

VOJTĚCH SZAJKÓ

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







**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 zkratk

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 manévru. 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.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup>

---

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

<sup>3</sup> 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 telegrafu<sup>4</sup>, 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.

---

<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> 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 provenience 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*)<sup>6</sup>. 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

<sup>6</sup> Sbírká rukopisů Válečného archivu obsahuje rukopisy neúřední provenience, 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.<sup>7</sup> 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) spis *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 Hons<sup>8</sup>, Mojmír Krejčířík<sup>9</sup> a Pavel Schreier<sup>10</sup>. 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

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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 trhani krajem táhli* (1961); *Dějiny dopravy na území ČSSR* (1975); *Čtení o Severní dráze Ferdinandově* (1990).

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 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*.<sup>11</sup>

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).<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup> 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 poště c. (a) k. armády. Některé práce rakouských historiků se dotýkají naší problematiky přímo.<sup>14</sup> Přínosné jsou vysokoškolské kvalifikační práce obhájené

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

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

<sup>13</sup> Například: ARTL, Gerhard – GÜRTLICH, Gerhard H. – ZENZ, Hubert (Hgg.), *Mit Vollampf 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 – Brunn*, Wien 2009.

<sup>14</sup> 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 přikrášlena. 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).<sup>15</sup> 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) *Sechsvierzig Jahre im österreichisch*

---

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

<sup>15</sup> Například: WISGRILL, Heinrich, *Reminiscenzen eines Eisenbahn-Veteranen aus dem 1866er Kriegsjahr*, Wien 1899; RATZENHOFER, Emil, *Militärische Verkehrsprobleme Österreich-Ungarns: Eisenbahn und Schifffahrtswesen*, 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)<sup>16</sup> 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)<sup>17</sup> a profesor historie na Colorado College Dennis E. Showalter (\*1942)<sup>18</sup>. Myšlenkově původní studii, která analyzuje

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> *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.

<sup>18</sup> *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 poštovní služby.<sup>19</sup>

Zkušenosti s výdobytí 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 cokoli reformovat. Našlo se jen několik výjimek, z nichž jedna – legendární „Vater Radetzky“ – vynikla nade všemi.<sup>20</sup> Jinak ale doba předbřeznová přála konzervatismu. Stát ve skutečnosti

---

<sup>19</sup> KÖSTER, Burkhard, *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*, in: *Militärgeschichtliche Studien* (vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt), Bd. 37, München 1999, s. 56.

<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

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)

<sup>21</sup> 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.<sup>22</sup>

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 výdělků 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.<sup>23</sup>

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

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