

ROZHLEDY TECHNICKÝCH ZBRANÍ

Redaktor: Podplukovník Ing. Dr. techn. Vladimír Hájek.

Vládní rada Jan W a g n e r:

Zkušenosti ze služby železniční za války r. 1914—1918 na ruské frontě.

Ú v o d.

Při vypuknutí války byla mi jako úředníku ředitelství (oddělení V) pro trati býv. společnosti státních drah ve Vídni svěřena služba dopravního kontrolora na trati Praha—Podmokly místo dopravního kontrolora, přeloženého od ředitelství státních drah k dopravní inspekci. V této funkci jsem řídil nakládání a dopravu vojenských vlaků na této trati, hlavně v Terezíně.

Když se zakrátko v září r. 1914 stalo zřejmým, že haličské nástupní železniční trati, hlavně však nedostatečně vybavená jednokolejná transversální linie Żywiec—Nowy Sącz—Jasło—Zagórz—Chyrow—Przemysł těžko zdolávají úkoly, jež na ně kladl nástup vojska na haličskou frontu a její zásobování nejen výživou pro vojsko, ale i veškerým válečným materiálem, byl jsem mezi úředníky vyslanými na dohled na těchto tratích, kdež jsem měl příležitost být účastným nejen dopravy nástupní, ale i opětovných evakuací.

Jarní ofenzíva, zahájená v květnu r. 1915, jejíž první etapou byla bitva u Gorlice, měla v zápětí opětne obsazování tratí evakuovaných na podzim roku 1914. Za této situace jsem byl postupně dopravním kontrolorem na tratích znovu obsazovaných, počínaje Nowym Sączem až po Przemysł; v srpnu téhož roku jsem byl dirigován do Lwowa jako pověřený orgán generální inspekce rakouských státních drah pro trati východně od Lwowa.

Když se bitevní linie přesunula za hranice haličsko-ruské až za řeku Stry u Lucku, byly nově zabrané ruské železniční trati obsazeny militarizovaným personálem železničním. V prosinci r. 1915 jsem byl jako důstojník v záloze ustanoven velitelem důležitého uzlu železničního za frontou (v Kowelu), roku 1917 pak velitelem dopravního oddělení tamtéž. Za pobytu v Kowelu jsem měl příležitost organisovat nejen stavbu stanice v Kowelu, ale i výkon služby dopravní a komerční v stanici té a na šesti tratích z ní vybíhajících.

Od srpna roku 1918 až do převratu, resp. do 8. listopadu 1918 jsem byl velitelem II. železničního provozního praporu ve Skarżysku (pod Radomem), s nímž jsem 9. listopadu 1918 přibyl do Přerova. Ježto bylo upuštěno od vyslání praporu toho na Slovensko, zamýšleného původně Národním výborem v Praze, rozdělil jsem vlak na část českou pro Prahu a část německou pro Vídeň, sám pak jsem odjel k nástupu služby u nově zřizovaného ředitelství čs. státních drah v Brně, kdež jsem působil u dopravní inspekce nepřetržitě od r. 1900 až do května r. 1914, kdy jsem byl přeložen k ředitelství pro trati spol. stát. drah ve Vídni.

Předeslat tato data jsem považoval za nutné, aby bylo zřejmo, z jakého zorného úhlu jsem pozoroval vývoj válečné železniční dopravy a mohou-li moje poznatky se zkušenostmi, získanými jinými orgány železničními být podkladem pro opatření v čas potřeby.

Poznatky, učiněné v železniční dopravě válečné, líčím podle jednotlivých jejích period, po případech podle speciálních funkcí, jež železnicím v jednotlivých dobách připadaly, ne vždycky chronologicky. Poznatky ty jsou líčeny bez dalších dedukcí důsledků z nich vyplývajících pro opatření případné příští potřeby. Důsledky ty jsou pro lepší přehled na konci zprávy souborně shrnuty podle jednotlivých odvětví železniční služby.

Věci personální.

Výběr personálu, určeného pro výpomoc v Haliči a k obsazení nově zabraných nebo nově vybudovaných železničních tratí za říšskými hranicemi nebyl vždy nejlepší. Někteří ředitelství státních drah pro účel ten dirigovala personál, jehož se chtěla zbavit buď pro méně cenný výkon anebo z národnostních důvodů, dokonce někdy i personál pochybných povahových kvalit. Tím se stalo, že se takoví exponovaní úředníci podle svého založení buď vyhýbali zvýšené námaze, nezbytně nutné za tak mimořádných okolností, a tím vzbuzovali nelibost domácího personálu anebo nesprávně chápali svoje poslání, považující se za nadřazené orgány vyslané ke kontrole nad domněle nespolehlivým domácím personálem. Často se tito úředníci beze vší autokritiky snažili osvojovat si kompetenci jim nenáležející a samovolnými, neuváženými akcemi nepřímě sabotovali účel, za kterým byli do Haliče nebo do etapního území vysláni.

Vyskytly se dokonce i případy, že někteří exponovaní úředníci využili nebo správně řečeno zneužili válečné psychosy obyvatelstva v etapním území a leckde, zvláště v pozdější době, vyskytující se obtíží v zásobování obyvatelstva tím způsobem, že od nich za nepatrný peníz kupovali cenné věci (skvosty, kožichy, stříbrné samovary a j.) a za drahé peníze prodávali životní potřeby, jež si snadno opatrovali z krajů nedostatkem méně postižených anebo z vojenských zásobovacích skladů. Také se vyskytovaly přímo obchody s kuřivem, prodávaným obyvatelstvu. Vyssávali tak domácí obyvatelstvo, jež se takovému jednání pod tlakem těžkých okolností sice podrobovalo, ale o mravní kvalitě těchto úředníků si utvořilo spravedlivý úsudek, s nímž se netajilo před nikým, o kom se dalo předpokládat, že by mohl zjednat nápravu.

Velkým nedopatřením dále bylo, že domovská ředitelství ve velmi četných případech, ba skoro vůbec nezasílala ředitelství drah, do jehož obvodu byli zaměstnanci exponováni, aspoň krátké výpisy z osobního výkazu, hlavně co se týče vykonaných služebních zkoušek, takže tito zaměstnanci byli zařadováni k výkonu služby jen podle vlastního udání. Nebyly řídké případy, že zapisovač vozů anebo kancelářský zaměstnanec byli zařadováni jako výpravčí vlaků, zaměstnanec výtopenské služby bez zákonitě zkoušky jako strojvůdce, zaměstnanec jízdní služby bez příslušné zkoušky jako vlakvůdce. Teprve závadami ve služebním výkonu nebo jeho sledováním se dodatečně přišlo na takové nešvary.

Když se v pozdějších dobách po častěji opakovaných odvodech anebo po rozšíření okupovaného území stal citelným nedostatek personálu kancelářského, hledělo se tomu pomoci dirigováním žen do etapního území. To byla velká chyba. Jednak výkon těchto zaměstnankyň zůstal

daleko za výkonem mužů, jednak se ubytování žen v etapním území potkávalo s mimořádnými obtížemi. Při tom bylo velmi nepříjemným úkazem, že mezi těmito ženami a exponovanými zaměstnanci, i úředníky, byly navazovány intimní poměry, což vedlo jednak k uvolňování služební disciplíny, jednak k rodinným rozvratům.

Po vytvoření vojenských drah došlo s počátku k velkým nedopatřením z toho důvodu, že důležitá místa s počátku byla obsazena nikoli podle služebního upotřebení v domovském ředitelství a podle služební kvalifikace, nýbrž podle vojenské hodnosti. Poněvadž mezi exponovanými úředníky bylo dosti bývalých aktivních důstojníků nadporučíků i setníků, došlo na příklad k těmto železničním groteskám: Velitelem (přednostou) dopravního oddělení v Kowelu byl jmenován bývalý aktivní setník, jenž v civilním poměru byl staničním úředníkem v Bohumíně, dopravním kontrolorem na trati Kowel—Cholm bývalý aktivní nadporučík, v civilním zaměstnání elév jižní dráhy ve Vídni, velitelem (přednostou) důležité disposiční stanice Kowel za frontou až do konce prosince 1915 bývalý aktivní nadporučík, jenž v civilním zaměstnání byl přednostou nepatrné staničky na trati elektrické dráhy Sv. Hypolit—Maria Zell. Lze si snadno představit, že podle toho také vypadala výkonnost stanice a celé disposiční trati. Možný byl zjev ten jen proto, že u velitelství (ředitelství) vojenských drah v Radomu byl též zjev co do jednotlivých přednostů oddělení. Náprava byla zjednána, až přednostou oddělení V v Radomu byl ustanoven nedávno pensionovaný vrchní admin. ředitel Lilling od ministerstva železnic. Po obsazení důležitých míst u vojenských drah podle služební kvalifikace a ne podle vojenské hodnosti nastalo pak potřebné zvýšení výkonnosti vojenských drah.

Zvláštní kapitolou pro sebe je ubytování a stravování zaměstnanců, exponovaných na tratích nástupních a v etapním území. Co se týče ubytování, bylo postupováno různým způsobem podle okolností místních a podle vynalézavosti jednotlivců.

Na tratích nástupních, vzdálenějších od fronty, naskýtala se, hlavně ve větších místech, dosti často možnost ubytovat se soukromě nebo v přijímací budově v stanici. Čím blíže k etapnímu území a k frontě, tím obtížnějším se stávalo ubytování exponovaných zaměstnanců, obzvláště na dílčích tratích, evakuovaných a pak znovu obsazených. Dosti často se však stávalo, že exponovaní zaměstnanci, i když byla možnost ubytování jiného, dávali přednost ubytování v osobních vozech, hlavně polštářových. Tím se neustále rozšiřoval počet osobních vozů, vyřazených z obozu jak u vojenských převozu, tak i v zápolí, v zimě se tyto vozy přes noc vytápěly lokomotivami, které i se svým personálem tak byly odcizeny vlastnímu služebnímu použití. Vozy ty zbytečně zastavovaly v stanici koleje, kterých mohlo být použito účelněji.

I služební vozy se těšily po té stránce dosti značné oblibě; služební oddíl byl používán na písemné práce, zavazadlového oddílu k ubytování, ovšem jen v době mimo topní období. Tím se opět rozšiřoval počet služebních vozů vzatých tak z oběhu. Za ně pak používáno u vlaků jako vozu služebního osobních vozů, čímž se nedostatek jich jak v zápolí, tak i v etapním území ještě zvětšoval. Vozová kontrola za války po té stránce selhala.

Stravování exponovaných zaměstnanců bylo různé a řídilo se opět podle místních okolností a podle trvání války. Na tratích vzdálených od válečného území bylo soukromé stravování, byť i bylo spojeno s určitými obtížemi, přece jen, obzvláště na začátku války, celkem dosti dobře možné. Kde to výjimečně možné nebylo, tam vojenská zásobovací skladiště na pouhé potvrzení přednosta stanice vydávala značná kvanta potravin, které najatou osobou byly upravovány. Místy se této benevolence vojenské správy exponovanými zaměstnanci zneužívalo tím způsobem, že požadovali pro sebe větší kvantum zásob, než sami mohli spotřebovat, a zbytku pak používali k nekalým účelům (k prodeji místnímu obyvatelstvu).

V etapním území bylo možné stravování u místních vojenských formací za plat. U vojenských drah v etapním území ve větších centrech pro důstojníky zřízeny zvláštní jídelny, mužstvo pak, jakož i veškerí zaměstnanci na stanicích menších byli stravováni společně podle vojenského způsobu ze zásob zakoupených buď v místě nebo ve vojenských zásobovacích skladištích. To mělo ovšem jednu nevýhodu, že úpravou stravy byl zaměstnáván po celý den železniční zaměstnanec, který byl tak pro vlastní službu železniční ztracen. Počet těchto „kuchařů“ ve všech stanicích reprezentoval dosti značný počet zaměstnanců, jenž mohl dobře být nahrazen vojáky, kteří se stali nezpůsobilými služby ve zbraní.

O t á z k a p í t n é v o d y působila dosti obtíží, nejvíce v území blízkém vojenským operacím. Buď byl nedostatek studní nebo voda byla bakteriologicky závadná. Na počátku války v takových případech vojenská zásobovací skladiště ochotně vydávala červené víno; čím déle však válka trvala a zásoby se tenčily, byli exponovaní zaměstnanci odkázáni sami na sebe, totiž na pití svařené vody nebo studeného čaje, ovšem také jen tak dlouho, pokud bylo možno čaj si opatřit. V Kowelu jsme si zařídili vlastní výrobu sodové vody, která se všem příslušníkům vojenské dráhy prodávala za nepatrnou částku. Toto opatření se velmi osvědčilo; po celou dobu války jsme neměli mezi našimi zaměstnanci skoro žádného onemocnění tyfem.

