

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Samantha Sršen

Logistična podpora na soški fronti

Diplomsko delo

Ljubljana, 2012

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

Samantha Sršen

Mentor: izr. prof. dr. Vladimir Prebilič

Somentor: asist. dr. Erik Kopač

Logistična podpora na soški fronti

Diplomsko delo

Ljubljana, 2012

Zahvala

Izr. prof. dr. Vladimirju Prebiliču se zahvaljujem za mentorstvo, asist. dr. Eriku Kopaču pa za vse nasvete in pomoč pri nastajanju diplomskega dela.

Posebej se zahvaljujem svoji družini, ki me je nenehno spodbujala h končanju naloge, babici, ki mi je omogočila pisanje diplome na novem računalniku in Maticu, ki me je potrpežljivo spremljal pri raziskovanju ostalin soške fronte in z mano pregledal nešteto knjig.

Hvala tudi Alešu in Vladu za vso pomoč pri urejanju diplomske naloge in hvala vsem ostalim, ki ste me spodbujali in mi kakorkoli pomagali.

Logistična podpora na soški fronti

Oskrbovanje vojske je temelj za njeno delovanje in zoperstavljanje nasprotniku ter preživetje vojakov, o prvih organiziranih vojaških logističnih sistemih pa lahko začnemo govoriti v 17. stoletju. Logistika je bila prvič na veliki preizkušnji v prvi svetovni vojni, termin vojaška logistika pa se je dokončno uveljavil z drugo svetovno vojno in danes predstavlja skrb za zagotavljanje sredstev za vodenje vojne. V prvi svetovni vojni je bila vojaška logistika bolj na ravni oskrbovanja, pojavljale pa so se tudi že tehnološko napredne naprave, ki so oskrbo olajševale.

Diplomsko delo se osredotoča na oskrbovanje vojakov na soški fronti, predvsem segment transporta, ki je moral biti zaradi težkega terena posebej prilagojen in nadpovprečno razvit. Predstavljena je količina materialno tehničnih sredstev, ki so jih vojaki v visokogorju potrebovali in zmožnosti vojska ta sredstva dostavljati. Opisane so transportne komunikacije avstro-ogrske in italijanske vojske s poudarkom na železnicah, žičnicah in cestnih povezavah. Sistematično so razdelane glavne oskrbovalne poti, ločene na odseke, ki so jih oskrbovale. Posebno poglavje pa je namenjeno organiziranju transporta v času priprav na preboj na Kobaridu in težavam, ki so se ob tem pojavljale.

KLJUČNE BESEDE: soška fronta, vojaška logistika, transport.

Logistic support on the Isonzo front

Supplying army is the basic for its functioning, combat abilities and soldier's survival. First organized logistic systems emerged in 17th century; but logistics was first greatly challenged in World War 1. However the term military logistics was carried into effect with the beginning of World War 2 and today it stands for ensuring means for conducting war. In World War 1 we cannot yet talk about fully developed military logistics, as it was still on the level of supplying.

Thesis is focused mainly on supplying soldiers on the Isonzo front with means for survival and combat ability, with emphasis on transport, which had to be highly adapted and developed because of the difficult terrain. It presents the quantity of material and other means necessary for soldiers in high mountains and capabilities of both armies for their supply. This means transport communications of Austro- Hungarian and Italian forces are described, especially railways, cable railways and road connections. Main supply roads are listed depending on which section of the front they were provisioning. Last chapter is devoted to transport organization and problems armies were faced with, before the Caporetto offensive.

KEY WORDS: Isonzo front, military logistics, transport.

KAZALO

1 UVOD	7
1.1 Predmet in cilj preučevanja	7
1.2 Hipoteze	8
1.3 Raziskovalne metode.....	8
1.4 Struktura analize.....	9
2 VOJAŠKA LOGISTIKA	9
2.1 Od oskrbe do logistike.....	10
2.2 Razčlenitev logistične podpore	11
2.3 Transport in premiki.....	12
3 SOŠKA FRONTA.....	13
3.1 Vojaška logistika na soški fronti	14
3.2 Potrebe vojakov v visokogorju.....	17
4 OSKRBOVANJE SEVERNEGA ODSEKA FRONTE	18
4.1 Bohinjska železnica.....	18
4.1.1 Bovška kotlina.....	19
4.1.1.1 Odsek Ravelnik – Stržišče – Slatenik – Graben – Javoršček.....	22
4.1.2 Odsek Krnsko pogorje.....	22
4.1.3 Tolminsko mostišče.....	22
4.2 Železnica Videm – Čedad	22
4.2.1 Bovška kotlina.....	22
4.2.1.1 Odsek Ravelnik – Stržišče – Slatenik – Graben – Javoršček.....	23
4.2.2 Odsek Krnsko pogorje.....	24
4.2.3 Tolminsko mostišče.....	24
5 OSKRBOVANJE OSREDNJEGA IN KRAŠKEGA ODSEKA FRONTE	24
5.1 Proga Ljubljana – Trst.....	25
5.2 Proga Trst – Opčine – Gorica.....	25
5.3 Železniška proga Dutovlje – Gabrovica – Komen – Kostanjevica na Krasu.....	26
5.3.1 Doberdobska planota.....	26
5.3.2 Trnovski gozd.....	26
5.4 Idrijsko železniško omrežje.....	27
5.4.1 Banjška planota	27
5.5 Ostale oskrbovalne poti.....	29
6 PRIPRAVE NA PREBOJ PRI KOBARIDU	31
7 ZAKLJUČEK.....	36
8 LITERATURA.....	40

KAZALO SLIK

Slika 4.1: Razrušena Bohinjska proga.....	19
Slika 4.2: Klini za hitrejši vzpon na Rombon	21
Slika 4.3: Postaja italijanske žičnice na Stolu	24
Slika 5.1: B - zug.....	26
Slika 5.2: Vojaška žičnica Erzerzog Eugen v Ajdovščini	29
Slika 5.3: Maskiranje železniških transportov	30
Slika 5.4: Ostanek nasipa gorske ceste na planino Zaprikraj	31
Slika 6.1: Mulatjera na Rombon	33
Slika 6.2: Ostanek jeklenice na Rombonu	34
Slika 6.3: Ostanek žičnice na Ravelniku	34
Slika 6.4: Prikaz transportnih povezav in pomembnih objektov	35

KAZALO TABEL

Tabela 2.1: Členitev logistične podpore.....	11
Tabela 2.2: Značilnosti logistične podpore ofenzivnemu in defenzivnemu delovanju.....	12
Tabela 4.1: Oskrbne poti avstro-ogrske linije v Bovški kotlini	20

1 UVOD

Odmevnih vojaških dogodkov je v zgodovini in novejšem času mnogo, na Slovenskem pa je moje zanimanje pritegnil predvsem eden in sicer prva svetovna vojna, oziroma soška fronta. Z njenimi ostalinami se je srečal vsakdo, ki rad obišče Kras ali hodi v hribe, saj je bil to največji spopad na gorskem območju v celotni zgodovini človeštva. V vojno so bili pahnjeni tako vojaki, kot civilisti, ki so ostali brez domov, imetja in kar je najhuje, brez svojih ljubljenih. Soška fronta naj bi v dveh letih in pol trajanja vzela okrog 300.000 življenj, po nekaterih podatkih celo milijon. Ne glede na število padlih, je to najodmevnejši vojaški dogodek na slovenskih tleh, ki je še enkrat več dokazal nesmiselnost vojne in nepredstavljivo trpljenje. Italija in Avstro-Ogrska sta plačali visoko ceno, ki se je kazala v obubožanju ljudi, lakoti in opustošenju, Avstro-Ogrska pa je po vojni celo razpadla.

Vsi planinci dobro vemo kako pomembno se je pred odhodom v gore dobro pripraviti in vzeti s seboj vse potrebne stvari- hrano, pijačo, prvo pomoč, obleko, ki predstavljajo precejšnjo težo za nošenje. Ob tem sem se vedno spraševala kako je uspelo vojakom na soški fronti pretovoriti vse težke strojnice, mine, topove in ostalo opremo na tako visoke položaje. Odgovor je bil preprost: »Težko«. Postalo mi je jasno, da je bilo potrebno res veliko moči in znanja ter tehnologije, prilagojene za gorski način bojevanja, da sta državi uspeli oskrbeti svoje vojake. Na obeh straneh so se zanašali predvsem na gradnjo železnic, tako ozkotirnih kot normalnotirnih ter vojaških tovornih žičnic, ki so bile značilne za oskrbovanje gorskih enot. Še danes lahko tako naletimo na ostanke infrastrukture, ki se je uporabljala - mulatjere, višinske ceste, ostanke žičnic ter nasipe in trase železnic v nižinah.

1.1 Predmet in cilj preučevanja

Kljub izrednemu zanimanju za soško fronto, do danes še nihče ni ločeno in celovito analiziral logistične podpore na soški fronti, ki je silam zagotavljala materialne in druge razmere za delovanje. Tako sem si za cilj zadala, da iz literature izluščim relevantne podatke, ki bodo oblikovali podobo takratne logistične podpore obeh vojska. Ker le-ta zajema celo vrsto različnih dejavnosti, pa sem se osredotočila predvsem na transportne zmogljivosti oz. pot, ki jo je moral nek tovor opraviti, da je prišel do vojaka. Odločila sem se, da poskušam analizirati kako in s čim so vojaki, tako Avstro-Ogrske kot Italije, oskrbovali svoje enote. Zanimalo me

je kje so potekale ključne poti, železnice in žičnice ter katere odseke so oskrbovale. Prav tako pa sem poskušala ugotoviti kakšne količine sredstev je bilo potrebno transportirati do položajev. Zaradi prepletenosti in povezanosti oskrbovalnih poti sem izluščila najpomembnejše in se omejila na ožji prostor okrog fronte oz. neposredno zaledje, poseben del naloge pa sem namenila pripravam na preboj pri Kobaridu, saj je bilo takrat transportno omrežje najbolj na preizkušnji.

1.2 Hipoteze

1. Transport na soški fronti je bil za tiste čase precej razvit in prilagojen gorskemu načinu bojevanja. Kljub temu je, predvsem zaradi težkih izstrelkov, ki so uničevali vse pod sabo, prihajalo do zamud v oskrbi.
2. Vojaki Avstro-Ogrske monarhije so zaradi prednosti domačega terena za razliko od Italijanov bolje vedeli kje in kakšno infrastrukturo potrebujejo za transport na soški fronti in so le-to zato bolje razvili.
3. Transportne zmogljivosti so bile v začetku vojne zaradi naravnogeografskih značilnosti, lažje dostopnosti in strateškega pomena bolj razvite na Krasu. Med pripravi na preboj pri Kobaridu, pa je avstro-ogrska vojska pospešeno dogradila tudi komunikacijsko infrastrukturo na severnem odseku soške fronte.

1.3 Raziskovalne metode

Pred pričetkom pisanja diplomske naloge sem se najprej poslužila metode zbiranja relevantnih virov, tako primarnih kot sekundarnih, katere sem analizirala in jih uporabila za oris teoretičnih izhodišč vojaške logistike in tudi za analizo logistične podpore na soški fronti. Za predstavitev logistične podpore obeh vojsk sem uporabila opisno metodo v kombinaciji s primerjalno metodo, katero sem uporabila za primerjavo logistične podpore obeh strani. Z metodo terenskega raziskovanja (obisk nekaterih prizorišč bojev in kobariškega muzeja) sem si še dodatno osvetlila pogled na takratne logistične težave, kar mi je omogočilo celostnejšo analizo logistične podpore.

