

# V Posočju še danes hodimo po njih

## Mulatjere

Besedilo: Dušan Škodič

Z vidika bojnih delovanj v gorah osnovni problem predstavlja prehodnost terena, saj so vsi premiki oteženi in upočasnjeni. Prehodnost zelo izboljšajo poti, vse je namreč boljše od brezpotja in že Napoleonovo pravilo glede tega se je glasilo: "Kjer gre lahko koza, gre lahko človek. Kjer gre lahko človek, gre lahko bataljon, in kjer gre lahko bataljon, gre lahko armada."

V času med prvo svetovno vojno in po njej je bilo na območju Posočja in njegovega globokega zaledja preko gora zgrajeno razvejano omrežje poti. Njihov namen je bil omogočiti transport in oskrbo velikega števila vojaštva na fronti, po končani vojni in novi razmejitvi pa posadk na obmejnih objektih. Mulatjere še danes, po 70–90 letih od izgradnje, predstavljajo enega vidnih ostankov preteklosti v naših gorah.

Da so lahko vojaki v negostoljubnem svetu preživeli daljša obdobja,

jih je bilo treba stalno oskrbovati z živežem, strelivom, obleko, sanitetnim materialom, gorivom, razsvetljavo, gradbenim materialom, pošto in obenem omogočati izmenjavo ali izpopolnjevanje vojaških enot. Za to, kako tovor spraviti v zaledje, je obstajalo več načinov. Za nošnjo ali vleko vozov ter podobnih prevoznih sredstev so se največkrat uporabljale mule, po katerih so te vojaške poti tudi dobile ime. A če štejemo ostaline soške fronte v zgodovinsko in morda celo kulturno dediščino gorskega bojišča prve svetovne vojne na naših tleh, so mulatjere ostale večinoma prezrte in prepuščene propadu.

Ohranjen odsek mulatjere pod Polovnikom

Foto: Dušan Škodič

### Mulatjera

Pot v Krnsko pogorje, nora, zvita priča, živ dokaz iz zgodovine – nas, na veke zmešanih ljudi.

Mulatjera, pot, ki pelje tja med skale, čez prepade in vrtače, v kraje, kjer je NIC edino, kar živi.

Kaj nas je ljudi obsedlo, da sovražstvo smo sejali po prepadih, po vrtačah, po vrhovih, živi skali?

Ni odgovora na to, ni in ga nikdar ne bo!

Ker neumnost je ljudi, da, brezmejna, se mi zdi!

Pa prepričan sem v to, da bi jutri spet bilo, kot stoletja že nazaj, spet enako, bog ne daj!

Težka stvar je zgodovina, je nihče vse ne obvlada, se ponavlja ista zgodba, kar človeštvo tu obstaja.

In če imela bi ime, kot ga imajo druge ceste, bi pisalo tam na tabli, kaj drugega kot: **POT NEUMNOSTI ČLOVEŠKE.**

Janez Medvešek



### Zakaj so mulatjere ostale prezrte?

Mulatjere so bile zaradi širine vpreg v glavnem grajene. Mnogokrat so morale premagati strma in težko obvladljiva gorska pobočja, zaradi česar so bile stalno na udaru vremenskih nepravil, ki so jih na najbolj izpostavljenih predelih sčasoma tudi povsem zabrisale. Nasprotno so na nekaterih manj izpostavljenih odsekih mulatjere do danes ostale praktično nedotaknjene, večino pa je pred propadanjem rešila povojna uporaba. Predvsem na tistih, ki so bile spremenjene v planinske poti, so bili poškodovani odseki obnovljeni, prehodnost pa je vzdrževana. Kajpak naših markacistov danes še zdaleč ni toliko, kot je bilo nekoč vojakov, ki so za mulatjere tako rekoč dnevno skrbeli, in le težko si lahko predstavljamo, kako impozanten je moral biti pogled na gorsko infrastrukturo v njenem polnem sijaju. Žal se je kasneje za pohodništvo izrabil le manjši del mulatjer,



ki se je dotikal zanimivih vrhov ali imel povezovalno vlogo. Nekatere so uporabljali še lovci, v spodnjem delu pa gozdarji za transport lesa. Preostala večina tras je zaradi nezanimanja ljudi utonila v pozabo, kjer jih nezarisane na zemljevidih in zaraščene v naravi mirno grizlja zob časa.