P o s t r á n c e h y g i e n i c k é dobře působilo povinné očkování proti tyfu a neštovicím, jinak však o hygienu nebylo vždy bezvadné postaráno. V pozdějším válečném období nastal nedostatek lékařů, nahrazovaný ze stavu mediků, čímž leckdy docházelo k nedopatřením; tak na př. při očkování exponovaných zaměstnanců v stanici Lubomil na trati Kowel—Cholm bylo užito jako očkovací látky benzinu, což mělo za následek vysoké horečky a několikadenní služební neschopnost všech zaměstnanců v stanici.

Hygienické opatření v stanicích, kde byly infekční nemocnice a kde se často vykládali na holou zem v stanici zemřelí na cholery, záleželo v skrovném postřikování vápenným mlékem.

Malá pozornost se věnovala pohlavním nemocem; tím se stávalo, že trvalo dlouhou dobu, než postižený byl odevzdán do ústavního léčení, a tak dosti lehkomyslně bylo usnadňováno nebezpečí nákazy pro všechny, kdož byli v čilejším styku s nakaženými.

Nebylo účelné, že i železniční úředníci, kteří nebyli záložními důstojníky železničního a telegrafního pluku, byli povoláváni k vojenské válečné službě na frontě; teprve později byli od této služby uvolňováni pro službu železniční, v níž vojenské správě více mohli prospět než v bitevních liniích.

Styk s vojenskými orgány.

Po té stránce je třeba rozlišovat zkušenosti, učiněné ve styku s důstojníky vojenských převozů, s nádražními veliteli, s veliteli nebo příslušníky vojenských železničních rot a s příslušníky vojenských strážních oddílů.

Důstojníci vojenských převozů, hlavně mladší, při dopravních obtížích, kdy bylo těžké některý převoz dostat dále, domáhali se nejednou s revolverem v ruce okamžitého vypravení vlaku do další stanice a jen stěží si dali vysvětlit dopravní nebo celkovou situaci, která nedovolovala hned vypravení vlaku. Stížnosti na takové chování důstojníků neměly výsledku.

Velké nesnáze povstávaly s nádražními veliteli, kterými v mnohých případech byli reaktivovaní důstojníci v pensí, kteří měli málo znalostí o železniční službě, do níž se někteří vměšovali, žádající na příklad, aby některému převozu byla dána přednost na újmu převozu druhého bez zřetele na nepříznivou dopravní situaci ve vlastní stanici. Také často se stávalo, že kladli nespílitelné požadavky co do obsazení kolejí určitým, na př. nemocničním vlakem, ač se potřebné manipulace u toho vlaku stejně daly opatřit na koleji jiné a p. Byli to důstojníci povětšinou starší, nervosní, kteří ve výkonu své služby nepřispívali k souladu se stanicí, čímž častěji bylo třeba urovnávat malicherné neshody.

Příslušníci vojenských železničních rot, které pracovaly na úseku, hraničícím s tratěmi obsazenými železničními zaměstnanci, ať civilními nebo militarizovanými, působili těmto zaměstnancům často velké nesnáze tím, že s lokomotivou, kterou měli u svého vlaku, ze svého okrsku přijížděli do styčné stanice (opatřit lokomotivu vodou nebo pro svou zátěž) bez souhlasu výpravního vlaku této stanice anebo z ní odjížděli bez vypravení a bez zřetele na okamžitou dopravní situaci, kdy na př. pro vjezd jiného vlaku výjezd lokomotivy vojenské železniční roty mohl být ohrožen. Stížnosti na tento postup jen zřídka vedly k cíli a zpravidla jen tehdy, byl-li velitelem vojenské železniční roty náhodou železniční úředník, povoláný jako záložní důstojník k vojenské válečné službě.

Vojenské strážce v obvodu stanice, hlavně za tmavých nocí, pozastavovaly neznámé jim kontrolní orgány při jejich kontrolních pochůzkách v stanici a nechťely je propouštět; když se kontrolní orgány legitimovaly, vojenské strážce — neznající často řeči, v níž legitimace byla sepsána — odmítaly vzít legitimace na vědomí a vodily kontrolní orgány na strážnici, kde teprve po agnoskování staničním orgánem došlo k uvolnění dohlédacího úředníka, často již po odjezdu vlaku, jehož chtěl k další jízdě použít.

Jinak styk s různými vojenskými úřady a útvary, mimo nepatrné výjimky, byl hladký.

Nakládání a vykládání vojenských převozů, doprava na nástupních tratích.

Vojenské válečné počty nakládaných převozů málokdy souhlasily s počtem ohlášeným; bylo proto třeba vojenské soupravy přizpůsobovat skutečnému počtu téměř v poslední chvíli, takže nebylo vždy možno nakládání skončit v předvídané době. Tím povstávala zpoždění odjezdu naložených převozů, která se obzvláště na kolejově nedostatečně vybavených tratích přenášela na celkovou dopravu.

Při nakládání vojenských vozidel často rušivě byl pocíťován nedostatek dřevěných klínů na podložení kol; bylo pak nutno klíny teprve přisekávat, byl-li po ruce vhodný materiál; ovšemže i to se neobešlo bez ztráty času.

Nakládání těžkých vojenských vozidel (děl) a pontonů bylo nejobtížnějším problémem v případech, kdy byly k dispozici nakládací můstky dřevěné nebo lehké železné. Často také docházelo k prolomení podlahy železničních vozů a tím k nutné jich výměně, ovšem opět na újmu pravidelnosti dopravy.

Při nakládání sena, slámy a dřevěné vlny často nebylo dbáno přípustných rozměrů naloženého zboží, buď že nebylo v stanici obrysnice nebo byla porouchaná, anebo že nebyl naložený vůz postaven pod obrysnici. Tím bylo zaviněno, že náklad takových vozů při projíždění válečnými mostními konstrukcemi Rothovými-Wagnerovými byl uveden v nepořádek a s vozů sražen, což mělo za následek zastavení vlaku, opětovné naložení shozené části nákladu a tím opět zpoždění vlaků, obzvláště na jednokolejných tratích.

K častým stížnostem důstojnictva nakládaných převozů vedla okolnost, nebylo-li možno osvětlit osobní vozy buď proto, že plynojem vozů byl prázdný, anebo z jakéhokoliv jiného důvodu.

I při vykládání převozů docházelo často k obtížím, zvláště u vozů naložených menšími vojenskými převozy v případech, kdy dlouhou cestou nastalo odloučení přepravního rejstříku nebo nákladního listu od naložených vozů, odbavených jedním nákladním listem anebo přepravním rejstříkem, po cestě jednotlivý vůz musil být odstaven pro horké ložisko a pak dále poslán buď pro vyvázání ložiska nebo přeložení vozu. Často se také stávalo, že jednotlivé vozy, doprovázené vojensky, s určením pro vojenský útvar, který mezitím byl přemístěn jinam, zůstával v stanici určení dlouho stát, než se podařilo zjistit novou stanici určení podle nového stanoviště přemístěného útvaru. Všemi těmito zjevy bylo způsobeno, že se v dotčené stanici hromadily vozy, které se dlouho nevykládaly, protože nebyl znám příjemce převozu nebo nová stanice určení při změnách dislokace jednotlivých vojenských útvarů. Tím se neustále zmenšovala dopravní i vykládací výkonnost stanice zatarasené vozy s nákladem pro neznámé příjemce.

Tyto závady se rušivě přenášely na výkonnost nástupních tratí jednokolejných, obzvláště těch, které byly nedostatečně vybaveny pro hladké zvládnutí dopravy dlouhých vojenských převozů. Dříve již uvedená jednokolejná transversální trať Żywiec—Nowy Sącz—Jasło—Zagórz se stanicemi o 3—4 kolejích, které nebyly s to pojmout vlak o 100 nápravách, byla značnou překážkou pro bezvadné zvládnutí válečné dopravy při požadavku vojenské správy na trati té dopravit za 24 hodin 40 párů vlaků. Vlaky bylo třeba v stanici dělit a provedení trojnásobného křížování vlaků bylo výkonem, jenž vyžadoval při neúplném telefonickém spojení mezi výpravčím a výhybkáři velké obezřelosti a úsilí výpravčího, nehledě ani k době, kterou vyžadovalo vykřížování vlaků tak pracným způsobem. Tyto nesnáze zvyšovala okolnost, bylo-li instradačními orgány požadováno uspišení určitých převozů na újmu převozů jiných, což mělo často za následek mnoho předjíždění a tím zpoždování zadržovaných vlaků. Mělo-li se tak vzniklé zpoždění aspoň částečně vynahradit, mohlo se to státi jen na újmu protivlaků.

Východiskem v takových situacích bylo praktikování střídavé jednosměrné dopravy; bylo prováděno obvykle tehdy, byla-li v několika sousedních stanicích jen jedna kolej volná. Tím bylo umožněno odbavit v témže směru několik převozu za sebou a uvolnit přetíženým stanicím v jednom směru; potom se směr dopravy vystřídal a odbavovaly se vlaky opačného směru. Ve výhodě byly stanice s vlečkami, kolejemi do pomocných závodů, odbočnými tratěmi válečnou dopravou méně dotčenými, protože si takové stanice odtížily dopravní koleje od deponování vozů, neupotřebených k válečné dopravě nebo nevyložených, kterými si jiné stanice často musily zastavovat dopravní koleje.

Služba v čelní (konečné) stanici.

Důležité je správné fungování čelní (konečné) stanice, situované jako poslední buď před přerušenou tratí nebo před frontou. Nepochopení toho orgány železničními i vojenskými nezřídka bylo příčinou přeplnění takové stanice a nemožnosti přijímat ze sousední stanice další vlaky, čímž se zdržování vlaků v stanicích rozšířilo na celou dispoziční trať. Takové situace vznikaly tímto způsobem:

Čelní stanice slouží k vyložení všech vojenských převozu. Končí tu nejen vojenské vlaky s jednotlivými vojenskými formacemi, táhnoucími směrem k válečnému dějišti, ale i vlaky, které zásobují operující vojenské jednotky jednak životními potřebami, jednak střelivem. Naopak se zase v takové stanici nakládají vlaky nemocniční s raněnými nebo nemocnými, dále poškozený, do zápolí odesílaný válečný materiál (děla, povozy a p.) a při přesunech vojenských jednotek na jiná operační území se tu nakládají vojenské převozy.

Aby stanice zdolala všechny tyto různorodé úkoly, musí vykládací a nakládací manipulace fungovat v takové stanici přesně, bezvadně a dočvilně, jinak se stanice taková brzo zatíží vozovým materiálem a stává se brzy nezpůsobilou přijímat další vlaky a plnit úkoly, důležité pro operující armádu. A tu právě docházelo často k různým závadám.

Buď vojenské převozy, které dojezdy do čelní stanice a neměly ještě dispoziční, vyčkávaly, obzvláště za nepříznivého počasí, ve vozech dalších rozkazů, anebo se vyložení vojenského převozu nedálo s nutným úspěchem tak, že nebylo do příjezdu následujícího převozu skončeno, a ten nemohl být včas přistaven k rampě nebo naložení poškozeného těžkého válečného materiálu na rampě nebylo včas hotovo a zdrželo v manipulaci převoz jiný anebo konečně stanice byla přeplněna drobnými převozy válečného materiálu, jehož příjemce byl neznám a p. Poněvadž v takových případech nebyl zabezpečen včasný odsun prázdných vlakových souprav a prázdných vozů, trpěla tím způsobilost stanice přijímat další převozy k vykládání, vlaky zadržené před konečnou stanicí se hromadily postupně za sebou v dalších stanicích až do stanice výchozí a celá dispoziční trať byla ucpána. Tím se velmi ztěžoval přísun vojenských jednotek, zásob a střeliva do konečné stanice, což dávalo podnět k oprávněným stížnostem vojenské správy.

