plazov so nastale velike zamude vlakov. Železniški promet je bil zaustavljen kar za nekaj dni, saj so na odseku Zalog - Laze nad progo zelo strma pobočja. Za čiščenje snega z železniške proge in postaje Zalog so bili mobilizirani železniški uslužbenci in krajani, pomagala pa je tudi vojska. Zaradi zasnežene ceste na relaciji Zalog - Ljubljana tudi avtobus ni vozil od 13. do 23. februarja. Na obvezno delo pri odstranjevanju snega so bili vpoklicani moški letnikov 1915 do 1922 in od 1928 do 1933. Demobilizirani so bili 5. marca 1952. Iz Zaloga so jih oskrbovali s hrano, da so lahko delali nepretrgano.

Modernizacija postaje

Modernizacija SV in TK naprav na področju ŽG Ljubljana, kamor spada tudi postaja Zalog, je po vojni potekala postopoma. Prva





Načrt za harfo v Zalogu iz leta 1965

dela so začeli na postaji Ljubljana, kasneje pa na progah glavnega prometnega križišča Slovenije, v Zalogu. Modernizacija je potekala po fazah. Najprej so zavarovali postaje s sodobnimi, elektro relejnimi SV (signalno varnostnimi) napravami ter avtomatizirali cestne prehode. Zatem so zgradili avtomatske progovne bloke za zavarovanje vlakov na progi ter AS (avto stop) naprave za daljinsko vodenje prometa iz centra.

Z deli na modernizaciji ranžirne postaje v Zalogu so začeli leta 1965. Do konca leta 1976 so položili 84 km novih tirov, elektrificirali 63 km tirov, zgradili elektro napajalno postajo z dvema agregatoma, 11 km daljnovo-da, ogradili in električno zavarovali 190 kretnic ter priključili avtomatiko za ranžiranje vlakov in zgradili primerne zavore za reguliranje hitrosti ranžirnih vagonov med njihovim spuščanjem po drči. Z modernizacijo je bilo tudi konec parne vleke, ne samo v Zalogu, temveč po vsej Sloveniji.

Ranžirna postaja Zalog danes omogoča izvrševanje vseh nalog, ki jih predvideva nov tehnološki proces dela. Te naloge so: avtomatizacija procesa, razpuščanje vlakov,

avtomatska regulacija hitrosti ranžirnih vagonov med spuščanjem po drči ter avtomatska kontrola procesa ranžiranja. Pred modernizacijo postaje v Zalogu je 275 delavcev predelalo 1500 vagonov na dan, danes jih 360 delavcev predela 4500. S tem ranžirna postaja v Zalogu ostaja še naprej ena največjih v tem delu Evrope.

Uporabljeni viri:

- Projektne mape iz prometnega arhiva Slovenije
- Povzetek iz referata Ivana Boleta ob proslavi stoletnice železnice v Zalogu 17.9.1949
- Ivan Bole, Spomini, 1988
- Ciril Požar, Izpiski iz dnevnika, Zalog 1948-1954
- Slovenski poročevalec, 23. november 1948 in 1. marec 1952
- Rdeči Zalog - Zbornik prispevkov h krajevni zgodovini Zaloga, Zalog 1985
- Modernizacija - ŽG, 1977

Ustni viri:

- Prometnik Ivan Bole, Marsel Jenčič, Janez Brek