

VOJTĚCH SZAJKÓ

**ŽELEZNICE, POŠTA
A TELEGRAF RAKOUSKÉ
ARMÁDY V LETECH
1848-1914**







VOJTĚCH SZAJKÓ

**ŽELEZNICE, POŠTA
A TELEGRAF RAKOUSKÉ
ARMÁDY V LETECH
1848-1914**



**NAKLADATELSTVÍ
EPOCHA**

Copyright © Vojtěch Szajkó, 2017

Cover Art © Lukáš Tuma, 2017

Czech Edition © Nakladatelství Epoque, 2017

ISBN 978-80-7557-463-3 (pdf)

Obsah

Předmluva

Souvislosti doby předbřeznové

Revoluční léta 1848–1849

První regulérní „Eisenbahnaufmarsch“ rakouské armády (1850)

V období neoabsolutismu (1851–1860)

Italská kampaň 1859

Válka 1866

Vývoj do první světové války

Závěrem

Summary

Seznam zkratek

Prameny a literatura

Jmenný rejstřík

Předmluva

Během napoleonských válek proti sobě poprvé stanuly masové armády. Na počátku 19. století se podstatně zlepšila kvalita technického vybavení armád, a zároveň se rozšířil prostor jejich působnosti, takže o výsledku války už nerozhodovala jediná generální bitva (svůj význam si však udržela), nýbrž postupné či svázané boje a bitvy odehrávající se dlouhodobě ve velkém prostoru. Tím nastala potřeba rozdělit plnění jednoho strategického úkolu na dvě a více operací. Velký skok vpřed zaznamenalo operační umění od poloviny 19. a začátku 20. století, kdy armády kromě toho, že zvýšily početní stavy, úroveň výzbroje a ostatního zabezpečení, začaly hojně využívat nové dopravní a komunikační prostředky: železnici a telegraf. Díky rozmachu nejen železniční dopravy, ale i jiných druhů přeprav byly možné rychlé a spolehlivé přesuny vojsk a v návaznosti na to jejich rychlé soustředění a rozvinutí. Zjednodušilo se zásobování, přibýly nové formy a způsoby manévrů. Rychle postupující zavádění nových prostředků pro spojení na dálku (telegrafu, později telefonu) usnadnilo velení velkým uskupením vojsk, což se stalo v kombinaci s uplatňováním nových typů zbraní (automatická samonabíjecí puška, kulomet, dalekonosné a rychlopalné dělostřelectvo apod.) východiskem pro další rozšíření frontové linie, lepší členění vojsk na jednotlivé sledy a ničení nepřítele do větší hloubky jeho sestavy.¹

¹ ZONA, Pavel, *Vývoj geneze vojenského strategického myšlení a jeho odraz ve vojensko-strategických koncepcích*, in: GALATÍK, Vlastimil – KRÁSNÝ, Antonín – ZETOCHA, Karel (eds.), *Vojenská strategie*, Brno 2008, s. 80.

Jak vojenské, tak i strategické uvažování velitelů se začalo ubírat směrem, který diktovala průmyslová revoluce. Každý voják si musel vytvořit vztah k novým dopravním a komunikačním prostředkům a naučit se s nimi zacházet, ať už v teoretických úvahách nebo prakticky. Rakouská vojenská mašinerie se všemi svými klady a zápory nebyla výjimkou. Následujících sedm kapitol odkrývá logistické a komunikační pozadí ozbrojených konfliktů, do kterých v letech 1848–1914 zasáhla c. (a) k. armáda, a současně zachycuje pronikání železnice a telegrafu do úvah nejvyšších vojenských míst habsburské monarchie.² Jedním z důsledků tohoto procesu byla reorganizace rakouské poštovní služby, jejíž systém se nezměnil od válek proti Napoleonovi. I tuto proměnu se zde pokouším zachytit.

Výklad, snažící se rozbít tradiční pohled na jedno období vojenských dějin habsburské monarchie, končí v předvečer první světové války, přičemž největšího prostoru se v něm dostává využití železniční dopravy, neboť právě její rozvoj vedl k rozšíření rozsahu válčení a zvýšení jeho účinnosti. Ten, kdo uměl efektivně využívat železnici v týlu, dokázal postavit zpravidla větší a lépe vyzbrojenou armádu, čímž úměrně rostla šance na vítězství. Na jedné straně se přibývajícím železničním tratím stávaly sjednocujícím faktorem států, na druhé straně zvyšovaly riziko jejich vzájemných konfliktů, jelikož sjednocení podněcovalo nacionalistické smýšlení. Ekonomický rozmach jako hlavní důsledek vzniku železnic stimuloval rozpínavost a vyvolával agresivní úmysly vůči sousedním zemím. Bohaté státy mohly věnovat více peněz na válku a posilovat své útočné i obranné schopnosti. Koloniálním mocnostem železnice umožnily dosáhnout pevnější vlády nad svými državami.³

² V dalších pasážích zkracuji spojení *Rakousko-Uhersko* a všechny jeho odvozeniny pomocí *R-U*.

³ WOLMAR, Christian, *Vlaky a války. Jak je železnice vyhrávaly a prohrávaly*, Praha 2012, s. 13–14.

Jednalo se o paradox. Zatímco v civilní sféře železnice a telegraf zcela evidentně přispěly k modernizaci společnosti a kvalitativní proměně jejího životního stylu, ve vojenské sféře působily příznivě pouze na vývoj taktiky a strategie, které posouvaly kupředu po stránce týlového zabezpečení, jinak ale sehrály úlohu spíše negativního faktoru tím, že umožnily posílat do boje větší armády a pravidelně je doplňovat čerstvými posilami, což vedlo k vyšším ztrátám na životech. Smutné zprávy pak distribuovala hbitá polní pošta. Tento fakt je všeobecně platný, ačkoliv díky železnici a telegrafu zaznamenala pokrok i péče o raněné a nemocné vojáky. Humanitární aspekty ovšem nebyly tím hlavním důvodem, pro něž se všechny evropské armády začaly zajímat o nové dopravní a komunikační prostředky.

Co se týká telegrafie a poštovníctví, soustředí se tato kniha na využití elektrického či elektromagnetického telegrafu⁴, jehož vynálezcem byl Samuel F. B. Morse, pozemními silami c. (a) k. armády v letech 1848–1914. Dalším typům telegrafie, jako byl například optický telegraf, věnuji minimum prostoru. Stranou mého zájmu zůstala i radiotelefrafie, která našla uplatnění až počátkem 20. století u R-U válečného námořnictva a teprve během první světové války v celé armádě. Navíc pozemní jednotky poměrně rychle přešly na telefonické spojení, což je téma pro samostatné pojednání. Náplň textu tvoří popis organizačního zakotvení a fungování telegrafie a poštovníctví v rámci c. (a) k. armády v době míru i války, kdy byly aktivovány systémy rakouského polního telegrafu a rakouské polní pošty. V souvislosti s oběma komunikačními prostředky jsou vyzdvíženy dvě události: prusko-rakouská válka roku 1866, v níž c. k. armáda poprvé nasadila telegraf ve skutečně masové míře, a R-U angažmá na Balkáně v poslední třetině 19. století a na začátku 20. století.

⁴ Nemám-li na mysli jiný druh telegrafie než elektrickou či elektromagnetickou, používám pouze slovo *telegraf*. Tam, kde by mohlo dojít k nesprávnému pochopení, přidávám adjektivum *elektrický*.

Při studiu pramenů a literatury bylo nutné proniknout do vojenských, hospodářských a politických dějin habsburské monarchie a použít metody těchto disciplín historické vědy, hlavní úhel pohledu ale představují dějiny vojenství. Z hlediska geografického cílím na Předlitavsko s výrazným podílem popisu událostí, jež se odehrály v českých zemích, nebo mají vztah k českým dějinám. Druhá z možností je charakteristická pro kapitoly popisující období po roce 1867. Chronologické vymezení není striktní, neboť částečně postihuje i dobu předbřeznovou. Protože existují odborná pojednání rakouských historiků na téma využití železnic, pošt a telegrafu R-U armádou v první světové válce, končí výklad přibližně v roce 1914. Vojenskému uplatnění nových dopravních a komunikačních prostředků na území c. (a) k. monarchie často bránila vojenská i civilní byrokracie, tudíž byl zařazen do každé kapitoly stručný popis organizačních změn ve státní správě. V textu jsou uvedeny hlavní mezníky vývoje železniční dopravy, telegrafie a poštovníctví s důrazem na rakouské systémy tak, aby čtenáři byla zřejmá paralela s obecným vědecko-technickým pokrokem. U méně známých osobností uvádím stručný biogram v poznámce pod čarou. Za účelem snadnějšího pochopení úlohy železnice, pošty a telegrafu jsem vylíčil alespoň v hrubých obrysech příčiny, průběh a důsledky ozbrojených konfliktů, kterých se rakouská armáda v uvedeném časovém úseku zúčastnila a které posloužily jako klíč k rozdělení knihy na jednotlivé kapitoly. Mým cílem nebylo předložit vyčerpávající popis každé bitvy, nýbrž upozornit na potenciál tématu pro uplatnění přístupů tzv. nových vojenských dějin.⁵

⁵ Nové vojenské dějiny či nová vojenská historie jsou výsledkem badatelského obrození dějin vojenství, k němuž došlo v celosvětovém měřítku zhruba v poslední třetině 20. století. Od té doby se objevují práce, které se poměrně radikálně rozcházejí s tradičním rámcem utilitárně pojímaných operačních dějin a souzní s trendy moderní soudobé historiografie. Dějiny vojenství jsou tak vykládány v kontextu s dějinami společnosti, kultury, myšlení, ekonomie, vědy a techniky apod. Jedná se o „nové promýšlení“ (*rethinking*) vojenských dějin. ŠEDIVÝ, Ivan, *Fenomén moderní války*, in: ČECHUROVÁ, Jana – RANDÁK, Jan (eds.), *Základní problémy studia moderních a soudobých dějin*, Praha 2014, s. 687.

Zásadní význam mělo studium pramenů a literatury v zahraničí. Především šlo o prameny uchovávané v oddělení Válečný archiv (*Kriegsarchiv*) Rakouského státního archivu (*Österreichisches Staatsarchiv*) ve Vídni. Zde jsem se soustředil na fondy z proveniencie ústředních vojenských institucí habsburské monarchie – Dvorské válečné rady (*Hofkriegsrat*), Ministerstva války (*Kriegsministerium*) a Vojenské kanceláře Jeho Veličenstva (*Militärkanzlei Seiner Majestät*). Dalšími zdroji informací se stala Polní akta (*Feldakten*), Vojenské pozůstalosti (*Militärische Nachlässe*), Kvalifikační listiny (*Qualifikationsliste*) a Rukopisy (*Manuskripte*)⁶. Vedle dostupné literatury v češtině byly použity cizojazyčné tituly z Rakouské národní knihovny (*Österreichische Nationalbibliothek*) ve Vídni, Univerzitní knihovny (*Universitätsbibliothek*) tamtéž a Saské zemské a univerzitní knihovny (*Sächsische Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek*) v Drážďanech.

Česká historiografie dokázala podrobněji zpracovat pouze krátké, časově i tematicky izolované úseky. Mnohé cenné informace jsou ukryty v syntézách a monografiích, které se primárně věnují dějinám rakouské armády nebo dějinám dopravy a spojů. Relevantní literaturu lze rozdělit na českou a zahraniční, dále historickou (napsanou převážně archiváři nebo historiky vojenství či hospodářských a sociálních dějin) a odbornou (autory jsou technicky vzdělaní odborníci). Hranice mezi oběma kategoriemi splývají.

V roce 1983 vyšel článek historika vojenství Pavla Běliny (*1948) s názvem *Využití pošty, železnice a telegrafu v českých zemích za války roku 1866*. Toto

⁶ Sbírkou rukopisů Válečného archivu obsahuje rukopisy neúřední proveniencie, které vznikly jako podklady a dokumentace k dílům o vojenských dějinách habsburské monarchie. Upozornil bych především na sbírku rukopisů důstojníka rakouské armády (*Bundesheer*) ve výslužbě Josefa Benolda z let 1990–1992. Jedná se o tyto práce: MS-Allg., Nr. 418, Josef Benold, *Österreichische Feldtelegraphie 1866*, Wien 1990; MS-Allg., Nr. 444, Týž, *Der k. u. k. Feldtelegraph in der Zeit von 1867–1883*, Wien 1992; MS-Allg., Nr. 554, Týž, *Die k. u. k. Feldtelegraphie 1883–1914*, Wien 1992.

pojednání, které otiskl *Sborník Poštovního muzea*, jsem pojal coby návod, jak psát takto zaměřené práce z oboru dějin vojenství. Práce z posledních let týkající se dějin c. (a) k. armády zohledňují dopravní a logistické aspekty v nepatrné míře.⁷ Dějinami dopravy a spojů obecně se nyní zabývá Milan Hlavačka (*1955), pracovník Historického ústavu Akademie věd ČR a Filozofické fakulty Univerzity Karlovy, nebo Jan Galuška (*1950), emeritní ředitel Poštovního muzea v Praze. Dříve se této problematice věnovali například Václav Záběhlický, František Roubík (1890–1974) nebo Pavel Čtvrtník (1947–2008).