Ale i pro železnici samu takové nepravidelnosti měly velmi nemilé důsledky. U vlaků, které byly před konečnou stanicí zdržovány i několik hodin, byly z nejistoty, kdy dojde k další jízdě, ponechávány stroje, u nichž se tím vyčerpávala zásoba vody, takže tyto stroje musily dojíždět do nejbližší vodní stanice k dobírání vody; tím se ještě více zatěžo-

vala beztoho nepravidelná doprava. Personál strojní i vlakový byl tím předržován mnoho hodin přes maximální dobu služební a buď docházelo k jeho vystřídaní anebo — a to se stávalo častěji — bylo riskováno, že unavený personál přehlédne za další jízdy postavení krycích návěští před stanicemi a zavíní nějakou dopravní závalu. Další nepříjemný důsledek líčeného zjevu byl citelný nedostatek strojů a odpočínutého jízdního personálu.

V takové situaci pomohl jediné energický zásah dohlédacího orgánu železničního i vojenského v konečné stanici, která musila být napřed vyprázdněna od přebytečného vozového materiálu, a pak postupně zadržené transporty byly posunovány dopředu. U vlaků zadržovaných v dalších stanicích, u kterýchžto vlaků se nedalo očekávat, že se v několika hodinách dostanou dále, byla zařízena jich prozatímní rozpuštění, aby lokomotivy i personálu mohlo být použito účelněji. Mimo to zařízena pak nová instradace jak rozpuštěných, tak i značně zpožděných vlaků.

Obtížná situace v konečných stanicích byla zůstřována, když taková stanice ležela v dosahu nepřátelské dělostřelby nebo útoků letadel. V době nepřátelských zásahů manipulace vázla, obzvláště došlo-li k poškození železničních zařízení; personál musil vyhledávat úkryty, které vždy nebyly zařízeny pro telefonické nebo telegrafické spojení, a tím trpěla pravidelnost dopravy. V takovém případě musil přísun vojenských převozu do takové stanice být omezen na noční dobu pro jejich viditelnost za dne pro nepřátelskou dělostřelbu, která ani v noci neustávala stanici postřelovat, když při obsluze ohně lokomotivy byla otvírána dvířka u topeniště a září tím povstávající bylo daleko vidět. Personál v takových stanicích hodně zkusil a jeho rozvaha a záměrné konání služebních povinností bylo podrobováno těžkým zkouškám.

Evakuace stanice a trati.

Četné evakuace při postupu ruské ofensivy vyžadovaly zvýšeného úsilí zúčastněných zaměstnanců železničních v dohodě s orgány vojenskými.

V případech, kdy tato dohoda fungovala správně, t. j. když železniční činitelé byli o nastávající evakuaci včas zpraveni, mohly být k evakuaci učiněny veškeré přípravy plánovitě, mohl být zařízen odsun přebytečných vozidel, staničního a zabezpečovacího zařízení, důležitých listin a pokladních hotovostí, v klidu mohla být provedena evakuace nemocnic, zásobních skladů a odsun jiných vojenských jednotek, pokud se nemohly připojit k všeobecnému vojenskému ústupu. I tak ovšem výkon evakuace kladl na železniční zaměstnance obzvláštní požadavky po stránce fyzické i duševní, bylo potřeba mimořádné energie vedoucích orgánů při úplném zachování rozvahy, poněvadž i při plánovitě prováděné evakuaci často nastaly nepředvídané okolnosti, kdy bylo spojeno s obzvláštními obtížemi vyhovět plně státním zájmům a při tom nepřehlížet okolnosti jiné, na př. odsun depotu pro nemocné vojenské koně v době, kdy již byl nedostatek krytých vozů, a proto bylo třeba koně nakládat do otevřených vysokostěnných vozů, nebo nával domácího obyvatelstva, dostavujícího se na nádraží obyčejně v poslední již chvíli s úpěnlivou prosbou o přijetí do evakuačního vlaku, a j.

Daleko nesnadněji se vyvíjela evakuace, o níž předem nebylo lze dojíti nijakých rozhodnutí příslušných činitelů, kdy stanice byly v nevědo-

mosti o situaci vojenské a o době, až do které zúčastnění činitelé vojenští a železniční kladou váhu na nepřetržité fungování stanice. Za takového stavu, kdy se podle ustupujících vojenských jednotek jen přibližně mohlo soudit o tom, je-li ústup takového rozsahu, že tím bude podmíněna i evakuace stanice, bylo velmi nesnadno zajistit odsun všeho, co pro vlastní armádu a železniční správu mělo cenu. Situace se pak přirostřovala, když z obvodu stanice, resp. místní obce ustoupili poslední vojenští činitelé, s nimiž bylo možno vejít ve styk o situační zprávy a když na opětovné telegrafické žádosti o pokyn stran evakuace stanice nepřicházela odpověď. Tu záleželo jedině na prozíravosti a klidné rozvaze vedoucího orgánu, aby stanici postupně evakuoval, při tom však udržel provoz tak dlouho, jak toho situace vyžadovala. Ústup železničních zaměstnanců v takovém případě nastával v poslední chvíli současně s vlakem vojenské železniční roty, která za sebou již ničila výhybky, točny, mosty, jako na příklad při evakuaci stanice Sanoku r. 1914, kdy most za stanicí vyhozen do vzduchu ve chvíli, když první kozácké hlídky právě dostihly nádraží.

Jízda posledního evakuačního vlaku pokračovala od stanice k stanici jen velmi pozvolna, poněvadž stanice byly ucpány, a to i na dvoukolejných tratích, z nichž druhá kolej byla blokována vlaky opačného směru, zastavenými v jízdě směrem k frontě nebo úmyslně zastavena vozy, pro něž stanice neměly jiného místa. Proto dispozice s brzkým jinakým upotřebením evakuovaného personálu v takových případech nebyly vhodné a nemohly být ani provedeny, nehledě ani k tomu, že personál byl často dirigován na výpomoc do stanic na pobočných tratích, jichž už ani nedostihl, poněvadž již také byly evakuovány. Nebylo přihlíženo ani k okolnosti, že personál podrobený nepřetržitě zvýšené námaze často po několik dní potřeboval rekreace, již se mu aspoň v skrovné míře dostalo v evakuačním vlaku.

Opětne obsazení stanic a tratí.

I opětne obsazení stanic vyžadovalo promyšleného úsilí železničních zaměstnanců, obzvláště šlo-li o stanice, které byly ustupujícím ruským vojskem úplně zničeny.

Rekonstrukční činnost vojenských železničních rot, která předcházela opětne obsazení stanic, omezovala se na přebití jedné z kolejnic na normální kolejový rozchod, na rekonstrukci nejnnutnějších výhybek, aby byly sjízdnými dvě staniční koleje, a na provisorní úpravu zničených mostů; vše ostatní bylo pak věcí železničního personálu, kterým trať byla znovu obsazována.

Byly-li přijímací budova, resp. vedlejší budovy, jichž jinak by bylo možno užít pro kancelářské účely, úplně zničeny, nezbyvalo, než pomoci si nákladním vozem, který byl vyzvednut z kolejí, opatřen telegrafním přístrojem a upotřeben jako dopravní kancelář. Tato manipulace byla usnadněna jen tehdy, byla-li lokomotiva obsazovacího vlaku vybavena dvěma dobře fungujícími zvedáky, jinak etablování provisorní dopravní kanceláře trvalo delší dobu. Obsazovací vlak musil vždy čekat, až vůz, určený k vyzvednutí, byl mimo kolej na svém místě, pak teprve mohly zvedáky být naloženy a nastoupena jízda do další stanice.

Chybou při opětném obsazování stanic pravidelně se opakující bylo, že se dotace znovu obsazovaných stanic provozním materiálem, hlavně telegrafními pásky, barvou, telegrafními zápisníky, svítivem a mazadlem pro výhybky, svítivem pro kancelář a do ručních svítilen zaměstnanců,

dála v množství, stačícím vlastně jen pro první potřebu, takže stanice pak měly velkou svízel s dalším opatřením tohoto nutného materiálu, jež si od sousedních stanic nemohly vypůjčit.

Ve vodních stanicích, v nichž hlavní zařízení (pumpa, nádrž, potrubí a j.) bylo zničeno, docházelo dosti často k svízelným situacím v případech, když se pravidelný přísun vody v tendrech z jakékoli příčiny opozdil. Tu nezbylo, než z místní studně, často dosti daleko situované, donášet vodu do tendru vlakového stroje, což se ovšem neobešlo bez zpoždění vlaku.

V stanicích úplně zničených, vzdálených od obydlených stavení, ubytování a stravování železničních zaměstnanců, často i opatření zdravotně nezávadné pitné vody bylo spojeno s velkými obtížemi.

Úkoly poslední dispoziční stanice před válečnou frontou.

Poslední dispoziční stanicí před přímým válečným dějištěm na ruské frontě byla stanice Kowel s přilehlou tratí směrem na východ a severovýchod do Rovna s poslední obsazenou stanicí Luck (fronta na řece Styru) a do Sarn (Kijewa) s poslední stanicí Maniewiczzy (fronta za řekou Stochodem). Po 24. srpnu 1915, kdy byl Kowel obsazen rakousko-uherským vojskem a po obnovení obou shora jmenovaných tratí rotami železničního pluku měla provoz na nich lokomotivní polní dráha č. 1, od které převzalo provoz provozní oddělení IV severních vojenských drah koncem října 1915. Vybudování stanice Kowel v této době je patrné z přiloženého plánu I.

Doprava vojenských jednotek do operačních úseků na uvedených dvou tratích a zásobování střelivem, výživou, jakož i zdravotnickým materiálem, stavěly stanici Kowel při jejím nedostatečném vybudování před těžký úkol, jemuž s počátku vojenské dráhy nemohly vyhovět pro nesprávnou organizaci (na počátku pojednání v stati „Věci personální“ uvedené obsazení vedoucích míst podle vojenské hodnosti neschopnými osobami). Výkonnost stanice Kowel v této době se pohybovala až do konce prosince 1915, kdy jsem převzal vedení stanice, kolem 50 vlaků denně (49—54). Poněvadž stanice nemohla zmoci dopravu směrem k frontě, stály vlaky po celé trati vojenských drah a zatarasovaly v stanicích všechny koleje vyjma jedinou průjezdní kolej; vlaky přijížděly do konečných stanic na frontě až s několikadenním zpožděním, takže se tam stal citelným nedostatek zásob a střeliva, jehož přeprava vážla pro přepravu vojenských jednotek a raněných.

Požadavek vojenské správy koncem prosince roku 1915 co do výkonnosti stanice Kowel byl stanoven takto:

- 1) doprava nejméně 60 párů vlaků ve 24 hodinách,
- 2) zabezpečení dopravy pro případ leteckých zásahů do kolejové sítě stanice Kowel tak, aby spojení s frontou nebylo přerušeno,
- 3) možnost, aby v Kowelu v čas potřeby mohly u rampy současně nakládati nebo vykládati 3 vojenské vlaky,
- 4) poskytnouti možnosti, aby v Kowelu nerušeně mohly nakládati a vykládati etapní útvary v Kowelu a v okolí rozložené,
- 5) požadavek, aby se v Kowelu mimo úkoly za 1 až 4 vytčené dalo deponovat co nejvíce zařízených vozů, po případě vojenských souprav pro náhlé vojenské přesuny.

Aby těmto požadavkům vojenské správy mohlo být plně vyhověno, bylo potřeba:

- 1) organisovat správně službu vhodným obsazením důležitých stanovišť,
- 2) zvýšit co nejrychleji výkonnost stanice Kowel účelným opatřením,
- 3) vybudovat stanici úměrně k žádané výkonnosti.

Nejnáléhavější byl předpoklad za 2), protože vojenská správa důrazně trvala na tom, aby se vlaky zadržené na jednotlivých tratích dostaly konečně do pohybu směrem k frontě.

