

# Čriepky z histórie 4

## Prusko-rakúska vojna 1866 a vojenská doprava

O prusko-rakúskej vojne vedenej v roku 1866 možno hovoriť ako o konflikte, v ktorom bola železnica využitá pre vojnové účely prvýkrát a počas príprav naň boli kreované zárodky orgánov vojenskej dopravy v stredo-európskom priestore.

Prusko čerpalo zo skúseností z americkej občianskej vojny, kde malo svojich pozorovateľov, z prekladu vojnových pamätí generála McCalluma, ktoré obsahovali podrobné priblíženie role, akú v konflikte zohrali železnice a z informácií, ktoré cez Atlantik prenikli o úspešnom zorganizovaní prevádzky na železniciach na strane Severu Hermanom Hauptom.

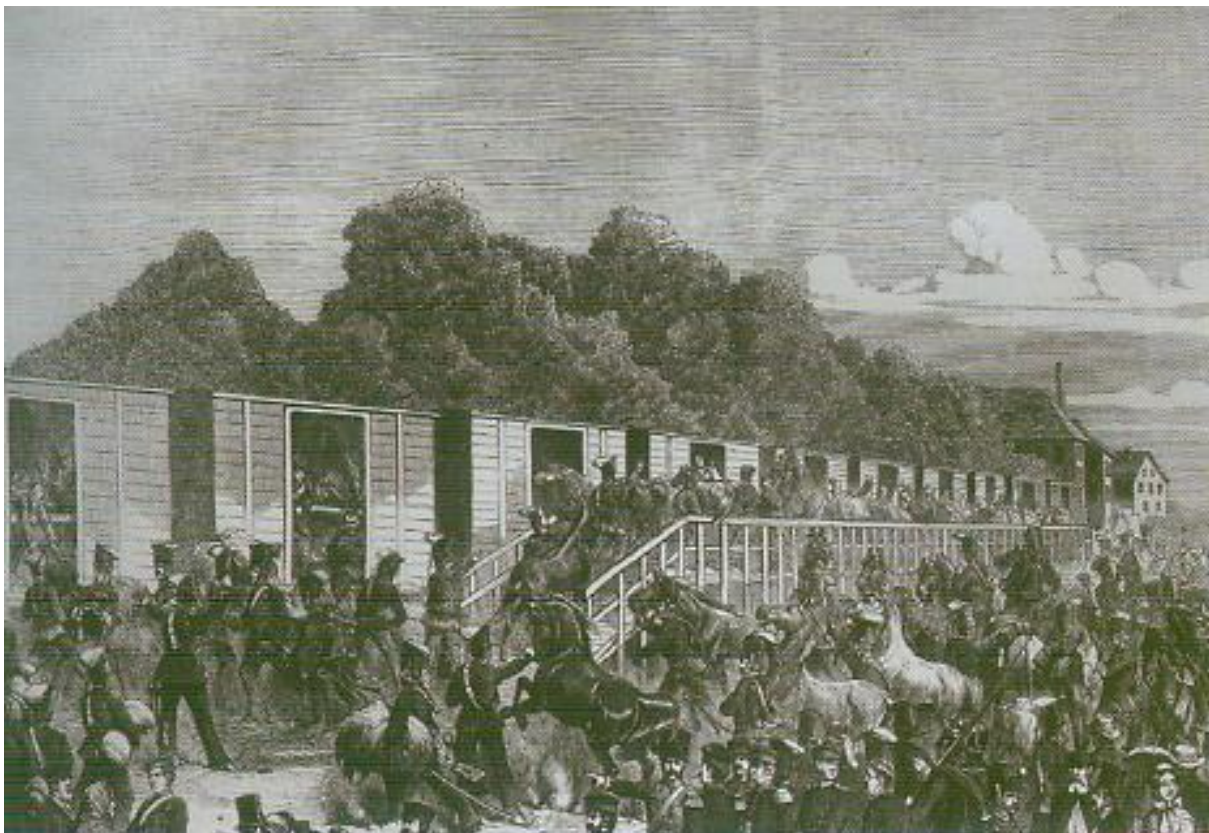
*Herman Haupt. Absolvent vojenskej akadémie vo West Pointe, profesor matematiky a stavebného inžinierstva. Podľa názoru historika „nielen stanovil všeobecné zásady zásobovania po železnici, ale i podrobne vypracoval metódy stavby a ničenia železničných zariadení“. Vynucoval naplnenie dvoch zásad a to, že vojaci nemajú zasahovať do riadenia železničnej dopravy a že nákladné vozne majú byť vykladané a vracané bezprostredne, aby nemohli byť využívané ako sklady, alebo dokonca, čo sa občas dialo, ako kancelárie.*