Lepší situace panuje v literatuře odborné. Ve třicátých letech napsal Ing. Vladimír Ringes (1898–1950) spisek *Naše dráhy v revoluci 1848 a ve válce 1866*. Během šedesátých let obohatil výzkum několika články na téma využití železnice pro válečné účely v roce 1866 Ing. Stanislav Petr. Ikonami oboru dějin železnic u nás se stali Josef Hons⁸, Mojmír Krejčířík⁹ a Pavel Schreier¹⁰. Jejich práce obsahují letmé informace vztahující se i k našemu tématu. Za povedenou, ale v některých ohledech neúplnou považuji knihu *Historie železničního vojska* (2002) pedagogů Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice Františka Pavlíčka a Radovana

⁷ Například: PERNES, Jiří – FUČÍK, Josef – HAVEL, Pavel a kol., *Pod císařským praporem. Historie habsburské armády 1526–1918*, Praha 2003; BĚLINA, Pavel – FUČÍK, Josef, *Válka 1866*, Praha, Litomyšl 2005.

⁸ Ing. Josef Hons (1907–2001) byl docentem a později profesorem Vysoké školy železniční v Praze a Vysoké školy železniční v Žilině. K jeho nejvýznamnějším dílům patří: *Velká cesta – čtení o dráze olomoucko-pražské* (1947); *Když měřičkové, rybníkáři a trhání krajem táhli* (1961); *Dějiny dopravy na území ČSSR* (1975); *Čtení o Severní dráze Ferdinandově* (1990).

⁹ Ing. Mojmír Krejčířík (*1942) je stavební inženýr a železniční historik. Zabývá se historií železnic na území Československa, zejména problematikou železničních staveb. Je autorem těchto knih: *Po stopách našich železnic* (1991); *Železnice Čech, Moravy a Slezska* (1995); *Česká nádraží – architektura a stavební vývoj I., II.* (2003).

¹⁰ Historik železnic Pavel Schreier (*1944) je bývalý výpravčí. Napsal několik prací z oboru, například: *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezsku* (2004); *Příběhy z dějin našich drah* (2009); *Velké postavy našich železnic – Životy a osudy* (2012).

Souška, který roku 2014 s historikem Tomášem Jiránkem (*1965), akademickým pracovníkem Filozofické fakulty Univerzity Pardubice, vydal *Dějiny československého železničního vojska*.¹¹

Nejvíce literatury k tématu vyprodukovali rakouští a němečtí historikové po roce 1945. Na prvním místě stojí práce bývalých archivářů Rakouského státního archivu ve Vídni, konkrétně Paula Mechtlera, Petera Broucka (*1938) a Kurta Peballa (1928–2009).¹² Vznikly též sborníky k výročí významných tratí (Severní dráhy císaře Ferdinanda, Západní dráhy, Jižní dráhy apod.), uspořádané v letech 2006–2011 současnými archiváři Rakouského státního archivu: Gerhardem Artlem, Gerhardem H. Gürtlichem a Hubertem Zenzem.¹³ Komplexní informace poskytují jednotlivé svazky monumentálního díla *Die Habsburgermonarchie 1848–1918* rakouských historiků Adama Wandruszky (1914–1997) a Petera Urbanitsche (*1942). Zajímavé články obsahují některá čísla *Rakouského (dříve Streffleurova) vojenského časopisu (Österreichische (Streffleurs) Militärische Zeitschrift)* či odborných německých a rakouských periodik, jako například *Die Postmarke; Archiv für Post und Telegraphie; Archiv für Eisenbahnwesen*. Roku 1995 se objevila kniha rakouské historičky Christine Kainz *Österreichs Post* obsahující kapitolu o polní poště c. (a) k. armády. Některé práce rakouských historiků se dotýkají naší problematiky přímo.¹⁴ Přínosné jsou vysokoškolské kvalifikační práce obhájené

¹¹ Tato monografie byla vydána 1. 4. 2014, v den dvacátého výročí zrušení železničního vojska Armády ČR.

¹² Například: BROUCEK, Peter, *Die Eisenbahn als militärischer Faktor*, in: GUTKAS, Karl – BRUCKMÜLLER, Ernst (Hgg.), *Verkehrswege und Eisenbahnen*, Schrifte des Instituts für Österreichkunde 53, Wien 1989, s. 124–134.

¹³ Například: ARTL, Gerhard – GÜRTLICH, Gerhard H. – ZENZ, Hubert (Hgg.), *Mit Volldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien – Triest*, Wien 2006; TÍŽ, *Sisi auf Schienen. 150 Jahre der Westbahn*, Wien 2008; TÍŽ, *Allerhöchste Eisenbahn. 170 Jahre Nordbahn Wien – Brünn*, Wien 2009.

¹⁴ Například: HEINERSDORFF, Richard – BARTL, Johann (Hgg.), *Das k.*

na Vídeňské univerzitě, konkrétně disertace Henrietty Floch z roku 1947 *Die Postverhältnisse in Böhmen-Mähren während des Krieges von 1866* nebo diplomová práce Herthy Peball z roku 1984 *Die Kriegspläne des k. u. k. Generalstabs und die k. k. Eisenbahnbehörden 1906 bis 1914*. Nesmíme zapomenout ani na disertaci plukovníka německého *Bundeswehru* a vojenského historika Burkharda Köstera (*1961) *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*, která je koncipována z pohledu Rakouska jako vedoucí síly v Německém spolku. Vyšla tiskem v roce 1999.

Oficiálním výkladům rakouské armády je třeba se vyhýbat, řada údajů v nich totiž bývá příkrášlena. Jednu z mála výjimek tvoří dodnes citované dílo *Österreichs Kämpfe im Jahre 1866*, vydané v letech 1867–1869 Úřadem Generálního štábu pro válečné dějiny (*k. k. Generalstabs-Bureau für Kriegsgeschichte*). Jeho zásluhou vzniklo i výborné pojednání *Unsere Eisenbahnen im Kriege* v rámci monumentálního díla *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie* z let 1898–1908. Nesmírně cennými zdroji informací jsou poměrně řídká svědectví přímých účastníků (vojáků, železničářů a úředníků).¹⁵ Železnice jako prostředek k přepravě vojska fascinovala samotné důstojníky c. (a) k. armády natolik, že se o ní zmínili ve svých pamětech, ovšem ani tyto zmínky nejsou příliš početné. Úlohu železniční dopravy ve vypjatých letech 1848–1849 charakterizují dvousvazkové paměti polního zbrojmistra Antona Mollinary von Monte Pastello (1820–1904) *Sechsendvierzig Jahre im österreichisch*

u. k. Eisenbahn- und Telegraphenregiment, Wien 2010. Tato kniha je spíše obrázkový albam.

¹⁵ Například: WISGRILL, Heinrich, *Reminiscenzen eines Eisenbahn-Veteranen aus dem 1866iger Kriegsjahr*, Wien 1899; RATZENHOFER, Emil, *Militärische Verkehrsprobleme Österreich-Ungarns: Eisenbahn und Schiffahrtswesen*, in: *Verkehrswesen im Kriege (=Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Weltkrieges der Carnegie- Stiftung für internationalen Frieden/Österreichische und Ungarische Serie, Bd. 13)*, Wien 1931, s. 151–221. Major Ratzenhofer byl za první světové války šéfem jedné skupiny Železničního úřadu Generálního štábu.

-ungarischen Heere (1833–1879). Důstojník rakouské armády a historik Géza Kövess von Kövessháza (1896–1977)¹⁶ zase přišel se spiskem *Der Aufmarsch in Böhmen gegen Preußen 1849 und 1850*.

Význam železnice, pošty a telegrafu pro vojenství zohlednili ve svých výzkumech také anglosaští badatelé. Roku 2012 se českému čtenáři představily *Vlaky a války* z pera britského novináře, železničního historika a politika Christiana Wolmara (*1946). Ten pojednává o vojenském významu železnice obecněji, navíc, jak sám uvádí, prezentuje britské stanovisko k ozbrojeným konfliktům 19. a 20. století. Kapitoly popisující využití železnice c. (a) k. armádou patří ke stručnějším a nejsou podloženy odpovídajícími prameny. Wolmar vycházel především ze studia literatury v knihovně Imperiálního válečného muzea (*Imperial War Museum*) v Londýně a zachytil přitom vývoj problematiky téměř do současnosti. V podobném duchu je koncipována práce historika Birminghamské univerzity Johna N. Westwooda (*1931) *Railways at War* z roku 1980. Výstavbu polní železnice během krymské války líčí Brian Cooke v knize *Grand Crimean Central Railway: The Railway That Won a War* (1997). Z amerických historiků se moderním způsobem vedení války zabývá profesor vojenských dějin na Univerzitě Severního Texasu Geoffrey Wawro (*1960)¹⁷ a profesor historie na Colorado College Dennis E. Showalter (*1942)¹⁸. Myšlenkově původní studii, která analyzuje

¹⁶ Byl synem polního maršála Hermanna Kövess von Kövessháza (1854–1924), posledního vrchního velitele R-U armády, kterého císař Karel I. jmenoval do funkce 4. listopadu 1918.

¹⁷ *The Army of Pigs. The Technical, Social a Political Basis of Austrian Shock Tactics 1859–1866*, in: *The Journal of Military History*, Vol. 59, No. 3, 1995, s. 407–434; *The Austro-Prussian War. Austria's War with Prussia and Italy in 1866*, Cambridge 1997.

¹⁸ *Railroads and Rifles. Soldiers, Technology, and the Unification of Germany*, Hamden 1975; *Soldiers into Postmasters? The Electric Telegraph as an Instrument of Command in the Prussian Army*, in: *Military Affairs*, Vol. 36, No. 2, 1973, s. 48–52.

válku z hlediska týlového zabezpečení, představuje publikace *Supplying War: Logistics from Wallenstein to Patton*. Napsal ji izraelský historik nizozemského původu Martin van Creveld (*1946) a poprvé byla vydána roku 1977.

Souvislosti doby předbřeznové

Příznivá atmosféra pro rozvoj moderních dopravně-komunikačních systémů se vytvořila na území mnohonárodnostní habsburské monarchie za vlády císaře Ferdinanda I. Dobrotivého (1835–1848), jehož otec a předchůdce na císařském trůnu František I. (1792–1835) rozhodně nevstoupil do dějin jako panovník a člověk nakloněný novinkám. Uvnitř Rakouska rostlo napětí spojené s národnostními a sociálními otázkami, ale všechny projevy revolty byly vždy úspěšně eliminovány za použití policejního aparátu či vojenské síly nacházející oporu v politickém systému ponapoleonské Evropy. Do těchto klidných časů, které měly skončit na jaře 1848, spadají první nesmělé pokusy rakouské armády s využitím železnice a telegrafu. Tyto dva epochální vynálezy průmyslové revoluce měnily, zejména s ohledem na rychlost předávání informací, také oblast poštovníctví včetně rakouské polní pošty.¹⁹

Zkušenosti s výdobytky průmyslové revoluce získávala rakouská armáda pomalu, což mělo jednoduché vysvětlení: dlouholetý mírový stav. Absence významnějšího válečného konfliktu způsobovala mezi osobami zodpovědnými za vývoj rakouského vojenství nezájem přijímat nové podněty a cokoliv reformovat. Našlo se jen několik výjimek, z nichž jedna – legendární „Vater Radetzky“ – vynikla nade všemi.²⁰ Jinak ale doba předbřeznová přála konzervatismu. Stát ve skutečnosti

¹⁹ KÖSTER, Burkhard, *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*, in: *Militär-geschichtliche Studien* (vom Militär-geschichtlichen Forschungsamt), Bd. 37, München 1999, s. 56.

²⁰ Tamtéž.