Stanice Kowel 28. prosince 1915, kdy jsem převzal její vedení, byla již delší dobu zatarasena více než 500 naloženými vozy, u nichž vlivem deštivého počasí opadaly staniční nálepky a k nimž chyběly průvodní listiny, takže nebylo možno určit, do které stanice a kterému příjemci náklad těchto vozů náleží. Bylo proto třeba stanici vyčistit od těchto vozů, které zastavovaly koleje na újmu dopravní výkonnosti. To se stalo tím způsobem, že bylo na 48 hodin v Kowelu zastaveno nakládání jakéhokoli zboží nebo materiálu, oněch 500 ložených vozů s neznámým cílem bylo otevřeno a za součinnosti zástupců vojenských etapních útvarů kowelských zjištěno podle nápisů na obalech, pokud náležely vojenským útvarům, kam tyto vozy náležejí, a podle toho poslány dále do stanice určené s průvodkami, na kterých byla potřebná data označena. Daleko větší část vozů, u kterých se nedalo zjistit, kterému vojenskému oddílu patří, byla vyložena v Kowelu a jejich náklad podle obsahu převzat na potvrzení jednotlivými etapními útvary. Z vyložených vozů formováno 8 vlaků, jež byly odsunuty směrem k zápoli a tím za tři dny, tedy 31. prosince 1915, dosaženo toho, že bylo v Kowelu možno přijmout větší počet vlaků než doposud. Do týdne stoupla výkonnost z průměrně denních 50 vlaků na 72 (maximální výkon 93 vlaky), takže bylo možno postupně uvolňovat stanice od zadržených vlaků, dopravit tyto vlaky do cílové stanice a uspokojit tak vojenskou správu co do nejnáléhavějších potřeb na frontě.

Zároveň byly zkoumány podmínky pro předpoklad 1), t. j. organisovat správně službu vhodným obsazením důležitých stanovišť. Podle poznatků při tom zjištěných bylo třeba vyměnit některé dopravníky, nádražní a kontrolory výhybek a odstranit personál maďarský, který kromě své mateřštiny neovládal žádného jiného jazyka, takže nebylo možno s tímto personálem se dorozumět. Bylo třeba poučovat veškerý personál o nutnosti vykonávat službu přesně, obětavě a obezřele, poněvadž s počátku nebyla k dispozici ani krycí návěští, takže vjíždějící vlaky musily být před stanicí zastavovány na určitém místě, než mohly být puštěny do stanice. Při tom vyžadování dopravního pořádku, na příklad přesné zapisování telefonického hlášení o postavení a uzamčení výhybek, stanovení pravidelných vlaků a jejich vjezdových kolejí, pravidelné avisování trati v určitých hodinách o vlakové dopravě a j., naráželo na neporozumění i u dopravníků, kteří uplatňovali, že na takové věci za válečné dopravy není času. Jen důsledným uplatňováním požadavků dopravní bezpečnosti bylo postupně dosaženo žádoucího stupně pravidelnosti dopravních výkonů. Těmito opatřeními byla výkonnost stanice zvýšena na 98 vlaků denně (maximální výkon 118 vlaků denně). Větší výkonnosti za daných poměrů při stálém obsazení stanice velkým počtem

vozů, určených k naložení nebo k vyložení, dále při jednokolejném vybudování přilehlých tratí a velké vzdálenosti jednotlivých stanic od sebe (12—18 km) dalo se dosíci jen při zcela mimořádném vypětí sil všech zúčastněných činitelů.

Bylo tudíž třeba přikročit k 3. části programu, t. j. k vybudování stanice a přilehlých tratí. Při srovnání požadavků vojenské správy se stavebním vybavením stanice, podle stavu z 31. října 1915 (viz plán I) byly zřejmé tyto nedostatky:

1. Nedostatek seřaďovacích kolejí; nedostatku toho si byla vědoma už asi také lokom. polní dráha, která do konce října 1915 vedla provoz, poněvadž v plánu stanice Kowel, který odevzdala zároveň s provozem, byly označeny projektované seřaďovací koleje, jichž souhrn v plánu je označen písmenem G.

2. Nedostatek kolejového zapojení pro vjezdy a výjezdy do staniční severní a jižní kolejové skupiny nebo z ní, jak na straně východní (směr Rowno a Sarny), tak zčásti také na straně západní (směry Cholm, Wladimir Wolyňskij a Brest Litewsk).

3. Nedostatečná délka ramp pro manipulaci celých vojenských vlaků o 100 nápravách. Kromě ramp na jižní straně stanice, zčásti nepříznivě položených, z nichž nejdelší dřevěná měla délku 360 m, byly na severní straně dvě rampy kamenné, každá 320 m dlouhá, ale mezera mezi oběma rampami byla vyplněna dřevěným skladištěm, takže manipulace u obou ramp byla ztížena.

4. Nevýhovující kolejiště v rayonu výtopenském.

5. Choulostivý bod ve stanici, na kterém mohla být ochromena veškerá doprava leteckými pumami (pás v plánu černě vytečkovaný), které také skutečně byly vrhány ve 3 případech s úmyslem, zničit kolejové spojení 2 úzkých kolejových krků, pod nimiž vedl podjezd celou šířkou nádraží (body dopadu leteckých pum v plánu jsou označeny kolečky se sítkovou výplní). Že pumami nebyla na kritickém místě způsobena škoda, je třeba přičísti okolnosti, že se letecké útoky udály pozdě večer a že při avizovaném náletu letadel byla všechna světla v stanici i světla ve výhybkových návěštních tělesech zhasena, takže pumy nedopadly na zamýšlené místo. Za zmínku ještě stojí, že jiným leteckým zásahem bylo vyhozeno do vzduchu skladiště střeliva poblíž kolejové skupiny K, což bylo podnětem k tomu, že nová skladiště střeliva byla situována dále od stanice.

6. Velmi omezená možnost deponovat v stanici několik vojenských vlakových souprav pro náhlé přesuny vojenských jednotek při splnění dříve řečených úkolů stanice, vojenskou správou důrazně akcentovaných.

K odstranění těchto nedostatků na komisi, svolané k tomu účelu vojenskou správou, jsem uplatňoval tyto požadavky:

K 1). Úplné oddělení dopravy směrem k frontě od dopravy opačného směru a v souvislosti s tím vybudování dvou skupin seřaďovacích kolejí se svázným hřbetem, prodloužení délky dopravních kolejí pro vlaky o 100 nápravách a vybudování kolejí pro vlaky, které Kowel jen transitovaly bez většího posunu. Požadavek oddělení dopravních směrů od sebe proti opačnému názoru dopravního oddělení v Kowelu jsem obhájil za přispění zástupců vojenské správy a tak došlo k postupnému vybudování kolejiště v stanici podle lineárního náčrtku mnou předloženého v rozsahu, jak je patrný z přiloženého plánu II, s tímto určením jednotlivých

části nádraží, jež od krajní výhybky na západním konci ke krajní výhybce na konci východním bylo $5\frac{3}{4}$ km dlouhé:

Skupina kolejí A k deponování souprav vlaků s osobní dopravou trati Cholm—Kowel—Luck a Cholm—Kowel—Maniewicz koleje čís. I, III, V) a k objíždění strojů mezi stanicí a výtupnou;

skupina kolejí B k dopravě vlaků s osobní dopravou v relacích pod A vyjmenovaných;

skupina kolejí C k dopravě vlaků s osobní dopravou a deponování příslušných souprav v relacích Brest Litewsk, resp. Wladimir Wolynskij—Luck, resp. Maniewicz;

skupina kolejí D k dopravě vojenských vlaků směrem k frontě bez manipulace v Kowelu;

skupina kolejí E seřadovací koleje pro vlaky směrem k frontě;

skupina kolejí F k vyřazení místních vozů podle přistavovacích míst pro jednotlivé etapní vojenské útvary a ke skladišti rychlozboží a nákladů;

skupina kolejí G seřadovací koleje pro vlaky směrem od fronty;

skupina kolejí H k dopravě vojenských vlaků a prázdných souprav směrem od fronty bez manipulace v Kowelu a pro vlaky, manipulující u velké rampy.

Skupina kolejí K byla původně místním nádražím místní dráhy Kowel—Wladimir Wolyňskij a byla znovu vybudována až později, když po proražení fronty na Styru a na Stochodě začátkem června 1916 německá vojska rozšířila svou zájmovou sféru až do Kowelu a kdy pak došlo k rozdělení nádraží na část rakousko-uherskou a německou, při čemž hranicemi byla čára, vyznačená v plánu II.

Skupina kolejí M byla vybudována pro mobilní železniční dílnu.

Skupina kolejí L vybudována na přímý rozkaz vojenské správy na místě, pro myšlený účel velmi nevhodném, jako 4 odstavné koleje pro vojenské pohotovostní soupravy.

K 2). Nedostatky kolejových spojů v stanici kowelské na straně západní, jak je vidět z plánu I na levém okraji, byly dvojího rázu, a to:

a) nemožnost přímého přechodu bez úvratí z trati cholmské na vladi-mirsko-volyňskou a z obou na trať brestlitevskou a naopak pro vlaky, které v Kowelu neměly vůbec žádné manipulace a stanici zbytečně zatěžovaly,

b) nutnost při jízdách četných vlaků s raněnými a nemocnými od fronty do vojenské nemocnice a odtud do zápolí vyjet ze stanice kowelské na trať směrem k Wladimiru Wolyňskému, odtud spojkou na trať brestlitevskou a potom teprve na kolej, vedoucí k ruským kasárnám, v nichž byla etablována vojenská nemocnice (na plánu I na levém kraji nahoře šipkou „zu den Kasernen“) a naopak.

Nedostatku za a) bylo pomoheno zřízením kolejové spojky (viz náčrtek v plánu III vpravo dole), která zároveň byla rezervou pro případ, že by výtupenská točna byla poškozena zásahem letecké pumy.

Obtížná manipulace se zdravotnickými vlaky, vyličená za b), byla odstraněna obnovením zničeného železničního mostu přes řeku Turyu a prodloužením kurentní koleje trati brestlitevské přes obnovený most až do stanice Kowel za současného zřízení výhybiště, ohraničeného jednak

kolejovou spojkou, o níž byla zmínka v předchozím vylíčení za 2, b), jednak shora naznačenou kolejí, vedoucí do komplexu vojenské nemocnice. Z tohoto výhybiště se zakrátko vyvinulo kowelské přednádraží, vybavené 6 dopravními kolejemi a dřevěnou rampou, později pak bylo doplněno dalšími kolejemi, o čemž bude pojednáno později.

Na východní straně stanice záležel nedostatek kolejového spojení v tom, že vjezdy a výjezdy mezi stanicí a tratí směrem k Lucku (Rownu) byly možné jen do skupiny kolejové jižní a z ní směrem k Maniewiczům (Sarnům) jen do skupiny severní, a z ní, takže bylo nebezpečí, že při přerušení této jediné cesty bude doprava k frontě ochromena.

Náprava zjednána kolejovými spoji [viz plán II (spodní list dole vpravo)].

K 3). Nedostatek ramp pro současnou manipulaci 3 vojenských převozu o 100 nápravách byl odstraněn tím, že skladiště mezi oběma kamenými rampami na severní straně stanice (viz plán I) bylo nahrazeno dřevěnou rampou a celá tato kombinovaná rampa prodloužena na 1100 m. Aby u této rampy mohly současně manipulovat nezávisle na sobě 2 vojenské převozy o 100 nápravách, byla ve výši prostředku rampy v souseďních kolejích zřízena 2 výhybková spojení (viz plán II). Rampa pro třetí stonápravový vojenský převoz byla zřízena na přednádraží.

K 4). Výtopenské kolejiště vybudováno, jak je to patrné z plánu II, ovšem ne tak, jak by to bylo účelné pro naprosté zamezení protijízdy lokomotiv ve výtopenském rayonu. O tom však rozhodující slovo měl přednosta výtopny, jednak také nepříznivé na vybudování výtopenského kolejiště působilo dříve vzpomenuté rozhodnutí vojenské správy o zřízení odstavných kolejí pro vojenské soupravy (skupina L podle plánu II) téměř ve výtopenském rayonu v blízkosti uhelných skládek.

K 5). Otázka dvou nebezpečných úzkých krků kolejových ve skupině kolejové B a C, kde mohlo nastat přerušení dopravy nejen zásahem letecké pumy, ale i náhodným vysunutím vozidel z kolejí, byla vyřešena tím způsobem, že zřízena jako nejsevernější kolej v stanici Kowel objížděcí kolej XVIII, která byla spojena na západní straně stanice s tratí brestlitevskou a s tratěmi do Cholmu a Wladimira Wolyňského.

Na straně východní kolej XVIII svedena do kolejové skupiny K a na východním konci stanice na kurentní trať k Lucku, po případě Maniewiczům.

Touto kolejí XVIII ve spojení s kolejovou úpravou na východní straně stanice byl úplně paralysován moment nebezpečí přerušení dopravy přes ony 2 kolejové krky v kolejových skupinách B a C.