1.4 Struktura analize

V prvem delu bom predstavila teoretične predpostavke, ki so relevantne za analizo logistične podpore ter opredelila pojme, ki pojasnjujejo nekatere pojave pri oskrbi soške fronte. V nadaljevanju bom predstavila potek soške fronte ter logistično podporo na njej in potrebe vojakov v visokogorju, ki bodo služili predstavi kakšne količine hrane in ostalih sredstev so enote potrebovale. Dalje bom analizirala oskrbovanje posameznih odsekov fronte, tako na italijanski kot avstro-ogrski strani. Tiste poti oz. železnice, ki so oskrbovale več odsekov, bom obravnavala ločeno, znotraj njih pa predstavila katere odseke so oskrbovale in kakšne povezave so ti odseki imeli z glavno oskrbovalno žilo. To bo zajemalo predvsem cestne povezave, ozkotirne železnice in žičnice. Del naloge, ki je namenjen oskrbi kraškega bojišča, govori predvsem o oskrbi avstro-ogrske vojske, saj za italijansko nisem našla podatkov. Na koncu bom posebej analizirala priprave na preboj pri Kobaridu in logistične težave, ki so se ob tem pojavile. V zaključku bom podala ugotovitve in verificirala hipoteze.

2 VOJAŠKA LOGISTIKA

Vojaška logistika je vgrajena v obrambne sisteme držav in zagotavlja oboroženim silam materialne ter druge razmere za delo v miru, krizi in vojni. Glavno poslanstvo vojaške logistike je zagotavljanje materialnih sredstev in storitev, ki oboroženim silam omogočajo izvedbo vojaških operacij. Njen cilj je vzdrževati načrtovane zmogljivosti sil s pravočasno, popolno in neprekinjeno logistično podporo. Za države je značilno, da pri oblikovanju vojaške logistike upoštevajo namen in vlogo vojske, ki sta določena v političnih in zakonskih dokumentih države. Zato je temeljna naloga vojaške logistike, da ustvarja materialne in kadrovske razmere za opravljanje nalog, določenih v teh dokumentih. Za sodobne vojne, z asimetričnimi grožnjami, sta namreč značilni udeležba velikega števila ljudi ter uporaba različnih vrst orožja, vojaške tehnike in opreme, streliva, pogonskega goriva in olja, večjega števila nadomestnih delov za bojno tehniko ter več vrst storitev. To povečuje težave z oskrbovanjem, sledenjem gibanja materialnih sredstev, vzdrževanjem, premiki in transporti, skladiščenjem in drugim. (Žurman 2008)

Iz dneva v dan pa se povečuje tudi povezanost med logistiko na vojaškem in civilnem področju, saj velika večina oboroženih sil za optimizacijo in koncentracijo omenjenih virov na vseh funkcionalnih področjih logistike uporablja storitve zunanjih pogodbenih partnerjev.

Meja med uporabo svojih vojaških in zunanjih virov tako postaja zamegljena, največja skrb današnjih vojaških logistikov pa je zagotovitev najpomembnejših lastnih virov za temeljne naloge oboroženih sil, ki jih lahko opravljajo samo strokovno usposobljeni ter motivirani pripadniki vojske, zmožni delovanja v kriznem in vojnem okolju. (Žurman 2008)

2.1 Od oskrbe do logistike

Logistika je pojem, ki se v vsakdanjem jeziku precej pogosto uporablja, kar priča o tem, da dodobra vpliva na naš vsakdan. Pogosto se termin logistika omenja tudi kot sopomenka termina oskrba, na kar opozarja Prebilič (2006), vendar pa je slednja le podpomenka prve in se je v zgodovini sprva pojavljala le v obliki prehranjevanja in nastanitve enot, torej ju je nujno potrebno ločiti. Na to opozarja tudi Vojaški slovar, ki oskrbo opisuje kot dejavnost, ki se nanaša na najnižjo organizacijsko obliko v obrambno-vojaških strukturah, s čimer se strinjajo tudi v nemški vojski, kjer je logistika opredeljena kot termin za preskrbovanje predvsem večjih formacij, kot je vrhovni štab. (Prebilič 2006)

Oskrba kot dejavnost je v zgodovini prevladovala vse do 17. stoletja, ko se v Franciji pojavi magazinsko oskrbovanje, ki velja za prvi organiziran logistični sistem. Z napredovanjem tehnike, pojavom novih orožij in materialnih sredstev ter vse večjo količino le-tega, je bilo nujno, da se razvijajo tudi logistični sistemi. Prva prava preizkušnja zanje je bila prva svetovna vojna, ki je dala vedeti, da je logistika tista, ki bo v prihodnje določala zmagovalca vojn, kar se je pokazalo v drugi svetovni vojni, ki je zaradi svojih edinstvenih značilnosti logistiko dokončno izpostavila kot pomembno področje preučevanje, ne le v vojaški, temveč tudi civilni sferi. To je privedlo do številnih definicij vojaške logistike, od katerih Prebilič izpostavi Skinnerjevo (v Prebilič 2006, 63) in, ki se glasi: »Vojaška logistika je dejavnost, ki se nanaša na planiranje, pripravo in zagotavljanje vojaškega materiala za podporo vojaškim enotam ter jim s tem omogočiti njihov obstoj, premike in usposabljanje v miru, mobilizacijo in bojni razvoj v krizah ter bojevanje v vojni.« (Prebilič 2006)

2.2 Razčlenitev logistične podpore

Vojaška logistika sestoji iz dveh vrst logistik in sicer proizvodne ter uporabne, ki vključuje oskrbovanje, vzdrževanje, zdravstveno oskrbo, finančno zagotovitev, vojaško infrastrukturo ter transport in premike. (Žurman 2008) Slednja sta za to nalogo najbolj relevantna.

Za izvajanje nalog logistična podpora deluje kot taktična, operativna in strateška, vsa funkcionalna področja uporabne logistike pa so zajeta v te tri zvrsti, ki se delijo predvsem na podlagi nivoja, oziroma obsega delovanja (glej Tabela 2.1).

Tabela 2.1: Členitev logistične podpore

LOGISTIČNA PODPORA	NIVO DELOVANJA	NALOGE
TAKTIČNA	Bataljon, bataljonska bojna skupina, brigada, brigadna bojna skupina	Vzdrževanje sposobnosti enot za izvedbo nalog. Izvaja vse dejavnosti uporabne logistike. Bistvo je: ob pravem času na pravem mestu.
OPERATIVNA	Operativno poveljstvo	Vzpostavitev in vzdrževanje oskrbovalnih poti ter podpora silam na območju delovanja: nadaljnji premiki enot, zagotavljanje infrastrukture, razdelitev in upravljanje rezerv, nadzor prometa...
STRATEŠKA	Celotna vojska	Strateška premičnost na nacionalni ravni, nacionalna nabava, načrtovanje logističnih sil, strateška koncentracija logističnih sil in sredstev na območju delovanja.

Vir: Žurman (2008, 28).

Pri analizi logistične podpore pa je treba poudariti še, da obstaja precejšnja razlika med logistično podporo ofenzivnega in defenzivnega delovanja (glej Tabelo 2.2).

Tabela 2.2: Značilnosti logistične podpore ofenzivnemu in defenzivnemu delovanju

Logistična podpora ofenzivnemu delovanju	Logistična podpora defenzivnemu delovanju
- Omejen izbor komunikacij - Povečana poraba materialnih sredstev - Večje angažiranje transportnih in oskrbnih enot - Povečane izgube osebja in materialnih sredstev - Hitro oddaljevanje bojnih položajev od razporeditve logističnih in zdravstvenih enot	- Izbor območij razporeditve logističnih enot - Možnosti izbire in uporabe oskrbovalnih poti ter poti za evakuacijo - Manjša poraba materialnih sredstev - Težje zavarovanje logističnih elementov - Otežena izvleka in evakuacija

Vir: Žurman (2008, 33).

Žurman (2008) posebej poudarja pomen razmišljanja vnaprej, predvsem glede razporeditve logističnih enot v primeru prehajanja iz defenzivnega v ofenzivno delovanje in obratno.

2.3 Transport in premiki

Uspešna logistična podpora temelji tudi na pravočasni dostavi potrebnih sredstev do vojakov oziroma na transportu. V vojaški logistiki le-ta zajema načrtovanje premikov, organizacijo prevozov in zagotavljanje prevoznih zmogljivosti. Za premike je potrebno veliko skrbnega načrtovanja in predvidevanja, danes pa je za razliko od prve svetovne vojne potrebno zadostiti tudi nekaterim pogojem (npr. organizirati postopke za delo na nakladalnih mestih). Sestavni del enot predstavljajo lastne prevozne zmogljivosti, prevozi pa se zagotavljajo na več načinov in sicer z lastnimi zmogljivostmi, v sodelovanju z zavezniki, s sodelovanjem v večnacionalnih pobudah in z najetjem civilnih zmogljivosti. (Žurman 2008)

Za nemoten transport je potrebno zagotoviti tudi ustrezno infrastrukturo kot so poti, ceste, mostovi, žičnice in drugi potrebni objekti. Dejavnosti vojaške infrastrukture danes poleg

načrtovanja, gradnje in uporabe zajemajo še vzdrževanje, varovanje okolja in varstvo pred požari. (Žurman 2008)

Z razvojem železnice, ki je bila ključna na soškem bojišču, se je transport bistveno olajšal, pospešil in moderniziral. Vendar pa je nova infrastruktura postala tudi bistveno ranljivejša, saj je šlo za velike objekte in prevozna sredstva. Kot ugotavlja Prebilič (2006), so železniške postaje zaradi svoje vpadljivosti razkrivale položaje, saj sta se na teh mestih kopičila material in osebe. Vendar pa dejstvo, da železnice niso vodile neposredno do bojnih položajev ostaja. Zato je bilo potrebno organizirati tudi prevoze oziroma prenose materiala iz železniških postaj do bojnih linij. Železnica je postala izjemno pomemben, če ne celo najpomembnejši dejavnik premagovanja velikih razdalj in je tovor pripeljala do velikih skladišč v zaledju. Od tam so se pogosto nadaljevale ozkotirne železnice, ob izumu motorjev z notranjim izgorevanjem pa so se pojavila nova transportna sredstva, in sicer tovornjaki. Kljub temu, da so imeli mnogo prednosti pred živalsko vprego – prepeljali so lahko več tovara, bili so hitrejši in fizično nezahtevni, pa so sedaj svojo logistično oskrbo zahtevala tudi vozila sama. Potrebno je bilo dostavljati maziva, rezervne dele in gorivo pa tudi širiti ceste in poti. Torej doprinos nove tehnologije ni bil le pozitiven. Vendar pa tudi tovornjaki ali ozkotirne železnice materiala niso spravile do vojakov na položajih, temveč le do vznožja gora. Od tam naprej pa so potekale tovarne žičnice oziroma se je uporabljala živalska vprega in vojaki sami. (Prebilič 2006; Budkovič v Zaletel 2008, 56)

3 SOŠKA FRONTA

Soška fronta je predstavljala južni odsek bojišča med Avstro-Ogrsko in Italijo, ki je večinoma potekal po slovenskem etničnem ozemlju in se je raztezal v dolžini 90 km. Osnovna črta fronte je potekala od Rombona, se spustila na Ravelnik v Bovški kotlini, se na levem bregu Soče vzpela na Javoršček, preko Lipnika, Vršiča in Vrat do Krna. Od tu se je linija spustila na Mrzli vrh in Vodil vrh in šla preko Kozlovega Roba do Soče pri Doljah, kjer je prečkala reko Sočo, šla do Mengor in Cvetja, se pri Selu ponovno dotaknila Soče in ob njenem desnem bregu oblikovala Tolminsko mostišče. Od tu do Sabotina je bojno linijo predstavljal levi breg Soče. Pri Sabotinu pa je fronta prestopila breg reke in oblikovala Goriško mostišče, ki je potekalo po hribih Sabotin – Oslavje – Podgora – Kalvarija. Med obema mostiščema je avstro-ogrška obrambna črta potekala po Banjški planoti, fronto pa je zaključil kraški odsek bojišča. Ta je potekal po vrhovih Vrha, Šmartina, Sei Busa, Griže, Selc, Košiča, La Rocce pri Tržiču in se zaključil ob izlivu reke Timav v morje. (Svoljšak 1994)

Ko so Italijani 23. maja 1915 pričeli z ofenzivo, je bila večina avstro-ogrske vojske na vzhodnem bojišču. Ker pa so Italijani prodirali zelo počasi zaradi čakanja težke artilerije, so imeli poveljniki avstro-ogrske vojske čas ukazati premestitev sil na jugozahodno bojišče. Pričelo se je vkopavanje in izgrajevanje položajev ter dolga in izčrpavajoča pozicijska vojna, ki je na slovenskih tleh trajala skoraj 2 leti in pol. Avstro-ogrska vojska se je pričela utrjevati že pred začetkom vojne z Italijo in načrtovala izgradnjo obrambnih objektov in komunikacijske infrastrukture, med najpomembnejšimi strateškimi potmi pa so bile železniška proga do Trbiža ter z Jesenic do Gorice, rudniški predor med rabeljskim rudnikom in Logom pod Mangartom ter ceste čez Predel, po dolini Bače in po dolini Idrijce. (Svoljšak 1994; Schaumann 2002)

Pomembno se je zavedati da kljub temu, da je bilo zgrajenih ogromno objektov, komunikacij in nasploh vojaške infrastrukture, je bilo veliko tudi porušenega, ne zgolj med boji, temveč že ob začetku vojne napovedi, ko so vojaki Avstro-Ogrske z razstreljevanjem železniških mostov in nasipov ter požiganjem cestnih mostov zavirali napredovanje Italijanov, kar se je izkazalo za ključno pri pridobivanju časa za utrjevanje obrambnih položajev na avstro-ogrski strani.