řídila tzv. Státní konference, v jejímž čele stál Klemens Wenzel Lothar Metternich (1773–1859), tvůrce rakouské zahraniční politiky a konzervativní osobnost, pro niž každá změna zaváněla revolucí. Faktický vliv císaře Ferdinanda byl zanedbatelný.²¹

Výstavba parostrojních železnic v habsburské monarchii byla zahájena na přelomu třicátých a čtyřicátých let 19. století zásluhou soukromé železniční a těžební společnosti jménem c. k. privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda (*k. k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Norbahn*; dále jen KFNB), která propojila železnicí Dolní Rakousy se západní Haličí přes Moravu a rakouské Slezsko. Hlavní trať postupně doplnilo několik



Stav jednokolejné a dvojkolejné železniční sítě habsburské monarchie koncem roku 1841. (Zdroj: *Unsere Eisenbahnen im Kriege*, s. 116)

²¹ VEBER, Václav a kol., *Dějiny Rakouska*, Praha 2002, s. 368.

významných odboček: do Brna, Olomouce, Bílska a Bělé (dnes *Bielsko-Biala*), či Věličky a Bochnie, místům bohatým na ložiska soli. Obyvatelé předbřeznového Rakouska mohli poprvé v životě spatřit vlak tažený parní lokomotivou na sklonku roku 1837. Tehdy byl zprovozněn první, 13 km dlouhý úsek KFNB Floridsdorf – Wagram, prodloužený počátkem roku 1838 do Vídně. Dne 6. června 1839 byla trať KFNB protažena do Břeclavi, poté do Brna. Pára na kolejích tak pokořila hranice českých zemí. V roce 1841 byl dokončen úsek Břeclav – Přerov spolu s odbočkou Přerov – Olomouc. Rok nato dospěly koleje KFNB z Přerova do Lipníku nad Bečvou, odkud pokračovaly do Bohumína. To už se psal rok 1847. Bouřlivé revoluční události nebyly překážkou tomu, aby v Bohumíně v roce 1848 vzniklo napojení na pruskou železniční síť přes Annaberg (*Chałupki*) coby počátek železničního spojení Vídeň – Berlín. Roku 1855 byla na KFNB napojena města Opava a Bílsko. Provoz na celé hlavní trati Vídeň – Krakov byl zahájen v roce 1856, přičemž železničního spojení s Krakovem bylo dosaženo použitím Krakovsko-hornoslezské dráhy vedoucí přes pruské území. KFNB tudíž stačilo postavit trať z Bohumína do nejbližší stanice této dráhy, tj. do Osvětimi.²²

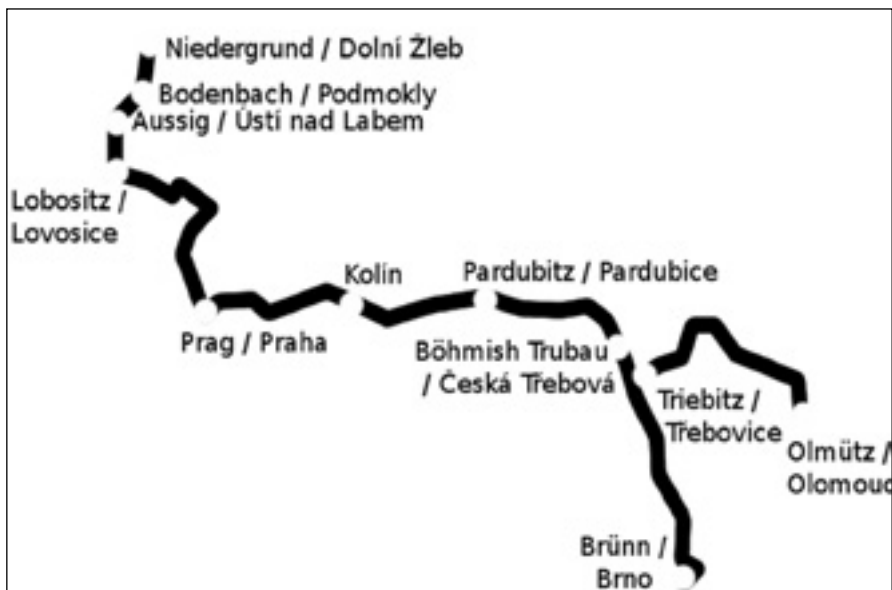
Podle toho, zda výstavbu a provoz drah financoval stát nebo soukromí podnikatelé, lze v dějinách rakouských železnic do první světové války rozlišit čtyři éry: první soukromou (1827–1841), první státní (1841–1858), druhou soukromou (1858–1874) a druhou státní (1874–1918). Úplně první železniční společnosti v Rakousku byly soukromými subjekty, jež sloužily především výdělku investorů. Jakmile si stát, přesněji řečeno Metternich, uvědomil obrovský ekonomický, vojenský a strategický potenciál železnic, rozhodl se je zestátnit. Na konci roku 1841 bylo zřízeno Generální ředitelství státních drah mající za úkol organizovat vznik nových parostrojních železnic pod taktovkou eráru.²³

²² HONS, Josef a kol., *Čtení o Severní dráze Ferdinandově*, Praha 1990, s. 59–60.

²³ PRASCHINGER, Harald, *Die österreichischen Eisenbahnen als wirtschaftlicher Faktor*, in: GUTKAS, Karl – BRUCKMÜLLER, Ernst (Hgg.), *Verkehrswege und*

První takto postavenou železnicí v Rakousku byla Severní státní dráha (k. k. *Nördliche Staatsbahn*) vedoucí z Brna a Olomouce přes Českou Třebovou, Prahu a Podmoky (Děčín) do Drážďan. Dráha olomoucko-pražská vznikla roku 1845, a i když patřila státu, dopravu zde zajišťovala až do roku 1850 soukromá KFNB. V roce 1849 došlo k otevření spojovací tratě Brno – Česká Třebová. Poslední úsek, z Prahy do Saska, byl postaven v letech 1850–1851.²⁴

Do čtyřicátých let 19. století spadají rovněž počátky Jižní dráhy (*Südbahn*) a prvních kilometrů kolejových cest v rakouských državách



Severní státní dráha. (Zdroj: Wikimedia Commons, public domain)

Lombardii a Benátsku na území severní Itálie. První úseky Jižní dráhy,

Eisenbahnen, Schrifte des Instituts für Österreichkunde 53, Wien 1989, s. 100.

²⁴ SCHREIER, Pavel, *Příběhy z dějin našich drah*, Praha 2009, s. 96.

z vídeňského Jižního nádraží (*Südbahnhof*) přes Vídeňské Nové Město (*Wiener Neustadt*) do Gloggnitz a z Mürzzuschlagu do Štýrského Hradce (*Graz*), vznikaly v letech 1842–1844. Jižní dráha měla zajistit železniční spojení s nejvýznamnějším přístavem habsburské monarchie, kterým byl Terst. Náročnou výstavbu trati přes horský masiv Semmering (v podstatě



Trasa Jižní dráhy. (Zdroj: Wikimedia Commons, public domain)

chybějícího úseku Gloggnitz – Mürzzuschlag) přerušily revoluční nepokoje, proto mohla být v létě 1849 předána k užívání pouze trasa Štýrský Hradec – Maribor (*Marburg an der Drau*) – Lublaň. Na pokračování železnice do Terstu museli cestující ještě několik let počkat. Nutnost dostavby Jižní dráhy byla dalším pádným argumentem pro zestátnění železnic.²⁵

V případě severoitalských držav se podařilo vybudovat třináctikilometrovou trať z Milána do Monzy (*Mailand-Monzabahn*), zprovozněnou v roce 1840. Jednalo se o druhou parostrojní železnici habsburské monarchie a vůbec první železnici na území Apeninského poloostrova. Další úseky ve směru ke Komskému jezeru vznikaly obtížně a pomalu, stejně jako při výstavbě přímého železničního spojení Benátky – Milán, kterým se měla stát Lombardsko-benátská Ferdinandova dráha (*Lombardisch-venetianische Ferdinandsbahn*). Do roku 1846 byly postaveny jen tři její úseky: Benátky – Padova; Padova – Vicenza a Treviglio – Milán. V roce 1842 sice vznikl impozantní železniční most přes benátské laguny, díky němuž získaly Benátky vodovod, ale v celém Lombardsko-benátském království existovalo roku 1846 pouze cca 100 km železničních tratí, které nepředstavovaly ani třetinu zamýšleného plánu. Výstavba vážla kvůli šedým praktikám a spekulacím soukromých společností, které začaly stavět obě dráhy před rokem 1841.²⁶

Jedenáctikilometrová koňská dráha mezi městy Pešť a Kőbánya se stala v roce 1827 první železnici na území Uher. Rozvoji parostrojních železnic zde předcházela v letech 1840–1846 stavba druhé, mnohem významnější koňské dráhy Prešpurk (Bratislava) – Trnava – Sereď, která byla přebudována po pětadvaceti letech provozu na klasickou parostrojní železnici. První uherskou železnici s parním provozem představovala 33,6 km dlouhá trať z Pešti do Vácu, dokončená v roce 1846 a čtyři roky

²⁵ HEINERSDORFF, Richard, *Die k. u. k. privilegierten Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie 1828–1918*, Wien, München, Zürich 1975, s. 65.

²⁶ MECHTLER, Paul, *Die österreichische Eisenbahnpolitik in Italien 1835–1866*, in: *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs*, 14. Bd., Wien 1961, s. 171.

nato prodloužená přes Parkan (Štúrovo) a Nové Zámky do Prešpurku, kde se napojila na železnici Prešpurk – Marchegg/Gänserndorf otevřenou na konci srpna 1848. Ta, podobně jako Severní státní dráha, sice patřila státu, ale provoz na ni nezajišťoval nikdo jiný než KFNB. Vznikly tím zárodky prvního železničního spojení Vídně s Budapeští. V roce 1847 vyjely první vlaky na trať Pešť – Szolnok (101 km), která měla být prodloužena dále do Debrecína. Počítalo se také s odbočkami do Aradu či Oradey (Velkého Varadína).²⁷ Rozvoj železnic v Uhrách byl výrazně pomalejší než v českých a rakouských zemích. Technické novinky se tu prosazovaly pomalu vinou konzervativních magnátských rodů a obrovského množství příslušníků drobné a střední šlechty, kteří lpěli na tradičním rázu společnosti. Chyběla skupina liberálně smýšlejících podnikatelů. Kolem roku 1840, kdy už dominovaly parní železnice, stavěly se ještě v Uhrách koněspřežky.²⁸

Ovšem ani celkově se výstavbě železniční sítě v ovzduší předbřeznového Rakouska příliš nedařilo, což byl důsledek nejen hospodářských problémů monarchie, ale i její značné rozlohy a – s výjimkou rozsáhlých rovinných prostor v Uhrách – členitého terénu, který nebyl příznivý trasování drah. Do poloviny 19. století hovoříme o průkopnickém období výstavby železnic v Rakousku. Koncem roku 1848 fungovalo na území habsburské monarchie celkem 1173,5 km parních a 231,4 km koňských drah. Koňské dráhy – v českých zemích a na Slovensku tehdy fungovaly tři (České Budějovice – Linec – Gmunden; Praha – Kladno – Lány; Prešpurk – Trnava – Sereď) však neměly už kvůli nízké přepravní kapacitě žádný vojenský význam.²⁹

Postoj k novému dopravnímu prostředku muselo zaujmout také vojenství. Středověcí vojevůdci logistiku v dnešním slova smyslu neznali,

²⁷ HEINERSDORFF, R., c. d., s. 66.

²⁸ URBAN, Otto, *České a slovenské dějiny do roku 1918*, Praha 2000, s. 175–176.

²⁹ BROUCEK, P., *Die Eisenbahn als...*, s. 125.

protože bídná úroveň tehdejších komunikací už předem vylučovala jejich využití postupujícím či ustupujícím vojskem. Moderní doba si tento



Cugnotův parní vůz. (Zdroj: Wikimedia Commons, public domain)

handicap brzy uvědomila. Za trasováním mnoha silnic postavených v 19. století tak často stály už nejen potřeby ekonomické, ale i vojenské. Do této situace přišel nový vynález: železnice. Ve svých začátcích v podobě koňské dráhy armádu vůbec nezajímala a ani počátek parostrojní éry její pozornost nijak zvlášť nepřitahoval. Konkrétně v habsburské monarchii, kde se každé novince příliš nevěřilo, platil tento fakt dvojnásob. Rakouský důstojnický sbor, vychovávaný v tradičně konzervativním duchu, dlouhou dobu pohlížel na páru na kolejích s despektem.³⁰

Počáteční nechuť nejen rakouské armády vůči dopravnímu využití parní síly byla snad i výsledkem zkušeností, které učinil francouzský důstojník dělostřelectva Nicolas Joseph Cugnot (1725–1804). Jeho ambicí bylo dopravovat armádě děla, a proto sestrojil vůz s parním pohonem určený vojenským dopravním potřebám. Výsledkem Cugnotových snah

³⁰ SCHREIER, Pavel – ŠTECHA, Ivo, *Železnice a armáda* (příloha magazínu GRAND EXPRES-ČD), Praha 2007, s. 3.

se stalo jakési tříkolové monstrum, zkonstruované převážně ze dřeva. Při zkušební jízdě se silostroj na mizerném terénu i s přepravovaným dělem převrátil a poškodil hřbitovní zeď. Výše škod způsobených na vojenském zařízení byla obrovská. Z obav před dalším rizikem se špičky evropských armád rozhodly další pokusy takového druhu zakázat.³¹

Přesto nás překvapí skutečnost, že již koncem dvacátých let 19. století se setkáváme s konkrétním úsilím Dvorské válečné rady (*Hofkriegsrat*), vrcholného vojenského orgánu habsburské monarchie po stránce správní, podílet se výrazným způsobem na realizaci železničního projektu. Bylo to sice v době, kdy se budování železnic nacházelo v plenkách a vyjadřoval se k němu kdekdo, ale snahu setníka c. k. armády Knesische plédujícího za výstavbu železnice na území Chorvatska podél Vojenské hranice (*Militärgrenze*)³² lze jasně prokázat v archivních pramenech. Vojenské i strategické aspekty nakonec zůstaly stranou. Přednost dostaly zájmy ekonomické, neboť se počítalo s tím, že dorazí-li někdy pára na kolejích na území Vojenské hranice, bude to hlavně proto, aby zde podnítila rozvoj obchodu a industrializace. Vliv vojenských špiček habsburské monarchie na rozvoj její železniční sítě se projevoval jen v málo významných detailech. Rozhodující slovo v tzv. železniční politice, především při vytyčování hlavních železničních linií, měly dvě osoby: prezident Dvorské komory baron von Kübeck a kancléř Metternich.³³

Když byla Dvorská válečná rada postavena v roce 1836 před úkol posoudit vliv železnice na vedení válečných akcí, její prezident, generál jezdeckva a sedmihradský guvernér Ignác Jan hrabě von Hardegg (1772–1848),

³¹ PAVLÍČEK, František – SOUŠEK, Radovan, *Historie železničního vojska*, Pardubice 2002, s. 8.

