

Železnice ve válce.*)

V článku „Verdun“, uveřejněném ve Vojenských rozhledech, čís. 11/1927, zmínil jsem se všeobecně o francouzských železnicích za války, o organizaci vojenské železniční služby a o její působnosti na konkrétním případě verdunském. V článku „Německé železnice a válka“, otištěném ve VR. čís. 7, 8 a 9/1928, podal jsem obsáhlou recenzi díla sepsaného francouzským odborníkem. — Nyní chci pojednat o železnicích býv. Rakousko-Uherska za světové války, poněvadž se nejedná věc z toho týká přímo nás. Chci se zmínit o organizaci a o předválečných přípravách, dále o organizaci a působnosti za války.

Nejprve stručný historický vývoj železnic. — Od r. 1837 do 1842 stavějí železnice soukromé společnosti, nutnost a trasa dráhy je diktována hospodářskými požadavky. Od r. 1842, kdy bylo zřízeno gen. ředitelství státních drah, do r. 1854 je první období státních drah, kdy stát sám staví velké hlavní trati a kdy svým vlivem zasahuje do staveb soukromých drah, aby veškeré stavby vyhovovaly jednomu plánu, který byl diktován požadavky hospodářskými i vojenskými. Od r. 1854 do 1879 je období koncesního zákona, kdy stát, sám jsa v těžkých finančních poměrech, znovu udílí koncese společnostem soukromým, ba, dokonce již vybudované trati dráhy jim prodává; je to období překotných staveb, ne zcela finančně zajištěných, a proto po státním krachu r. 1873 byl vydán r. 1877 sekvestrační zákon, kterým stát přejímá zadlužené soukromé dráhy do nucené správy. Od r. 1880 do konce války je druhé období stát. drah, kdy nové stavby podniká stát svým kapitálem a soukromé dráhy postupně zestátňuje.

R. 1896 bylo zřízeno ministerstvo železnic a jemu svěřen státní dozor na všechny železnice a řízení dopravy na státních železnicích a na soukromých železnicích státem provozovaných, jichž bylo před válkou jen v rakouské polovínce asi 23.300 km. Veškeré tyto železnice byly rozděleny na okrsky a spravovány ředitelstvími státních drah, správami provozu nebo traťovými ředitelstvími, jejichž pravomoc a odpovědnost byla značná. Kromě toho byly zde soukromé dráhy spravované společnostmi, v celkové délce asi 4000 km, z nichž největší byly Jižní dráha, Buštěhradská, Ústecko-teplická a Košicko-bohumínská dráha.

*) Prameny: Generál v. v. inž. Emil Ratzenhofer: „Eisenbahn- und Schifffahrtswesen“. Sekční šéf inž. Bruno Enderes: „Die österreichischen Eisenbahnen“ (obě díla vydána ve Vídni r. 1931 u nakladatelství „Hölder-Pichler-Tempsky Ag.“). Plk. gšt. Antonín Czibulka: „Weltkrieg und Eisenbahn“ (vydáno ve Vídni r. 1922 nákladem vlastním). „Mitteilungen aus dem Eisenbahn- und Schifffahrtswesen im Weltkriege“ (vydáno ve Vídni r. 1918 jako 1. a 2. sešit měsíčních zpráv).

Význam a důležitost železnic pro vedení války byly uznávány vojenskou správou již dávno a tak již v prvních zákonech o železnicích byla nařízení, která zavazovala železniční správu k válečným úkonům. Je to především ustanovení §§ 69 a 70 železničního přepravního řádu z 16. XI. 1851, podle nichž na nařízení vojenského velitelství mají se dáti potřebné provozní prostředky tomuto velitelství k dispozici za odškodnění navzájem stanovené. Dále § 2 — udílení koncesí na stavbu soukromých drah — z 27. IX. 1854, podle něhož udělení koncese závisí na souhlase ministerstva obchodu a průmyslu v dohodě s ministerstvem vnitra a války; tato povinnost byla znovu zdůrazněna nejvyšším vlastnoručním dopisem císařovým z 28. III. 1872. Konečně byly to §§ 6 a 16 zákona o válečných úkonech z r. 1912, které určují, že železniční personál zůstává na svých místech i po dobu, kdy železnice (určité trati) slouží vojenským účelům, dále stanovily platnost vojenských železničních předpisů na válečný provoz na drahách, a ustanovení, že za zastavení civilního provozu se neplatí železničním náhrada.