3.1 Vojaška logistika na soški fronti

Na podlagi definicije vojaške logistike, kot jo je podal Skinner (glej stran 10), bi lahko sklepali, da logistična podpora na soški fronti, še ni bila to v pravem pomenu besede, temveč je bila še vedno na nivoju oskrbe, ki je počasi preraščala v logistiko. To se kaže tudi v literaturi o soški fronti, kjer zelo redko zasledimo termin logistična podpora, oziroma logistika, medtem ko je termin oskrbovanje uporabljen nenehno, vendar pa bom nadalje zaradi lažje aplikacije na teorijo, uporabljala oba izraza. Sicer sta bila načrtovanje in vzpostavitev infrastrukture za potrebe oskrbovanja na bojišču ob Soči dobro načrtovana in tudi izpeljana, vendar pa je prišlo do večjih težav predvsem pri zagotavljanju zadostnih sredstev za bojevanje, saj je bilo sčasoma zaradi splošne krize v državah, za vojake vedno težje pridobivati vse potrebno. Vojno stanje namreč ne zahteva le prilagajanja vojakov in živali, temveč tudi prilagoditev nacionalnega gospodarstva in proizvodnje, kar se je videlo tudi v času soške fronte, ko sta vladarja obeh vojskujočih se strani izdajala odloke za novačenje konj, predajo kovin za taljenje v vojaške namene in drugo. To pomeni, da se v vojaško logistiko vpletajo tudi elementi civilne logistike ter, da gre za proces, ki v vojnem

stanju zajema skoraj celotno družbo. Na soški fronti je bilo to še bolj očitno, ko so civilni delavci pomagali pri gradnji infrastrukture, se bili primorani odpovedati svojim živalim in objektom za potrebe vojske in, ko je bilo življenje in delo nasploh prilagojeno potrebam vojaštva.

Kot pravi Žurman (2008, 14) na organiziranost vojaške logistike vpliva med drugim velikost države in oboroženih sil, gospodarska moč, pa tudi naravnogeografske značilnosti. Sama bi temu dodala še etnično razdrobljenost znotraj države oziroma narodno neenotnost, ki je po mojem mnenju tudi vplivala na logistiko oz. oskrbo, sploh Avstro-Ogrske.

Če navedeno apliciramo na kontekst prve svetovne vojne, ni težko ugotoviti, da je bila situacija zelo težka. Prvič so se za vojno množično uporabljale železnice, kar je sicer močno olajšalo transport in skrajšalo čas premikov, vendar pa dejstvo, da železnice niso dosegle bojnih črt, bodisi zaradi nenehnega obstreljevanja, bodisi zaradi visokogorske lege položajev, ostaja. Poleg zahtevnega transporta do strelskih jarkov in ostalih položajev, ki sta ga dodatno oteževala nenehno topniško obstreljevanje ter težak teren, se v prvi svetovni vojni pojavi tudi veliko število novega orožja, predvsem veliki topovi, možnarji, ki so zahtevali nepredstavljen napor pri tovorjenju in veliko dodatne opreme, kot so rezervni deli, maziva, vode za hlajenje in ostalo. Naravnogeografske značilnosti pri tem niso bile na strani vojakov. Teren je bil namreč izredno zahteven. Na severnem odseku bojišča je bilo potrebno premagovati gorat teren, pogosto nad 1800 metri nadmorske višine, na Krasu pa je bila oskrba zahtevna predvsem zaradi vremenskih razmer, ki so pogosto povzročale hudo pomanjkanje vode.

Na soški fronti so v dvanajstih bitkah enajstkrat napadali Italijani, medtem ko so bili avstro-ogrski vojaki v defenzivnem položaju, vendar pa bi težko govorili o klasičnih ofenzivah, saj je obstreljevanje potekalo skoraj neprekinjeno in obojestransko, položaji pa se po jurišanju niso bistveno spreminjali. Prišlo je do statične vojne, dokler se ni zgodil napad vojakov Avstro-Ogrske s pomočjo nemških enot, ki so fronto pomaknili daleč v notranjost Italije. Dnevno se je dogajalo, da so zdaj napadli Italijani, nekaj kasneje so se iz jarkov pognali vojaki Avstro-Ogrske, vendar pa klasične ofenzive, vsaj po mojem mnenju, ni bilo vse do preboja pri Kobaridu. Do tega dne so se namreč napadi dogajali preveč lokalno, nepovezano, s ciljem osvojiti ta ali oni hrib, ta ali oni jarek. Zato lahko v logističnih podporah obeh vojsk opazimo elemente tako logistične podpore ofenzivnemu kot defenzivnemu delovanju, ki so se zaradi omejevanja bojev na strelske jarke prepletali. Tako sta imeli obe vojskujoči se strani možnost izbiranja in uporabe ter gradnje svojih oskrbovalnih poti, vsaka na svoji strani, kar je

omogočilo predvsem dolgotrajno izčrpavanje na obeh straneh ter minimalni premiki. Prav tako sta obe vojski imeli možnost izbire kje bosta locirali svoje logistične enote in rezerve. Avstro-Ogrski je to omogočilo poznavanje domačega terena ter obotavljajoči se Italijani, Italijanom pa preskromna opremljenost nasprotnikov ter pomanjkanje streliva pri le-teh in številčna premoč, zaradi česar so imeli možnost relativno nemoteno postaviti svoje položaje. Na obeh straneh pa je bilo opaziti tudi značilnosti logistične podpore ofenzivnemu delovanju, predvsem omejen izbor komunikacij, saj je topništvo obeh strani »pridno« streljalo dan in noč in uničevalo mnoge oskrbovalne poti, železniške tire, mostove ter druge objekte. Zato so morali vojaki pogosto improvizirati. Značilne pa so bile tudi velike izgube ljudi in materialnih sredstev na obeh straneh, predvsem zaradi nesmiselnih ofenziv na praktično neosvojljive položaje ter nenehnega topniškega obstreljevanja. Praktično vse elemente te vrste logistike pa opazimo pri avstro-ogrsko – nemškem napadu v 12. ofenzivi, ko so relativno hitro prodrli do reke Piave. Vendar pa je velika razdalja med bojiščem in zaledjem povzročila zlom logističnega sistema in ogromne zamude v oskrbi. Vojaki so hitro napredovali, oskrbovališča pa so ostala daleč zadaj, kar je na fronti povzročilo lakoto med vojaki in hudo pomanjkanje streliva. V skladu z opisom logistične podpore ofenzivnemu delovanju, lahko tako ugotovim, da je le-ta po preboju pri Kobaridu in prečkanju državne meje, pri Avstro-Ogrski popolnoma zatajila.

Predvsem na avstro-ogrski strani so se nenehno srečevali s težavo oskrbe oz. logistike. Že ob vstopu v vojno so bili slabo preskrbljeni, saj so imeli odprtih več front, kar je povzročilo primanjkovanje tako v živi sili, kot v hrani in oborožitvi ter strelivu. Vojaki so improvizirali in se zatekali k uporabi vsega, kar so našli v zapuščenih vaseh in mestih. Hrane, ki jim je bila dodeljena, ni bilo dovolj niti za dnevni obrok, namenjena pa je bila za več dni. Tako lahko rečem, da ugotovitev, da lahko enote v spopadih zdržijo brez dodatnega povečevanja vojaških sredstev (Prebilič 2006) za soško fronto ne drži popolnoma. Vojaki so z improvizacijo sicer prebrodili vojno ob slabi oskrbi, vendar pa ne vsi, saj sta podhranjenost in pomanjkanje sredstev terjali veliko žrtev, predvsem zaradi bolezni in slabih zavetišč, prav tako pa vojaki niso bili optimalno pripravljeni za soočanje s sovražnikom. Na italijanski strani je bila situacija drugačna, saj so se na vstop v vojno dolgo pripravljali, vse svoje sile so usmerili na soško fronto, deležni pa so bili tudi pomoči antantnih sil.

Kar se tiče transportnih zmogljivosti, so na soški fronti Italijani koristili predvsem lastne transportne zmogljivosti (tovarna Fiat), vojaki Avstro-Ogrske pa so poleg svojih vozil, ki jih

je bilo bistveno manj v primerjavi z italijanskimi, uporabljali še vozila zavezniške nemške vojske, nemalokrat pa tudi zaplenjena italijanska vozila. Železniški transport je bil še posebej pomemben za Avstro-Ogrsko, saj so imeli odprte tri fronte in pogosto je bilo treba hitro premeščati vojake in opremo z enega, na drugo bojišče. Fronte so na avstro-ogrski strani oskrbovale tri glavne železniške proge: Južna železnica, ki je povezovala Dunaj in Trst, proga od Beljaka proti Trbižu in transverzalna alpska proga, ki je bila prekinjena, in je s severa vodila do Mosta na Soči, z juga pa do Gorice. Proge so bile proti koncu močno obremenjene in v zadnjem letu vojne je transport od Ljubljane do Sežane trajal kar 36 ur. (Simić 1996; Kleindienst in Vodopivec 2005, 68-70)

Tudi predvojne ceste niso bile kos velikim potrebam vojske, tako, da so jih morali kar nekaj zgraditi na novo. Najvažnejša pot je vodila od Savice prek Komne in Bogatinskega sedla do Peskov, odcepila pa se je tudi do planine Duplje. Tu so dnevno hodili nosači in njihovi bosanski konjiči. Zaradi pogoste uporabe mul so ozke poti v goratem predelu poimenovali kar mulatjere. Poleg te večje ceste je Avstro-Ogrska vojska zgradila tudi več jezdni poti in manjših cest, večina pa je potekala po gorskih vrhovih oz. na visokih nadmorskih višinah. (Sedmak 2001)

Varovanju okolja in varstvu pred požari, ki so pogoj današnje gradnje infrastrukture na soški fronti še niso posvečali pozornosti, temveč so gradili vojaško infrastrukturo predvsem tam kjer so menili, da je bolj varno, manj dostopno in zato težje opaženo in težje dosegljivo za nasprotnikovo topništvo ter seveda, kjer je bilo nujno potrebno.

