

**GIANCARLO MARZOCCHI, CIRO PAOLETTI,
TRENI E MILITARI ITALIANI, ASSOCIAZIONE
CULTURALE COMMISSIONE ITALIANA DI
STORIA MILITARE, ROMA, 2017, 368 PAGINE**

О војним возовима и о војној употреби железница у Италији, али и у иностранству, до данас није много писано. Парадоксално, податаке о појединачним пругама, станицама, возном парку лако је пронаћи и постоје у великом броју како у штампаним изворима, тако и на интернету. Ускладити их тако да се добије комплетна слика о настанку и еволуцији војне употребе железница, у нашем случају у Краљевини Италији и њеним колонијама, *очигледно је нешто друго*.

Воз је, као што је познато, настао у Великој Британији као резултат техничког развоја рударског транспорта. Убрзо након проналаска парне машине Џејмса Вата, осетила се могућност коришћења снаге која се добија ширењем водене паре, грејањем доведене до високе температуре и притиска, која када се убаци у механизам цилиндара и клипова узрокује алтернативно кретање; клип, повезан са радилицама и ручицама на точковима локомотиве, омогућавао им је кружно кретање, што је доводило до кретања локомотиве и вагонета по шинама у рудницима, који су до тада по-

мерани ручно или су их вукли коњи. Ово је очигледно одредило једну техничку карактеристику: ширину колосека, односно растојање између две шине на прузи, мерену између њихових унутрашњих ивица, које је у Великој Британији било четири стопе и осам и по инча, што је 1,435 метара. Сходно томе локомотиве су прављене са тим растојањем између точкова и, пошто су енглеске локомотиве прве направљене у Европи, а затим и продаване у иностранству, земље које су их куповале регулисале су по њима растојање између шина на својим пругама, паје енглеска ширина колосека постала уобичајена у рудницима прво у Европи, а онда и широм света (уз неколико изузетака, као што су Португал, Шпанија, Ирска и Русија).

Књига Ћира Паолетија и Ђанкарла Марцокија *Италијански возови и војници*, коју је објавио Институт за културу „Италијанска комисија за војну историју”, Рим 2017, на 362 странице (и још шест страница библиографије), говори о настанку, развоју и коришћењу железнице у ратовима које је водила италијанска краљевска војска до краја

Другог светског рата. У тринаест поглавља, подељених на 78 делова, почиње се од настанка овог превозног средства, где се утврђује права историјска истина – која неће бити једина током приче – и испоставља се да није Џорџ Стивенсон измислио локомотиву (као што се обично сматра), већ инжењер Ричард Тревитик, који је 1804. године изумео прву праву железничку локомотиву под називом *Penydarren*. Од тог тренутка до идеје да се воз користи као ратно средство за превоз људи прошло је мало времена. Говорећи о Италији, аутори подсећају да је ова идеја дошла до изражаја одмах након изградње прве железнице, док је Краљевина Двеју Сицилија постала њен промотер на италијанском тлу.

Према пројекту француског инжењера Арманда Бајарда де ла Вингтрије у јесен 1839. године свечано је отворена прва пруга Краљевских железница. Војни значај овог превозног средства дугује се управо бурбонском периоду са милитаризацијом железничара, од којих је један део, указом од 24. априла 1844. године, био распоређен у чету чувара пруга Краљевских железница.

Аутори корак по корак прате развој железнице у Италији и након бурбонског искуства видимо да је напуљски пример следила Хабзбуршко-лотариншка династија у Ломбардско-венецијанској краљевини и у Ве-

ликом војводству Тоскане. Краљевска привилегована железничка пруга од Милана до Порта Нуове у Монци свечано је отворена 17. августа 1840. године. Као и у остатку света, почело је да се разматра питање војне употребе локомотиве. Она је почела управо 1859. године у железници Пијемонта, како би се превезли француски војници од Ђенове и Сузе до Тичина. Воз је био брз и поуздан начин за превоз великог броја трупа за кратко време и практично без претходне најаве. Међутим, уз локомотиву било је потребно имати пругу и вагоне. Прве војне конвоје чиниле су једноставне локомотиве са отвореним и једва ограђеним вагонима у које су се смештали војници и карабињери.

Овај начин употребе спорадично је коришћен у француско-пруском рату (1870–1871), као и у бурским ратовима (1880–1881. и 1899–1902), те током руско-јапанског рата 1904. године, а више за време мексичке револуције (1910–1920) и нарочито током руске револуције (1918–1920).