K 6). Požadavku stále pohotovosti 10 vojenských souprav bylo vyhověno tím způsobem, že kromě odstavných kolejí L bylo zřízeno 8 odstavných kolejí na kowelském přednádraží, které po jeho obsazení německou provozní železniční rotou a po vybudování 20 německých odstavných kolejí skupin X a Y na podzim r. 1916 byly označeny jako kolejová skupina Z (viz plán III).

Všemi úpravami za 1) až 6) vylíčenými bylo umožněno, aby stanice Kowel nejen plně vyhověla veškerým úkolům, vojenskou správou ad hoc jí uloženým, o čemž nejlépe svědčí ta okolnost, že dopravní výkonnost stanice Kowel v červnu r. 1916 činila maximálně 206, v listopadu téhož roku 215 vlaků denně, nepočítaje v to vlaky, jež na západní straně Kowelu přímo přecházely z trati na trať jinou, aniž vjely do stanice kowel-

ské; těmi úpravami však bylo ale také dosaženo, že včas potřeby mohla stanice Kowel při dalším posunu ruské fronty dopředu bezvadně fungovat jako konečná stanice, v které by se vykládaly nebo nakládaly veškeré vojenské převozy.

Aby se výkonnost stanice Kowel ještě dále zvýšila, byla na jaře roku 1916 obnovena druhá kolej na tratích Brest Litewsk—Kowel a Kowel—Luck. Po průlom u Lucku pak byly zřízeny na jednokolejných tratích mezi jednotlivými sousedními stanicemi od sebe hodně vzdálenými výhybny k ulehčení křížování vlaků.

Při té příležitosti nemohu ovšem podle pravdy zamlčet, že ve dnech průlomu fronty u Lucku a u Maniewicz, kdy ruská vojska s úspěchem vykonávala prudký nápor, nemohly posily na zastavení náporu toho na frontu vysílané být dopraveny k bitevní linii včas normálním způsobem na vzdálenost staniční, resp. hláskovou. Na naléhání vojenské správy byly vlaky s vojenskými jednotkami posílány za sebou „na viděnou“, t. j. v tak krátkém intervalu, že následný vlak před sebou viděl ještě konec vlaku předcházejícího.

Je samozřejmé, že návštěvníci všech vlaků byli poučeni o nutnosti svědomitého krytí zastaveného vlaku a že byli vyzbrojeni dvěma Büssingovými zarážkami, dále že strojní personál a vlakvůdci byli vybídnuti k opatrné jízdě, aby mohli zavčas zastavit vlak před eventuální zastaveným vlakem předcházejícím.

Takovým způsobem bylo za sebou vypraveno několik vlaků, pak byl příliv vlaků k frontě zastaven a přijímány z opačného směru prázdné soupravy podobným způsobem, jak byly za sebou vypraveny směrem k bitevní čáře vlaky naložené.

Kromě rozmanitých úkolů, jež vyplývaly pro stanici Kowel za stále měnících se situací na válečném dějišti, měla stanice ta ještě velmi často důležité povinnosti, jež vyplývaly z častých návštěv fronty panovníky a suverény, kteří dvorními vlaky přes Kowel zajížděli do stanice nejbližší úseku, v němž byla dislokována armáda, které byla určena vysoká návštěva. Tak na př. dosti častým hostem na frontě byl bývalý následník trůnu, pozdější císař rakouský Karel, německý císař Vilém, bavorský král Ludvík, saský král August, vrchní velitel Hindenburg, altonský starosta a j.

Je přirozené, že bezpečnostní opatření pro jízdu dvorních vlaků po tratích zatížených válečnou dopravou a pro bezzávadný průjezd v stanici Kowel 5 $\frac{3}{4}$ km dlouhé bez zabezpečovacího zařízení vyžadovalo obzvláštní opatrnosti a bdělosti, aby bylo zabráněno nemilým nedopatřením a příhodám.

Za jedné návštěvy Karlovy v červnu 1916 před zpáteční jízdou z Kowelu následkem prudké bouře bylo telegrafické i telefonické dorozumění nemožné po 5 hodin. Východiskem z této svízelné situace bylo vyslání lokomotivy s dopravním kontrolorem hodinu před nařízeným odjezdem dvorního vlaku.

Při blízkosti válečného dějiště (na trati směrem k Lucku byla po průlom v červnu 1916 v provozu jen první stanice Lubitow jako konečná stanice, na trati směrem k Maniewiczům třetí stanice Powursk) měla stanice Kowel ještě další důležité úkoly, jednak co do podchycení dopravního nárazu při eventuální další evakuaci tratí k frontě až po Kowel, jednak pokud šlo o přípravy na vlastní evakuaci stanice kowelské,

která byla dosti pravděpodobná, obzvláště když se současně s posunutím bitevní čáry do blízkosti Kowelu podařilo ruskému vojsku učinit průlom 4 km široký blízko stanice Turyjsku uprostřed trati Kowel—Wladimir Wolynskij, čímž hrozilo odříznutí stanice kowelské od jedné ze svých 2 linií ústupu. Jen tím, že Rusové nevyužívali dosaženého úspěchu, se stalo, že se podařilo ve 24 hodinách mezeru opět vyplnit a odvrátit hrozící nebezpečí.

K evakuaci stanic mezi frontou a Kowelem již nedošlo, poněvadž nastal mezitím částečný klid zbraní před jednáním o příměří a po něm mír brestlitevský.

Po stránce příprav na eventuální evakuaci Kowelu byl vypracován podrobný plán, v němž každý důstojník kromě výpravních vlaků, zařazených do služebních směn, měl příkázán určitý úkol. Rozdělení práce bylo potřebí již z toho důvodu, že šlo o evakuaci stanice s 361 výhybkami obyčejnými a 22 výhybkami anglickými, se zabezpečovacím zařízením, jež bylo jako konečná etapa vybudování stanice dohotoveno v době průlomu a Lucku v červnu r. 1916, ale nebylo již vzato do provozu, nýbrž opět demontováno a součástky prozatím uloženy v stanici.

Běželo také o zabezpečení jiného železničního materiálu a zásob. Aby při nutné evakuaci Kowelu zabezpečení to bylo usnadněno, bylo zařízeno toto:

- a) Odeslání přebytečného materiálu k stavbě železničního svršku do obvodu provozního praporu II ve Skarzysku,
- b) odeslání zásob z kowelské zásobárny do Lublina,
- c) přesun návěštní dílny z Kowelu do Radomu,
- d) odeslání přebytečných stejnokrojů do Lublina.

Také co se týče evakuace vojenských etapních útvarů v Kowelu, byl vypracován v dohodě s příslušnými činiteli vojenskými podrobný plán, jímž byla zabezpečena evakuace útvarů těch s veškerým zařízením a zásobami do 24 hodin.

Jak z toho, co bylo předesláno, vidět, jsou úkoly poslední dispoiční stanice před bitevní linií velmi závažné; splnit je může jen personál dobře školený, svědomitý, rozvášný a při tom neohrožený.

Stavba nových tratí do operačního a etapního území, udržovací práce.

Za válečných operací v příslušném území etapním, v němž jsem konal službu, došlo k stavbě 3 železničních tratí normálně rozchodných, a to:

1. Trať Wladimir Wolyňskij—Wojmica jako nová přívodní trať pro vojenské jednotky, operující v území kolem Wojmice. Tato trať bylo zcela dostavěna koncem října r. 1916 místo úzkorozchodné dráhy, jejíhož materiálu bylo zapotřebí pro bojiště na jihovýchodě monarchie. Byla na naléhání vojenské správy předčasně vzata do provozu, ačkoliv jednotlivé části trati i koleje v některých stanicích nebyly ještě zašterkovány. Následky se dostavily na jaře roku 1917, kdy náhle roztály četné výmrazky. V některých stanicích koleje úplně zapadly do rozmrzlého železničního spodku a dalo to mnoho práce, udržet tuto trať v provozu při obsáhlých pracích sanovacích.

2. V téže době, jako trať 1 vzata do provozu normálně rozchodná trať z Kowelu přednádraží do Kamienu Kaszyrského jako přívodní trať pro operační území na severovýchodě od Kowelu, ke kterému nevedly žádné jiné komunikace. Provoz na této trati převzala

německá železniční provozní rota 51, která co do věcí hospodářských a disciplinárních podléhala německému velitelství vojenských drah v Brestu Litevském, co do vojenského využití rakouské exposituře FTL. v Kowelu a po stránce provozní dopravnímu oddělení v Kowelu, které té doby bylo podřízeno již mému vedení.

Aby se nekomplikoval provoz v kowelské výtopně při počtu kolem 200 lokomotiv ještě lokomotivami této nové trati, byla obnovena topírna ve skupině K v severní části stanice kowelské a spojena s výchozí stanicí Kowel—přednádraží—Kamien Kaszyrskij třetí kolejí (IV) přes řeku Turyn a dříve již uvedenou objíždějící kolej XVIII v stanici kowelské. Tím byly umožněny jízdy lokomotiv mezi stanicí Kowel s přednádražím nezávisle na vlakové dopravě.

Při délce a spádových poměrech oné trati bylo třeba postarati se o možnost obracet v konečné stanici Kamien Kaszyrski lokomotivy. Stalo se to zřízením kolejového triangu.

Také udržování této trati, vedoucí zčásti terénem písčovitým, zčásti močálovitým, vyžadovalo značné práce.

3. Trať z Wladimiru Wolyňského přes Hrubieszow do Zamoscze byla postupně, počínaje červnem r. 1917, vybudována nejprve do Hrubieszova místo původní úzkokolejné dráhy, určené k odvezení obilních zásob po žních a řeziva z vojenských pil, kterýžto úkol se touto dráhou nedal zvládnout. Prodloužení normálně rozchodné trati z Hrubieszova do Zamoscze bylo uznáno za nutné jako případná evakuační linie po průlomu ruské armády u Turyjsku na trati Kowel—Wladimir Wolynskij, o kterém byla již dříve učiněna zmínka.

Jinak stavební činnost 3 odborů pro udržování dráhy v obvodu železničního provozního praporu v Kowelu (v Kowelu, Lubomilu a Wladimiru Wolyňském) omezovala se na obnovení zničených vodních stanic a postavení dřevěných baráků jako přístřeší pro železniční zaměstnance.

Udržování tratí bylo dosti obtížné, jednak proto, že se často nedostávalo hodnotného štěrku, jednak proto, že trať silnou dopravou vojenských vlaků, dopravnových těžšími lokomotivami, hodně trpěla.

Jako pracovníků s úspěchem bylo používáno pracovních oddílů, utvořených z ruských zajatců, kteří později — když ruská vojska po červnu 1916 pronikla blíže ke Kowelu — byli vystřídáni zajatci italskými.

Služba vozební.

Na službu vozební byly kladeny za války velké požadavky. Zdlouhavá doprava vlaků a hlavně jich zdržování v mezistanicích pro přeplnění konečné stanice působila velmi nepříznivě na pracovní dobu strojního personálu a měla za následek nedostatek lokomotiv, na něž jak ve vratné, tak i v domovní stanici bylo již čekáno, aby mohly převzít další vlak. Lokomotivy nemohly být obsazeny četou stálou nebo aspoň podvojnou, nýbrž přecházely z ruky do ruky. Za takového stavu věcí a při nutnosti co nejvíce strojů využít nemohla ovšem péče o stav strojů být taková, jak to vyžadoval služební zájem. Stroje nemohly být pravidelně vymývány a tato okolnost, jakož i tvrdé napájecí vody zaviňovaly časté netěsnosti trubek, neschopnost strojů na trati a zmatek v beztoho svízelné kalkulaci o použití jednotlivých lokomotiv k určitým vlakům.

Často lokomotivy dlouho byly odstaveny a tím na delší dobu z provozu vyřaděny jen proto, že nebylo po ruce potřebných náhradních součástek, které bylo třeba objednávat někdy i ze zápolí.

Ke všemu tomu se ještě přidružovala ta nepříznivá okolnost, že jednotlivá ředitelství státních drah, která posílala na nástupní trati anebo ke službě v etapním území oddirigované lokomotivy, pro účel ten nevybírala vždy lokomotivy v nejlepším stavu, nýbrž takové, kterých se chtěla zbavit. Taková lokomotiva při nemožné přiměřené péči ovšem brzo vypověděla službu a byla pro výtopnu, takovou lokomotivou obšťastněnou, jen přítěží.

Organisace služby u vojenských severních drah.