³² Vojenská hranice vznikla na konci 17. století proti hrozbě, kterou představovali osmaňští Turci. Ale s tím, jak upadala moc Osmanské říše, ztrácela svůj význam. Nejdéle existovala západní sekce Vojenské hranice, která v různých směrech protínala území dnešního Chorvatska.

³³ KÖSTER, B., c. d., s. 163.

neprojevili o tuto problematiku vážnější zájem. Odpověď měl podat polní podmaršálek Leonard hrabě von Rothkirch (1773–1842), stojící v čele Štábu generálního ubytovatele (*Generalquartiermeisterstab*), který byl vrcholným orgánem rakouské armády po stránce operační. I když měl za sebou hrabě Rothkirch poměrně úspěšnou vojenskou kariéru a jakožto vojenský historik a obnovitel *Rakouského vojenského časopisu* patřil mezi vysokými důstojníky k těm osvětenějším, jeho negativní hodnocení na adresu využití železnice se mělo stát pro důstojnický sbor c. k. armády v následujících letech směrodatným. Rothkirch sice spatřoval v železniční dopravě na vlastním nebo spojeneckém území snadný a rychlý způsob doplňování zásob, jinak ale usuzoval, že „jakékoliv další rozšiřování železniční dítě nemá pro válečné účely většího významu, protože dělostřelecké a jízdní oddíly železnice nikdy nebude s to přepravit. Protože se dají železnice snadno zničit, měly by být chráněny, a tudíž vést například kolem pevností tak, jako v případě dráhy z Vídně do Bochnie. Ta vede v blízkosti opevnění olomouckého.“³⁴

Koncem třicátých let 19. století byli již důstojníci Štábu generálního ubytovatele členy komisí posuzujících jednotlivé návrhy na výstavbu nových železničních tratí, otázkou však zůstává, zda si už tehdy rakouská vojenská správa – pokud o to vůbec stála – dokázala vyhradit rozhodující vliv na železniční projekty. Pochybnosti rozptyluje pouze fakt, že pro Uhry bylo dne 5. března 1839 vydáno nejvyšší rozhodnutí o nutnosti předkládat všechny železniční projekty před projednáváním generálnímu velitelství.³⁵ Jinak ale c. k. armáda nemohla onomu dopravnímu prostředku, tvořenému parní lokomotivou s tendrem a vagony pohybujícími se po kolejích, přijít na jméno. Dlouhou dobu v úředních dokumentech slovo „železnice“ (*Eisenbahn*) vůbec nepoužívala. Z pramenů Válečného archivu ve Vídni vyplývá, že železnice byly zahrnovány mezi

³⁴ MEINKE, Bernhard, *Die ältesten Stimmen über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen 1833–1842 (I.)*, in: AfE, 41, 1918, s. 924–925.

³⁵ Tamtéž.

„cesty“ (*Straßen*). Až roku 1837 se objevují ve fondech, jejichž původce představuje Dvorská válečná rada, rubriky železničního charakteru, kde je slovo „železnice“ běžným výrazem. Přesto v civilní i vojenské sféře stále převládaly termíny „kolejová cesta“ (*Eisen(schienen)-Straße*) nebo „železná cesta“ (*Eisenweg*).³⁶

Šéfovi Štábu generálního ubytovatele podléhal mimo jiné i Pionýrský sbor, Válečný archiv a Vojensko-geografický institut. To vše byly nástroje, pomocí kterých vytvářel zprávy a posudky pro Dvorskou válečnou radu týkající se výstavby nových silnic, mostů, splavnění řek, ale třeba i stavu pevností. Do uvedeného výčtu postupně přibýly železnice a elektrická telegrafie. Podle císařova Nejvyššího rozhodnutí z roku 1827 platila pro Štáb generálního ubytovatele zásadní povinnost účasti při plánování výstavby silnic. Protože, jak bylo uvedeno výše, zahrnovaly se železnice v počáteční fázi mezi cesty, mohla je rakouská armáda v době předbřeznové zasadit do svých vojensko-strategických úvah, tj. kalkulovat s jejich využitím a snažit se ovlivňovat jejich budování, jediné skrze posudky a dobrozdání k výstavbě silničních cest.³⁷

Převážně negativní pohled většiny evropských armád na využití železnice rozbil v roce 1839 výrok rakouského polního maršála Jana Josefa Václava hraběte Radeckého z Radče (1766–1858). Když byl tento mistr bojové taktiky a strategie, požívající značné úcty, dotázán na projekt výstavby trati z Benátek do Milána, pravil: „Jen vyhovující síť výkonných tratí skýtá možnost rychlého nasazení vojsk a podpoří jejich operační možnosti.“ Maršálovo hodnocení nabývá na síle při jeho doznání: „Nikdy jsem železnici neviděl a znám tento velkolepý dopravní prostředek jen teoreticky. Přesto věřím, že železnice, kterou budeme vlastnit, může

³⁶ KÖSTER, B., c. d., s. 57.

³⁷ WAGNER, Walter, *Die K. (u.) K. Armee – Gliederung und Aufgabenstellung*, in: WANDRUSZKA, Adam – URBANITSCH, Peter (Hgg.), *Die Habsburgermonarchie 1848–1918, Bd. V, Die bewaffnete Macht*, Wien 1987, s. 158–159.



Polní maršál Jan Josef Václav Radecký z Radče na litografii z roku 1852.
(Zdroj: Wikimedia Commons, public domain)

vojenské účely jen podporovat.“³⁸ Třebaže se myšlenky starého vojévůdce zdály některým lidem poněkud zveličené, začala rakouská armáda v následujících letech využívat služeb železnice se vzrůstající intenzitou. V podobném duchu jako Radecký se vyjádřila i Dvorská válečná rada ve své nótě z února 1841, představující jakési dobrozdání projektu výstavby železničních tratí v Rakousku. Přesto nakonec stálo rakouské vrchní velení pro nedostatek teoretických podkladů stranou důležitého

³⁸ *Unsere Eisenbahnen im Kriege. Vom Eisenbahnbureau des k. u. k. Generalstabes*, in: STRACH, Hermann (Hg.), *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, Bd. VII*, Wien 2000 (reprint původního vydání z let 1898–1908), s. 115.

rozhodovacího procesu, jímž byl roku 1841 položen základní pilíř železniční sítě starého mocnářství.³⁹

Taktika a strategie c. k. armády ve třicátých a čtyřicátých letech 19. století spočívaly na principech osvědčených během napoleonských válek. Rakouští důstojníci čerpali inspiraci od legendárního Carla von Clausewitze⁴⁰, Antoina Henri Jominiho⁴¹ a arcivévody Karla⁴². Clausewitze a Jominiho považujeme za zakladatele moderního vojenského myšlení.

Clausewitz poprvé zdůraznil politickou dimenzi války a poukázal na přímý vztah mezi vojenskou strategií a politikou, což deklaroval notoricky známým výrokem „Válka je pouze pokračováním politiky jinými prostředky“. Upřednostňoval výraz „vojenské umění“ před výrazem

³⁹ KÖSTER, B., c. d., s. 294–298.

⁴⁰ Pruský generál, vojenský stratég a teoretik Carl von Clausewitz (1780–1831) patřil do kruhu pruských reformátorů; v Prusku zastával až do své smrti řadu vysokých vojenských funkcí; 1812–1815 působil v Rusku; jeho stěžejní dílo *O válce (Vom Kriege)* vydala posmrtně jeho manželka. PARET, Peter, *Clausewitz*, in: PARET, Peter (ed.), *Makers of Modern Strategy. From Machiavelli to the Nuclear Age*, Princeton 1986, s. 186.

⁴¹ Francouzský generál švýcarského původu z období napoleonských válek Antoine Henri Jomini (1779–1869) působil ve švýcarské gardě a poté jako sekretář švýcarského ministra obrany; 1804 vstoupil do Napoleonových služeb, ale cítil se tu nedoceněn, a tak jej 1813 angažovali Rusové; spolu s Clausewitzem a legendou britského vojenství Liddellem Hartem (1895–1970) tvoří trojlístek nejvýznamnějších vojenských teoretiků napříč dějinami. Jeho hlavní dílo se jmenuje *Krátký nástin válečného umění*. SHY, John, *Jomini*, in: tamtéž, s. 167–168.

⁴² Habsbursko-lotrinský arcivévoda Karel Ludvík Rakousko-Těšínský (1771–1847) byl synem Leopolda II. a bratrem Františka II. (I.); 1801 se stal prezidentem Dvorské válečné rady a reformátorem c. k. armády; 1809 jako rakouský generalissimus a ministr války uštědřil císaři Napoleonovi u Aspernu vůbec první porážku na bitevním poli, ale ještě téhož roku byl poražen u Wagramu, poté z čela rakouských vojsk odešel a stal se guvernérem pevnosti Mohuč; byl také vojenským spisovatelem a teoretikem, přičemž Karlovým hlavním dílem jsou třísvazkové *Zásady strategie (Grundsätze der Strategie)*. BRÜNING, Günter, *Militärstrategie Österreichs in der Zeit Kaiser Franz II. (I.)*, Diss., Münster 1986, s. 150.

„vojenská věda“. Při analýze pojetí útoku a obrany dospěl k názoru, že účinnější formu válečných aktivit představuje obrana, logistickými a komunikačními aspekty válek se však nezaobíral.⁴³

Jomini byl otcem moderní vojenské logistiky. Na rozdíl do Clausewitz, který si kladl otázku „Co je to válka?“, se zabýval praktickým problémem: „Jak vést válku?“ Jominiho dílo získalo velký ohlas ještě za jeho života. Nejvíce obdivovatelů mělo v Rusku a USA. Základ jeho koncepce tzv. geometrické strategie tvoří předpoklad dorazit s rozptýlenými silami k výchozím bodům, taktickým manévrem udeřit jednotně na rozhodující bod bitevního pole a tam rozdrtit nepřítele. V tomto pojetí představuje bojiště strategickou šachovnici, na které se pohybují figurky jako čas, prostor, vojenské jednotky, strategické body a linie. Jomini obohatil vojenskou vědu závěrem, že existují jednotné, neměnné a pro všechny vojenské operace totožné principy, jejichž aplikace zaručuje úspěch. Nadčasovost Jominiho postulátů, které jsou stále aktuální, spočívá v tom, že považoval za jednu z hlavních komponent vojenského umění nejen strategii, ale i elementární taktiku, vyšší taktiku, ženijní schopnosti, logistiku (materiální zabezpečení) a diplomacii.⁴⁴

Výchozím bodem strategického systému navrženého arcivévodou Karlem byly tzv. strategické body, které poskytují jejich držitelům rozhodující výhodu, avšak obsadit strategický bod, kterým může být město, vesnice, výšina, průsmyk, most apod., má význam pouze tehdy, vedou-li k němu nějaké komunikace a dá-li se vojensky hájit. Volbu strategických bodů určuje povaha terénu. Mohou ležet například v údolí nebo na styku dvou cest. V otevřených krajinách je hledání těchto bodů obtížné. Každý stát má své strategické body, které rozhodují o jeho osudu v potenciální válce. Z učení arcivévodky Karla je nutné vyzdvihnout poznatek, že cesty a silnice jsou uměle vytvořené komunikační linky, jež kopírují operační

⁴³ PARET, P., c. d., s. 186.