Марцоки и Паолети подсећају на проблеме међународне и националне политике у целости и објашњавају проблеме индустријског развоја и недостатка сировина у Италији тога времена, као и ограничен начин мишљења италијанских политичара. Они истичу да ће се овај проблем у потпуности поново поја-

вити после Другог светског рата. У наставку рада аутори не заборавају да помену и развој железница у италијанским колонијама. Тамо је, нажалост, чак и наглашено неразумевање политичара колонијалног феномена довело до ад хок иницијатива, импровизација, хировитости, због чега су и биле осуђене на пропаст. Италијански политичари нису схватали да су друге империје настале ширењем пословних база у иностранству из којих су стизале сировине и у које су слати готови производи. То није важило за Италију, јер средином деветнаестог века нису постојале италијанске компаније такве величине и могућности да оправдају постављање комерцијалних или индустријских база у Африци или Азији.

Тек када су територије које су још увек биле на располагању сведене на минимум (а у то време и најсиромашније, јер још увек није пронађена нафта), политички лидери су се тргли и укључили у трку за колонијама. Аутори подсећају да с обзиром на то да Италијани за ту трку нису били спремни, за њих је био важан само спољашњи утисак. Наиме, све велике силе су имале колонијално царство, тако да је и Италија, ако је желела да буде велика сила и да буде препозната као таква и третирана на равноправној основи, морала имати колоније.

Била је 1884. година и већ је, како истичу аутори, било прилично касно. Наравно, уз мало политичке мудрости и минималну озбиљност у припремама могло би се успети. Нажалост, владајући кругови Краљевине Италије нису имали ни једно ни друго, и исход је био пораз у бици код Адве. Упркос овом неуспеху, они су почели да граде пруге у колонији Еритреја, али свакако не у сврхе стратешког продирања.

У домовини је, међутим, осредњи став политичара довео до уступања железница приватним лицима 1885. године, чији ће неуспех 1905. године, довести до тога да железницама управља јавна администрација и до ставрања ад хок целине: Државне железнице. У књизи се детаљно говори не само о економској и технолошкој историји потребној за разумевање развоја железничке мреже, која је неопходан предуслов за индустријски развој, већ и о политичкој и друштвеној историји Италије, са свим проблемима, националним и међународним, са којима је требало да се суочи (довољно је помислити на Боксерски устанак). Пратећи веома детаљно такав буран развој догађаја, аутори долазе до Првог светског рата, без изостављања економских трошкова и технолошких иновација; на пример, за електрификацију, где су се, како подсећају Марцоки и Пао-

лети, показујући и инжењерско знање које није баш уобичајено, за железнички електрични погон користиле различите врсте напајања: 1.500–3.000 V једносмерна струја; 3.400–3.600 V трофазна струја на 16,7 Hz; 11.000–15.000–25.000 V монофазна струја на 16,7 Hz, и долазе до закључка да за војску таква неуједначеност представља озбиљан недостатак, јер није била могућа размена енергије између различитих типова уређаја без проласка кроз централне за трансформацију, што је компликовало и успоравало железнички саобраћај.

У очекивању да ће се ветрови рата, увек присутни у Европи у време Belle époque, претворити у праве разорне урагане почетком 20. века, Италијанска краљевска копнена војска, један од два вида оружаних снага који су тада постојали у Италији, морала је да води бригу о железницама и, наравно, посебно о њиховом погонском материјалу. То није било нимало неважно питање, као што аутори и подсећају, пошто је Италија (и тада) била сиромашна земља, без природних ресурса. Стога је војска схватила да би појављивање авиона, стратешки (још увек само хипотетички) отворило могућност напада на унутрашњост земље, што је раније било незамисливо. Питање погона, на угаљ или електрични, постало је веома важно у војном смислу. Након

проучавања питања војни експерти дошли су до закључка да ако земље богате угљем могу себи да приуште да не уведу електрификоване линије, Италија, која скоро да није имала угаљ, морала је да их изгради.

Из тога произилази и прилика да се обезбеди највиша, ако не и потпуна унификација електричних централа и превазиђу неприлике због постојања две различите напонске мреже. Укратко, било је довољно да постоји једна мрежа, наизменична или једносмерна, иначе би кретање возова од једне до друге тачке на мрежи било отежано. То је било основно питање јер је, нарочито у рату, било неопходно имати могућност велике и изненадне промене интензитета саобраћаја на различитим пругама. То ће се мало касније показати бар у три случаја: 1916. године у бици код Азиага, 1916. године прикилом освајања Горице и 1917. године приликом евакуације 3. армије након битке код Кобарида.