3.2 Potrebe vojakov v visokogorju

Ocenjeno je, da je bilo za vsakega vojaka na bojišču potrebnih 5 ljudi v oskrbovalnih enotah. Seznam in količina materialnih ter drugih sredstev je ogromna, zato bom navedla le nekatere. Vojak je za življenje in boje v visokogorju dnevno potreboval naslednje stvari:

1. Hrana: 2 kavni konzervi, 400 g prepečenca, 200 gramska mesna konzerva, 50 g slanine, 10 g sira, 140 g suhe zelenjave, 30 g soli, 0.5 g začimb, 10 g masti, 1 cl kisa, 20 g marmelade, 20 g sadnega soka, 10 g mleka v prahu, 3 g čaja, 50 g sladkorja, 10 cigaret. Vendar pa, razen med ofenzivami, vojaki teh živili, predvsem pa te količine, niso videli.

2. Obleka, obutev in gorska oprema, kot so dereze, smuči, palice in očala.
3. Voda.
4. Sanitetni material.
5. Drva, ki so jih dovažali, saj gozdov v okolici bojišč zaradi varovalnega učinka niso sekali. (Budkovič 1999, 35)

Poleg tega so morali dovažati še sredstva za razsvetljavo – petrolej, karbid, sveče, gradbeni material, kot so deske in tramovi, cement in valovita pločevina ter bodečo žico, pogonsko gorivo in mazivo, strelivo in razstrelivo in seveda vojaško pošto. Ena avstro-ogrsko brigada je tako potrebovala 200 ton sredstev na dan. Od Tolmina do Rombona so bile razporejene 4 gorske brigade, kar je pomenilo 800 ton tovora dnevno. (Simić 1996; Budkovič 1999)

V času soške fronte so bile zime ostre, mrzle in z veliko snega, še posebej na visokogorskih položajih, kjer so se ob nastopu pomladi soočali z novim nevarnim dejavnikom – snežnimi plazovi, ki so mnogokrat vzeli več življenj, kot boji v zimskem obdobju. Oskrba je bila močno otežena, potekala je samo peš in oskrbne kolone so prenašale samo najnujnejše stvari. Poleg tega pa so plazovi podirali mnogo postavljene infrastrukture, ceste, trgali žice in zasipavali jarke, zato je bilo po zimah potrebno veliko dela za obnovitev vseh komunikacij in položajev. (Schaumann 2002)

4 OSKRBOVANJE SEVERNEGA ODSEKA FRONTE

4.1 Bohinjska železnica

Bohinjska železnica je bila najpomembnejša oskrbovalna pot severnega dela avstro-ogrske pete armade, katere vojaki so se nahajali na položajih Šmohor – Batognica – Peski – Mrzli vrh in je vodila do Gorice, vendar pa so Italijani železniški promet do nje prekinili že 2 dni po začetku ofenzive (glej Sliko 4.1) in promet je potekal le do Mosta na Soči. Le 3 dni kasneje so onemogočili še promet do tu, tako so bili na avstro-ogrski strani primorani vlake raztovarjati že v Podmelcu in so le posamezne vagone z najnujnejšim potiskali do postaje Most na Soči. Znamenit del te železnice je bil tudi solkanski železniški most, ki je bil leta 1905 največji železniški kamniti ločni most na svetu, leta 1916 pa je bil porušen njegov osrednji lok, ki je bil kasneje ponovno izgrajen. Po tej progi je vozila posebna gorska lokomotiva kkStb 180, ki jo je razvil Karl Gölsdorf in je s svojimi posebnimi značilnostmi – premičnimi osmi, omogočala premagovanje ostrih ovinkov. Poleg nje je po tej progi vozila še

lokomotiva kkstB 80. Po Bohinjski železnici so tovor pripeljali do postaje Bohinjska Bistrica, kjer so bila večja skladišča, od tu pa so tovor prevažali z vozovi, ki so jih vlekli konji, posebnost pa je bila tudi pasja vprega. Kasneje so vzpostavili ozkotirno železnico do Zlatoroga, po kateri so tovor vlekli s konjsko vprego. Ta železnica je bila dolga 15,7 km, široka 60 cm, hitrost na njej pa je bila 3 km/h. Z enim vozičkom so lahko prepeljali kar šestkrat več kot z navadnim vozom, dnevna zmogljivost pa je bila 200 ton. V letu 1917 so progo zaradi pomanjkanja konj in krme elektrificirali. Dalje do vznožja Bogatinskega sedla so opremo dostavljali peš, s konji in žičnicami. Sem so po materialna sredstva prihajali nosači enot, kasneje pa so tudi tu vzpostavili žičnice, ki so vodile do Bogatina, Prehodela ter Peskov in dalje v smeri Mrzli vrh, Vodel vrh in Čadrg. (Simić 1996; Budkovič 1999; Schaumann 2002)

Bohinjska železnica je sicer oskrbovala zelo velik del bojišča, vse do Banjšic, kjer se je priključila razvejanemu sistemu žičnic. (Schaumann 1991)

Slika 4.1: Razrušena Bohinjska proga



Vir: Simčić (2006, 171).

4.1.1 Bovška kotlina

Avstro-ogrška obramba je tu potekala v eni glavni liniji in sicer: Veliki Rombon – Mali Rombon – Čukla – Ravni Laz – Ravelnik – reka Soča – desni del slateniške kotanje – Humčič – Javoršček – Lipnik – Lemež, oskrbovalne poti pa so prikazane v Tabeli 4.1. (Schaumann 2002)

Tabela 4.1: Oskrbne poti avstro-ogrske linije v Bovški kotlini

Glavne oskrbne poti avstro-ogrske linije	Rabelj – prelaz Predel – dolina Koritnice
	Rabelj – Log pod Mangartom – dolina Koritnice
	Kranjska Gora – Mojstrovka – dolina Trente

Vir: Schaumann (2002, 272).

Za ta del fronte je bila najpomembnejša cesta čez Vršič, katero so ruski ujetniki začeli graditi v maju 1915. Predstavljala je pomembno povezavo med Kranjsko Goro in Trento, uporabljala pa se je za oskrbo armade v dolini Lepene in na Dupli planini, do konca 1915 pa je bila že prevozna. 8. marca 1916 se je na to cesto udrl snežni plaz, jo popolnoma razdejal in ustavil promet čez Vršič. V istem letu so v izogib plazovom zgradili obvozno cesto, ki je potekala 90 m višje od današnje. (Svoljšak 1994)

Oskrbovanja si zaradi gorske lege ni bilo mogoče predstavljati brez žičnic, ki so bile večinoma na hitro zgrajene, lesene, in ne jeklene, kot jih poznamo danes. Žičnice so delili glede na namen na dostavne, delilne in položajne. Prve so bile ogrodje sistema in so imele največjo zmogljivost, ostali dve pa sta prenašali manjše količine tovora neposredno do položajev. Zato so vzporedno s to cesto zgradili 30 km dolgo tovarno žičnico, ki je potekala do bližine Kala-Koritnice in so jo prav tako kot cesto po plazu premestili. Povezovala je Kranjsko Goro, Vršič in dolino Trente oz. zaledje fronte pri Kal-Koritnici. To je bila največja žičnica na avstro-ogrski strani in je bila povezana tudi s traso Zlatorog – Komna – Peski. Razdeljena je bila na 2,5 km dolge odseke in tovor prenašala s hitrostjo 1,5 m/s. Nosilnost je znašala več sto kg, dnevna zmogljivost žičnice pa je bila 200 ton. Žičnica Zlatorog – Komna je bila dolga 1800 m, šlo pa je za enožično dvotirno žičnico. Naslednji odsek je potekal od tu preko skalnega praga, z nihajko. Ker ena žičnica ni zadoščala potrebam, so zgradili 3 vzporedne. Naprej do Bogatinskega sedla sta vodili 2 žičnici, ki sta bili 1916 podaljšani do Mrzlega vrha, Slemen in Krna ter Peskov. Te žičnice na bencinski pogon so na dan prepeljale okrog 40 do 50 ton tovora, kasneje, ko so jih elektrificirali, pa še več. Prednost žičnic je bila predvsem v tem, da so lahko delovale tudi v času nevarnosti snežnih plazov, ko nosači niso šli na pot, slabost pa, da niso mogle delovati v močnem vetru. (Simić 1996; Budkovič 1999; Schaumann 2002)

Na Rombon je vodila rombonska žičnica, ki se je začela 2 km severno od trdnjave Kluže in je premagala 1625 m višinske razlike, končala pa se je le 70 m pod vrhom Rombona. Razdeljena

je bila na 3 odseke, na vsaki vmesni postaji pa so morali tovor pretovarjati na naslednji odsek. Dnevna zmogljivost žičnice je znašala 26 ton, služila pa je med drugim tudi za prevoz vode in ranjencev. Poleg te žičnice je bila v tem območju postavljena še žičnica Planina Rob – Kota 1720 – Mali Rombon. (Simić 1996) Kljub temu so Rombon oskrbovali tudi peš, za skrajšanje poti pa so si omislili kline, ki so jih zabili v skalo. (glej Sliko 4.2)

Slika 4.2: Klini za hitrejši vzpon na Rombon



Skupno je bilo na soški fronti na avstro-ogrski strani postavljenih okrog 245,7 km žičnic. Manjše so imele dnevno zmogljivost okrog 4 tone in so jih pogosto poganjali kar vojaki na roke. Takšnih naj bi bilo na avstro-ogrski strani okrog 15. (Simić 1996; Schaumann 2002)

Iz Loga pod Mangartom je v dolino Jezernice pri Rablju vodil 4,5 km dolg rudarski rov, kjer je potekala električna železnica in, ki se je med vojno uporabljal za dovoz materiala in vojakov, posebej pred 12. soško ofenzivo. Skozenj so prevažali ranjence, ki so jih nato z dvigalom prepeljali v Rabelj. (Svoljšak 1994; Simić 1996)

4.1.1.1 Odsek Ravelnik – Stržišče – Slatenik – Graben – Javoršček

Tu je avstro-ogrsko oskrbna zveza potekala od doline Trente v Lepeno, nato na planino Golobar in Javoršček, kamor so vodile številne tovarne poti. Na tej relaciji je bila speljana tudi žičnica in več vlečnic, ki so razbremenile nosače. (Schaumann 2002)

4.1.2 Odsek Krnsko pogorje

Na tem delu je imela avstro-ogrsko vojska v svojih rokah vrhove Javoršček, Lemež, Veliki Šmohor, Batognica, Peski, Maselnik, Stador, Sleme in Mrzli vrh. Za desni odsek fronte Javoršček – Lemež je bila glavna oskrbovalna pot od železniške postaje v Kranjski Gori, preko Mojstrovke, Trente, Soče in Lepene, kjer sta potekali tako cesta kot žičnica. Prek Bohinja je potekal koridor po katerem so oskrbovali severni del 50. pehotne divizije, ki se je nahajala na tem območju in je pred vojno meril samo 24 km. To pomeni, da so morali vojaki popolnoma na novo zgraditi skoraj vso infrastrukturo. Zavedati se moramo, da so bili ti položaji izredno težko dostopni, o čemer priča tudi naslednji zapis novinarke avstro-ogrske vojske (v Schaumann 2002, 266): » Enote na Krnu so bile po prihodu na vrh tako izčrpane, da so mislile, da nihče razen njih ne more premagati 2200 m nadmorske višine po tako brezupnih poteh. Že naslednji dan so bili tam Alpini.« (Schaumann 2002; Zaletel 2008)

4.1.3 Tolminsko mostišče

Avstro-ogrsko vojska je imela za ta odsek 2 oskrbovalni liniji in sicer poleg Bohinjske železnice še iz železniške postaje Ajdovščina z žičnico ali po cesti proti Idriji in naprej po dolini Idrijce proti Tolminu. (Schaumann 2002)