### Kako oskrbeti tisoče vojakov na gorskih položajih?

Gorsko bojevanje je eno najnevarnejših. Vojaki na gorskem bojišču morajo namreč poleg oboroženega nasprotnika premagovati še nevarni teren in se soočati s skrajnimi vremenskimi razmerami. Tudi soška fronta je v svojem zgornjem delu potekala po izrazito gorskem terenu. Italijanom je po začetnih uspehih in odmevni zasedbi Krna ter grebena Krnčica-Vršič-Kal, dela Batognice in Čuklje pod Rombonom pošla sapa in kljub novim ofenzivam in mnogim žrtvam

v letu 1915 niso dosegli načrtovanih ciljev. Zaradi načina bojevanja, pogojenega z majhno mobilnostjo, se je na težko prehodnem terenu posledično že kmalu izoblikovala kruta pozicijska vojna. Ko je prišla zima, je našla na tisoče vojakov v strelskih jarkih, skalnih kavernah in barakah visoko v gorah. Vse to moštvo je bilo treba zgolj za golo preživetje oskrbovati z osnovnimi potrebščinami. Že samo kljubovanje naravi v teh izrednih okoliščinah je včasih pomenilo boj na življenje in smrt in zadolženi za oskrbo ljudi na položajih so verjetno prav tako kot vojaki preživljali hude preizkušnje. Pred vojno so bile namreč gore praktično brezpotne, poti, kolikor jih je že bilo, pa z logističnega stališča popolnoma neuporabne za prenos tisočev ton potrebščin. Vojaške enote brez redne in ustrezne oskrbe ne morejo uspešno delovati in so že vnaprej obsojene na propad.

**Mulatjera, ki se v okljukih dviga s pl. Zapleč na greben Krnčice; vzdolž grebena gre skozi predor na desni. Foto: Miljko Lesjak**

### Kolikšne količine tovora je bilo treba dostaviti?

Po treh letih bolj ali manj pozicijskih bojev sta obe strani zelo izboljšali in utrdili svoji liniji ter olajšali oskrbo enot z omrežjem udobnih mulatjer in med seboj povezanih tovornih žičnic z vmesnimi pretovornimi postajami, ki so bile nepogrešljive predvsem pozimi, ko je bojišče prekrila več metrov debela snežna odeja. Žičnice so bile različnih tipov in zmogljivosti, večinoma enostavno konstruirane in lesene, do preboja fronte oktobra 1917 pa so jih v Posočju zgradili kar 210 kilometrov.

Zanimivi so tudi podatki o oskrbi iz leta 1917, ko sta bili na avstro-ogrski strani gorskega bojišča na prvi bojni črti razporejeni dve diviziji, na italijanski pa

tri. To preprosto pomeni, da je bilo treba oskrbovati na eni strani 20.000, na drugi pa 30.000 vojakov. Po avstro-ogrskih podatkih so morali denimo vojakom, ki so bili razporejeni med Tolminom in Rombonom, vsakodnevno dostaviti skupno okoli 800 ton tovora. Najpomembnejša rešitev za to je bila gotovo postopna izgradnja mreže mulatjer, po katerih se je dalo prepeljati večje količine tovora tudi z vozovi in ostalimi prevoznimi sredstvi. Oskrba je na splošno vedno potekala etapno: najprej z železnico do večjih zbirnih skladišč, nato po ozkotirnih železnicah ali gorskih cestah na vozovih in tovarnjakih do vznožja gora, kjer se je ponovno pretovarjalo, sledilo pa je počasno tovorjenje po mulatjerah s pomočjo živali in ljudi, ki je doseglo še zadnje položaje.