Пре него што су цивилни технички инжењери почели да раде на томе (а биле су потребне деценије), војни инжењери су наглашавали да ће наизменична струја, будући да има другачију фреквенцију од индустријске, имати потешкоћа, или боље рећи недостатака приликом напајања линија контакта стране индустријских постројења, иако би увођење мешовитих централна,

ако буду изграђене на добро брањеним местима, ограничило ако не и решило проблем, који је, наглашавају, био на уму онолико далеко колико је временски био близу последицама увођења ваздушне променљиве. На крају, иако се по стриктно војном профилу систем напајања једносмерном струјом сматрао валиднијим, војници, или бар неки од њих, сматрали су да је боља наизменична струја. Били смо на почетку 20. века! Пошто су ови технички проблеми били решени, за војни саобраћај је у време мира и даље била одговорна Канцеларија за транспорт Генералштаба Краљевске војске, која ће временом издати посебне прописе за његово коришћење.

Аутори, који дају детаљан опис коришћених техничких средстава, не изостављају ни употребу железнице (и војске) у случајевима какав је био земљотрес у Месини 1908. године, као и други италијанског колонијални поход: италијанско-турски рат 1911. године и каснија италијанска окупација Либије (и изградња железничке мреже у тој земљи).

Од 8. поглавља аутори подсећају на тешке односе са савезничком Аустроугарском и издвајају прва трвења приликом аустроугарских маневара 1907. године, који су изведени према Трентину, али, за разлику од прошлих, са два различита циља. Очигледно је, подсећају, да је

то била проба употребе митраљеза и радио-телеграфских апарата. У ствари, прикривали су удвостручење железничког капацитета железничког чвора у Клагенфурту, који је одређен за концентрацију војске у случају рата против Италије, повећавајући га до капацитета који, према извештају који је начелнику Генералштаба Италијанске краљевске војске припремило Обавештајном одељење, може да прими најмање 400.000 људи. С друге стране, Генералштаб Италијанске краљевске војске, уверен да ће аустријски план морати да се састоји од брзе и масовне концентрације коњице, стациониране углавном на источној граници царства, путем железнице како би продрли у долину Венета и потпуно прегазили италијанску војску, почео је да предузима мере да се стање поправи. У ствари, већ у октобру исте године почели су да процењују кретање аустроугарских возова, стварно и потенцијално, као и бројност и локацију коњичких снага стационираних према руској граници, успевајући чак и да се домогну плана превоза до главног железничког чвора у Лавову. То што се на међународном нивоу није десило ништа опасно по Италију, истичу, било је само захваљујући противљењу Франца Јосифа.

Након што су непристрасно анализирали бројеве, аутори описују, увек детаљно, италијан-

ску железничку мрежу. Подсећају да је средином 19. века на североистоку била полако проширена и разграната, али очигледно на начин који није био одговарајући за рат изнуривања (за који је, између осталог, тек требало да се предвиди како ће се водити у неком будућем сукобу). Што се тиче овог аспекта (а и неких других) аутори не заборављају бирократску и законодавну страну потребну да би се спровели стратешки концепти и издвајају Закон бр. 5002 од 29. јула 1879. године као основни у систему војног транспорта. Овај закон је, у ствари, финансирао пругу из Местреа до Сан Доне у Портогруару, која је била више војна него комерцијална, јер је овај пројекат био повезан са пројектовањем пруге Портогруаро – Казарса – Спилимберго – Ђемона, која ће бити завршена 1914. године (баш у време избијања ратних дејстава и која је схваћена као алтернатива за релацију Венеција – Удине и за стратешки пут Понтебана.

Железнице су почеле да се мобилишу од 1. августа 1914. године, када је рат почео у Европи. Мрежа од тачно 18,110 km, укључујући и пруге под концесијом, у суштини је и даље била она из 1905. године. Упркос томе што је генерал Перукети, оснивач алпских јединица, већ годинама свим силама изражавао потребу да се у Венету уреде одбрамбени и железнички си-

стеми, како Марцоки и Паолети наглашавају, испоставило се да 1914. мрежа још увек није била спремна за савремени рат на североистоку.

Те године направљено је још нових пруга, као што је Монтебелуна – Сузегана са два колосека, неке пруге су добиле дупли колосек, као што су Казарса – Удине, Падова – Кастелфранко – Монтебелуна и Виченца – Скио, а проширени су и станични капацитети. Све то је урађено у области такозване „војне железничке мреже“, што је у суштини био онај део мреже који је на истоку био ограничен реком Адом, на северу путем Емилија, а на југу границом и фронтом. Њом се бавило Одељење за транспорт, које је било под управом Војне интендантске службе, која је имала Делегацију одељења за транспорт у Риму, у оквиру Главне управе Државне железнице, која је обављала припремање и одвијање транспорта у оквиру државне железничке мреже.