⁴⁴ SHY, J., c. d., s. 167–168.

linie. Týmž způsobem nahlížela rakouská armáda také na vznikající kolejové cesty, jimž sice přikládala stejně velký význam jako zavedeným a po staletí osvědčeným komunikačním linkám (cestám), ale ve skutečnosti je nedokázala zahrnout do svých plánů. Důrazem na povahu terénu podnítilo Karlovo dílo především rozsáhlé kartografické práce geografů rakouské armády. Po Karlově odchodu do ústraní se našlo několik vojáků nadšených jeho idejemi. Vynikl mezi nimi jistý nadporučík c. k. armády Anton Marx, jenž publikoval roku 1835 v *Rakouském vojenském časopise* stať o významu železnice pro válečné operace. Marxův požadavek, aby armáda ovlivňovala výstavbu kolejových cest, se ukazuje jako mírně upravená teze Karlových *Zásad strategie*.⁴⁵

V němčině byla sepisována nejranější teoretická pojednání o vojenském „železničtví“ (*militärisches Eisenbahnwesen*). Na území Německého spolku vznikly nejstarší písemné úvahy o vojenském využití železnice roku 1835 v Bavorsku. Jejich anonymní autor vycházel z předpokladu, že by se ve Francii – tak jako roku 1789 – opět mohla rozvinout zhoubná revoluční nákaza, k jejímuž exportu za hranice by Francouzi zajisté použili vojenskou sílu, kterou by dokázali nejrychleji přepravit k německým hranicím pomocí železnice, a tudíž viděl nebezpečí ve francouzských železničních projektech Paříž – Metz a Paříž – Štrasburk. O rok později (1836) představil pruský generál Johann Jakob von Rühle závěry speciální komise, která za předsednictví náčelníka generálního štábu královské pruské armády vytyčila strategicky nejvýhodnější operační směry, jimiž měly být vedeny železniční tratě tak, aby umožňovaly spojení s ostatními německými státy. Pro Německý spolek mělo být zásadní spojení Basilej – Frankfurt nad Mohanem a Wesel – Siegburg/Bonn (pro válku s Francií) stejně jako Gdaňsk – Poznaň – Vratislav – levý břeh Odry (pro válku s Ruskem). Druhá z uvedených tras ovšem předpokládala, že Rakousko vybuduje parostrojní železnici Vídeň – Lvov. Dalším úkolem habsburské

⁴⁵ BRÜNING, G., c. d., s. 151.

monarchie bylo zajistit jižní hranice Německého spolku pro případ války železnicí z Vídně přes Benátky, Mantovu a Milán až ke Komskému jezeru.⁴⁶



Fridrich List. (Zdroj: Wikimedia Commons, public domain)

Pojednání civilních odborníků, ale i hlasy, které zaznívaly z řad důstojnických kádrů, odpovídaly úrovni technické vyspělosti své doby. Hlavním prostorem zveřejňování nových poznatků se stala odborná vojenská periodika: v Prusku a německých státech *Allgemeine Militär-Zeitung*, v Rakousku *Österreichische Militärische Zeitschrift* a ve Francii *Spectateur Militaire*.⁴⁷

Za skutečně přelomový můžeme pokládat rok 1836. Tehdy se objevil zásadní článek německého národohospodáře a ekonoma Fridricha Lista (1789–1846). Osvícený a předvídavý dr. List coby slavný průkopník železnice, podle jehož návrhu byla postavena železniční trať Drážďany – Lipsko a jehož jméno dnes nese ve svém názvu dopravní fakulta drážďanské

⁴⁶ KÖSTER, B., c. d., s. 294–298.

⁴⁷ Tamtéž.

Technické univerzity, uveřejnil ve vlastním časopise *Eisenbahn Journal* myšlenky, které odstartovaly řadu polemik ohledně vztahu železnice – armáda. Názory odborníků byly různorodé, často se i rozcházely. Zatímco jedni tvrdili, že dráhy jsou schopny jen přepravy válečného materiálu, protože mužstvo se dostane na bojiště rychleji a výhodněji pěším pochodem, druzí popisovali téměř idylicky, jak nepřítel „rychlostí vichřice vpadne pomocí železnice do nic netušící země“. Existovala i skupina takových odborníků, jež prorokovali vymizení všech válek, neboť jejich vedení se v důsledku výstavby železnic stane nemožné.⁴⁸

Mezi seriózní a objektivní spisy můžeme zařadit díla vojenského spisovatele Poenitze, která jsou podložena důkladnou znalostí a rozhledem. Karl Eduard Poenitz (1795–1858) měl za sebou řadu let odsloužených v královské saské armádě. Díky mnoha časopiseckým studiím, slovníkovým heslům a monografiím z oblasti vojenské vědy patří k nejvýznamnějším vojenským spisovatelům 19. století. Svým zásadám vojenského využití železnice předpovídal platnost padesát let a dokonce hovořil o budoucím použití elektrických lokomotiv. Některá jeho pravidla skutečně platí dodnes, protože se nenechával na rozdíl od mnohých svých kolegů příliš strhnout fantazií a přisuzoval železnicím hlavně význam pro obranný boj, jelikož poskytovaly neomezenou možnost přesunu a dodávky posil. Při nástupu armád na bojiště pokládal pěší pochody za nepostradatelné z hlediska otužení a udržení kázně vojáků, přepravu jezdectva a koní považoval za vyloučenou. Doporučoval stavbu drah o stejném rozchodu, kvalitní technické vybavení stanic, dvoukolejné hlavní tratě apod. Je zvláštní, že jako příznivec vědecko-technického pokroku dával Poenitz přednost budování vodních stanic s ručními pumpami namísto „drahých a nedoporučitelných čerpadel parních“. Vojenský transport měl vypadat následovně: „Po 5 hodinách jízdy rychlostí 3 míle (asi 23 km) za hodinu budiž nařízena tříhodinová přestávka, během které

⁴⁸ MEYER, Berta, *Lists Ideen zum deutschen Eisenbahnwesen*, in: AfE, 41, 1918, s. 231–251. Srov. BAUMGART, Winfried, *Eisenbahnen und Kriegführung in der Geschichte*, in: Technikgeschichte, Bd. 38, 1971, s. 191–219.

necht se mužstvo utáboří podle praporů na volném místě, sní přinesené jídlo a naplní polní lahve čerstvou vodou. Malý pohyb mu po dlouhé jízdě neuškodí. Po přestávce budiž cestováno dále do 7 hodin večer, což je již dosti pozdě. Budiž proto v nejbližší stanici přenocováno.“ V dalších pasážích



Karl Eduard Poenitz. (Zdroj: Wikimedia Commons, public domain)

citovaného spisu⁴⁹ je dokonce uvažováno o střídavém pochodu: dopoledne pěšky, odpoledne po železnici. Pro případ nedostatku lokomotiv se navrhuje tažení vojenského vlaku koňmi či použití smíšené trakce, tj. lokomotiva s koňskou příprěží. Takové představy mohly být brány vážně jen v době, kdy se počítalo, že výkonná lokomotiva se zátěží 10–12 vozů, naplněných 300 osobami a množstvím zavazadel, ujede několik dní po sobě až 230 km denně. Úvahy dokládá Poenitz podrobnými výpočty.⁵⁰

⁴⁹ *Die Eisenbahnen als militärische Operationslinien betrachtet und durch Beispiele erläutert von Poenitz. Nebst Entwurf zu einem militärischen Eisenbahnsystem für Deutschland* (1842).

⁵⁰ JUNKELMANN, Marcus, *Die Eisenbahn im Krieg. Militärische Theorie und Kriegsgeschehen bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs*, in: *Zug der Zeit – Zeit*



Karl Moering. (Zdroj: Wikimedia Commons, public domain)

Poenitzův program výstavby železniční sítě byl sestaven s ohledem na možnost války Německa a Rakouska proti Francii nebo Rusku. Například pro území dnešní ČR a Slovenska doporučoval výstavbu těchto tratí, které měly mít zásadní vojensko-strategický význam: Vídeň – Olomouc – Bohumín – Krakov – Lvov; Komárno – Vídeň – České Velenice – České Budějovice – Praha – Drážďany; Komárno – Trenčín – Fryštát (Petrovice u Karviné); Olomouc – Pardubice – Praha; Pardubice – Josefov – Vratislav. Všechny uvedené tratě byly nakonec postaveny, ale nikoliv na základě Poenitzova plánu.⁵¹

der Züge (Hg. von Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft), Nürnberg 1985, s. 233–245.

⁵¹ Tamtéž.

V souvislosti s důstojnickým sborem c. k. armády je třeba zmínit Karla Moeringa (1810–1870), který strávil většinu své vojenské kariéry u železničních jednotek, navíc byl i žurnalistou a v roce 1848 se stal poslancem Frankfurtského parlamentu. Tento renesančně nadaný důstojník byl v letech 1841–1843 vyslán do USA, aby se tu seznámil s upotřebením technických noviněk ve vojenství. V zámoří bedlivě sledoval a pilně studoval z daného oboru vše, co mu přišlo pod ruku. Po návratu s sebou přivezl spoustu poznatků o budování moderní lodní a železniční dopravy. Nové zásady se snažil prosadit prostřednictvím Frankfurtského parlamentu, ačkoliv našly uplatnění už dříve, a sice při prodlužování trasy KFNB do Bohumína.⁵²

Přechod teoretických úvah do praxe nebyl jednorázovou záležitostí a probíhal velmi pomalu. Dne 31. srpna 1841 se uskutečnila na nedávno dokončeném úseku KFNB v rámci c. k. vojenských manévřů jakási ukázková akce: přeprava 735 mužů, 4 koní a veškeré výstroje 12. praporu horských myslivců ve 22 vozech z Uherského Hradiště přes Břeclav do Brna. Třebaže celá 129 km dlouhá trasa byla zdošana za 7,5 hodiny, jednalo se o vůbec první přesun vojenských jednotek prostřednictvím železnice v Rakousku. Záhy se dostala ke slovu také Jižní dráha, která roku 1845 dopravila pěší pluk č. 16 (celkem 1580 mužů) z Olomouce do Štýrského Hradce. Horský masiv Semmering však koleje ještě nezdo-laly, a proto musel být překonán pěším pochodem. Rok nato, konkrétně v březnu 1846, posloužila nedávno otevřená Severní státní dráha devíti stovkám rakouských vojáků ke čtrnáctihodinové cestě z Prahy do Vídně vlakem čítajícím 28 vozů. Druhý den byl dopraven pluk o 1500 mužích dvěma vlaky z Prahy do Olomouce a ještě téhož roku přepravila KFNB ve dvou vlacích o 64 a 15 vozech dvě tisícovky rakouských vojáků z Ostravy do Vídně.⁵³ Dvorním dekretem ze dne 19. května 1846 bylo

⁵² BROUCEK, P., *Die Eisenbahn als...*, s. 125.

⁵³ PAVLÍČEK, F. – SOUŠEK, R., c. d., s. 5–6.

v dohodě s Dvorskou válečnou radou nařízeno, aby se převozy vojenských asistenčních oddílů realizovaly vždy po železnici. Železniční správě byl za to přiznán nárok na sazbu 3 krejcarů za důstojníka nebo vojína a 1,25 krejcaru za 1 centnýř (asi 50 kg) zavazadel, jakož i za 1 míli⁵⁴ jízdy. Není snadné určit, která armáda uskutečnila vojenský transport po železnici jako první v Evropě a zároveň na světě. O prvenství soupeří rakouská armáda s pruskou. Dostupná literatura často opakuje tezi, že první vojenský transport na evropském kontinentu realizovala v roce 1846 pruská armáda ve směru na Krakov, což ale odporuje uvedeným faktům. Přestože to nebyly transporty jakkoliv zvláštní svým významem či rozsahem, byla jimi dokázána vojenská upotřebitelnost železnice, a tím vlastně dán podnět k bedlivějšímu studiu celé problematiky na příslušných místech.⁵⁵

Nástup do války pomocí železnice (*Eisenbahnaufmarsch*) ležel ještě v polovině čtyřicátých let 19. století mimo jakékoliv strategické plánování vrcholných orgánů rakouské armády. Mírný obrat nastal až po roce 1846 v souvislosti s potlačením povstání v Krakově. Tehdy si vysoká místa rakouské armády uvědomila, jak důležitou roli sehrála železnice při doplňování krakovské pevnosti vojenskými posilami, zbraněmi, materiálem i proviantem. V žádném případě se však nedá mluvit o tom, že by v Rakousku, potažmo na území Německého spolku, docházelo již v době předbřeznové k evidentním pokusům ovlivňovat všeobecné utváření železniční provoz podle vojensko-strategických potřeb, významnější pro rozvoj železniční infrastruktury byly ekonomické důvody, jejichž sepětí s vojenskými potřebami je patrné ve většině zemí Evropy až po revolučních letech 1848–1849.⁵⁶ Navíc při přepravě vojenských korpusů, a to i v době míru, vystupovala do popředí především cena poskytovaných služeb. Odtud plynul zápas mezi železničními společnostmi, usilujícími

⁵⁴ Podle Dolnorakouské soustavy měř a vah 1 míle odpovídala 7,586 km.

⁵⁵ SCHREIER, P. – ŠTECHA, I., c. d., s. 3.