Útvar vojenských severních drah byl zřízen koncem října roku 1915, když se na ruském bojišti vlastní železniční síť v okupovaném území ruskopolském postupem válečných operací prodlužovala a provoz s civilními zaměstnanci železničními, exponovanými do okupačního území, z různých důvodů vojenské správě nevyhovoval.

Celá železniční trať v ruském okupovaném území, počínajíc od pohraniční stanice severní dráhy Ferdinandovy v Granici až do poslední stanice před bitevní linií, byla obsazena militarisovanými zaměstnanci železničními, z nichž utvořeny 4 provozní prapory se stanovištěm ve Strzemieczycích, Skarzysku, Lublínu a Kowelu. Velitelství (ředitelství) vojenských severních drah se etablovalo uprostřed celé zabrané železniční sítě v Radomu. Velitelem byl generál železničního pluku, zástupcem plukovník. Organisace ředitelství byla přizpůsobena organizaci ředitelství státních drah.

Provozní prapory se skládaly:

1) ze skupiny velitelské, k níž náležel velitel praporu, jeho pobočník, důstojník služby zásobovací, účetní důstojník a šéflékař provozního praporu. K velitelství praporu byli přiřčeni také velitelé pracovních oddílů zajateckých;

2) z oddělení dopravního, jehož složení a úkoly se dají srovnat s bývalými dopravními inspektoráty soukromých drah. Spravovalo dopravní službu na 500—550 km tratí s normálním rozchodem, jakož i úzkokolejných s rozchodem 76 cm a 60 cm;

3) z oddělení vozebního, jež zprvu mělo dohled na službu výtopenskou a dílenskou, ale později jako instituce zbytečná bylo zrušeno;

4) z oddělení stavebního a udržovacího s dohledem na tuto službu, jež později po osamostatnění odborů pro udržování dráhy také bylo zrušeno;

5) z návěštní dílny;

6) ze zásobního skladiště.

U provozního praporu II ve Skarzysku byla mimo to dílna na opravu strojů.

Militarisovaný železniční personál v sídle provozního praporu administrativně a disciplinárně co do vojenského poměru podléhal t. zv. velitelství detachementu, co do provozní služby a disciplinárního poměru z ní vyplývajícího přednostovi místní služební.

Velitel detachementu se staral o ubytování, stravování, opatření stejnokroje, vyplácení žoldu a služebních přídavků a o zdravotní dohled; velitelé (přednostové) jednotlivých odvětví služebních o služební přidě-

lení, rozdělení služby a poučování militarisovaných železničních zaměstnanců.

Mimo sídlo provozního praporu, tedy v stanicích s malým počtem mužstva, obě ony funkce obstarával přednosta (velitel) místní služebny.

Ubytování v Kowelu u důstojníků (úředníků) bylo opatřeno z malé části v budově s byty důstojnickými, převážnou většinou v bytech soukromých. Mužstvo bylo ubytováno buď ve větších kasárenských místnostech anebo v rodinných domcích blízko nádraží, opuštěných místním obyvatelstvem při ústupu ruských vojsk.

Z důvodů účelnosti bylo ubytováno mužstvo služby staniční, topírenské a udržovací ve větších místnostech kasárenských tak, aby v téže místnosti byl personál, který měl touž služební směnu. Personál jízdní služby byl ubytován v malých rodinných domcích, v každém po jedné četě jízdní, která zůstávala stále v témž složení a k zjednodušení při avísování k nástupu služby měla své evidenční číslo, jež také bylo označeno zvenčí na budově. Podobně to bylo s četami strojními.

Důstojníci byli stravováni ve zvláštních jídelnách, mužstvo obvyklým způsobem, při čemž si velitelství detachementu naturalie opatřovalo zčásti nákupem ve vojenském etapním skladišti, zčásti přímým nákupem u producentů v místě. Mimo to měl detachement k ulehčení stravovací služby vlastní jatky, zahradnictví, výrobu sodové vody, v pozdější době — když nastal již nedostatek masa i koňského — velký chov králíků, ke kterému přispívali zaměstnanci, jedoucí na dovolenou, dodáním plemenných zvířat.

Mimo sídlo provozního praporu si obstarávali stravování zaměstnanci sami nákupem z nejbližšího etapního skladiště; příprava stravy byla svěřena jednomu zaměstnanci z počtu staničních (topírenských, traťových) pomocníků.

Zdravotnickou službu kromě šéflékaře praporu obstarávali velitelé t. zv. marodních oddílů (lékaři, medicí a přidělení zdravotničtí pomocníci); ve vážnějších případech odevzdávání nemocní do vojenské nemocnice.

Výkon vojenských severních drah jako každé nové instituce nebyl s počátku na výši, obzvláště když spolu působilo mnoho nepříznivých momentů. Byl to dříve již uvedený nevhodný výběr osob na vedoucí místa, seskupení velmi různorodých živlů po stránce odborné i jazykové, nezvyklá služba za tísnivých poměrů při silné dopravě, nezpracovanost velké části personálu ve službě ve velké stanici, ve službě komerční nedostatek zápisů po polní dráze lokomotivní, takže při reklamacích nebylo žádného podkladu pro pátrání po schodcích, chatrný stav přidřigovaných lokomotiv, nedostatek paliva v nejhroší době (koncem prosince 1915 zásoha uhlí výtopy kowelské činila 80 tun), nedostatečné vybudování stanic co do potřebných kolejí a j. K ilustraci poměrů uvádím, že v stanici Kowelu nebylo zaměstnance, který by v zápolí byl trvale přidělen k posunovací službě na svážném hřbetu; jen málokterý ze zaměstnanců v díl způsob výkonu této služby, několik jich přechodně v domicilní stanici bylo výpomocně použito při zastavování vozů odsunutých na jednotlivé koleje. Přes to školením personálu bylo dosaženo v krátké době denního výkonu průměrně 1660 vozů na spádovišti v kolejové skupině E a 1584 vozů na

svážném hřbetu kolejové skupiny G, při čemž se udál jediný případ, že odsunutý prázdný vůz byl dostižen a překocen následující skupinou několika vozů ložených.

Vojenské dráhy provedly v Kowelu pokus s desinfekcí osobních vozů, hmyzem zamořených, kyanovodíkovými parami. Při tomto pokusu byl osobní vůz, do něhož byly vloženy různé druhy hmyzu ve skleněných nádobkách, utěsněn až na malý otvor, jímž byly do vozu vháněny kyanovodíkové páry z bubnu, v němž se tyto páry vyvínovaly. Ti, kdo byli v blízkosti této manipulace, měli v ústech kovový pocit, ale jinak neměli žádných obtíží; v uzavřené místnosti by to bylo asi dopadlo jinak. Po dvouhodinném působení desinfekčních par byly usmrceny mouchy, moli, blechy, stonožky, rusi, švábi, kdežto štěnice opět ožily.

Zda tento výsledek pokusu byl nějak prakticky zužitkován, není mi známo.

Společným úsilím rozhodujících činitelů byly překonány dětské nemoci vojenských severních drah velmi brzo, takže se jim dostalo uznání vrchního armádního velitelství. V krátké době se přizpůsobily výkonnosti ostatních ředitelství státních drah, v mnohém je i předstihly, tak na př. v zápolí se i u rychlíků jezdilo ve vlcích nevytopených, mnohdy neosvětlených, ve vozech s rozbitými okny; po té stránce cestující již v přechodní stanici na vojenské dráhy si byli vědomi rozdílu, majíce v oblasti vojenských drah možnost cestovat ve vozech čistých, osvětlených, přiměřeně vytopených, bez rozbitých oken, nehledě ani k pravidelnosti a dochvilnosti dopravy.

Přes to, že šlo o válečnou dopravu, pracovaly vojenské severní dráhy se staničními služebními řády, prováděcími ustanoveními pro průmyslové koleje, předpisy pro výkon služby ve společných stanicích, zvláštním předpisem pro jízdu vlaků s náskokem, se statistikami frekvence u vlaků s osobní dopravou, ujetých vlakových a hrubých tunokilometrů a j., zkrátka vojenské severní dráhy nezanedbávaly při mimořádných poměrech ani těch agend, jak byly předepsány u civilních ředitelství státních drah za poměrů mírových.

Možno tedy s oprávněním říci, že vojenské severní dráhy za světové války svůj úkol, podporovat akci operující armády a při tom vyhovět i hospodářským potřebám území, jímž vedly, splnily úplně, daleko lépe, než by to bylo možné exponovaným zaměstnancům civilním.

Jsem přesvědčen, že by se použitím provozních praporů železničních po převratě na Slovensku bylo dospělo ke konsolidaci poměrů na železnicích daleko rychleji, bez slovenského přídavku, který vznikl z dvojích diet zaměstnanců exponovaných na Slovensko z historických zemí.

Není pochyby, že by i v budoucnosti v čas potřeby použití militarizovaného železničního personálu zaručilo plný úspěch při nákladech mnohem menších, než by to bylo možno při použití exponovaných zaměstnanců civilních. Je to také přirozené, že se s uceleným tělesem s vojenskou disciplínou dá dosíci daleko více než při použití jednotlivých zaměstnanců, jejichž výkon je závislý především na více nebo méně vyvinutém pocitu povinnosti a vytrvalosti ve službě na stanovišti i nebezpečném.

Ze všech poznatků, učiněných po stránce válečné služby železniční, vyplývají pro opatření v čas potřeby tyto důsledky:

A. Služba personální.

1. Pro válečnou službu železniční na nástupních tratích, ale hlavně v území etapním, je třeba ustanovovat zaměstnance nejlepší, politicky spolehlivé, zaručených mravních kvalit, s dokonalou znalostí služební řeči, se smyslem pro disciplínu, po odborné stránce plně vyhovující, s pevným zdravím. Čím blíže k válečné linii, tím rigorosnější má být výběr, poněvadž služba v oblasti, v níž je potřeba značného stupně pohotovosti a kde je možné ohrožení osobní bezpečnosti, vyžaduje lidí nejen odborně i povahově nejlepších, ale i bystrých, iniciativních a neohrožených, kteří při první spadlé letecké pumě anebo při prvním dělostřeleckém zásahu poblíže služebního stanoviště hned neutekou.

2. Ředitelství státních drah, do jehož obvodu se exponují k výpomocnému výkonu služby zaměstnanci, je třeba zaslat krátké výtahy z osobních výkazů s daty o vykonaných služebních zkouškách, o kvalifikaci a o dosavadním služebním přidělení.

3. Není doporučitelná náhrada zaměstnanců kancelářských v etapním území ženami, poněvadž se, nehledě k obtížím s jejich ubytováním, nedosahuje téhož výkonu a dává se příležitost k zapřádání poměrů s exponovanými muži a tím k uvolnění disciplíny.

4. Vedoucí místa nutno obsazovat výhradně podle odborné kvalifikace, nikoli podle jakýchkoli hledisk jiných.

5. V čelních stanicích u fronty, které jsou vydány zásahům dělostřelectva nebo leteckých pum, je třeba se postarat o bezpečný kryt, vybavený telefonem, a o podělení všech činitelů v stanici služebně vázaných plynovými maskami.

6. Hned po evakuaci stanic nelze počítat s okamžitým služebním výkonem uvolněného personálu v stanici jiné, jednak pro vyčerpanost personálu výkonem evakuace, často také pro malý postup vlaku evakuačního jako posledního za všemi ostatními vlaky, jimiž evakuovaná trať je přecpána.

7. Pokud to poměry dovolí, je třeba věnovat exponovanému personálu pozornost po stránce možného ubytování, stravování, pitné vody a hygienických podmínek, poněvadž na tom závisí trvalý, zdárný výkon služební, obzvláště za poměrů jinak nepříznivých.

B. Služba dopravní.

1. I za válečné dopravy je tím více třeba přesně dbát dopravní bezpečnosti a netrpět personálu žádné úlevy od povinností v tomto směru dopravními předpisy uložených.

2. Obzvláštní péči dohlédacích orgánů je třeba věnovat jednokolejným nástupním tratím s nedostatečným vybavením dopravních kolejí pro křížování dlouhých vojenských převozu. V tísnivých situacích je radno podle okolností vypomoci si střídavou jednosměrnou dopravou.

3. Stejně důležité je pečovat o to, aby čelní stanice (poslední před přerušeným místem na trati anebo před válečným dějištěm) vždy byla způsobilá přijímat vlaky bez jich zadržování v předcházejících stanicích. Toho lze dosáhnout jen pravidelným odsunem přebytkového vozového materiálu.