Аутори указују да се непосредно пре рата састао међуресорни одбор за железнички транспорт, из чијег су рада произашли општи договори на основу којих је Интендантска служба Краљевске војске у пролоће 1915. донела одредбе о железничком транспорту. Транспорт за војне потребе регулисали су и уређивали, у зависности од продрчја где се одвијао,

Одељење за транспорт у ратној зони или Делегација Одељења за транспорт за територијалну област од значаја, односно делови војног апарата. За транспорт ратног материјала биле су дате повластице, под условом да је у пратњи војника, а копнена војска и морнарица су добиле овлашћење да редовним возовима прикључе до пет вагона материјала који је требало ургентно транспортовати. Потом је пропис за транспорт јединица копнене војске проширен на морнарицу и обичним војницима било је дозвољено бесплатно путовање под условом да имају објаву за путовање или наредбу за обављање задатка.

Променом угла гледања аутори наглашавају како је, с обзиром на то да није повећавана, мрежа у Венету и Фриулију у првим месецима 1915. године имала мање капацитета од оних која је захтевало концентрисање Краљевске војске на североистоку. Аустријанци нису били у сличној ситуацији; радили су, проширили и побољшали мрежу и њене капацитете према истом ратишту, која је 1914–1915. могла да пропусти 100 возова сваких 24 часа, у поређењу са 40 колико је имала Италија: или два и по према један. Како онда довести трупе на границу без претераног привлачења пажње Аустрије и пре свега не постати жртва превентивног напада? Аутори дају одговор анализира-

јући ситуацију са војничке тачке гледишта. Било је, наиме, смешљено да се изокрене редослед операција и да се концентрација снага изврши пре објаве мобилизације. Мобилизација би заправо била знак да Италија улази у рат. Мирнодопска концентрација трупа могла је бити довољна, а опет не би навела Аустрију да закључи да се Италија припрема за рат. Она би омогућила допремање људи и материјала у дужем временском периоду, дакле без проблема и застоја који би, кад би се радило у краћем времену, били видљиви због ограниченог капацитета железничке мреже.

Опис који дају Марцоки и Паолети врло је јасан. За превоз трупа железницом ка фронту требало је припремити ратни ред вожње, који је требало да ступи на снагу у време мобилизације. Требало је водити рачуна о „укрштању” возова, што је железнички термин који подразумева да возови кад треба успоре да би пратили сатницу и зауставили се на истим местима како би пропустили један други. Да би кретање било још лакше, оно је требало, докле год је могуће, да буде и симетрично, односно да је интервал између возова константан током целог дана, тј. да постане познат железничком кадру; али то се није догодило. Пошто је одлучено да ће концентрација снага претходити мобилизацији, промењен

је и редослед транспортних операција, због чега је Врховна команда транспорт снага за концентрацију наредила већ оформљеним јединицама и у обиму који ће дефинисати њихово распоређивање и положај. Будући да није дошло до мобилизације, трупе су морале да крену са мирнодопским саставом, што је довело до промене планова и смањивања броја потребних возова, много поједноставило операцију и допринело њеном успешном извођењу.

Аутори никад не заборављају да квантификују своје тврдње. И тако сазнајемо да је током Великог рата било милитаризовано или упућено у војне објекте 70.000 железничара, док је 16.000 мобилисано, а половина послата на фронт. Погинуло је 1.196 људи: 1.080 у борби и 116 у служби.

Након што су описали мобилизацију, аутори говоре о употреби железница током година, посвећујући им странице испуњене мноштвом техничких и квантитативних података о употреби оклопних возова и санитетских колаа. У IX поглављу Марцоки и Паолети детаљно анализирају војне операције до последње победе у Првом светском рату. Од X поглавља престају са детаљном историјском и техничком реконструкцијом догађаја, како би се усредсредили на појаву фашизма и на милита-

ризацију италијанске железничке мреже.

Описујући политичке и економске аспекте који су били у основи озбиљних друштвених сукоба у послератном периоду, аутори подсећају да је недостатак угља, који се 1919. године осетио више него раније, био још већи услед погоршања девизног курса, због чега је железнички превоз био оријентисан на електричну енергију као никада раније. Помињу и тешку послератну обнову, потребу да се обнови железничка мрежа нових покрајина, као и озбиљну економску кризу погоршану демобилизацијом и преласком са ратне на „мирнодопску“ производњу; кризу коју је фашизам превазишао наметањем диктатуре и озбиљних економских и друштвених обавеза, пре свега радницима.