4.2 Železnica Videm – Čedad

4.2.1 Bovška kotlina

Potek italijanske fronte v Bovški kotlini je bil razdeljen na oddelke in ni potekal samo v eni liniji kot pri Avstro-Ogrski, temveč v treh. Glavna linija pa je potekala po naslednjih vrhovih: Vrh polc – Čukla – Rombon – Na Skali – vzhodni del Bovške kotline – vzporedno z avstro-ogrsko linijo ob reki Soči – levi del slateniške kotanje – Krasji vrh. Njihov del fronte se je z materialom in hrano oskrboval po zvezi Videm – Čedad – dolina Nadiže – Bovec, ki je bil izhodišče za posamezne dele fronte. Od Čedada do Sužida je transport potekal po ozkotirni železnici, široki 75 cm, ki je povezovala 25 km dolg odsek in vozila s hitrostjo do 25 km/h,

naprej pa izključno po cesti do Bovca, Drežnice in Krna. Najpomembnejša postaja za razkladanje in nakladanje je bil Robič, po progi pa je vozilo 10 parnih lokomotiv znamke Breda. Poleg te so Italijani na tem območju gradili še eno ozkotirno železnico in sicer v smeri Volarij, vendar pa je zaradi preboja niso dokončali. Od Sužida dalje so potekale številne tovarne poti in delno tudi žičnice, ki so predstavljale predvsem zvezo s položaji na višjih nadmorskih višinah. Najpomembnejša oskrbna zveza za italijanske vojake v smeri Rombona je bila tako žičnica od Plužne preko planine Goričica do Čukle. Vzporedno z žičnico je potekala tudi tovarna pot, obe pa sta imeli nalogo oskrbovati celoten odsek na Rombonu, ki je zajemal okrog 5000 vojakov. (Simić 1996; Schaumann 2002)

Zelo razvita je bila tudi cesta iz Čedad, kar nazorno opisuje Rommel (1997, 31): »Pri višinski cesti, ki pelje iz Čedad prek Huma, pa se v obeh smereh odvija živahen promet tovornjakov, ki vozijo v kolonah /.../. V dolgih kolonah dovažajo iz Kraja rezerve /.../. Tudi vzdolž višinske ceste in prek vrhov nad njo se vidijo sovražne sile, ki z vzhoda prodirajo proti nam.«

4.2.1.1 Odsek Ravelnik – Stržišče – Slatenik – Graben – Javoršček

Italijani so imeli na tem odseku vzpostavljeno zelo razvito tovarno pot od Drežnice čez planini Zapleč in Zaprikraj, do planine Predolina. Od tu so na višjeležeče položaje vodile številne poti, do Krasjega vrha pa je iz Predoline vodila samo za vojaške potrebe vzpostavljena pot. Največ cest na tem območju so Italijani zgradili na pobočju Matajurja in Kobariškega Stola, s cestami so opremili tudi Kolovrat. Na Stol pa so speljali tudi žičnico (glej Sliko 4.3). Da bi se prikupili domačinom, so širili cesto Svino – Kobarid. Gradili so predvsem vojaki, ki so bili na počitku, pri vzpostavljanju komunikacij pa so sodelovali tudi slovenski domačini in begunci. (Simić 1996; Schaumann 2002; Svoljšak 2003; Zaletel 2008)

Slika 4.3: Postaja italijanske žičnice na Stolu



Vir: Kobariški muzej (2011).

4.2.2 Odsek Krnsko pogorje

Italijani so pobočje Krna in Kožljaka oskrbovali z žičnico iz Drežnice. (Zaletel 2008)

4.2.3 Tolminsko mostišče

Italijanska oskrbovalna pot je tu tekla po dolini Nadiže in Soče, navzdol proti Volčanskemu polju. (Schaumann 2002)

5 OSKRBOVANJE OSREDNJEGA IN KRAŠKEGA ODSEKA FRONTE

Kraško območje je bilo tudi v času prve svetovne vojne zelo slabo prometno razvito, bolj je bilo le na obalnem krasu, kjer so se poti stekale k Trstu. Zato je bilo tu potrebno graditi še več prometne infrastrukture, predvsem železnic. Ker so Italijani onеспособili Bohinjsko železnico, je za Avstro-Ogrsko Južna železnica postala toliko pomembnejša. Od Ljubljane naprej se je pospešeno razširjalo obstoječe komunikacije ter gradilo nove objekte. Bistveno je bilo, da so bile železnice in ceste povezane z glavno žilo in med sabo, zato je na Krasu nastalo celo železniško omrežje. Zaradi terena je bila gradnja železnic podobna tistim v goratem predelu, upoštevali pa so tudi možnost napredovanja proti Trstu, zaradi česar je bila še toliko pomembnejša povezava z glavno progo do Ljubljane. Zaradi vedno večjega vojaškega transporta pa se je morala prilagoditi tudi ljubljanska postaja. Podaljšati je bilo treba kar nekaj

tirov, zgraditi več obračališč in zank ter rekonstruirati in dograditi ranžirne in razkladalne postaje. (Schaumann 1991)

5.1 Proga Ljubljana – Trst

Ta železnica je potekala tudi skozi Nabrežino in Opčine, kateri so močno obstreljevali Italijani. Zaradi nenehnih poškodb in zaustavljanja prometa, so bile sosednje proge pogosto prenatrpane, kar je povzročalo zamude v dostavljanju materiala neposredno do fronte. O kakšnih količinah materiala govorimo, nam nazorno pokaže podatek, da so samo med majem in junijem 1917 avstro-ogrski vojaki potrebovali kar 37.800 ton streliva (min, nabojev, granat). Pri tem je potrebno poudariti, da vlaki niso oskrbovali le vojaštva, temveč celotno prebivalstvo, kolikor ga je pač ostalo, v tem območju pa so se nahajale tudi enote za pomorsko bojevanje z ladjami, ki so prav tako zahtevale svojo oskrbo.

Iz Trsta je železnica krenila v več smeri, ena izmed njih je bila tudi povezava Trst – Nabrežina – Tržič, ki je oskrbovala levi odsek kraškega bojišča. Zaradi bližine fronte je tu promet večinoma potekal ponoči, posamezne vagone pa so včasih potiskali kar vojaki sami. Proti Nabrežini se je proga močno vzpela in velik tehnološki dosežek je bil, da je vlak tam sploh lahko peljal. Zaradi pare in iskrenja je lokomotiva izdajala svoj transport in pravi čudež je bil, če je celotna kompozicija do končne postaje prispela le rahlo poškodovana. (Schaumann 1991).

5.2 Proga Trst – Opčine – Gorica

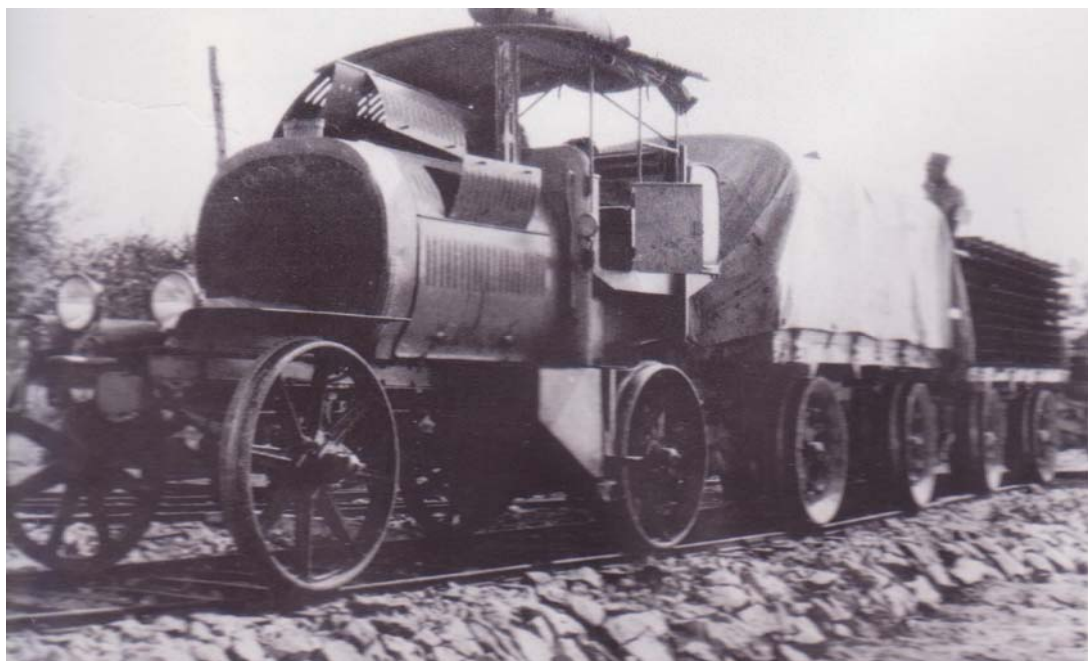
Potem, ko je bila prekinjena linija Trst – Jesenice, sta nastala dva odseka oskrbovalnih linij: Jesenice – Podmelec in Trst – Gorica. Slednja se je v Trstu srečala z Južno železnico, imenujemo pa jo tudi Kraška proga, saj je potekala po izrazito kraškem terenu. Zaradi posebej težkega obstreljevanja, predvsem Gorice in okolice, je bila ta proga uporabljana tudi za oklepne vlake, ne le oskrbo. Ena izmed postaj te proge so bile tudi Dutovlje, kjer se je železnica odcepila proti Kostanjevici na Krasu. (Schaumann 1991)

5.3 Železniška proga Dutovlje – Gabrovica – Komen – Kostanjevica na Krasu

5.3.1 Doberdobska planota

Ta proga je služila oskrbovanju srednjega dela bojišča na Doberdobski planoti in je bila dolga slabih 22 km. Šlo je za normalnotirno železnico, vendar pa po njej niso mogli voziti normalni vlaki, saj je bila speljana z zelo malo nasipi, kar je pomenilo naklone do 50 % in ekstremne zavoje, s čimer so želeli progo narediti čim manj občutljivo za obstreljevanje. Tako so tu vozili generatorski elektro-bencinski vlaki imenovani B-zugi (glej Sliko 5.1), ki jih je zasnoval Ferdinand Porsche in so dosegli hitrost do 27 km/h ter nosilnost 60 ton. Dnevno so tako lahko prepeljali 450 ton materialnih sredstev in vojakov, ki so jih raztovorili na petih postajah. Zanimivost teh vlakov je bila, da je lokomotiva lahko vlekla vagone, ni pa jih mogla potiskati, zato so bile zgrajene tudi številne zanke, kjer je vlak obračal. Ta proga je bila med šesto ofenzivo močno obstreljevana, zato so transporti lahko vozili le do Komna, izjemoma do Temnice. (Simić 1996; Močnik 2005; Maher 2006)

Slika 5.1: B - zug



Vir: Simić (1996, 57).