⁵⁶ KÖSTER, B., c. d., s. 85–90.

o maximální zisk, a vozatajskými špeditéry. Silniční transporty, na rozdíl od železnice závislé na mnoha okolnostech, jako například počasí, nakonec tento „konkurenční boj“ prohrály, byť je armády využívaly i nadále, ale v menší míře a jiným způsobem než doposud. Podobný osud potkal také říční lodní dopravu, u níž byla závislost na změnách podnebí v různých ročních obdobích velmi výrazná.⁵⁷

Teprve kolem roku 1850 skončilo období velkých reforem rakouské pošty, které začalo ve dvacátých letech 18. století a na jehož konci byl vznik moderního poštovníctví v celé habsburské monarchii, kde pošta původně fungovala jako služba, kterou si císař pronajímal a delegoval na šlechtický rod. Zpravidla jím byli Paarové nebo Taxisové. Postupně byl však řadou opatření uveden v život silný monopol státní pošty, zahrnující i přepravu osob. Postátnění umožnilo pokrýt celé území rozlehlé říše sítí poštovních služeb, a tak se pozitivní změny či spíše novinky, jako například doporučený dopis, podací poštovní razítko a kontrola přepravy peněz, vyvrcholivší zavedením poštovní poukázky roku 1850, dostaly k obyvatelům i těch nejzapadlejších koutů habsburských držav.⁵⁸

Architektem modernizace rakouského poštovníctví se stal Maxmilián Otto rytíř z Ottenfeldu (1777–1858), od roku 1829 ředitel Nejvyšší dvorské poštovní správy ve Vídni. V roce 1837 byl vydán rakouský poštovní zákon, na jehož sestavení měl Ottenfeld rozhodující podíl. Zákon na dlouhou dobu – v českých zemích platil až do roku 1946 – vymezil právní poměr státu a veřejnosti k poštovní dopravě a současně potvrdil monopol státní pošty. Během jednoho století vznikla v habsburské říši moderní pošta, jež v nástupnických státech R-U funguje na principech uplatněných v 18. a první polovině 19. století prakticky dodnes.⁵⁹

⁵⁷ Tamtéž.

⁵⁸ KAINZ, Christine, *Österreichs Post. Vom Botenposten zum Postboten*, Wien 1995, s. 19–20.

⁵⁹ ČTVRTNÍK, Pavel, *Cesta pošty dějinami: silnicí, železnicí, letadlem*, Praha 1977, s. 22–23.

Řízením pošty v habsburské monarchii byla v letech 1829–1849 pověřena Nejvyšší dvorská poštovní správa ve Vídni, již podléhaly vrchní poštovní správy jednotlivých zemí. V květnu 1848 bylo řízení pošty v nejvyšší instanci svěřeno ministerstvu financí, ale hned v prosinci téhož roku převedeno pod ministerstvo pro obchod, živnosti a veřejné stavby. Následujícího roku zanikla Nejvyšší dvorská poštovní správa. Pro vývoj rakouského poštovníctví, ale i telegrafie a železniční dopravy se stal významným rok 1850, v němž došlo ke zřízení Generálního ředitelství pro komunikace ministerstva obchodu, živností a veřejných staveb se třemi odděleními (pro správu železniční dopravy, pro správu poštovníctví a pro správu telegrafu). Zároveň byly zrušeny vrchní poštovní správy a místo nich zřízena poštovní ředitelství pro jednotlivé země (v českých zemích v Praze, Brně a Opavě).⁶⁰

Pošta se musela přizpůsobit novému dopravnímu prostředku – železnici. Také v Rakousku ustupovaly poštovní dostavníky rychle se rozšiřující kolejové síti tak dlouho, až se stal z pošty regionální dopravce, svázející zásilky a cestující k nejbližší železniční stanici. V okolí hlavních i vedlejších železničních tratí se začala vytvářet hustá síť poštovních spojů s cílem na nejbližším významném nádraží. Ve čtyřicátých letech 19. století bylo jasné, že se pošta s novými podmínkami vyrovnala úspěšně. Propojení se železnicí výrazně zkvalitnilo poštovní služby, a tak ve druhé polovině 19. století bylo již poštovníctví ve všech vyspělejších zemích moderní a spolehlivou službou. Pošta totiž dokázala využít ve svůj prospěch i další technický vynález: telegraf (a později také telefon). To jí umožnilo stát se technicky vyspělým komunikačním prostředkem, jenž ve významu pro lidskou společnost nijak nezaostával za železnicí.⁶¹

⁶⁰ HUDEC, Antonín, *Spoje slovem i obrazem. Kapitoly z historie pošty a telekomunikací*, Praha 1973, s. 79.

⁶¹ ČTVRTNÍK, Pavel – GALUŠKA, Jan – TOŠNEROVÁ, Patricia, *Poštovní přeprava a železnice*, in: ČTVRTNÍK, Pavel – GALUŠKA, Jan – TOŠNEROVÁ, Patricia, *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Liberec 2008, s. 78–82.

Vůbec první poštovní zásilky v celé habsburské monarchii byly přepraveny železnicí krátce po zahájení provozu na trati Olomouc – Praha roku 1845, ačkoliv se zatím jednalo pouze o přepravu pošty v přímých závěrech (tj. uzavřených a zaplombovaných pytlích), nakládaných do služebních oddílů osobních vlaků. S rozvojem průmyslu, obchodu a živností se zvyšovala celková kulturní úroveň obyvatelstva, čímž se rozšiřoval okruh potenciálních uživatelů pošty. V důsledku nárůstu objemu zásilek byla tudíž po vzoru ostatních evropských států zavedena i v Rakousku – to už se ale psal rok 1850 – tzv. vlaková pošta, která umožnila třídění zásilek během jízdy ve speciálních poštovních vozech.⁶²

Od 16. století se ubíral vlastní cestou vývoj rakouské polní pošty. Do té doby neexistoval v habsburské monarchii striktní rozdíl mezi civilním a vojenským poštovníctvím. Současně docházelo ke zkvalitňování organizace i služeb. Po první, zřejmě nejdůležitější změně, kterou představovalo zřízení funkce polních poštmistrů a polních poštovních útvarů v šedesátých letech 16. století, byla oficiálně oddělena správa polní pošty od pošty civilní, a to na základě dekretu císaře Leopolda I. (1658–1705) z roku 1672. Během válečných konfliktů aktivovala císařská armáda polní poštovní úřad v čele s polním poštmistrem, kterým byl vždy jmenován některý z vyšších důstojníků. Zatím se však stále jednalo výhradně o obstarávání korespondence uvnitř jednotlivých armádních útvarů. Soukromá korespondence byla rakouskou polní poštou připuštěna k přepravě pravděpodobně až na začátku 18. století. Evžen Savojský ustanovil pro armádu na Rýně v roce 1734 jednoho polního poštmistra (*Feld-Postmeister*) a několik poštovních kurýrů (*Post-Couriere*). Rovněž civilní poštovní úřady měly povinnost rychle doručovat důležitá sdělení. Pisateli byli hlavně vyšší důstojníci (nikoliv řadoví vojáci) a většina zásilek nesměřovala do civilního prostředí, ale ke spolubojovníkům.⁶³

⁶² KAINZ, Ch., c. d., s. 82.

⁶³ EFFENBERGER, Eduard, *Geschichte der österreichischen Post*, Wien 1913, s. 121–122.

Nová organizace polní pošty je spjata s působením arcivévody Karla, konkrétně se zavedením armádních sborů v roce 1809. Při každém armádním velitelství byl zřízen hlavní polní poštovní úřad (*Haupt-Feld-Postamt*), u podřízených sborů filiální poštovní úřady (*Filial-Postämter*). Armádním velitelstvím náležela povinnost pečovat jak o silnice, sloužící poštovnímu spojení, tak o stabilní poštovní úřady, které se na těchto silnicích nacházely. K provozování polní pošty potřebné koně, sedla, koňské postroje a kovářské zařízení převzala Dvorská válečná rada od poštovního fondu za úhradu. Personál měla poskytnout Dvorská komora, poradní orgán rakouského císaře ve finančních záležitostech. C. k. polní pošty byly zřizovány během všech následujících válečných konfliktů, do kterých se rakouská armáda aktivně zapojila.⁶⁴

V roce 1831 byla vydána instrukce pro polní poštu. Podle ní tvořili jeden polní poštovní úřad polní poštmistr (*Feld-Postmeister*), kontrolor a účetní revident, k nimž později přibývali ještě další úředníci a tzv. akcesisté. Postilioni c. k. armády obdrželi podle pravidel z roku 1831 pokrývku hlavy v napoleonském stylu (*Korsenhut*) se žlutočernou chocholkou a červené rukavice. K jejich stejnokroji dále povinně patřily například černé manžety i límec, žluté knoflíky, šedé jezdecké kalhoty s koženým lemováním, šedý kabát, modrobílá kamizola a samozřejmě poštovní trubka na žlutočerném provázku a bičík.⁶⁵

C. k. polní pošta fungovala zhruba do poloviny 19. století stále stejným způsobem, pak ale začala prodělavat výrazné změny, které souvisely s tím, jak se v poštovním styku prosazovaly elektrický telegraf a železnice. Takže za prusko-rakouské války roku 1866 byla již soukromá korespondence z bitevního pole běžnou záležitostí a pro vojáky v poli, raněné a nemocné byla dokonce osvobozena od poštovního při podání.

⁶⁴ Tamtéž, s. 136–137.

⁶⁵ Tamtéž, s. 138.

V mohutnou organizaci se však rakouská pošta proměnila až během první světové války.⁶⁶

Již v antice se metoda dálkového sdělování zpráv neboli telekomunikace označovala výrazem *telegrafie*, odvozeným z řeckých slov *tele* (daleký) a *grafein* (psát). Pojmy jako telekomunikace či telegrafie tedy nejsou spjaty výhradně s moderní dobou a elektrickým či elektronickým způsobem přenosu informací. Od pradávna existovalo široké množství metod předávání zpráv na velké vzdálenosti a v podstatě každá z nich byla používána také k vojenským účelům. Konkrétně šlo o nejrůznější formy optické a akustické signalizace od kouřových a ohňových znamení, zvuky zvonů, píšťal a trubek či vlajková znamení. V případě habsburské monarchie můžeme zmínit systém varovných ohňů, jenž fungoval od 16. století v jihovýchodních oblastech, kde hrozilo nebezpečí tureckých útoků, před kterými bylo třeba včas varovat. Celý systém se postupně stával neefektivním a především finančně náročným, takže ho vrchnostenská správa sama bojkotovala. Až do 19. století, kdy se prosadila elektrická sdělovací technika, zůstávala nejdůležitější formou komunikace na dálku jak v civilní, tak ve vojenské sféře výhradně tzv. poselská síť.⁶⁷

Ještě předtím, než se objevil Morseův telegrafní přístroj, došlo k renesanci optických telegrafů, známých už ve starověku. První síť prakticky používaného optického telegrafu vznikla ve Francii a shodou okolností stály u jejího zrodu potřeby vojenské. Bouřlivé revoluční události vrhaly zemi galského kohouta od roku 1792 do četných válek s koalicemi evropských států, čímž vznikala potřeba získávat pokud možno přesné a rychlé informace o pohybech cizích armád v blízkosti francouzských

⁶⁶ TOŠNEROVÁ, P., *Pošta v dobách válečných*, in: ČTVRTNÍK, Pavel – GALUŠKA, Jan – TOŠNEROVÁ, Patricia, *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, Liberec 2008, s. 56.

⁶⁷ EURICH, Claus, *Tödliche Signale. Die kriegerische Geschichte der Informationstechnik von der Antike bis zum Jahr 2000*, Frankfurt am Main 1991, s.10.

hranic popřípadě ve vnitrozemí. Za této situace předstoupil před Národní shromáždění na jaře 1792 inženýr Claude Chappe (1763–1805) se systémem, který nazýval tachygraf – rychlopis na dálku. Ve skutečnosti to byl tzv. semaforový telegraf, později známý jako Chappův. Nápad se zalíbil. Hned následujícího roku byl instalován první přístroj na střeše pařížského Louvru a současně zprovozněna 25 km dlouhá zkušební trať.