Једна од последица успостављања диктатуре, са наредбом од 31. децембра 1922. године, било је распуштање Управног одбор Државних железница, на чије је чело постављен привремени специјални комесар. Годину и по дана касније, у априлу 1924, оформљено је Министарство за саобраћај које је поверено адмиралу Костанцу Ђану, грофу од Кортелаца и Букарија, уз наређење да направи чистку. То је и урадио, мада то није била безболна операција. Министар је постао директор Државних железница, а Управни

одбор је био само саветодавно тело. Железница је била подељена на 13 сектора, са центрима у Торину, Ђенови, Милану, Венецији, Трсту, Болоњи, Фиренци, Анкони, Риму, Барију, Напуљу, Ређо Калабрији и Палерму и на Делегацију у Каљарију. Реорганизација железнице дотакла је и трамвајски саобраћај, главно превозно средство у великим градовима и њиховој околини, који су почели да се трансформишу као и цело друштво.

Појава фашизма донела је војну новину, којој је, међутим, било одређено само двадесет година живота: милицију. Марцоки и Паолети је укратко описују: подељена на Главну команду, 15 команди сектора, 158 легија, којих је на крају било 180, и три централна складишта, милиција ће бити реорганизована 1929. године након оснивања батаљона црнокошуљаша и након њиховог прикључивања (по два) свакој пешадијској дивизији Краљевске војске. Њена снага ће бити утврђена на 135 легија и 300.000 људи, који су формирали специјалне милиције: железничку, поштанску и телеграфску, лучку, граничну, шумску, саобраћајну, поморску, за противавионску одбрану и универзитетску. Њихова задужења су, осим у случају последње три, била мање-више иста као и она која је имала полиција.

Након Великог рата потреба за економским развојем дове-

ла је до напретка у технолошком смислу и железнички сектор је обogaћен новим моделима. У употребу су ушле локомотиве које Марцоки и Паолети описују до детаља: серија 480, распоред осовина 1-5-0, тежина 85 тона, које могу да развију 1.500 КС на 40 km/h, али специјално дизајниране да вуку воз од 380 тона на 45 на сат на нагибима од 22‰ и предодређене за рад на линији према Бренеру. За брзе возове стигле су машине серије 746, за директне возове на кривудаџим пругама. Направљене са распоредом осовина 1-4-1, тежиле су 94 тона, имале су тежину пријањања 65 и достизале максималну брзину од 100 km/h. Војнички гледано, материјал је 1927. године обogaћен новом металном платформом за утовар и истовар, која је могла да се расклопи и где је 35 људи, за само један сат, могло да изгради ову платформу од 100 квадратних метара, спајајући, као и раније, осам рамова.

Не заборављајући ни значај администрације, у закон од 30. јуна 1926. бр. 272, додат је нови члан за Железнице, што је даље класификовало железнице на „главне” и „споредне”. Главне су биле оне великог обима, или прометне, или које су везивале густо насељене центре међусобно или са значајним лукама, или које су биле повезане са страним мрежама, или које су имале

војни значај. Све остале су биле споредне.

Италијанска мрежа је 1. јануара 1928. године имала преко 21.000 километара. Државне Железнице су контролисале 16.580 km, од којих 15.850 km нормалног колосека (12.080 km са једним колосеком и само 3.770 km са дуплим колосеком) и 730 km уског колосека, док су споредне железнице под контролом имале 2.106 km пруга нормалног колосека и 2.739 km уског колосека.

Међутим, војници су се залагали за изградњу једне друге пруге, оне од реке По до Треви-за. Предложена пре Великог рата, прва деоница пруге Остиља – Лењаго – Тревизо, дужине 14 km од Лењага до Колоње Венете, пуштена је у рад 19. априла 1925. године. Друга деоница, од Колоње Венете до Појане ди Гранфион, пуштена је у рад 8. јула 1928. године, тако да се могло предвидети да ће у потпуности бити завршена 1930. године, са максималним нагибом од 10‰. Потом су изграђене још две деонице од војног значаја на североистоку: Виторио Венето – Понте деле Алпи, са дуплим колосеком и са максималним нагибом од 24 ‰ и Сачиле – Пинцано од 53 километара, на једном колосеку, са максималним нагибом од 15‰.

Двоструки ниво тумачења текста, научно-технички и војни, уоквирује период између два

светска рата, нарочито по питању бирократске организације, једине која је способна да разјасни комплексност одлука и избора. Тако сазнајемо да је за војни саобраћај у време мира и даље било задужено Одељење за транспорт Генералштаба Краљевске војске, у координацији са 6. Одељењем „Војни транспорт” Службе за саобраћај и транспорт Државне железнице, и да је увек био подељен на железнички и војни део. Железнички део је између два светска рата доживео значајне промене, дефинисане прогресивним повећањем двоколосечних пруга и електрификацијом, због чега је, посебно на оним главним, смањена или је потпуно нестала потреба да се утврди максимално дозвољена величина композиција на станицама где се укрштају колосеци, док се повећавао капацитет материјала за вучу, који су све више чиниле електричне локомотиве, због чега се значајно повећао праг минимално дозвољене композиције, па се самим тим повећао и превоз људи и робе.