K organizaci a řešení železničních otázek, zvláště co do válečných příprav a co do mírových převozů vojsk po železnici, bylo zřízeno v říšském ministerstvu války již r. 1865 zvláštní oddělení (Eisenbahnbureau des Generalstabes), dále 25 železničních traťových velitelství, po jednom u každého ředitelství státních drah a správy provozu. U těch byly opět organizovány zvláštní vojenské skupiny, u rakouského a uherského ministerstva války ve Vídni a Budapešti pak zvláštní vojenské departmány, skládající se z železničních úředníků.

Válečné přípravy. — Mírové přípravy uvedeného již železničního oddělení generálního štábu na válku se projeví stálým zdokonalováním předpisu o vojenských převozech po železnici (jeho první vydání se datuje již z r. 1862!), dále vypracováním válečných jízdních řádů pro určité trati. Konkrétně byly zhodnoceny tyto přípravy s velmi dobrým výsledkem ve válce r. 1866 při převozu jižní a severní armády do nástupového prostoru (celkem v 885 vlcích) a roku 1878 při převozu vojsk k okupaci Bosny a Hercegoviny. — R. 1887, za napjaté politické situace s Ruskem, byl vypracován první konkrétní dopravní nástupový plán proti Rusku, k němuž se v pozdější době přidružily ještě plány jiné. — Hlavní součástí těchto dopravních plánů byly nástupní linky (spojující prostor mírové dislokace s nástupovým prostorem), s jejichž maximální výkonností bylo třeba počítati. A proto pro tyto jednotlivé trati nástupních linek byly sestaveny válečné jízdní řády.

Při zpracovávání válečných jízdních řádů platila zásada, aby hustota provozu odpovídala všem tratím předvídané nástupové trati. Proto byla vzata za základ jízdní doba nejslabšího stroje používaného na těchto tratích, což mělo zase za následek pomalou rychlost a stejné jízdní doby, tedy nevyužití tažnosti silnějších strojů, dále hustota tras nejméně výkonné trati, tedy nevyužití plné výkonnosti tratí ostatních, konečně se počítalo s neznalostí traťových poměrů u cizího vlakového personálu a se slabší únosností železničního svršku pro těžší stroje. Byly konstruovány různé typy vojenských vlaků s 50, 70 a 100 nápravami se zřetelem na místní, horské a výkonné dráhy. Rychlost vlaků, která s počátku kolísala kolem 11 km/hod. na jednokolejných a 18 km/hod. na dvoukolejných tratích, byla ještě snížena tím, že na 24 hodiny jízdy byly zařazeny 3 stravovací pobyty (1 hod. na snídani, 2 na oběd a 1 na večeři), aby každý transport mohl provést stravování. — Později, při přepraco-

vání válečných jízdních řádů, byla tato velmi úzkostlivě počítaná rychlost vlaků zvýšena na 20—30 km/hod. Vše, co bylo uvedeno, nám vysvětluje, proč na př. jízda z Prahy do Přemýšlu trvala 2 dny a 3 hodiny, z Prahy do Zemuně 2 dny a 20 hodin, z Vídně do Tridentu 2 dny a 6 hodin, z Terezína do Sibině 4 dny a 5 hod. a z Rivy do Černovic 5 dní a 11 hod. a p.

Tak do r. 1914 byly vypracovány válečné jízdní řády pro 313 tratí (sešity i grafika), z nichž časem zastaralé byly nahrazovány novějšími, takže v dopravním elaborátu z r. 1914 byly nejstarší válečné jízdní řády ještě z r. 1904 (ze severozápadní části monarchie dokonce z r. 1887!).

— Tyto válečné jízdní řády byly určeny jen pro vojenské účely, sloužily k převozu vojsk, válečného materiálu a potravin do nástupového prostoru. Požadavkům občanským hověly málo nebo vůbec nic.

Vypracováním a stálým zdokonalováním válečného jízdního řádu přišlo se na mnohé nedostatky se stanoviska vojenského, o jejichž nápravu vojenská správa velmi usilovala; týká se to hlavně:

a) vybudování nových strategických tratí, jako: 5 karpatských linek Lawoczne (r. 1887), Medzilaborce (r. 1872), Orlov (r. 1876), Jasina (r. 1898) a Užok (r. 1905) (viz mapku, označení 1, 2, 3, 4, 5), dále trati Kojetín—Těšín—Kalvarja (mapka 6) k odlehčení Severní dráhy, mnoha odboček z hlavních tratí do pohraničí proti Rusku i Srbsku, vybudování alpských drah: Pyhrnbahn, Karavankenbahn, Wocheinerbahn a Tauernbahn v letech 1906—1909 (mapka: 7, 8, 9, 10), které s použitím již trvajících úseků tratí tvořily novou nástupní linku proti Itálii, dále lepší spojení s Dalmacií (mapka: 11, 12, 13) a p.,