Prusi systematicky projektovali svoju železničnú sieť tak, aby boli pripravení na eventualitu vojny. Predpokladali vytvorenie pracovných jednotiek z ľudí uvedomele oddaných svojej veci, ktoré sa zakladali na Hauptovej myšlienke samostatného zboru ľudí schopných stavať, ale aj ničiť železnice. Začiatkom leta 1866 bol v každej z troch pruských armád sformovaný železničný oddiel – *Feldeisenbahnabteilung* – skladajúci sa z vojenských i civilných osôb, čo v tom čase znamenalo zásadný odklon od tradície. Vojenský predstavitelia boli vysielaní zo ženijných jednotiek, pruské štátne dráhy zaistili kvalifikovaných pracovníkov, ktorí boli poverení údržbou tratí a riadením prevádzky na nich. Muži všetkých troch oddielov boli zmobilizovaní hneď po vypuknutí vojny. Každá jednotka dostala opravárenský vlak s rušňom na oboch koncoch. Pomalou jazdou vlaku po trati sa vykonávala komplikovaná a bizardná procedúra spočívajúca v tom, že pred ním sa pohybovala drezina poháňaná štyrmi mužmi, ktorá viezla dôstojníka a trubača. Keď narazili na prekážku,

trubač zatrúbil na poplach a potom prišiel vlak a začal opravy. V prípade, ak naň zaútočil nepriateľ, rušeň pripriahnutý na konci súpravy ho mohol odtiahnuť do bezpečia.

Osud, ale najmä strategický náhľad náčelníka generálneho štábu pruskej armády – generál gróf von Moltkeho – predurčil za rozhodujúce miesto stretu severovýchodné Čechy. Tento priestor mu umožnil využiť pre prepravu vojsk tri hlavné trate a jednu vedľajšiu. Ostravský smer vylúčil z dôvodu, že z Pruska sem bola vybudovaná iba jedna trať. Výsledkom bola preprava troch armád s maximálnym využitím železnice. Labská armáda bola prepravená od Koblenca (sútok Rýna a Mosely) cez Hannover a Magdeburg do Halle. Prvá armáda bola prepravená od Štetína, Berlína a Durýnska ku Zhorelcu (nem. Görlitz). Druhá armáda sa prepravila z Pomaranska do cieľového priestoru medzi Zhorelcom a Vratislavom (poľ. Wroclav).

Počas necelých dvadsiatich dní prepravili pruské železnice 197 tis. vojakov a tiež kone a delá, denne v priemere 40 vlakov. Pri posudzovaní tohto výkonu je potrebné vziať do úvahy vtedajšie jednoduché vybavenie železníc a vysloviť mu obdiv.



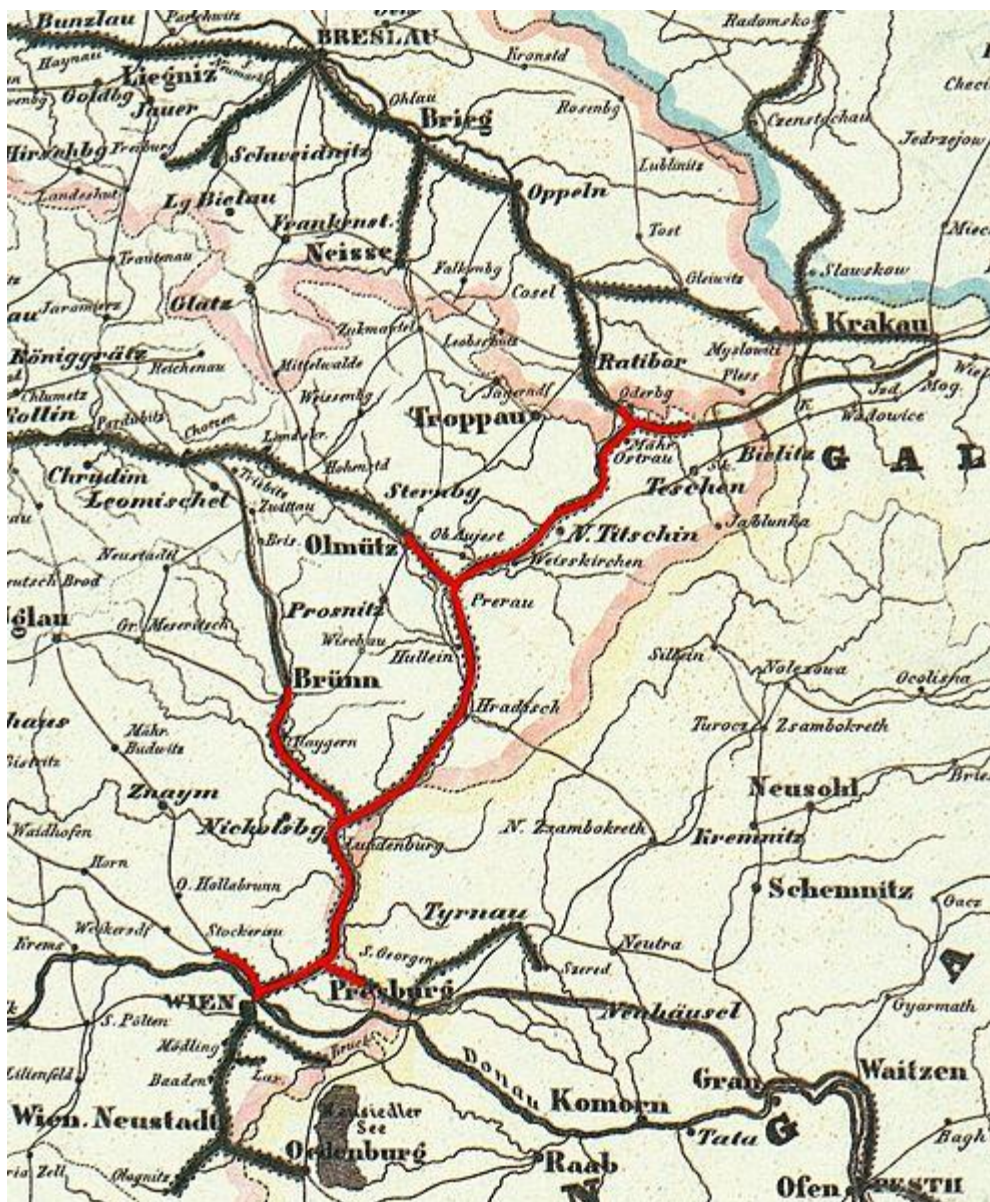
Pruské jazdecko na začiatku vojny počas nakladania v Düsseldorf