У XI поглављу аутори настављају да се баве колонијама и њиховим железничким развојем, који је такође схваћен као прилика за економски развој националне индустрије. Као што је познато, погоршање међународне политичке ситуације довело је до избијања Другог светског рата 1. септембра 1939. године.

Марцоки и Паолети, сад већ у свом стилу, преиспитају проблеме који су везани за овај нови политички догађај, али са строго техничко-војног становишта. Они свакако не пропуштају да објасне економске разлоге рата, као и приближавање Краљевине Италије Хитлеровој Немачкој. Захваљујући законима и организацији у време мира, италијанске железнице су се веома брзо прилагодиле новонасталој ситуацији – избијању светског рата, а потом и уласку Италије у рат. Смањена је употреба мешовитих композиција пребацивањем транспорта коадне робе на камионе на најпрометнијим пругама и, самим тим, успостављањем од јануара 1940. аутопревоза између главних железничких станица, путем који је паралелан са пругом. Двадесет четири месеца након избијања Другог светског рата и четрнаест од уласка Италије у рат, у августу 1941. године, активно их је било 25, који покривају 3.800 km, са просечним годишњим транспортом од 250.000 тона. Аутори описују војну реорганизацију италијанских оружаних снага у деликатној сфери транспорта, која је у овом новом рату схваћена као главни инструмент војне стратегије главних протагониста и у коју је Италија ушла са још увек застарелом, али барем бирократски напредном војном индустријом.

Наиме, Марцоки и Паолети подсећају да је, непосредно пре рата, *Службени гласник* од 15. фебруара 1940. године, бр. 38, објавио Краљевски декрет од 16. новембра 1939. године, бр. 2167, који је усвојио *Правилник за обављање великих војних транспорта*, укидајући онај из априла 1915. године.

Краљевска војска је, осим напредовања у технолошком смислу, у оквиру Команде генералштабног корпуса основала сталну мешовиту војнотехничку комисију, под називом „Централна комисија за велике војне транспорте железницом“, са задатком да проучава и припреми неопходна средства за обављање великих војних транспорта у случају рата. Комисијом је председавао помоћник начелника Генералштаба за интендатуру или, уместо њега, начелник одсека Команде генералштабног корпуса, а чинило ју је више чланова: начелник Одељења за транспорт Команде генералштабног корпуса, са генералштабним официром задуженим за транспорт у време мобилизације и концентрације; начелници делегација за војни транспорт; делегат из Министарства за рат и делегати из Министарства морнарице и ваздухопловства за војну област. У области железнице чланови су били начелници следећих служби: за транспорт трупа, за трговину и саобраћај, за материјале и вучу, за

радове и изградњу Главне дирекције Државних железница, при чему је свакоме од њих помагао службеник из одговарајуће службе; шефови одељења Државних железница и шеф Делегације Државних железница у Каљарију; начелник Одељења за војни транспорт Државних железница при Команди генералшабног корпуса, коме је, по потреби, помагао службеник задужен за транспорт у време мобилизације и концентрације; затим два делегата из Главног инспектората за железнички, трамвајски и аутомобилски саобраћај; делегат из Министарства за јавне послове, које припада Главној дирекцији за изградњу нових железница, и коначно, секретар, који је био службеник у Одељењу за транспорт Команде генералшабног корпуса. На тај начин су барем у административном смислу били савремени.

Марцоки и Паолети настављају са описом како догађаја несрећног рата, тако и техничких проблема. У XIII поглављу посебна пажња је посвећена Југославији, са дугачким пасусом под називом „Возови, мостови и искакање из шина у Југославији”. Полазећи од окупације 1941. године, аутори набрајају пре свега италијанске железничке јединице послате у окупирану област, тј. 2, 5. и 6. железнички батаљон, са девет мобилисаних железничких чета, као и поједи-

на мешовита одељења која су радила на пругама, после којих је 1942. стигао и 8. железнички батаљон, који је дошао да замени 6. Након што су се спојили, три батаљона су формирала Групу батаљона СЛОДА – Словенија–Далмација – касније трансформисану у 2. мобилисану железничку групацију, под командом потпуковника Дација до септембра 1941. године, а затим Дутоа. У оквиру групације била су оформљена и три одељења СМЕЛ – војна одељења која су радила на пругама и, у пролеће 1942. године, једна чета блиндираних возова.