5.3.2 Trnovski gozd

Z novimi bitkami se je stopnjevala tudi težavnost oskrbovanja. Kot posebno zahtevna za oskrbo se je izkazala deseta bitka, še posebej na odseku Banjšice – Trnovski gozd, saj se je

ravno tu izvajalo kopičenje enot avstro-ogrske vojske. Na avstro-ogrski strani je bilo na razpolago 34 enot tovornjakov in 14 enot sanitetnih vozil, temu pa so dodali še 13 novih enot. Za transport streliva so uporabili kar vozni park za prevoz možnarjev. Najpomembnejša cesta za oskrbo tega odseka je bila Most na Soči – Čepovan, ki je bila izpostavljena sovražnemu ognju, poleg tega pa tako ozka, da je lahko promet potekal le v eno smer. Vseeno so uspeli po tej cesti dnevno prepeljati 870 ton tovora ter skupno kar 85.000 ranjencev. Tovornjaki so vozili noč in dan in tako omogočali preskrbo enot s strelivom in drugimi potrebščinami. (Schimon 2007)

V naslednji, enajsti bitki, so za prevoz ranjencev začeli uporabljati tudi avtobuse, kar dve tretjini tovora pa so prepeljali s tovornjaki oz. po cesti, medtem ko so ozkotirne železnice in žičnice prepeljale le tretjino. (Schimon 2007)

5.4 Idrijsko železniško omrežje

5.4.1 Banjška planota

Do leta 1916, ko so se Italijani prebili čez Sočo in zasedli Gorico, je bila ključna Bohinjska železnica, po tem letu pa je bilo oskrbovanje po njej možno le do Grahovega. Zato je poveljstvo iskalo nadomestne možnosti, med katerimi so omenjali Logatec, skozi katerega je potekala Južna železnica, in Ajdovščino, ki je bila preko Gorice povezana z Bohinjsko progo, a je bila preblizu fronte. Zato so izbrali prvo možnost. Vendar pa je bil Logatec precej oddaljen od neposrednega zaledja, zato so morali zgraditi nove povezave. Ceste niso prišle v poštev, saj so bile preslabe, tovorjenje z živino pa preskromno za velike količine materialnih sredstev. Zato so vzpostavili poljsko oz. ozkotirno železnico Logatec – Kalce – Hotedršica – Godovič – Zadlog, ki se je odcepila proti Idriji. Skoraj v celoti je trasa potekala kar po obstoječi cesti, drugje so zgradili nasipe, škarpe in kopali useke. Skupno je bila proga dolga 63 km in je oskrbovala eno najbolj krvavih prizorišč, Banjšice. Kompozicijo na tej progi je sestavljalo do 10 vagončkov, ki so jih vlekli 4 konji (tudi voli, ponekod pa celo psi), kar se je na koncu seštelo v več kot 5000 sodelujočih konj. Ko se je teren preveč povzpel, so zgradili skladišče in transport nadaljevali z žičnicami. Tu je bila od Črnega Vrha do Cola in iz Zadloga do Predmeje speljana žičnica Princ Eugen sailbahn, po domače luftpon, zgradili pa so tudi 25 km dolgo vojaško žičnico iz Ajdovščine, preko Lokev in Čepovana do Banjšic. Obe žičnici so podaljšali do železnice v Grahovem, v Baški grapi. S te dvojne žičnice je Banjšice oskrboval razvejan sistem manjših žičnic. (Simić 1996; Lajovic 2010; Vončina 2011)

Takoj, ko se je teren dovolj izravnal, so ponovno gradili poljsko železnico, po potrebi pa so tire sproti prestavljali. Ozkotirno železnico Logatec – Zadlog so kot vse ostale uporabljali za prevoz opreme in vojakov v nočnem času in prevoz ranjencev v zaledje. Zaradi splošnega pomanjkanja konj in krme, so poiskali drug način pogona in tako leta 1917 vpeljali lokomotive na generatorje in redkeje na bencinske motorje. To je zahtevalo tudi nekaj prilagoditev prog, da so lahko prenesle večje obremenitve in omogočale večjo hitrost. V času priprav na ofenzivo so ugotovili, da ozkotirna železnica ne zadošča več potrebam, zato so jo pričeli spreminjati v normalnotirno, vendar pa je bilo vojne konec, preden so jo uspeli dokončati. (Lajovic 2010; Vončina 2011)

Trase idrijske železnice so bile naslednje:

1. Logatec – Godovič – Črni Vrh – Zadlog. To je bila poljska železnica kjer so uporabljali konje in je bila s 53 km najkrajša pot za oskrbovanje fronte v Trnovskem gozdu.
2. Godovič – Idrija. Ta odsek je bil dolg 12 km in je bil izredno težaven za gradnjo, kljub temu pa so ga dokončali v manj kot mesecu dni. Zaradi zahtevnega terena so za vsak primer v bližini speljali tudi žičnico, ki naj bi služila bolj kot zasilno transportno sredstvo, če bi se proga poškodovala. Ta proga je bila edinstvena zaradi predora, ki ga je zahtevala in, ki so ga zgradili pripadniki železniških enot, ki niso bili nikakor podučeni ali vešči postavljanja tovrstne infrastrukture. Zato je bil le-to še bolj občudovanja vreden dosežek.
3. Idrija – Trebuša. Gre za nadaljevanje prejšnje proge, ki so jo podaljšali za 27 km, predvsem zaradi priprav na preboj pri Kobaridu. Tudi to progo so zgradili kar na cesti in jo priključili sistemu žičnic nadvojvode Evgena, povezana pa je bila tudi z Ajdovščino (glej Sliko 5.2). Danes o tej progi ni več sledu. (Schaumann 1991; Vončina 2011)

Po pričevanju Lada Božiča (v Lajovic 2010, 14) so na teh progah vozili bolj improvizirani vagoni kot vlaki, saj kot pravi: »/.../ smo bili prepuščeni na milost in nemilost začasnemu vlaku, ki je bil brez vsakih varnostnih naprav in je bil namenjen samo prevozu vojnega blaga.«

Slika 5.2: Vojaška žičnica Erzerzog Eugen v Ajdovščini



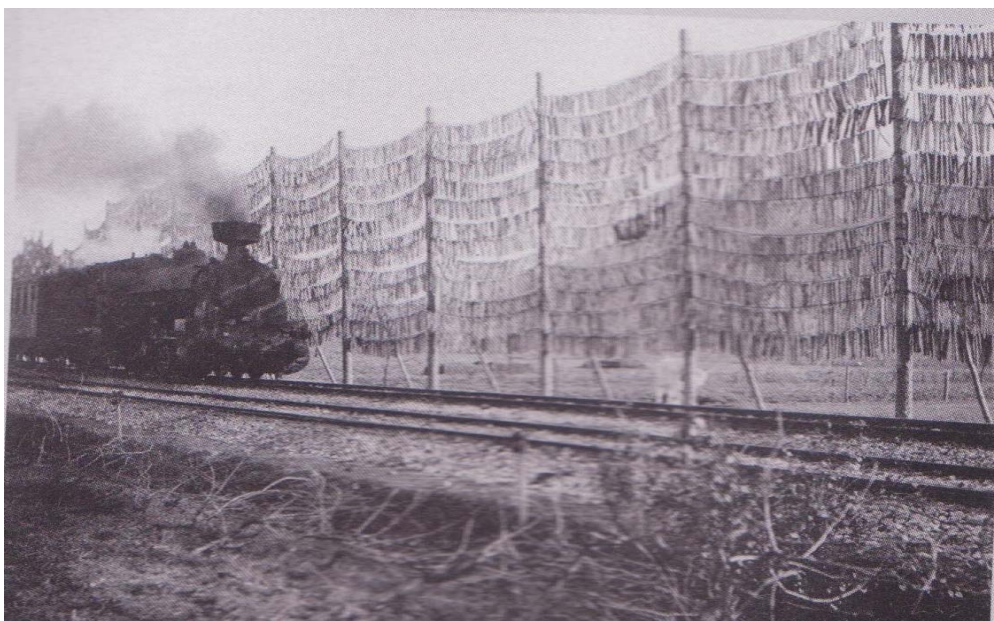
Vir: Simić (1996, 77).

5.5 Ostale oskrbovalne poti

Na Krasu je bilo zgrajenih precej ozkotirnih železnic, med njimi Kreplje – Gorjansko in Kreplje – Britof.

Kreplje – Gorjansko: Proga je bila dolga 13,5 km, za vleko pa so uporabljali akumulatorske lokomotive. Ta železnica sprva ni bila načrtovana, na tem območju so namreč želeli postaviti le skladišče streliva, vendar pa se je kmalu izkazalo, da je potreba po strelivu tako velika, da s konji ne bi uspeli v danem času prepeljati ustrezne količine. Zaradi bližine fronte sta bili proga in objekti ob njej zamaskirani s travo in grmovjem (glej Slika 5.3). Preko Britofa je bila ta proga povezana tudi z Divačo in Dutovljami. (Schaumann 1991; Simić 1996; Vojaške železnice med prvo svetovno vojno na Krasu)

Slika 5.3: Maskiranje železniških transportov



Vir: Simčič (2006, 85).

Kreplje – Britof: izgradnja te proge se je začela zaradi prekinitve prometa na progi Jesenice – Gorica – Trst. Povezana je bila z glavno traso Dunaj – Ljubljana – Trst, čeprav je bila dolga le 12,5 km. Vlaki, ki so vozili po takšnih progah so bili:

- elektro-bencinski vlaki,
- vlaki z odprtimi vagoni, ki so se uporabljali za prevoz vojakov in intendantske opreme,
- gradbeni vlaki, ki so prevažali železniške tire, traverze in drug gradbeni material ter
- akumulatorski vlaki, ki so večinoma vozili hrano. (Močnik 2005)

Schaumann (1991) poleg že navedenih prog našteje še kar 14 drugih gozdnih, poljskih in drugačnih železnic, ki so bile na tem območju vzpostavljene samo za potrebe soške fronte.

Na obeh straneh pa je bilo zgrajeno ali razširjeno ogromno cest (glej Sliko 5.4), saj so morali vojaki pripraviti primeren teren za tovorna in druga vozila. Le-ta so bila razdeljena na motorna vozila, ki so prevažala strelivo, tovorna vozila, sanitetna vozila in vozila za prevoz oseb. (Schaumann 1991)

Do avgusta 1915 je imela 5. armada avstro-ogrske vojske na razpolago 8 enot tovornih vozil, 5 enot vozil za strelivo in 3 enote sanitetnih vozil. Delavnice so bile v Celju in Ljubljani, kjer

so izvajali večja popravila, mobilne avtomehanične delavnice pa so bile v Komnu in Ajdovščini. Najpogosteje so na avstro-ogrski strani vozila vozila znamke Laurin&Klement. Ker je bila uporaba vozil precej nova zadeva, je bilo potrebno izučiti potreben kader za upravljanje z njimi. Vozniški izpiti takrat namreč niso bili samoumevni kot danes, zaradi česar so bile ustanovljene posebne šole za voznike, ki so tvorili posebne enote znotraj vojske. (Schimon 2007)

Slika 5.4: Ostanek nasipa gorske ceste na planino Zaprikraj



6 PRIPRAVE NA PREBOJ PRI KOBARIDU

Sprva so se vojaški odločevalci odločali med dvema smerema ofenzive: iz bregov Soče ali iz Tirolske. Odločitev za ofenzivo preko Soče so poveljniki avstro-ogrske in nemške vojske sprejeli 9. septembra 1917 in sicer zaradi bistveno boljše razvite komunikacijske mreže kot na Tirolskem, prevoz enot in materiala pa se je začel z 20. septembrom 1917. Da bi priprave ostale neopažene, so transport izvajali le ponoči, izvajali pa so tudi zavajalne manevre kot je navidezno kopičenje enot na južnem odseku bojišča. Tam so enote podnevi korakale proti položajem, ponoči nazaj v zaledje in naslednji dan zopet proti fronti ter tako dajale vtis prihajanja vedno novih okrepitev. Najbolj obremenjene železnice so bile v tem času Kraška proga Ljubljana – Trst, Jesenice – Podmelec in Jesenice – Kranjska Gora. Glavno oskrbovališče za celotno jugozahodno fronto pa je bil Celovec. V enem mesecu so s 100.000 vagoni, kar je pomenilo 2400 vlakov, prepeljali ogromno vojakov, materialnih sredstev ter konj. Od tega je bilo 867 vlakov uporabljenih za transport čet, 1533 pa za življenjske in

vojaške potrebščine. Za prevoze je bila uporabljena skoraj tretjina celotnega železniškega parka dvojne monarhije, najbolj obremenjena pa je bila Južna železnica. Skozi Ljubljano je tako na dan peljalo tudi po 120 vojaških transportov. Končna postaja te železnice je bila Postojna, opremo in vojake pa je bilo potrebno potem spraviti do izhodiščnih položajev, za kar so gradili nove ceste, razširjali stare in uporabljali gozdne in gorske ceste, včasih pa hodili tudi po brezpotjih. (Schumann 1991; Simić 1996; Sajovic 2007)