4. Při váznutí dopravy a nevyhnutelném zadržení vlaků v mezistanicích, má-li pravděpodobně trvat několik hodin, nezadržovat vlakový stroj, vlak raději ve shodě s dispoziční stanicí rozpustit a stroj s vlakovou četou podle vyžádané dispozice odeslat. Mimo nadání nastalé předčasné uvolnění dopravy nemůže být překážkou pro navržený postup, poněvadž jde-li o rychlé další odeslání rozpuštěného vlaku, může se tak stát lokomotivou a četou nejbližšího vojenského (nákladního) vlaku téhož směru nebo v krajním případě i opačného směru. Tím se zabrání přetížení strojní a vlakové čety a umožní se hospodárné využití lokomotiv.

5. Při velkém zpoždění vojenských vlaků na jednokolejně trati je třeba žádat novou instradaci vhodnou vlakovou trasou, aby se vyloučil moment nebezpečí dopravy zpožděných vlaků a zjednodušila manipulace s křižováním.

6. Je-li staniční vzdálenost na tratích jak směrem k frontě, tak i směrem k zápolí příliš velká, je třeba k zvýšení dopravní výkonnosti poslední dispoziční stanice a přilehlých tratí buď zřídit hlásková stanoviště anebo výhybny mezi jednotlivými stanicemi podle toho, běží-li o trať dvojkolejnou nebo jednokolejnou.

7. Poslední dispoziční stanice před frontou musí být stavebně vybavena a zdatným personálem vybavena v takové míře, aby:

a) zvládla bez závažnějších obtíží a větších zpoždění vlaků maximální dopravní program, oznámený vojenskou správou,

b) mohla vykonat svůj dopravní úkol, kdyby leteckým nebo jiným zásahem byly porušeny některé kolejové spoje a jízdní cesty,

c) mohla provést naložení nebo vyložení větších vojenských převozů v rozsahu žádaném vojenskou správou, včas bez zdržování vlakové dopravy a ostatní staniční manipulace,

d) byla způsobilá deponovat vojenskou správou předepsaný počet pohotovostních souprav pro nutné přesuny vojenských jednotek,

e) pro případ evakuace tratí směrem od fronty byla způsobilá zachytit s tím spojený dopravní náraz bez rušivých vlivů na ostatní dopravu,

f) mohla bez obtíží v čas potřeby převzít i funkci stanice čelní (poslední směrem k frontě).

8. V poslední dispoziční stanici před frontou, není-li tam vlastní posice úplně zabezpečena před průlomem, nedoporučuje se zavádět rozsáhlejší zabezpečovací zařízení, není-li tam již od dřívějška, poněvadž při ústupu vojska a při nutné rychlé evakuaci stanice není možno drahé zabezpečovací zařízení uchránit od zničení nebo zanechání v evakuované stanici. Stačí krycí návěští, Götzovy zámky k zabezpečení jízdních cest v dopravních kolejích a telefonické spojení s příslušnými stanovišti kontrolorů výhybek a výhybkářů.

9. Přisun vojenských převozů do čelní stanice u fronty, která je ve dne často postřelována anebo zasahována leteckými pumami, omezit na noční dobu.

10. Žádá-li stanice, která má být evakuována, o prázdné vozy pro vyklizovaný materiál a o lokomotivy, je třeba se postarat, aby bylo co nejrychleji vyhověno, poněvadž jinak by bylo nutno při ústupu zanechat ve vyklizované stanici mnoho cenného materiálu, po případě zásob.

11. Aby evakuace stanice mohla být provedena včas a beze ztrát, resp. s nejmenšími ztrátami na hodnotách ať vojenských nebo železnič-

ních, je třeba zavčas, nejlépe ještě za doby normální dopravy válečné, vypracovati do nejmenších podrobností evakuační plán, v němž evakuační úkoly jsou účelně rozděleny mezi určité činitele, kteří jsou odpovědní za řádné splnění úkolu jim přiděleného.

12. Při opětném obsazení stanic je třeba se postarat o dostatečnou dotaci stanic těch provozním materiálem (telegrafní pásky, barva, zápisníky, petrolej, mazivo pro výhybky a p.), aby nenastaly nesnáze v opatrování materiálu toho v době, kdy na znovu obsazené trati je třeba co největší výkonnosti.

C. Služba vozová.

1. K nakládání vojenských vozidel a válečného materiálu je třeba míti v zásobě dosti dřevěných podkladních klínů a k nakládání těžkého válečného materiálu dosti pevné železné můstky, poněvadž jinak se manipulace velmi zdržuje.

2. Při sestavování souprav pro vojenské převozy je třeba prohlédnout nejen vozy osobní, ale i vozy pro mužstvo, zda je osvětlovací zařízení v pořádku, a při plynovém osvětlení osobních vozů zjistit, zda plynojemý jsou naplněny.

3. Netrpět, aby osobních a služebních vozů bylo používáno nad nejnepřípustnější případy k ubytování zaměstnanců, poněvadž v opačném případě nastává nedostatek těchto vozů pro zápolí a etapní i válečné území, nehledě k ostatním nevýhodám takového zneužívání vozů těch (zastavování staničních kolejí, v zimě vytápění vozů těch lokomotivami, jichž by se dalo jinak využít hospodárněji).

4. Dohlédnout na pravidelný odsun nepotřebného prázdného vozového materiálu z čelní stanice, aby vždy zůstala schopnou pro vjezd dalších vlaků a aby nenastal nedostatek vozů.

5. Při evakuaci, za které může nastat nedostatek krytých vozů, lze koně a hovězí dobytek na nepřilíší velké vzdálenosti dopravovat i v otevřených vozech vysokostenných. Lépe je takovou eventualitu předejít a odeslat zavčas žádaný vozový materiál do stanice, která má být evakuována.

6. Důležité je učinit dostatečná opatření k zotřesené desinfekci vozů, kterými byli dopravováni nemocní infekčními nemocemi, aby bylo zamezeno jich přenášení.

D. Služba komerční.

1. Při převzetí služby na určitém železničním úseku přesně zjistit stav neodebraných zavazadel a zboží ve skladišti, obzvláště přejímá-li se služba od provozních jednotek vojenských, které co do služby komerční nevedou zápisů.

2. Dožadovat se toho od vojenské správy, aby při kladení vozů pro etapní a válečné území byla přilepena dovnitř vozů nálepka, z které by bylo vidět, pro kterou stanici a pro kterého příjemce je náklad vozu určen, což je zvláště důležité, klade-li se několik vozů na jeden průvodní list (nákladní list, přepravní rejstřík), při čemž často dojde pro poruchu vozu nebo z jiných příčin nahodilých k odloučení průvodní listiny od nákladu a náklad nemůže být avisován k odběru, protože je příjemce neznám.

3. Je třeba zařídit, aby při kladení sena, slámy nebo dřevěné vlny pro etapní nebo válečné území byl přesně dodržován ložní profil a náklad

byl dobře zajištěn, aby při projíždění nouzových Rothových-Wagnerových mostních konstrukcí náklad nepřišel do nepořádku.

4. Odstaví-li se v některé stanici před stanicí určení z jakéhokoli důvodu jeden nebo více vozů jako část převozu, odbaveného v podací stanici jedinou průvodní listinou, je třeba si zapsati z této průvodní listiny její číslo, stanici podací, stanici určení a příjemce, aby tato data při dalším běhu oněch vozů mohla být označena v průvodce. Je to vlastně samozřejmé, ale v převážné většině případů se to nedělo, a proto se poznamenej ten zvlášť akcentuje.

5. V čelních stanicích pečovat o ničem nezdržované vykládání vojenských převozů, aby prázdné soupravy co nejrychleji mohly být odsunuty a stanice tak zůstala způsobilá přijímat další vlaky. Naopak musí také manipulace při nakládání převozů být organisována tak, aby byla závčas skončena a rampa uvolněna pro příští převoz.

E. Služba stavební a udržovací.

1. Za válečné dopravy i sebe lépe kolejově vybavená stanice velmi často přichází do nesnází, proto není radno rušit nepoužívané vlečkové koleje nebo místní dráhy, na nichž byl provoz zastaven, poněvadž není nikdy dosti možností k deponování vozů, kterých k vojenským účelům nelze užít, anebo k umístění pohotovostních souprav.

2. Poslední dispoziční stanice před frontou musí být vybavena dostatečným počtem kolejí dopravních pro vojenské převozy o 100 nápravách a kolejí seřaďovacích se spádovištěm k urychlení posunu, jakož i odstavných kolejí pro pohotovostní soupravy, dále rampami dostatečně dlouhými, aby aspoň 2 velké vojenské převozy současně mohly nezávisle na sobě u rampy manipulovat; konečně třeba se také postarat o jakousi objíždějící kolej, kdyby z jakékoli příčiny normální jízdní cesta byla přerušena.

3. Při zřizování nových přírodních tratí k operačnímu území nepřipouštět provoz na nové trati dříve, dokud není úplně vybavena, poněvadž dodatečná sanace nové trati je spojena s velkými výdaji a obtížemi, jak co do sanačních prací, tak i s udržením dopravy na takové trati. Je-li v konečné stanici třeba opatření k obracení lokomotiv, doporučuje se místo nákladných točen, jichž vybudování vyžaduje delšího času, užít kolejového trianglu anebo podle okolností kolejové smyčky.

4. V čelních stanicích blízko válečné fronty častěji postřelovaných anebo vydaných pumám letců, je třeba vybudovat bezpečné úkryty, opatřené telefonem, aby služba dopravní nevázla. Je-li v takové stanici vodní stanice, doporučuje se mít tam v pohotovosti vodní potrubí, kdyby bylo vodní vedení k jeřábům přerušeno zásahem dělostřelby nebo leteckou pumou.

5. Při opětovém obsazování dříve evakuovaných stanic, které byly ustupujícím vojskem zničeny, je třeba pamatovat především v zájmu nerušené dopravy na rekonstrukci dopravních kolejí, vodních stanic a nakládacích ramp, potom na zřízení obývacích baráků, třeba jen dřevěných, aby nemusilo být používáno vozů k ubytování personálu.

6. K udržovacím pracím možno s výhodou použít pracovních čet zájateckých.

F. Služba vozební.

1. K výpomoci na nástupních nebo etapních tratích odesílat jen nejlepší lokomotivy, poněvadž se jiné lokomotivy při nutném jich intensivním využití na těchto tratích a nemožné normální péči brzy stanou neschopnými ke službě.

2. V oblasti tvrdých vod napájecích na oněch tratích při nemožnosti pravidelného vymývání strojů třeba dbát na dostatek změkčujících prostředků, aby se zabránilo neustálému tečení trubek na lokomotivě.

3. Pro lokomotivy odjinud přidírigované je třeba pečovat o zásobu náhradních součástek, aby oprava lokomotivy nebyla zdržována opatřováním náhradních součástek z daleka.

4. Pro poslední výtopnu před frontou je třeba se postarat o dostatečnou zásobu paliva a maziva, poněvadž nedostatek jich by mohl při různých okolnostech mít nedozírné následky.

5. V čelních stanicích u fronty, které jsou vybaveny vodní stanicí, třeba pečovat o to, aby součástky vodní stanice poškozené dělostřeleckými nebo leteckými zásahy mohly být ihned zase opraveny.

6. Je třeba mít dohled na to, aby při dopravních obtížích lokomotivy nebyly zdržovány u vlaků, které by bylo lépe rozpustit v mezistanicích, a nebylo lokomotiv přes naprosto nutnou míru zneužíváno k vytápění osobních vozů obydlených zaměstnanci.

7. Je-li nutno přísun vojenských převozů do čelní stanice u fronty omezit na noční dobu, poněvadž ve dne je stanice postřelována, je třeba omezit obsluhu ohně v takových stanicích na taková místa, kde by zář z otevřeného topeniště nebylo vidět z nepřátelských postavení, po případě omezit obsluhu ohně na nejnutnější míru.

8. Lokomotivu obsazovacího vlaku, jenž rozváží personál k opětnému obsazení dříve evakuovaných stanic, je třeba opatřit dvěma dobře fungujícími zvedáky, jimiž je v úplně zničených stanicích třeba z kolejí zvednout vůz, určený jako provisorní dopravní kancelář.