Италијански железнички инжењери су били задужени да врате у претходно стање и оспособе најважније пруге у зони окупације, а то су биле Постојна – Логатец – Љубљана од 40 km и Сплит – Меје – Ријека од 450 km. Радови су почели одмах, у пролеће 1941. године, убрзо након завршетка ратних операција. Поправљен је део између Книна и Грачца, као и пруга уског колосека између Книна и Дрвара. Поправљено је 25 прекида пруге, од којих је један чак износио око 100 метара на мосту на дрвеним стубовима високим два метра, а који чак није ни било најтеже поправити.

У исто време радило се на прузи Постојна – Љубљана, која је на 40 километара пруге имала девет прекида од одрона, уништених вијадукта и подвожња-

ка, од којих су четири најтеже тачке били камени надвожњак између Логатеца и Верда, Донски вијадукт, Штампетов вијадукт и велики вијадукт у Боровници, потпуно уништен у централном делу и делимично несигуран, што ће бити треће од највећих достигнућа италијанских железничких инжењера током светског рата. Био је висок 42 метара, састављен од 25 лукова, а био је оштећен динамитом који је уништио осам лукова, узрокујући прекид од 160 метара и оштећења суседних лукова, од којих је један убрзо после пао, правећи прекид, који је због структурних оштећења износио 225,5 метара.

Након што су обновљене пруге, преузеле су их СМЕЛ; и тада настају проблеми, јер је у међувремену почела партизанска активност. Запослени у три СМЕЛ-а контролисали су рад југословенских железничара, који су управљали локалним возовима и, на неким важним станицама, обезбеђивали сервис, уз помоћ особља Државних железница, док су за одбрану били задужени одреди пешадије. На пример, станицу у Врхники недалеко од Љубљане бранили су гренадири, чији је један деташман постављен да чува железничку станицу у Верду, исту ону коју су поправили инжењери, а нападнут 2. фебруара 1942. године. Одељење, отприлике један вод, одолео је нападу до доласка по-

јачања. Ово је била успешна операција, али код других то није био случај.

Поручник планинских јединица Ренато Вилиен, стационаран у Црној Гори и Босни у периоду од јануара до краја новембра 1942. године, у својим мемоарима подсећа да су партизани, недуго након доласка у област у коју је прекомандован, 4. фебруара 1942. напали и уништили једну пешадијску патролу која се враћала возом из Требиња. Ова врста заседа за возове, али не и за саму пругу, била је веома честа, зато што је било потребно мало средстава и никакав експлозив.

У таквим условима прекиди и напади су се множили широм Југославије и често су биле постављане заседе за особље које је било послато да их поправи. Железнички инжењери су имали камионе SPA 25 C 10 у железничкој верзији, тестиране 1931. године, са приколицом, испоручене сваком воду, мада нису били заштићени.

Ово су покушали да исправе стављањем на чело и зачеље композиција оклопне затворене вагоне, у којима су путовали тимови железничара за брзе правке најчешћих прекида. Први возови ове врсте, које би можда било превише дефинисати као окопне возове, били су једноставни и по саставу и по питању заштите, вукле су их оклопне локомотиве и имале су два нор-

мална теретна вагона са ојачаним зидовима. Први вагон је имао два митраљеза Breda мод. 37, други противтенковско оружје од 47/32 из којих се пуцало кроз врата вагона. Они су служили да се умањи штета или да се брзо поправи, али не и да се смање напади; и убрзо је било потребно пет чета железничара, поред особља СМЕЛ-а и Државних железница и различитих команди за одбрану.

За помоћ композицијама које искоче из шина и које можда нападну партизани, или за одбрану екипе за поправку, били су припремљени најтежи возови, са пет или шест оклопних вагона, која су првобитно били отворени теретни вагони, на којима је постављена покривена централна купола, са пет прореза са сваке стране за аутоматске пушке и карабине, и две мање отворене бочне, свака са заштићеним митраљезом Fiat мод. 35 калибра 8 mm и минобацачем Brixia од 45 mm. Касније су се правили слични, али потпуно покривени оклопни возови са противтенковским оружјем од 47/32.

Повећање партизанских активности је указало да пруге треба да буду стално надгледање, али пошто није било могуће имобилисати сталне снаге, то се чинило само у одређеним приликама, а прибегавало се другим мерама. Често су возовима, било да превозе путнике или

робу, додавани вагони са војницима који су штитили пруге.