Ker je bila glavnina napada skoncentrirana na zgornje Posočje, je bilo fronto tam možno oskrbeti le z Bohinjsko železnico, kjer so razširjali postaje in dograjevali razkladalne rampe. Pomembna je bila tudi 39 km dolga proga med Trbižem in Jesenicami, ki danes ne obstaja več. Najpomembnejši postaji sta bili Kranjska Gora in Trbiž. Na tolminski odsek je vodilo več cest in sicer skozi Baško grapo in po dolini Idrijce ter iz Škofje Loke in Cerknega, zgradili pa so tudi ozkotirno železnico na konjsko vprego od Škofje Loke do Hotavelj in s tem še povečali zmogljivost oskrbovanja tega odseka. Vendar pa je bila cesta ob Idrijci preobremenjena, ker je bila namenjena tudi oskrbi 14. armade na Banjšicah, dodatne nevšečnosti pa je povzročil še zemeljski plaz, ki je prekinil povezavo po ozkotirni železnici Dolenji Logatec – Straža. (Simić 1996; Sajovic 2007)

Ker je bilo treba samo v Bovško kotlino pripeljati kar 20.000 ton potrebščin, tega žičnica čez Vršič sama ni zmogla, zato so v začetku oktobra pred ofenzivo čez Vršič masovno pričeli voziti tovornjaki in sicer 100 in 60 tonski, ki so vsak dan prepeljali okrog 400 ton tovora. Vendar pa je bilo veliko cest ozkih, promet je potekal le enosmerno, zato so nastajale zamude. Za 30 km dolg odsek so npr. potrebovali 4-5 dni. Oviralo jih je tudi vreme, predvsem sneg, saj vozila niso bila prilagojena na takšne razmere, prav tako pa jih je primanjkovalo. (Simić 1996; Schimon 2007; Sajovic 2007)

Glavne prometnice so bile v času priprav polne in preobremenjene, pa tudi močno obstreljevane, zato so za transport poleg njih uporabili tudi rov rabeljskega rudnika, skozi katerega so v Log pod Mangartom med 12. in 19. oktobrom 1917 dnevno prepeljali 92 do 179 ton opreme in 600 ljudi. Ena izmed preobremenjenih komunikacij je bila cesta čez Predel, po kateri so prepeljali vse najtežje topove za bovški odsek, saj je bil predor na Vršiču za topove največjega kalibra preozek. (Simić 1996, Sajovic 2007) Ceste so sicer pospešile transport, vendar so ob množičnih vdajah in begu italijanskih vojakov, ki so svoje stvari pustili ležati vsevprek, kmalu postale zaviralni faktor, saj so s kupi orožja, vozil, in zapuščenih živali močno ovirale napredovanje avstro-ogrske vojske, kot to nazorno prikazuje Rommel (1997,

40): »Le počasi se prebijamo po cesti, ki je polna italijanskega orožja in drugih bojnih sredstev.«

Cestno omrežje Avstro-Ogrske je zmoglo v času ofenzive prenesti 750 ton sredstev na dan, to pa je predstavljalo le petino vseh potreb 14. armade. Z železniško infrastrukturo situacija ni bila nič boljša, saj je vojska napredovala, oskrbovališča pa ne. Medtem ko so se vojaki približevali Tilmentu, so bile oskrbovalne enote še vedno v Tolminu, kar je povzročilo pomanjkanje streliva, saj je bilo od 3600 ton potrebnega, dostavljenega le tretjina. (Morselli 2007, 33)

Na drugi strani je motorizacija potekala izjemno hitro. Italijani so namreč na fronto s tovornjaki prevažali cele brigade. Najvišje ležeče kraje so oskrbovali preko žičnic in mulatjer (glej Sliko 6.1), ki so bile ozke in zato zelo zamudne za oskrbo. Zato so za potrebe obrambe razširili pot iz Bohinja na Bogatinsko sedlo, da je bila primerna za vozove s konjsko vprego. (Simić 1996; Sajovic 2007)

Slika 6.1: Mulatjera na Rombon



Organizacija transporta je bila ključna za obe strani, vendar kot pravi Morselli (2007, 33), je bilo Italijanom mnogo lažje, saj so imeli na svoji strani mati naravo – ni jim bilo namreč treba premagovati visokih vrhov, neprehodnega terena in skalovja, poleg tega pa so imeli zelo dobro razvit tako železniški, kot tudi cestni promet. To poudari tudi Rommel (1997, 38-39): »Medtem se na našo veliko osuplost začne na cesti Livek – Sovodenj spet odvijati italijanski promet. Od severa proti nam brezskrbno prihajajo posamezni vojaki in vozila /.../, kmalu

imam težave kako zaustaviti vse, kar prihaja z obeh strani /.../. Tako kmalu zberemo prek 100 ujetnikov in 50 vozil. Posel kar cveti!« Kot še piše Morselli (2007, 33), je bilo italijansko cestno in železniško omrežje večkrat zadeto, vendar večje škode zaradi nenatančnosti in razpršenosti izstrelki niso naredili in škoda je bila vedno hitro popravljena. Zaradi dobrih povezav so imeli Italijani, za razliko od Avstro-Ogrske, ne glede na lokacijo vojske, večje železniške postaje blizu enotam.

Pred oktobrom 1917 je na celotnem območju soške fronte na italijanski strani obratovalo 14 žičnic, na avstro-ogrski pa jih je bilo skupno zgrajenih 210,7 km. Tik pred prebojem jih je delovalo še 184,2 km. (Simić 1996) Danes je, od nekdanj nepogrešljivih žičnic, ostal le še kakšen kos železa, ki nas opominja, da je tam slednja nekdanj potekala (glej Sliki 6.2 in 6.3)

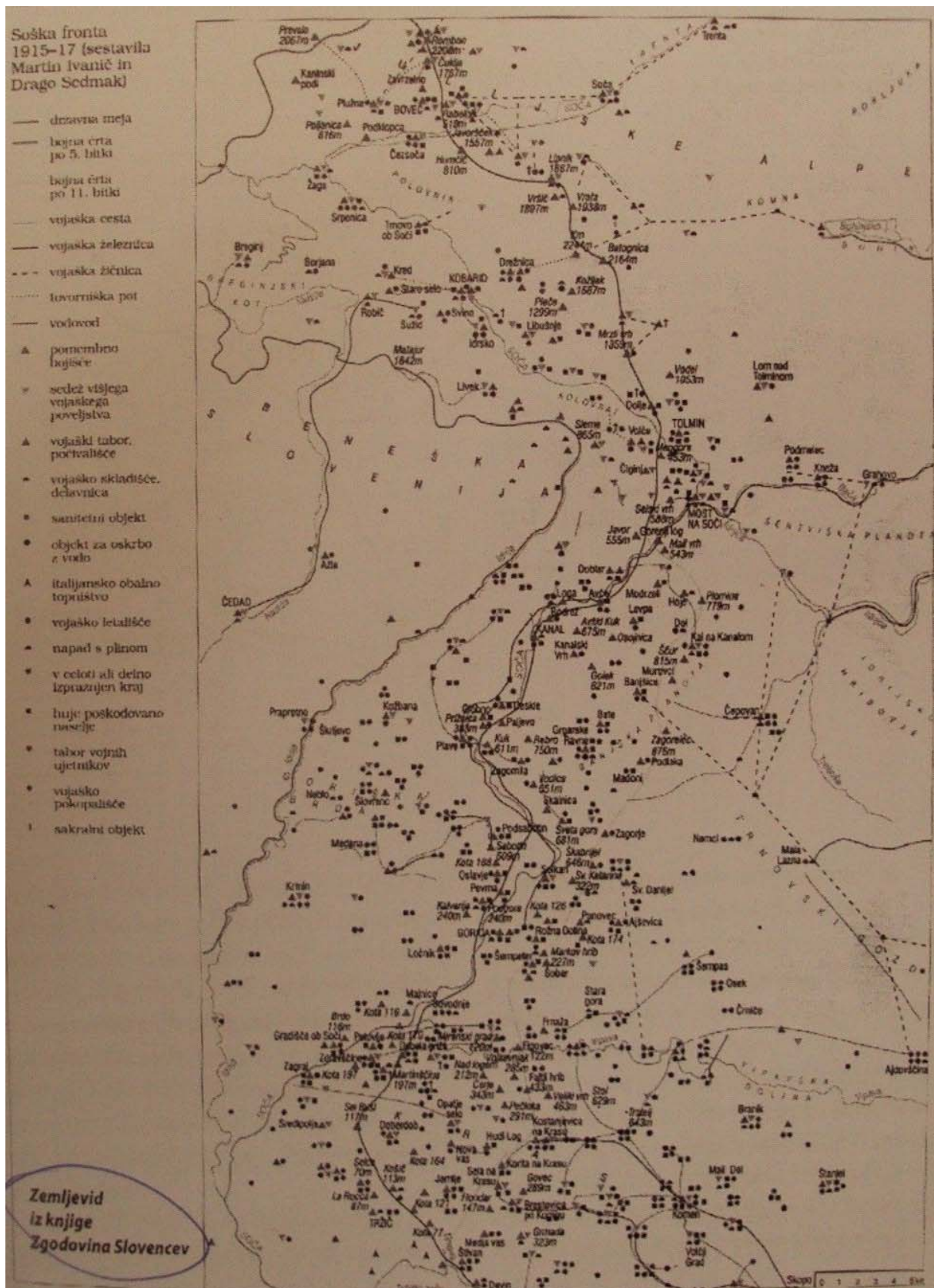
Slika 6.2: Ostanek jeklenice na Rombonu



Slika 6.3: Ostanek žičnice na Ravelniku



Slika 6.4: Prikaz transportnih povezav in pomembnih objektov



Vir: Vončina (2011, 47).

7 ZAKLJUČEK

Gorsko bojevanje je bilo nedvomno posebnost prve svetovne vojne in vojn nasploh. S tem je bil poseben in zahteven tudi transport. Da bi lažje premagali visoke nadmorske višine, so vojaki na obeh straneh gradili žičnice, ki so bile poleg mul, konj ter vojakov, edine sposobne prenesti tovor do gorskih položajev. Skoraj vsak grič je imel svojo žičnico, kar sem ob terenskem raziskovanju videla tudi sama, ko sem ostanke jeklenic opazila na Rombonu, Krnu, ki sta, prvi z 2208 m in drugi z 2244 m, veljala za najvišja prizorišča bojov ter tudi na Ravelniku, ki je visok le 519 m. Poleg tega so bile žičnice postavljene tudi na bolj ravninskih predelih oz. planotah kot je Kras. Če pogledamo podrobneje, lahko ugotovimo, da so bile večje žičnice, kot je bila tista čez Vršič, na dan sposobne prenesti 200 ton tovora, kar je ravno toliko, kot je dnevno potrebovala ena gorska brigada. To kaže na premišljeno organiziranje in ravnanje vojske. Žičnice so bile zelo uporabne v slabem vremenu, ko se nosači niso podali na pot, ranljive pa so bile predvsem zaradi snežnih plazov in obstreljevanja.

Bistveno več težav z nasprotnikovimi granatami so imeli vojaki Avstro-Ogrske, kar lahko pripišemo dejstvu, da so Italijani bistveno več streljali, a to je že tema za drugo nalogo. Že prve dni so namreč Italijani vojakom dvojne monarhije zadali boleč udarec, ko so prekinili transport po Bohinjski železnici, kar je povzročilo nemalo nevšečnosti in potrebo po gradnji ozkotirnih železnic. Za to je bil potreben čas, saj so večino te infrastrukture gradili šele po začetku bojov, kar je povzročilo zastoje in zamude v oskrbi. Predvsem se je to pokazalo v pripravah na 12. ofenzivo, ko so bile potrebe po materialno tehničnih sredstvih in vojakihi večje, ceste pa so bile ponekod preozke. Omogočen je bil promet le v eno smer, kar je zaviralo potovanje sredstev. Prav tako so bile popolnoma zasičene železnice in železniške postaje, kar je dodatno oviralo oskrbo. Avstro-Ogrska je morala zaradi zamud v oskrbi celo prestaviti datum napada in sicer za 2 dni, vendar pa je potrebno poudariti, da to ni bilo izključno zaradi neustreznosti komunikacij, temveč tudi vremena, ki je dodatno oteževalo premike.