b) zvýšení výkonnosti již zřízených tratí: zdvoukolejnění karpatské linky přes Medzilaborce, mohutné vybudování hlavní trati Bohumín—Krakov—Lvov a 3 tratí proti Itálii (mapka: 14, 15, 16), zlepšení železniční sítě v jižních Uhrách a p.,

c) rozšíření určitých stanic, ať styčných nebo jinak vojensky důležitých (pro nástup), co do kolejiště i co do ramp (leckde dlouhé až 466 m pro vlak o 100 nápravách),

d) zvýšení výkonnosti vodárenských zařízení i rozšíření určitých výtopen,

e) zajištění vojenského výstroje vozů (celkem asi 34.500 souprav pro muže a 50.000 souprav pro koně),

f) zařízení pro stravování a napájení vojenských transportů (celkem přes 1000 stravovacích stanic s denní výkonností až 5000 obědů),

g) udržování zásob hmot pohonných a spotřebních (uhlí, mazadla a j.) a udržovacích (pražce, šrouby, petrolej, knoty a j.) nejméně na první měsíc války.

Ale ani v přípravách a opatřeních se stanoviska čistě vojenského vojenská správa nelenila. Na střežení železnic bylo pomýšleno již v letech 1887 tím, že u důležitých mostů v Haliči byly vybudovány zvláštní opevněné strážní domky. Později bylo střežení železnic organizováno všeobecně, 3. mob. dnem počínajíc, a to jak vojensky (asi 10.000 mužů pro 850 objektů a 83.000 domobranců pro volnou trať), tak i zvýšenou pochůzkovou činností železničních orgánů. — Stálá minová zařízení byla umístěna na důležitých objektech v pohraničí, které byly předvídaný k zničení za ústupu (u 309 objektů, z toho 280 mostů) a trhaviny byly připraveny, místy i deponovány, na místě samém. — Byly udržovány zásoby mostových provisorii (asi 150 v délce 6, 10 až 28 m) a nářadových souprav. — Zprošťování železničních zaměstnanců od činné vojenské služ-

by za mobilisace a války (bud' zcela nebo na prvních 40 dní) bylo připraveno.

K elektrisaci drah uplatňovala vojenská správa zamítavé stanovisko, totiž, že možnost plného provozu pod parou na těchto tratích nesmíu trpěti, a tak ztroskotala myšlenka elektrického provozu na nově vybudované trati Celovec—Gorice.

Vojenská správa nepřestala však jen na těchto přípravách co do vypracování válečných jízdních řádů a co do vykonávání značného vlivu na zlepšení železniční sítě a železničních zařízení vůbec, nýbrž předvíдалa sama stavbu i dopravu na železničních vlastními prostředky, t. j. personálem a prostředky železničního pluku. Základ k organizaci železničního pluku byl dán již r. 1872 zřízením kádru pro 5 vojenských železničních formací, což se zvláště dobře osvědčilo při okupaci Bosny a Hercegoviny, kdy byla vybudována 190 km dlouhá úzkorozchodná bosenská dráha (denní výkon průměrně 1 km trati), a proto bylo r. 1883 přikročeno k postavení vlastního železničního pluku o 2 praporech. Jeho organizace byla neustále zdokonalována, takže za mobilisace r. 1914 postavil již 28 železničních provozovacích rot, 5 polních koňských drah (každá 90 km kolejnic a 3000 koní), 1 polní parní dráhu (90 km kolejnic, 50 strojů a 520 vozů), 8 železničních stavebních rot, 3 pevnostní polní dráhy a 1 sklad železničního materiálu (kde kromě jiného jiného materiálu bylo i 186 železných pojízdných ramp). Mužstvo bylo školené nejen pro provoz a stavbu tratí a objektů, nýbrž i pro ničení a i pro opravy poškozených tratí a objektů, dále pro stavbu mostů přes široké vodní toky s plovoucími (lodními) opěrami.

Válečné dopravní plány byly vypracovány před válkou čtyři. Proti Rusku „případ R“ (7 linek celkem s 165 trasami), proti Srbsku „případ B“ (3 linky celkem s 135 trasami), proti Italii „případ I“, proti Francii (převoz 10 italských divísi do Vogés, počítáno s 8—10 vlaky o 70—100 nápravách denně na 3 linkách). Vojenská instradace byla vypracována velmi pečlivě, zvláště co do možnosti vykládání v nástupovém prostoru. K informaci vyšších velitelství byly sestaveny zvláštní přehledy příjízdních (odjíždějících) transportů, přehledy zatížení stravovacích stanic a cestovní rozvrhy pro každý jednotlivý transport a každý válečný případ, jichž počet vzhledem k velkému počtu voj. transportů a ke třem válečným případům byl obrovský (celkem asi 14—15.000). Civilním železničním úřadům byl oznámen jen běh transportů (ne však zcela až do vykládacích stanic, aby zůstaly utajeny) a podle toho měly učinit všechny přípravy co do personálu, strojů, vozů a spotřebních hmot.