9. Při opětném obsazení tratí, na nichž jsou nezbytně nutné, ale zničené vodní stanice, je třeba se postarati před obnovením vodní stanice při nezbytné potřebě, nedá-li se učinit opatření jiné, o pravidelný přísun napájecí vody v tendrech.

G. Žádoucí opatření vojenské správy.

1. Učinit opatření, aby při nakládání vojenských jednotek počty vojska i koní, jakož i počet a druh válečného materiálu byly vždy přesně hlášeny, aby připravené soupravy nemusily být dodatečně přizpůsobovány skutečnému počtu, což velmi často je spojeno se značnými obtížemi a zpožděním vlaků.

2. Zaříditi, aby při kladení vozů, dopravovaných mimo ucelené vojenské převozy, kde příjemce nákladu jede týmž vlakem, byl vnitřek vozu na určitém místě opatřen nálepkou s označením stanice určení a příjemce, aby v tom případě, že se od nákladu z jakéhokoli důvodu odloučí (ztratí, založí, převezí a pod.) průvodní listina (nákladní list, přepravní rejstřík), bylo možno zjistit podle nálepky uvnitř vozu, kam a komu náklad vozu náleží.

3. Pečovat o to, aby v konečné stanici vojenské převozy byly rychle vykládány a soupravy dopravovanými vojenskými jednotkami opuštěny, aby mohla prázdná souprava být co nejdříve odsunuta. Podobně třeba

uplatnit vliv na to, aby nakládání převozů bylo zavčas skončeno a odeslání vlaku podle instradace včas zajištěno.

4. Učinit opatření, aby se důstojníci vojenských převozů nevměšovali do výkonu dopravní služby nebo dokonce násilím nevynucovali určité dopravní dispozice na újmu celkové dopravní situace.

5. Zaříditi, aby příslušníci železničních rot při jízdách se svou lokomotivou z úseku jimi obsazeného do styčné stanice úseku obsazeného železničními zaměstnanci a naopak postupovali v dohodě s výpravním vlaků této stanice.

6. Při výběru nádražních velitelů by bylo výhodné přihlížet k železničním úředníkům, kteří jsou záložními důstojníky, poněvadž by styk se stanicí byl hladký, kdyby funkci nádražního velitele vykonával důstojník, znalý detailů železniční služby. V této službě by mohli prokázat celku platnější služby než ve frontě, kam po nástupní akci jsou určeni.

7. Učinit opatření, aby kontrolním orgánům železniční správy byly vydány zvlášť uzpůsobené legitimace, aby mužstvo vojenských strážních oddílů, i kdyby nebylo znalé státní řeči v textu legitimace anebo bylo dokonce i negramotné, nečinilo těmto kontrolním orgánům obtíže při výkonu jejich služby v blízkosti vojensky strážných objektů.

8. Vybavit železniční personál zaměstnaný v posledních stanicích před frontou plynovými maskami.

9. Pro evakuaci etapních vojenských útvarů se vším válečným materiálem a zásobami, jakož i nemocnic vypracovat v dohodě se stanicí zavčas evakuační plán, aby byla zajištěna bezpečná evakuace všech hodnot vojenských i železničních.

10. O nutnosti evakuace zavčas zpravit příslušné železniční činitele, aby stanice nebyly v pochybnostech a měly příležitost akci připravit tak, aby nebyl v stanici zanechán cenný materiál železniční a vojenský anebo zásoby.

11. Mají-li se obsadit trati v etapním území nebo v blízkosti válečného dějiště, doporučuje se užít militarizovaného železničního personálu, seskupeného do formací vojenských drah místo zaměstnanců civilních, poněvadž se tím dosáhne hodnotnějšího výkonu, větší součinnosti a potřebné disciplíny, nehledě k tomu, že existenční podmínky vojenského tělesa na tak exponovaných místech jsou příznivější než pro zaměstnance civilní.

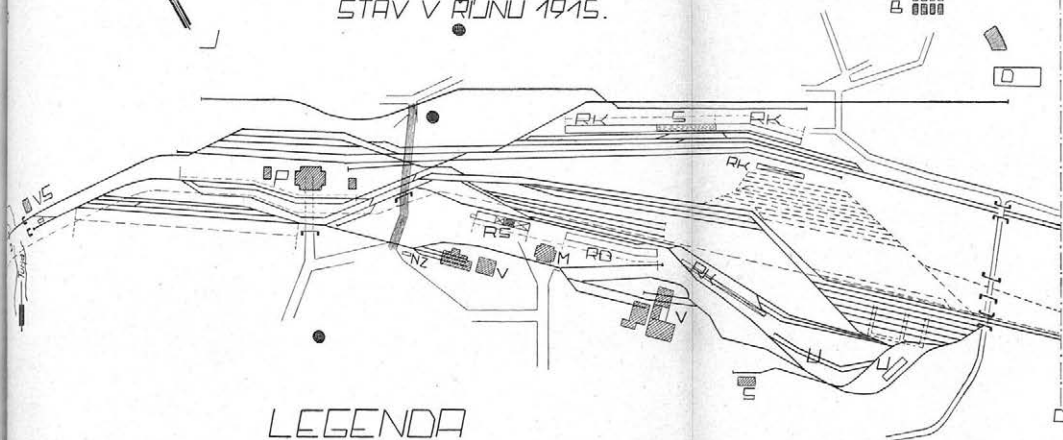
Kdyby použití železničních zaměstnanců civilních v etapním území bylo přece nevyhnutelné, je třeba, vyžadují-li toho místní poměry, učinit opatření, aby si tito zaměstnanci mohli potřebné životní prostředky koupit ve vojenských skladištích.

Technické zbraně u nás a v cizině.

Major žen. Bertold Seidel:

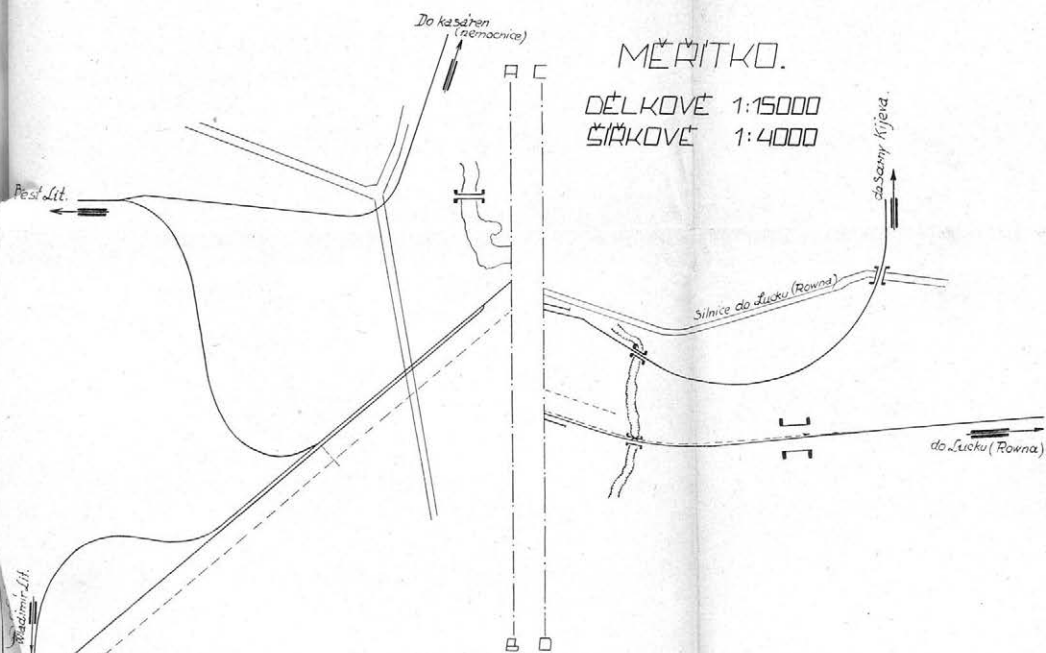
Podkopový boj a válečná geologie u Wytschaete.

V časopisu Vierteljahreshefte für Pioniere 1935, 3. sešit uveřejnil mjr. m. sl. dr. Kranz pojednání o největším dosud podniknutém podkopovém útoku. Je to podkopový útok Angličanů na předsunutou část německého postavení u Wytschaete mezi Ypres a Armentières ve Flandrech.



P.....HLAVNÍ PŘIJÍMACÍ BUDOVA.
D.....DÍLNÝ.
V.....VÝTOPNY.
VS.....VODÁRENSKÁ STANICE.
NZ.....ZATÍMNÍ VODNÍ NÁDORŽE.
U.....SKLADKA UHLÍ.

AD.....PAMPA DŘEVENÁ KRYTÁ STŘÍŠKOU.
AK.....—, — KAMENNÁ.
AS.....—, — KRYTÁ STŘÍŠKOU.
M.....MÍSTO PRO ODBĚR.
S.....SKLADIŠTĚ.
B.....NEMOCNICNÍ BARÁKY.



DEĽKOVÉ 1:15000
ŠÍRKOVÉ 1:4000

DEĽKOVÉ 1:15000

ŠÍRKOVÉ 1:4000

Do kasären
(nemocnice)

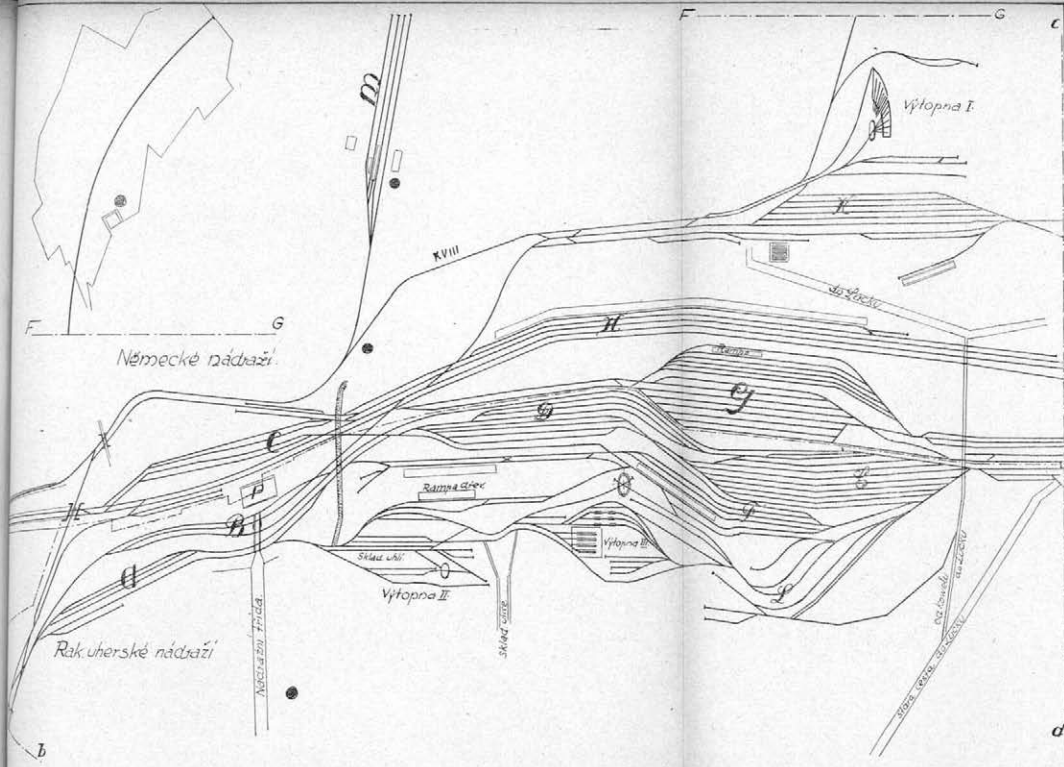
Best Lit

Wladimir Lit.

Silnice do Lucku (Rowna)

do Samy Kijeva.

do Lucku (Rowna)



II. NÁDRAŽÍ V KOVELLI. STAV V ČERVNU 1916.

MĚŘÍTKO:

DĚLKOVÉ 1:15000

ŠÍRKOVÉ 1:4000

LEGENDA:

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| A. horní nádraží | G. ser. nádr. východ-západ |
| Bosobní -- | H. Kiewské nádr. |
| C. brestské -- | I. Wlad. Wol. nádr. |
| D. rovenské -- | L. seradiště pro J. Lvozy |
| E. ser. nádr. západ-východ | M. nádraží Klaverovo (dítěnské) |
| F. místní náhl. seradiště | |