Na rakúskej strane mal veliteľ, poľný zbrojmajster Benedek, z hľadiska využitia železníc nepomerne menšie možnosti. Budúci priestor rozhodujúce stretu bol s Viedňou prepojený jedinou traťou. Severná dráha cisára Ferdinanda, vedúca cez Břeclavi a Přerov a s odbočkami do Brna a Olomouca. Z Olomouca viedla Severná štátna dráha cez Prahu do Podmokol (Děčín), z Brna potom spojka na túto trať do Českej Třebovej. V Pardubiciach začínala trať Juhosevero-nemeckej dráhy, smerujúca severným smerom k Libercu a jej odbočka z Jozefova (Jaroměř) do Svatoňovic. Tieto dve dráhy ako jediné prechádzali priestorom budúceho bojiska. Tiež tri dôležité pevnosti, Terezín, Hradec Králové a Jozefov, mali koľajové spojenie s pevnosťou olomouckou. Čiastočne strategický význam mala ešte Turnovsko-kralupsko-pražská trať. Ďalšie trate [Ústecko-teplická a Buštěhradská železnica (Kladno), České západné dráhy (Furth im Wald – Plzeň – Smíchov)] nemali z pohľadu vtedajších vojenských plánovačov väčšie využitie.

V roku 1866 bol stav vybudovania železníc takýto: 1502 km v Čechách a na Morave vs. 8111 km v Prusku.

To čo bolo k dispozícii sa na vlastnú vojnu na rakúskej strane pripravovalo dva roky. Rakúske ministerstvo obchodu (spravovalo železnice) zmluvne zaviazalo všetky súkromné železničné správy navzájom si poskytovať železničné vozne pre prípad vojny. Súčasne boli vydané Inštrukcie pre vytváranie železničných transportných úradov. Podľa tohto záväzného nariadenia boli začiatkom mája 1866 vytvorené tzv. traťové vojenské veliteľstvá (v Brne, Přerove a Prahe) a celá sieť im podriadených tzv. etapových veliteľstiev. Tie boli v Čechách a na Morave vytvorené v Břeclavi, Brne, Pardubiciach, Prahe, Kralupoch n. Vlt., Terezíne (Bohušovice n. Ohří), Jozefove, Mladej Boleslavi a Liberci.

15. apríla 1866 dokončil generálny štáb rakúskej armády plán presunu vojsk do priestoru predpokladaného severného bojiska a o mesiac neskôr šéf oddelenia pre železničné prevozy pri generálnom štábe major Panz rozosiela etapovým veliteľstvám podrobné inštrukcie pre umiestňovanie deštrukčných náloží. Dochádza i k plánovanému odvozu rušňov do bezpečného vnútrozemia. Útočiskom sa stala stanica Rákos (dnes Budapešť – Rakosredezö); časť saských rušňov, 140 a tri tisíc vozňov, bola umiestnená v Chebe, kde prečkali vojnu.