### Potek gradnje mulatjer

Kar se tiče same gradnje mulatjer, je domnevno potekala brez posebnih načrtov, saj jih v vojnih arhivih na Dunaju in v Vidmu praktično ni najti. Verjetno so vojaki in na avstro-ogrski strani tudi ruski vojni ujetniki poti gradili pod vojaškim vodstvom ter po navodilih prisotnega strokovnjaka, ki je potek trase na terenu prilagajal prostorskim značilnostim. V svojem spodnjem delu so mulatjere predstavljale

**Mulatjera, ki iz doline Trente vodi na Prehodavce. Foto: Miljko Lesjak**

nadaljevanje gorskih cest,<sup>1</sup> na zgornjih koncih pa so se navezale na poti in steze, ki so vodile do kavern in strelskih jarkov. Po njih sta poleg oskrbe potekala tudi izmenjava moštva ali prihod okrepitev. Imele so nekaj značilnosti, ki so se jih graditelji držali: širina je bila različna, od pol pa tudi do 2,5 metra – najširše so uporabljali za prevoz zelo velikih tovorov in topov, strmina pa ni nikoli presežala 12%. Z višino gorskih bojišč so se mulatjere ožale in postajale strmejše. Njihovo traso so graditelji po možnosti tlakovali s ploščatimi kamni, glede na strmino pobočja so bile spodaj podprte s podpornim zidom, širše izvedbe pa so imele na zgornji strani še varovalni zidec, ki je preprečeval erozijo in nanose kamenja, zaradi katerih bi tovarne živali težje hodile.

### Zakaj smo na mulatjere pozabili?

Fenomen mulatjer pri nas je bil kljub obširnemu raziskovanju dogodkov na soški fronti in proučevanju njenih ostalin popolnoma potisnjen v ozadje. Prav tako niso bile nikoli varovane s kakršnimkoli varstvenim režimom. V primerjavi z drugimi ostalinami so bile zapostavljene in nezaščitene pred propadom, z izjemo redkih, ki

<sup>1</sup> Bojišče okoli Bovca je bilo najenostavneje oskrbovati po cesti čez Predel, ki pa je bila pogosto na udaru italijanskega topništva. Zato so na avstro-ogrski strani sklenili zgraditi cesto iz Kranjske Gore čez Vršič (nemško Moistroka pass), ki jo je do novembra 1915 zgradilo 10.000 ruskih vojnih ujetnikov.

so po vojni ostale v uporabi. Preostale je večinoma že prerasla podrast ali so jih odnesli hudourniki in na strmejših pobočjih plazovi.

Od današnje funkcije mulatjer je torej precej odvisna stopnja njihove ohranjenosti. Tiste, ki so bile ohranjene zaradi pohodništva, lova, nabiralništva ali gozdarstva ter v zadnjem času turnega kolesarstva, uporabniki bolj ali manj zgljedno vzdržujejo. Glede na ohranjenost lahko mulatjere torej razdelimo v tri kategorije. Dobro vzdrževane mulatjere z velikim številom uporabnikov so večinoma tiste, ki povezujejo doline z zanimivimi vrhovi ali znamenitostmi. Markiranost pri tem niti ni odločilna, pomembnejša je frekvenca obiskovalcev. Med slabo ohranjene mulatjere spadajo danes manj uporabljane planinske, lovske in gozdarske poti, ki so zaradi slabega obiska tudi slabše vzdrževane in se počasi zaraščajo. Večina ostalih neuporabljenih mulatjer, ki sodijo v tretjo kategorijo, je do danes žal že propadla. Podatki o njihovem obstoju so dobljeni predvsem na osnovi avstro-ogrskih vojaških kart in podrobnega ogleda terena, neukemu očesu pa jih v glavnem ni več dano prepoznati. ●

Uporabljena vira:

Bojana Čibej: Izraba mulatjer soške fronte za gorsko kolesarjenje. Diplomsko delo, 2005.  
Rok Zaletel: Gorsko bojevanje – novost prve svetovne vojne? Diplomsko delo, 2008.