Chappův telegrafní přístroj. (Zdroj: Čtvrtník, Galuška, Tošnerová 2008, s. 57)

Na základě uspokojivých výsledků zkoušek obdržel Chappe roku 1794 od Výboru pro veřejné blaho mandát k vybudování první stálé linky

optického telegrafu z Paříže do Lille. Po svém zprovoznění měřila přes 200 km a měla více než dvacet předávacích stanic umístěných na zvláštních věžích, nadstavbách, střechách či vyvýšeninách v terénu. Chappův telegraf mohl obsluhovat jediný člověk, který pomocí pák, kladek a lanových převodů nastavoval zalomená ramena do nejrůznějších poloh. Za dobré viditelnosti vysílal obsluhující dvě značky za minutu tak, že zatím, co jednu polohu nastavil pro následující věž, z předchozí věže odečítal další znak, který pak poslal dále. Značka urazila za minutu více než 100 km. Síť stanic Chappého telegrafu se rychle rozrůstala. Napoleon Bonaparte již používal tento způsob předávání informací pro koordinaci svých vojsk zcela běžně. Právě vojensko-strategické důvody se stávaly rozhodujícím činitelem pro zřizování nových stanic optického telegrafu v Bruselu, Mohuči, Amsterdamu, Turíně, Milánu či Benátkách. V samotné Francii bylo civilní využití optického telegrafu zcela vyloučeno a přenos jakýchkoliv nevojenských informací byl předmětem výhry ve státní loterii, jejíž výtěžek směřoval na provozní náklady nového komunikačního prostředku.⁶⁸

Rakousko francouzské novince nedůvěřovalo, a tak jeho vojsko stále upřednostňovalo optický komunikační systém založený na předávání zpráv vlajkovými signály, který vytvořil roku 1798 inženýr ženijního sboru major Derby. Teprve roku 1834 byly ve Vídni instalovány Chappého přístroje, které rakouská armáda ukořistila na území Savojska a poblíž Benátek v letech 1813–1814. Od roku 1835 potom existovalo stálé spojení mezi Vídní a Lincem. Avšak s výjimkou několika dalších stanic na istrijském a dalmatském pobřeží, které sloužily především výměně informací s loděmi na moři, nelze tvrdit, že by nová metoda komunikace našla v metternichovském Rakousku širší uplatnění. Za zmínku stojí snad ještě to, že několik tratí pro potřeby armády bylo postaveno také v Čechách (Například roku 1809 z Prahy přes Litomyšl na Moravu

⁶⁸ BEYRER, Klaus (Hg.), *So weit das Auge reicht. Die Geschichte der optischen Telegraphie*, Karlsruhe 1995, s. 54–57.

nebo roku 1813 z Bíliny přes Prahu do Lince) a že na konstrukci optických telegrafů se podílel i Josef Ressel (1793–1857), proslulý zejména vynálezem lodního šroubu. Ressel promýšlel možnost vojenského využití optické telegrafie, a tak se zrodil jeho návrh přenosného optického telegrafu, který byl předložen i na nejvyšších místech rakouské armády, realizace se však nedočkal.⁶⁹

Výhoda Chappeho telegrafu spočívala především ve velmi vysoké rychlosti přenosu zpráv, naopak podstatnou nevýhodou celého systému byla jeho omezenost na denní provoz a závislost na vhodném podnebí. Přesto dokázala tato telekomunikační metoda sloužit svému účelu až do poloviny 19. století. Vývoj šel rychle kupředu a brzy nastal čas experimentů s primitivními elektrickými telegrafy. Během druhé poloviny 18. a prvních desetiletí 19. století byly položeny základy elektrotechniky. Vynikly především objevy a vynálezy Luigiho Galvaniho, Alessandra Volty, Hanse Oersteda, André Marii Ampèra a Michaela Faradaye, které vytyčily cestu dalším průkopníkům praktického využití elektrické energie. V Rakousku se o rozvoj telegrafie zasloužil profesor fyziky na mnichovské univerzitě Karl August Steinheil. Oblastí, jež přímo vybízela k prvním pokusům, bylo dálkové sdělování zpráv. Médii pro přenos zpráv elektrickým telegrafem se staly kabely, které umožňovaly přenos informací mezi poštovními úřady, železničními stanicemi apod. Zpráva přenášená elektrickým telegrafem se nazývala telegram.⁷⁰

Roku 1844 odeslal americký malíř jménem Samuel Finley Breese Morse (1791–1872) pomocí svého elektrického telegrafu zprávu z Washingtonu do Baltimoru. Pro přenos informace přitom využil jen dva stavy vysílače, které se střídaly tak, že je lidské smysly ve výsledku vnímaly jako sérii mezer, teček a čárek. Ty pak dekódoval do jednotlivých písmen abecedy, číslic a dalších znaků. Pro zakódování a dekódování informace byl postupně

⁶⁹ TOŠNEROVÁ, P., *Pošta v dobách válečných*, s. 57.

⁷⁰ PICHLER, Franz, *Elektrisches Schreiben in die Ferne: Die Telegraphie in Österreich. Technische Entwicklung 1846–1906*, Linz 2007, s. 35–43.



Samuel Finley Breese Morse v roce 1866.
(Zdroj: Wikimedia Commons, public domain)

vytvořen mezinárodní protokol, telegrafní (Morseova) abeceda představující geniální, a přitom snadno zapamatovatelný vynález. Průmyslově vyráběné Morseovy telegrafy se po celou dobu své existence vyznačovaly vlastní technickou architekturou. Fungovaly tak, že telegrafista vysílal kód pomocí telegrafního klíče. Následně tyto impulzy přenášelo telegrafní relé na elektromagnet, který je zapisoval rýtkem (později psacím kolečkem smáčeným v barvě) na papírovou pásku odvíjenou hodinovým strojkem z cívky. V polovině „dlouhého“ 19. století již nebylo pochyb o tom, že elektrotechnice musí být věnována větší pozornost. Telegraf totiž v rychlosti přepravovaných zpráv jednoznačně předčil jakýkoliv druh pošty. Výstavbu prvních tratí elektrického telegrafu nepochybně podněcovaly také stavby prvních železnic, na kterých se mohl uplatnit jako nejvhodnější dorozumívací prostředek jedině telegraf.⁷¹

⁷¹ FLICHY, Patrice, *Tele. Die Geschichte der modernen Telekommunikation*, Frankfurt am Main, New York 1994, s. 57.

Počátky telegrafní služby v Rakousku se vztahují k datu 1. března 1847. Toho dne byl zahájen provoz elektrického telegrafu skotského vynálezce Alexandra Baina (1810–1877) podél úseku Severní dráhy císaře Ferdinanda Vídeň – Břeclav – Brno. Následující rok byla linka prodloužena do Prahy. Zatím se však jednalo o provoz určený výhradně potřebám železnice nebo státní správy a probíhající zcela v režii státu. Samotný Bainův přístroj byl zvonkovým telegrafem bez možnosti zápisu vysílaného sdělení a jeho obsluha, při níž se uplatnil hudební sluch a paměť, vyžadovala dobrý zácvik. Brzy bylo zřejmé, že tento systém poskytl jen dočasné řešení, neboť svět začal dávat přednost Morseovu telegrafu, jehož provoz zahájila koncem srpna 1849 na úseku Vídeň – Olomouc i rakouská telegrafní správa.⁷²

Na základě dekretu Dvorské kanceláře (*Hofkanzlei*) z ledna 1847 byla telegrafie výlučně v rukou státu a jím byla rovněž provozována. Fungovala tedy obdobně jako pošta. Oprávnění zřizovat telegrafní provoz a obstarávat telegrafní služby tedy nemohl získat žádný privátní subjekt. V pozdějším období bylo nařízení zmírněno tak, že úřady vydávaly alespoň koncese na provoz drážních telegrafů soukromým železničním investorům. Rovněž roku 1847 bylo ve Vídni zřízeno prozatímní ředitelství státního telegrafu, kterému šéfoval rodák z Prahy a fyzik z univerzity ve Štýrském Hradci dr. Julius Wilhelm Gintl (1804–1883). Gintl byl nadanou tvůrčí osobností, která se výrazně zasloužila o rozšíření telegrafní sítě, jakož i kvalitu jejích služeb v Rakousku. Podařilo se mu například sestrojít přenosný typ telegrafního přístroje, který našel uplatnění nejprve v železniční dopravě pro spojení mezi jednotlivými vagony, později ve vojenství jako polní telegraf (*Feldtelegraph*). Obecně se soudí, že polní telegrafní přístroj vznikl podle vzoru telegrafních zařízení, která byla v počátcích železniční dopravy převážena ve vlcích,

⁷² PICHLER, F., *Elektrisches Schreiben*, s. 35–43.

aby mohla být kdekoliv napojena na telegrafní vedení a podat zprávu o nepředvídaných událostech, zvláště železničních neštěstích.⁷³

K osobě dr. Gintla a jeho působení coby šéfa státního telegrafu se váže zajímavá příhoda smutně související s císařskou armádou. Když byla v roce 1848 dokončována telegrafní linka Olomouc – Praha, vydal se vlakem do české metropole, aby tam osobně instaloval aparáty, jež vezl s sebou. Ovšem u Běchovic se Gintlův vlak srazil s protijedoucím vojenským transportem. Nehoda si vyžádala četné oběti na životech i spoustu raněných. Ačkoliv byl Gintl sám zraněn na hlavě, neváhal naložit onu telegrafní techniku, kterou měl u sebe, na venkovský vozík a pěšky dojít do Prahy. Zde na Státním (dnes Masarykově) nádraží provedl instalaci dopravených přístrojů a ještě tentýž den sám odeslal do Vídně zprávu o uvedeném neštěstí na železnici.⁷⁴

⁷³ O těsném sepětí telegrafní organizace a vojenského eráru svědčí fakt, že telegrafní obsluhy se – alespoň zpočátku – rekrutovaly hlavně z příslušníků armádních technických sborů, kteří prošli zvláštními kurzy. PICHLER, F., *Elektrisches Schreiben*, s. 35–43.

⁷⁴ KAINZ, Ch., *Österreichs Post*, s. 88.

Revoluční léta 1848–1849

Z výčtu událostí spojených s využitím železniční dopravy rakouskou armádou v letech 1848–1849 musí být vybrány dvě zásadní, které možno označit za přelomové: 1) Přesun rakouských jednotek z Moravy do Vídně v říjnu 1848; 2) Transport ruského pomocného sboru k potlačení revoluce v Uhrách v květnu 1849.⁷⁵

Uvedené počiny spolu s nástupy do války pomocí železnice v ostatních státech Německého spolku se staly právoplatnými normami, třebaže už předtím byly uskutečněny po kolejích mnohé skromnější armádní transporty. Všem evropským armádám byl podán důkaz o tom, že do budoucna je třeba počítat s železnicí jako s dopravním prostředkem schopným rozhodovat válečné konflikty. Významnou roli sehrál také elektrický telegraf, který se v Rakousku již běžně uplatňoval při komunikaci ve státních provozech, tzn. na poště a na dráze.⁷⁶

Během formování konstitučního systému v habsburské monarchii v letech 1848–1914 byly založeny vedle centrálních úřadů k výkonu funkce vrchního velitele ozbrojených sil také centrální úřady vojenské správy jako výkonné orgány státu. Nejvyšším úřadem tohoto typu se stalo ministerstvo války (*Kriegsministerium*), které vzniklo 1. června 1848 jakožto ústřední vojenský správní úřad namísto Dvorské válečné rady. Do kompetence ministerstva války spadaly všechny záležitosti správní povahy

⁷⁵ KÖSTER, B., c. d., s. 118–119.

⁷⁶ Tamtéž.

v oblasti vojenství, jejichž prováděcí předpisy schvaloval svým podpisem jak ministr, tak císař. Dne 30. dubna 1849 bylo vytvořeno Vrchní armádní velitelství (*Armeeeoberkommando*) jako ústřední orgán vrchního velitele pro taktické a strategické záležitosti armády. Ministerstvu války po tomto datu zůstala správa ekonomická, administrativní, správa politické a soudní povahy a zastupování v komorách.⁷⁷

Nová organizace řízení vojenských sil habsburské monarchie dostala příležitost ukázat se při organizaci železničních transportů, jejichž počet byl mnohem vyšší než kdykoliv předtím. Dnes již nelze dohledat ani v železničních, ani ve vojenských archivech přesnější údaje o těchto přesunech, přesto je zřejmé, že v letech 1848–1849 c. k. armáda železnici využívala hojně, což dokládá i nařízení, aby od 11. srpna 1848 byly přepravovány všechny vojenské transporty a zásilky po železnici bezplatně. Toto nařízení, od něž si rakouská armáda slibovala zjednodušení administrativy, mělo platit bez výjimky pro všechny železniční společnosti. Mnohé údaje jsou ale těžko ověřitelné a musejí být brány s rezervou, protože ani přímým aktérům často nebyly přístupné, a pokud ano, tak jim příliš nerozuměli.⁷⁸ Svědčí o tom i postřeh plukovníka von Mayerna, kompetentního ve věci železničních transportů, který na jaře 1849 informoval ministerstvo války, že „o cestách po železnici nelze obdržet snad žádné spolehlivé výkazy a samotné záznamy různých železničních úředníků se rozcházejí“⁷⁹

Začátek roku 1848 byl ve znamení prvních revolučních nepokojů v Evropě. Také v předbřeznovém Rakousku kulminovaly sociální, politické a národnostní problémy. Když se na sklonku roku 1847 vyhrotila situace v Itálii, byla posílena rakouská armáda. Během ledna 1848 zachvátilo

⁷⁷ WAGNER, Walter, *Geschichte des k. k. Kriegsministeriums*, I. Bd., 1848–1866 (=Studien zur Geschichte des Österreichisch-Ungarischen Monarchie, Bd. V), Wien 1966, s. 333.

⁷⁸ *Unsere Eisenbahnen im Kriege*, s. 123.

⁷⁹ ÖStA–KA, f. KM–Präs., 1849–3513, Oberst von Mayern an KM, 16. 5. 1849.



Mapa severní Itálie s pevnostním čtyřúhelníkem.