V literaturi je precej manj podatkov o transportu na italijanski strani oz. je večina literature v italijanščini, vendar glede na dostopne podatke ugotavljam, da so imeli le-ti precej manj težav z oskrbovanjem svojih enot in pretočnostjo komunikacij, saj so imeli zelo dobro razvito železniško omrežje in precej manj težav s podrto infrastrukturo. Ni jim bilo potrebno

premagovati takšnih višinskih razlik kot vojakom na drugi strani, bližje fronti pa so imeli tudi večje oskrbovalne centre.

Glede na navedeno lahko delno potrdim prvo zastavljeno hipotezo: »Transport na soški fronti je bil za tiste čase precej razvit in prilagojen gorskemu načinu bojevanja. Kljub temu je, predvsem zaradi težkih izstrelkov, ki so uničevali vse pod sabo, prihajalo do zamud v oskrbi.« Transport je torej bil prilagojen in precej razvit, a je promet na mnogih komunikacijah na avstro-ogrske strani zastal ob večjih potrebah, kar kaže na to, da le-te niso bile tako optimalno pripravljene oz. jih je bilo premalo. Najbolj so se obnesle žičnice, ki pa so jih večkrat podrli snežni plazovi. Do zamud je prihajalo predvsem na strani dvojne monarhije, vendar pa te zamude niso bile le posledica uničenih, temveč tudi preozkih in preobremenjenih komunikacij, predvsem v času priprav na zadnjo ofenzivo ter naravnih nesreč. Seveda pa je razlog za to tudi dejstvo, da so Italijani uničili eno izmed temeljnih železniških povezav že na začetku spopada, kar je povzročilo dodatno obremenitev za ostale, že tako prenatrpane povezave. Svoje je takrat dodalo še slabo vreme in kupi zapuščenega orožja na cestah, ki so prav tako ovirali mobilnost.

Kljub temu, da so imeli avstro-ogrske vojniki prednost domačega terena, so imeli z oskrbovanjem večje težave kot Italijani. Vzrok za to je predvsem več odprtih front in posledično splošno slabo stanje gospodarstva in vsesplošno pomanjkanje. Ob začetku govorice o morebitnem italijanskem napadu so se v obrambo podali bolj rezervirano in vnaprej prepričani, da napada ne morejo zadržati. Tudi temu lahko pripišemo, da niso bolj utrjevali svojih položajev, oskrbovalne poti pa bolj načrtovano začeli graditi šele po začetku napada, ko so uvideli, da lahko Italijane zadržijo na tamkajšnji obrambni liniji. Glavne transportne poti so bile sicer razvite, vendar pa ne tako kot na italijanski strani, kjer so imeli bistveno bolj razvito železniško in cestno infrastrukturo, saj so se na vojno pripravljali zelo dolgo. Vendar pa je avstro-ogrska stran zgradila več tovornih žičnic, imela pa je tudi prednost v uporabi že zgrajenih industrijskih objektov, predvsem rovdov in tunelov. Na podlagi navedenega lahko ovrmem drugo hipotezo, ki se glasi: »Vojaki Avstro-Ogrske monarhije so zaradi prednosti domačega terena, za razliko od Italijanov, bolje vedeli kje in kakšno infrastrukturo potrebujejo za transport na soški fronti in so le-to zato bolje razvili.« Infrastruktura se je namreč na obeh straneh gradila z enako intenzivnostjo, nekatere dele so bolje razvili Italijani, nekatere Avstro-Ogrska, ne morem pa reči, da se je slednji poznala prednost domačega terena. Glede na ohranjenost nekaterih komunikacij danes bi lahko celo trdila, da so Italijani sicer

zgradili manj povezav, a so bile le-te kakovostnejše kot avstro-ogrske, ki so bile po večini ad hoc vzpostavljene komunikacije.

Težišče italijanskih napadov sta bila vseskozi Gorica in Trst ter okoliška kraška pokrajina. Zato so morali vojaki Avstro-Ogrske ta odsek dobro opremiti s prometnimi povezavami, saj so tu potrebovali največ sredstev za vodenje vojne. Vendar pa je bil Kras prometno zelo slabo razvit, zato so morali zgraditi domala vso infrastrukturo. Kljub nekaterim težavam so na kraškem odseku bojišča vzpostavili pravo železniško in cestno omrežje, na kar kaže predvsem veliko železniških prog, katerih je bilo preveč, da bi jih navedla ter tudi slika komunikacij zgoraj (glej Sliko 6.4). Vendar pa so domala vso infrastrukturo gradili in dograjevali tekom vojne. Ob začetku bojov sta bila namreč vzpostavljena le glavno železniško in cestno omrežje, ki sta omogočala transport le do železniških in razkladalnih postaj. Povezav do samih položajev ni bilo, zato so jih morali na celotni fronti sproti graditi. Kljub nižjim nadmorskim višinam se je gradnja železnic na Krasu izkazala za pravi podvig, saj so bili avstro-ogrski vojaki nenehno pod topniškim ognjem nasprotnika, teren pa je bil za gradnjo neprijazen. Sočasno so vzpostavljali povezave na celotnem poteku fronte in jih glede na potrebe dograjevali, širili ceste, popravljali žičnice, gradili nasipe in ozkotirne železnice. Na severnem odseku bojišča so gradili predvsem tovarne žičnice, medtem ko so na Krasu vzpostavljali predvsem ozkotirne železnice. Torej gradili so tiste vrste transportnih zmogljivosti, ki so bile za dan teren najustreznejše. Slika 6.4. kaže, da je bilo na tem območju več vojaških objektov, vendar pa kvantiteta ne pomeni nujno, da so bile transportne zmogljivosti tu bolj razvite, saj v literaturi ni opaziti razlike v kvaliteti oskrbovanja severnega in južnega dela soške fronte.

V času priprav na 12. ofenzivo so vojaki Avstro-Ogrske in Nemčije pospešeno gradili in obnavljali ter širili obstoječe komunikacije na območju težišča napada, torej v Bovški kotlini in Tolminskem mostišču, podaljševali in dograjevali pa so tudi ozkotirne železnice na Krasu. Tako so zgradili železnico Škofja Loka – Hotavlje in širili ceste skozi dolino Idrijce proti Tolminu ter Baški grapi. Najbolj obremenjeni sta bili Južna in Bohinjska železnica, na območju katerih je bilo potrebno graditi dodatne razkladalne postaje in skladišča. V skladu s tem zavračam tretjo hipotezo, ki pravi: »Transportne zmogljivosti so bile v začetku vojne zaradi naravnogeografskih značilnosti, lažje dostopnosti in strateškega pomena bolj razvite na Krasu. Med pripravami na preboj pri Kobaridu, pa je avstro-ogrska vojska pospešeno dogradila tudi komunikacijsko infrastrukturo na severnemu odseku soške fronte«, saj so

transportne zmogljivosti nenehno dograjevali in širili na celotni črti fronte tako med potekom enajstih bitk, kot tudi pred odločilno dvanajsto ofenzivo.

Ugotavljam, da so bili Italijani na vojno bolj pripravljeni predvsem kar se tiče materialno-tehničnih sredstev, medtem ko so bili vojaki Avstro-Ogrske bistveno bolj pripravljeni psihično. Kljub vsemu pomanjkanju so zdržali 2 leti in pol izčrpavajoče vojne, kar je danes nedojemljivo. Čeprav so imeli prednost domačega terena, je zaradi vsesplošnega pomanjkanja niso mogli izkoristiti in so, za razliko od Italijanov, živeli iz ure v uro, iz dneva v dan. Lahko se samo vprašam kakšen bi bil izid vojne, če bi imela Avstro-Ogrska na razpolago takšen oskrbovalni sistem kot Italijani oziroma, če bi imeli slednji tako nezlomljiv duh kot nasprotniki. Bi se vojna končala prej? Bi bilo prihranjeno trpljenje narodov in številne žrtve? Bi današnje državne meje potekale drugje? Za odgovore na ta vprašanja bo potrebno preteči še nekaj časa, ali pa jih nikoli ne bomo izvedeli.

8 LITERATURA

1. Budkovič, Tomaž. 1999. *Bohinj 1914-1918*. Celovec – Ljubljana – Dunaj: Mohorjeva založba.
2. Katja Kleindienst in Peter Vodopivec, ur. 2005. *Velika vojna in Slovenci: 1914-1918*. Ljubljana: Slovenska matica.
3. Lajovic, Aleš. Idrijska železnica- mit ali resničnost? *Komunitator*, 57 (december).
4. Maher, Igor. 2006. Stari železnici na sledi. *Primorske novice*, 208 (8. september).
5. Močnik, Mitja. 2005. *Komenski kras*. Ljubljana: Karantanija.
6. Morselli, Mario. 2007. *Caporetto 1917: victory or defeat?* London; New York: Routledge.
7. Prebilič, Vladimir. 2006. *Vojaška logistika: teorija in zgodovina*. Ljubljana: Fakulteta za družbene vede.
8. Rommel, Erwin. 1997. *Preboj pri Tolminu 1917*. Kobarid: Kobarški muzej.
9. Sajovic, Bogdan. 2007. *Krvava Soča*. Ljubljana: Karantanija.
10. Schaumann, Walther. 1991. *Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo 1914-1918: Vom Friedensfahrplan zur Kriegsfahrordnung*. Dunaj: Gesellschaft m.b.H & Co. KG.
11. Schaumann, Gabriele in Walther. 2002. *Unterwegs zwischen Save und Soča: auf den Spuren der Isonzofront*. Celovec: Mohorjeva založba.
12. Schimon, Wilfried. 2007. *Österreich- Ungarns Kraftfahrformationen im Weltkrieg 1914-1918: Ein Beitrag zur Geschichte der Technik im Weltkrieg*. Celovec – Ljubljana – Dunaj: Mohorjeva založba.
13. Sedmak, Drago. 2001. *Življenje v Kobaridu med prvo svetovno vojno*. Celovec; Ljubljana, Dunaj: Mohorjeva založba.
14. Simić, Marko. 1996. *Po sledeh Soške fronte*. Ljubljana: Založba Mladinska knjiga.
15. Simčič, Miro. 2006. *888 dni na Soški fronti: spopadi na Krasu in v visokogorju: na novo odkriti vojaški zemljevidi, fotografije in posebna poročila*. Ljubljana: Orbis.
16. Svoljšak, Petra. 1994. *Soška fronta*. Ljubljana: Cankarjeva založba.
17. --- 2003. *Soča, sveta reka*. Ljubljana: Založba Nova revija.
18. Volk, Štefan. *Vojaške železnice med prvo svetovno vojno na Krasu: Ozkotirna poljska proga za motorno vleko Kreplje-Gorjansko*. Dostopno prek: <http://zeleznice.kras-carso.com/kreplje-gorjansko.htm> (1. februar 2012).
19. Vončina, Anka. 2011. Idrijska železnica ali feldbahn 1916-1917. *Idrijski razgledi* 56 (2): 46–56.

20. Zaletel, Rok. *Gorsko bojevanje- novost prve svetovne vojne?* Diplomsko delo. Dostopno prek: <http://dk.fdv.uni-lj.si/diplomska/pdfs/Zaletel-Rok.pdf> (11. november 2011).
21. Žurman, Milan. 2008. *Doktrina vojaške logistike*. Ljubljana: Poveljstvo za doktrino, razvoj, izobraževanje in usposabljanje.