Vojenské železniční úřady, jejich organizace a činnost za války. — Za války byla nejvyšším vojenským železničním úřadem kancelář přednosty polní železniční služby (Chef des Feldeisenbahnwesens). Zprvu byl podřízen vrchnímu etapnímu velitelství a zůstal po dobu provádění nástupu ve Vídni; pak se přemístil k polní armádě do Těšína (počátkem listopadu 1914). Před přípravou větších akcí byl vždy brán na potaz, a bylo to před květnovou ofensivou 1914, kdy na jeho dobré zdání bylo rozhodnuto, aby byl učiněn průlom právě v prostoru Gorlic, vzhledem k možnostem soustředění a zásobování vojsk. A proto byl též v červenci 1915 podřízen přímo vrchnímu veli-

telství operujících armád a jeho kancelář byla nově zorganizována. Často byl nucen klásti značné požadavky na železniční správu a mnohdy musil celou svou vahou se domáhati splnění těchto vojenských požadavků proti civilním. — Dále bylo to ústřední dopravní velitelství (Zentraltransportleitung — ZTL.) jako nejvyšší vojenský instradační úřad. Skládalo se z důstojníků a železničních úředníků ode všech ředitelství státních drah a správ provozu (celkem asi 500). Řídilo veškerou vojenskou dopravu, kromě toho i civilní dopravu osobní a nákladní v poli. Disponovalo železničním personálem, stroji i vozy, a proto mu byly podřízeny ústřední přidělovna vozů, strojů a ústřední telegrafní úřad. Jednalo přímo s železničními úřady a bylo zákonně stanoveno nejvyšším provozním úřadem (Oberste Betriebsbehörde) pro všechny dráhy monarchie. — Konečně to byla polní dopravní velitelství (Feldtransportleitung — FTL.) s instradační pravomocí co do vojenských transportů i co do civilního provozu v poli za frontou a železniční traťová velitelství (Eisenbahnlinienkommandos) s instradační pravomocí co do vojenských transportů v zápolí. Prvních bylo na počátku války zřízeno 4, v průběhu války pak a před zahájením operací proti Itálii a Rumunsku nových 8.*)

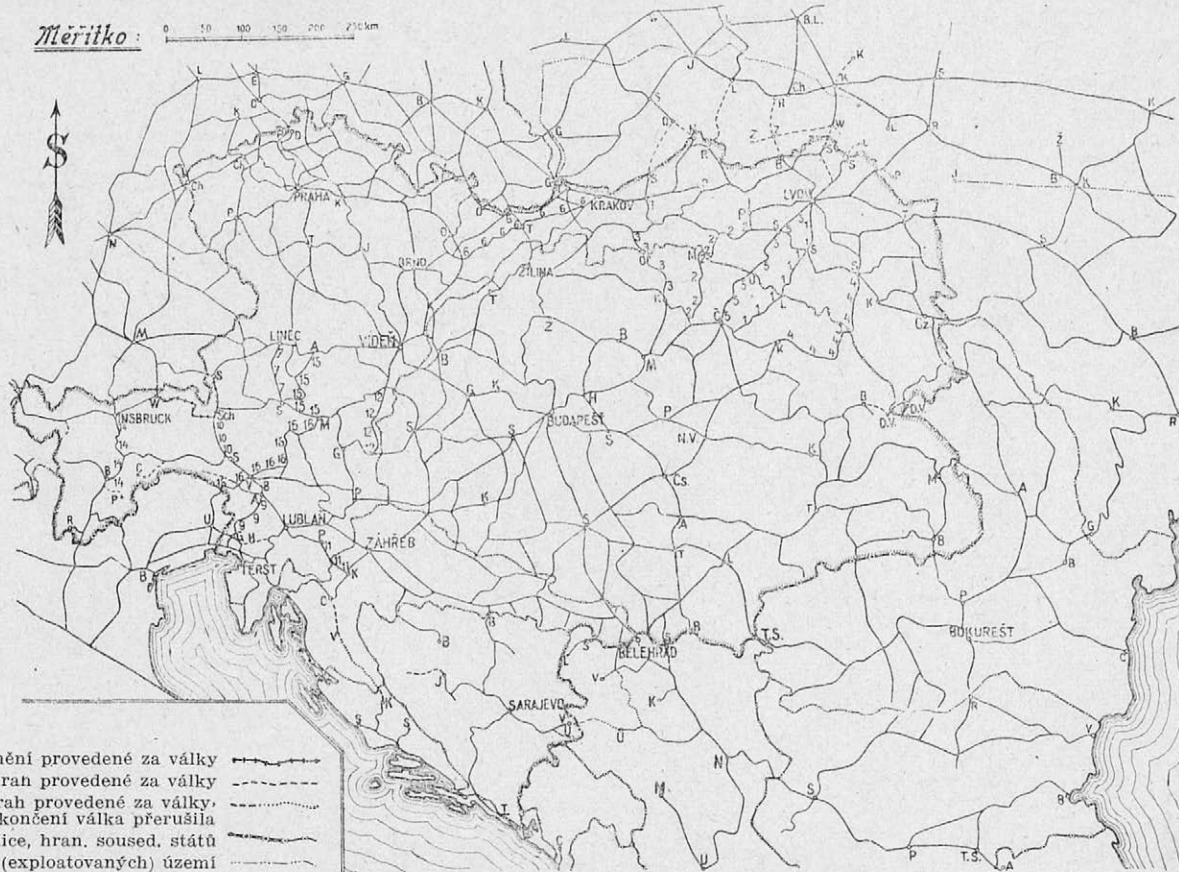
Částečná mobilisace byla vyhlášena 26. července, všeobecná 31. července 1914, jako 1. mobilisační den byl označen 28. červenec, resp. 4. srpen.