### Severná dráha cisára Ferdinanda

V čase hlavného náporu, teda od 20. mája do 9. júna, dokázali železnice prepraviť 191 tis. vojakov, delá, kone i proviant. Denný priemer sa pohyboval okolo 22 vlakov. Toto všetko zvládli prevažne jednokoľajové železnice bez telefonického spojenia medzi stanicami, ktoré boli vzdialené priemerne 15 km. Vojenské vlaky mali normovaný počet náprav 100, čiže 50 vozňov; mimoriadne toto mohlo byť prekročené o 100 %. Vlaky boli brzdené ručne.

21. mája bol prednostom pražských nádraží (štátne, dnes Masarykova a Smíchov) doručený prísne tajný rozkaz z pražského vládného zastupiteľstva (místodržiteľství) zaistiť pohotovosť pre rušne a osobitne určené vozne pre prepravu výnimočných osôb, štátne dôležitých písomností a osobitne vybraných cenností. Pre prepravu excisárovnej Márie Anny bol vypravený mimoriadny

vlak, ktorý nesmel z bezpečnostných dôvodov prekročiť rýchlosť 35 km/h, jeden oddiel vagóna 1. triedy bol upravený na spálňu. Dňa 22. mája bez osobitných opatrení, ktoré by mohli vyvolať pozornosť boli večerným vlakom prepravené z Prahy do Viedne symboly českej štátnosti – korunovačné klenoty. Spoločnosť štátnych dráh vykonala vcelku ničnehovoriacu mimoriadnu technickú kontrolu vozňov a vyhradila jeden oddiel. Vlastnú prepravu zabezpečili miestodržiteľský radca Hlávka a člen zemského výboru Dr. Brauner v škatuli na klobúky. Keď na druhý deň predsa len prenikli informácie o transporte klenotov, boli štátne symboly už v bezpečí.

Vo vypätých dňoch, pred priamym stretom armád, prevzala železnica i úlohy únikovej cesty. Do popredia vystúpila dôležitosť zaznávanvej Českej západnej dráhy, ktorá sa zo dňa na deň stala jedinou ústupovou cestu z Prahy pred hroziacim obklúčením Prusmi. Prednosť mali vojenské vlaky sťahujúce sklady vojenského výstroja a proviantné rezervy. Na Smíchove boli tiež v pohotovosti tri vlaky pre potreby vojenského generálneho veliteľstva. Na úbohých civilistov ostali iba nekryté vozne pre prepravu dobytky.

Z ohrozenia zo strany Prusov sa takto dostal i saský štátny poklad a peňažná hotovosť pražských bankových domov. Finále na západnej dráhe obstaral evakuačný riaditeľský vlak, ktorému bola zverená preprava železničiarov a drážnych cenností do bezpečia. Osobitný oddiel tohto vlaku vyradil z prevádzky strategicky dôležitý most pri Mokropsoch. Dvadsať robotníkov pod vedením dvoch inžinierov demontovalo koľajnice, mostovku jedného mostného poľa a všetky zvislé nosníky mostnej konštrukcie.

Ako je známe ani hrdinstvo rakúskych vojsk nezabránilo prehre v tejto vojne. Vo dňoch 22. – 26. júla je v Mikulove uzatvorené prímerie.

Ustupujúce armády opätovne potrebujú služby železníc. 10. rakúsky armádny zbor (20 tisíc vojakov a delá) ustúpil od Hradca Králové do Letovic pri Brne. Odtiaľto bol zbor premiestnený v priebehu 38 hodín po železnici do Viedne. Podobne v Olomouci sústredený 3. armádny zbor spolu so saskými spojencami (43 tisíc vojakov) sa presúva do Viedne po železnici. Prevozy trvali viac ako tri dni; denne šlo o desať stovozňových vlakov. Pretože požiadavky armády boli enormné, ujalo sa zvládnutie dopravy organizovaním jászdz tzv. Zwillingszüge, čiže dvojíc vlakov. Dva vojenské vlaky šli za sebou s odstupom pätnástich minút, čo urýchlilo ich dopravu, súčasne to však znamenalo deväťdesiat minútový stop pre všetky ostatné vlaky.



Česká západná dráha

Na mikulovskú dohodu nadviazala 1. augusta 1866 v Brne podpísaná železničná dohoda. Víťazní Prusi si zabezpečili obnovu železničných tratí na okupovaných územiach, opravu rušňov, odstránenie zátarás, obnovu mostov a tunelov. Ich tlak sa prejavoval v rýchllosti vykonávaných prác. Oprava nám známeho mosta pri Mokropsoch trvala iba tri dni.

Výsledkom tejto podivnej vojny (Prusko neodtrhlo okupované české oblasti od Rakúska) bolo pripútanie Rakúska ako spojenca Pruska pre boj s ďalším možným nepriateľom – Francúzskom.



Zdroje:

Lášek, Vaněk dvojmagazín ČD Železnice a armáda

Christian Wolmar Vlaky a války – Jak je železnice vyhrávaly a prohrávaly