(Zdroj: age-of-the-sage.org)

Lombardsko-benátské království otevřené povstání, kterému čelila rakouská správa vyhlášením stavu obležení. Povstalci si kladli za cíl odtržení Lombardie a Benátska od habsburské říše a sjednocení všech italských států do jediného celku. Osobou, která se rozhodla tento záměr naplnit, se stal sardinský král Karel Albert Savojský, jenž 23. března 1848 vyhlásil rakouskému císařství válku. Zhruba ve stejné době bylo využito nestabilní situace k vyhlášení republiky v Benátkách, současně vzbouřenci donutili polního maršála Radeckého, vrchního velitele císařských vojsk v severní Itálii, vyklidit Milán.⁸⁰

Radecký rázně loboval už v době předbřeznové za strategické posílení vojenského potenciálu monarchie v Lombardsko-benátském království,

⁸⁰ ZENTNER, Christian, *Chronik Österreich. Von den Anfängen bis heute*, St. Gallen 2011, s. 150.

ovšem marně. Kvůli nedostatku finančních prostředků nemohla Vídeň jeho prosbám, ať byly jakkoli naléhavé, vyhovět. Proto se legendární rakouský vojevůdce, disponující slabší vojenskou silou, po vyhlášení války ze strany Sardinského království raději stáhl do pevnostního čtyřúhelníku Mantova – Verona – Peschiera – Legnano a zde doufal, že pokud odolá prvním úderům nepřítele, mohly by vzápětí dorazit posily z ostatních částí monarchie.⁸¹

Zásadní problém při mobilizaci a prostorově náročných operacích před nástupem železnice spočíval v potřebě značného množství času, které si dnes můžeme stěží představit. Zcela jasně se tento fakt projevil při doplňovacím transportu c. k. armády v Itálii, který se odehrál ještě za klidných podmínek koncem ledna 1848. Aby se Radeckého armádě dostaly co nejrychleji čerstvé posily, vydaly se na pochod rakouské oddíly soustředěné v Tyrolsku a doplněné jednotkami z Vídně a Salcburku. Z pochodového nákresu (*Marschtableau*) arcivévody Albrechta vyplývá, že doba trvání 216 km dlouhého pochodu ze Salcburku přes Innsbruck do jižních Tyrol (konkrétně k městu Vipiteno, německy *Sterzing*) činí 10 dnů včetně odpočinku. Pěší pluk Liechtenstein-Chevauxleger č. 5 se štábem a 6 eskadronami (1208 mužů a 1163 koní), 3. myslivecký prapor (852 mužů) a příslušníci pluku arcivévody Ferdinanda Viktora d'Este (806 mužů) se nemohli vydat na pochod společně, neboť to nedovolovaly těžké přírodní podmínky, které znesnadňovaly především zásobování vojska. Proto se pohybovali odděleně v menších kolonách, mezi kterými byl udržován několikadenní rozestup tak, aby zásobovací sklady Salcburk a Wörgl celou situaci bez problémů zvládly. Další zásoby pak mohly být doplněny v Innsbrucku, kam měla tato vojenská masa dospět podle plánu za 17 dní. Přitom cesta pěším pochodem ze Salcburku do Innsbrucku včetně odpočinkových dnů trvala v té době běžně 7 dní.⁸²

⁸¹ PERNES, J. – FUČÍK, J. – HAVEL, P. a kol., c. d., s. 266.

⁸² ÖStA–KA, f. HKR–Präs., CK 203–1848, EH Albrecht an HKR vom 25. 1. 1848, fol. 5.

Na této akci se jednoznačně ukazuje, jak náročné byly po organizační stránce přesuny jednotek vedené přes Alpy, které z hlediska budování infrastruktury představovaly náročný terén. Vyřešit problém zajištění rychlého a spolehlivého přesunu vojsk v dobách válečných obecně ze severu na jih (do italských držav) bylo možné jediným způsobem: použitím železnice. Jedině tak mohlo rakouské velení uspořít čas, kterého není ve válce nikdy dost. Přesně v duchu této úvahy rozkázala Dvorská válečná rada na konci února 1848 „dopravovati jednotky určené do severní Itálie výhradně železnicí z Olomouce přes Vídeň a Štýrský Hradec tak daleko, kam jen to bude možné“. Přímé železniční spojení mezi Vídní a severní Itálií v letech 1848–1849 neexistovalo. Současně nejvyšší vojenská místa apelovala na Dvorskou komoru, aby zařídila komunikaci se správami příslušných železničních společností. Šlo zejména o to, aby armádní transporty nevázly ve Vídni a plynule pokračovaly dále směrem na Štýrský Hradec, neboť v hlavním městě monarchie neexistovalo žádné kolejové spojení mezi Severním a Jižním nádražím. Tento faktor měl mít negativní vliv na logistické plány rakouské armády i v následujícím desetiletí.⁸³

Mimo úzce vymezené obranné pásmo rakouské armády se nacházelo od března 1848 téměř celé území severní Itálie, a tudíž i dokončené úseky železniční tratě Benátky – Milán, které záhy padly do rukou nepříteli. Trať Vídeň – Terst byla dokončená jen po slovinské Celje a napojení Terstu na železniční síť Lombardsko-benátského království neexistovalo ani na papíře. Před rokem 1848 bylo využíváno k cestě z Vídně do Milána nejruznějších dopravních prostředků až na železnici, což přinášelo řadu problémů i rakouské armádě, jež se musela stále spoléhat na vozatajstvo.⁸⁴

⁸³ MECHTLER, P., *Die österreichische Eisenbahnpolitik...*, s. 178–179.

⁸⁴ Tamtéž.

Když došlo v březnu 1848 k vyhlášení mobilizace c. k. jednotek v severní Itálii a Tyrolsku, bylo zapotřebí vyzbrojit pěchotu a polní (v případě Tyrolska horské) myslivce⁸⁵. Bylo rozhodnuto pokrýt potřebu zbraní zásobami z místních zbrojnic, jenže tím vyvstal problém, jak je distribuovat přímo jednotlivým útvarům. Nastalo velké přemýšlení a plánování. K takovým úkolům předurčené armádní vozatajstvo bylo vždy odvětvím, na kterém státní pokladna v době míru ráda šetřila. Obzvláště nedostatek koní mohl být v době války jen stěží vyřešen rychlými nákupy nebo rekvizicemi. V listopadu 1848 příslušné orgány rakouské armády vyčíslily, že například artilerii chybí přibližně 5300 koní. Pro italské tažení v letech 1848–1849 musely být vozatajské jednotky téměř znovu pracně vybudovány, přesto kapacitně nestačily, a tak armádě nezbylo než začít vyjednávat se špeditérskými podniky. Dalším předpokladem úspěšného zvládnutí celého tažení po logistické stránce byl dobrý stav silnic v alpských průsmycích.⁸⁶ Dvorská válečná rada si uvědomovala, že u železničních transportů by takové problémy vznikaly v nepatrné míře, proto byl vydán rozkaz, že „veškeré zbrojní dodávky budou odesílány železnicí pokud možno alespoň do Štýrského Hradce“.⁸⁷ Stejně tak rozhodl nejvyšší vojensko-správní orgán monarchie 11. února 1848 „transportovat vojenskou výstroj a další erární zboží (uniformy apod.) železnicí do Celje, kde bude za využití nádražních překladišť zajišťována další přeprava najatými povozy do Terstu a dále do Verony přímo k císařsko-královským jednotkám“, přičemž dopravu z Terstu zajistí opět soukromé

⁸⁵ Polní (horští) myslivci jako druh lehké pěchoty představovali zhruba od poloviny 18. století elitní útvary habsburské armády. Jejich úkolem bylo zahajovat bojová střetnutí, přesnou palbou rozvracet řady protivníka a v případě neúspěchu krýt ustupující jednotky. PERNES, J. – FUČÍK, J. – HAVEL, P. a kol., c. d., s. 490.

⁸⁶ KÖSTER, B., c. d., s. 122.

⁸⁷ ÖStA–KA, f. HKR, 1848–D1/14, HKR an Artillerie-Hauptzeugs-Amt, an FM Radetzky und das illyrisch-innerösterreichische Generalkommando, 9. 2. 1848.

povozy nebo lodě, ale „vždy po trase vedoucí mimo neklidné Benátky“. Rovněž vojenské posily měly být přepravovány do Itálie „pokud možno v co nejkratším čase za pomoci železnice a parníků“.⁸⁸ Trasa a způsob jejich transportu pak byly totožné s výše uvedeným schématem. Jinudy to v té době ani nešlo, jestliže měla být využita hlavně železniční doprava.

Protože se válečná situace v celém severoitalském prostoru od března do června 1848 vyvíjela v neprospěch Rakouska, vázly na trase Vídeň – Terst – Benátky – Verona všechny transporty s vojenskými posilami i zásobami pro Radeckého oddíly. Oblast, z níž bylo možno krýt jejich potřeby, se omezila na prostor pevnostního čtyřúhelníku a jeho bezprostředního okolí. Přežití rakouské armády záviselo několik měsíců na zásobách v pevnostech, drobném rekvírování a složitých dodávkách realizovaných nevhodnými trasami. Nabízely se pouze dvě zásobovací linie do strategicky důležitého údolí řeky Adiže směrem na Veronu: první přes Villach, druhá přes Bolzano. Těto skutečnosti si byl Radecký dobře vědom a promítl ji také do svého strategického plánování tím, že logicky učinil Veronu výchozím bodem všech rakouských operací. Operační základnou se pak nutně muselo stát Tyrolsko, všechna vojenská doprava byla vedena přes ně. Za náznak nového způsobu uvažování lze považovat požadavek Dvorské válečné rady „přepravovat materiál po všech uvedených trasách, dokud to jen bude možné“, neboť tento rozkaz vycházel z předpokladu, že bude využito i železniční dopravy, čímž se zatížení všech zásobovacích linií rozloží rovnoměrně. Nejvyšší místa počítala s tím, „že hladkému průběhu akcí výrazně pomůže civilní správa a že využitím železniční dopravy budou zajisté ušetřeny nemalé finanční prostředky“. Odtud je čitelné, jaký význam v té době již rakouská armáda přikládala železnici jako faktor, který výrazně přispívá ke kvalitě zásobování jednotek a hladkému průběhu vojenských operací.⁸⁹

⁸⁸ Tamtéž, 1848–K 26/436, fol. 1–4.

⁸⁹ KISZLING, Rudolph, *Die Revolution im Kaisertum Österreich 1848–1849*, Bd. 1, Wien 1948, s. 121.

Šlo především o úvahy, z nichž kvůli řídké železniční síti Lombardsko-benátského království nic moc nebylo. Ve skutečnosti se boje o habsburskou nadvládu v severní Itálii plánovaly výhradně tradičním způsobem, aniž by se počítalo s výraznějším uplatněním železnice pro logistické účely. Myšlenka zásobování rakouských jednotek v pevnostním čtyřúhelníku přes Tyrolsko zajisté měla své kouzlo (vždyť vojensko-strategický význam této trasy zdůrazňoval i návrh železniční sítě Německého spolku z roku 1847), avšak výstavba tzv. Brennerské železnice Innsbruck – Brixen – Trident – Verona začala mnohem později.⁹⁰

Přeprava vojska po železnici často trpěla nedostatkem transportních prostředků a obzvláště pasivním odporem železničního personálu, který se odvolával na rozkaz Říšského sněmu, že žádné vojenské jednotky nesmějí být přepraveny bez souhlasu ředitelství příslušné dráhy. Mnohé vojenské oddíly se tak musely spoléhat na pěší pochody. Drážní personál, odmítající vřelý přístup a úmyslně zdržující spolupráci, se však nedočkal ze strany armády žádných represí, protože bez něj zajištění přepravy možné nebylo. Ze skutečnosti, že si rakouský důstojnický sbor uvědomil vojensko-strategický význam železnice, plynula nejen vlastní potřeba železniční dopravy, ale i snaha vyřadit z provozu ty kolejové cesty, které by mohl použít nepřítel. Objevovaly se tak první případy stále častějšího boje o infrastrukturu.⁹¹ Na italských bojištích dokonce došlo už začátkem června 1848 při postupu Rakušanů na Vicenzu k přerušení železniční linky Benátky – Vicenza, jejíž poválečná obnova si vyžádala spoustu času. Poručík Štábu generálního ubytovatele Anton svobodný pán von Mollinary líčí ve svých memoárech, jak dostal za úkol, aby s jedním

⁹⁰ ZWANOWETZ, Georg, *Zur Geschichte der k. k. Südtiroler Staats-Eisenbahn und der Etschregulierung 1845–1853*, in: *Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols*, Bd. 2 (=Tiroler Wirtschaftsstudien, Bd. 26), Innsbruck, München 1969, s. 490.

⁹¹ MRUCK, Armin, *Die Eisenbahnen in der Kriegsgeschichte bis zum nordamerikanischen Sezessionskrieg (1861–1865)*, Diss., Göttingen 1950, s. 7.