Až do 1. mobilisačního dne byla volná doprava; zboží šlo až do místa určení, pak byla přepravována jen pošta, dobytek, uhlí, potraviny; přes hranice vozy ovšem nesměly. 1. mob. dne 8 hod. hlásily stanice stav vozů nákladních, veškerý provoz byl zastaven; do 10 hodin hlásily přidělovny vozů stav a potřebu vozů nákladních na ÚDV.; ve 12 hod. dalo ÚDV. první instradační rozkazy: vozy potřebné pro vojenské transporty se složí, jedou do výbrojních stanic, dostanou vojenská zařízení, sestaví se v nejčastější vojenské vlakové soupravy a 2. mob. dne připravené čekají na instradační rozkazy. Válečné přesuny strojů, válečná vyrovnávka personálu a zproštění železničních zaměstnanců od činné vojenské služby — to vše bylo již v míru připraveno — bylo ihned provedeno. A tak 3. mob. dne nakládají a odjíždějí první válečné vojenské transporty. — Na základě částečné mobilisace se provádí „případ B“ (žlutý), jakmile byla vyhlášena všeobecná mobilisace, jde o „případ R“ (bílý), který předvídal použití asi 20 divisí proti Srbsku, kdežto „případ B“ počítal asi se 40 divisemi proti Srbsku. Pozdějším uplatněním dopravního plánu R, kdy už se dopravní plán B provádí, dále přeložení nástupového prostoru I. a IV. armády v Haliči více dozadu, na San, vzhledem k pokročilému již a časově tak brzo nepředvídanému nástupu Rusů, konečně přeinstradace II. armády, již na cestě podle plánu B proti Srbsku, přes Karpaty do Haliče, pro značný tlak Rusů, kteréžto transporty se křižovaly s evakuačními a odsunovými transporty z Haliče do Uher, to vše způsobilo nejen vyvrcholení prací řídicích vojenských železničních úřadů, nýbrž i největší vypětí sil úřadů exekutivních, jak vojenských, tak i civilních. — Provedení rakouského dopravního nástupového plánu je velmi zajímavá kapitola, o níž, vzhledem k všeobecnému rámci tohoto článku, se nemohu širě rozepisovati. (Přistě dále.)

*) Více o vojenských železničních úřadech viz v článku mjr. gšt. Boh. Palečka, uveřejněném ve VR. roč. XIII., čís. 8 a 9, str. 1034.

Železniční mapka býv. říše rakousko-uherské s přílehlými oblastmi.

Měřítko : 0 50 100 150 200 250 km



Legenda:

Zakresleny jsou jen trati hlavní a z místních jen ty nejdůležitější, tedy ne všechny.

- zdvoukolejné provedené za války
- novostavby drah provedené za války
- novostavby drah provedené za války, jejichž dokončení válka přerušila
- říšské, resp. zemské hranice, hran. soused. států
- hranice obsazených (exploatovaných) území