Ситуација је захтевала брза решења, тако да је у јануару 1942. године војска тражила да се изврши трансформација одређеног броја окопних возила АВ 41 у возове који се крећу по стандардном колосеку, због чега је 15. маја 1942. формирана Самостална чета оклопних возова у оквиру 2. Групације железничара, са задатком да надгледају пруге. Опремљена оклопним возилом АВ 41, чији су точкови замењени железничким точковима, који су, међутим, могли лако да се скину како би се возило могло кретати и по путу, чета је била састављена од војника из коњичких јединица и официра и подофицира железничких инжењера. У почетку је имала команду чете, са два оклопна возила, и два вода, сваки са по четири аутомобила, што је укупно чинило десет оклопних возила. Две недеље касније, 28. маја, добили су још десет аутомобила, а 26. августа чета је била повећана на команду чете и пет водова, од којих је један био резервни. Команда и резервни вод су били у Сиску, једна половина вода била је у Љубљани, а друга половина у Новом Месту, на подручју 11. Армијског корпуса; два вода су била стационирана у Огулину и кретала су се пругама на подручју 5. Армијског корпуса и последњи вод, у Книну, чувао је пруге 18. Армијског кор-

пуса корпуса. Њихове активно-сти у Словенији и Далмацији трајале су до примирја.

Заштита је и даље била недовољна, па су због тога из Италије пребацивани лаки оклопни возови. У Југославији их је 10. маја 1942. године већ било четири на пругама од Перковића до Книна, од Љубљане до Постојне, од Ријеке до Делница и од Делница до Огулина. Касније, 19. јула 1942. године, још два су премештена са Сицилије у Сисак.

Формација железничких јединица 2. армије расла је све више, тако да је добила и независну кохорту железничке милиције, која је била упућена у Љубљану, када је она прикључена Краљевини Италији као нова покрајина.

У међувремену, у јесен 1942. године, направљена је моторна дресина са митраљезима за надгледање пруга. Изузетак је направљен за пруге Сплит – Сињ и Рагуза – Мостар. Оне су биле на уском колосеку, од 760 милиметара, тако да су на захтев Команде оружаних снага Словеније и Далмације били спремни „мали оклопни возови модел 1942”, са митраљезом у куполи ка напред, који су 15. маја 1943. године формирали независни одред малих оклопних возова, који су чинили једна бригада команде и служби и два вода малих возила, са једим официром, два подофицира, 56 војника из трупе, 20 малих возова,

једним лаким камионом и једним бициклом.

Године 1942. почели су да се користе блиндирани моторни возови Fiat /Ansaldo ALn 556. Три су на крову имала две куполе оклопног возила М 13/40, свака са делом од 47/32 и једним великим противавионским митраљезом Breda 20/65, док су са сваке стране вирила два митраљеза од 8 mm. Друга два моторна воза имала су три митраљеза од 8 по страни и два минобацача од 81 или један бацач пламена на крову уместо митраљеза од 20 mm.

Први модел је изашао у септембру, а 20. септембра исте године оформљена је 1. независна чета оклопних моторних возова, са командном четом и два оклопна моторна воза. Чета је 8. марта 1943. године имала још јачи састав, са осам оклопних моторних возова, који су били прилично коришћени и имали су веома велике губитке: моторни воз 1 оштећен је у Сплиту у октобру 1942. године, док је моторни воз 2 искочио из шина у Огулину 12. фебруара 1943. године, приликом чега је погинуо командант и остала посада, а оштећења су била таква да се нису могла поправити. Ипак, потребно је рећи да су свакодневне потребе често принуђивале на мање-више дуге и сталне промене, што чета није предвидела.

Имајући у виду све ово, саобраћај је једва могао да се обавља. У окупираној зони ни Нем-

ци нису били у бољем положају и штитили су главне пруге, на излазу из Београда, са осматрачницама, постављеним на истим раздаљинама дуж пруге; али, уз све то, у обе области прекиди, искакање из шина и постављање заседе наставили су се и даље, као што се, на пример, десило 21. октобра 1942. године, када је воз који је превозио команданта, команду и заставу 2. гренадирског и један батаљон 11 стрљачког пука искочио из шина у Јаворнику, што су изазвали партизани који су га напали са своја два батаљона, бежећи готово одмах по доласку батаљона гренадира.

Једнаку пажњу аутори су посветили свим другим фрон-

товима на којима су се борили Италијани: у Француској, Грчкој, Русији, на северу и истоку Африке и у самој Италији, пре и после примирја 1943. године, па све до успостављања мира у пролеће 1945. године. Књига даје у целини глобално виђење железнице из необичних углова и описује пут од уједињења Италије до краја рата на неконвенционалан начин, дајући јединствени корпоративни, индустријски и научни пресек. Може се бесплатно скинути са сајта www.commissionestoriamilitare.it

Проф. др *Енрико Чернигои*,
Ајело дел Фриули
(са италијанског превела
Весна Петровић)