

# VOJENSKÉ A VÁLEČNÉ VLAKY



# Vojenské a válečné vlaky - úvod

- Téměř jeden a půl století se vlaky a železnice zapojovaly do válečných konfliktů.
- Posledním velkým neželezničním konfliktem byly Napoleonské války
- Rozsah zapojení odpovídal rozvoji technické úrovně železnic.
- Na samém počátku se jednalo o ojedinělé případy použití prvních vlaků k přesunu revolučních gard a pravidelného vojska v revolučním roce 1848

# Revoluční rok 1848



# Občanská válka Severu proti Jihu

- Již v tomto prvním železničním konfliktu se projevila spojitost železnice s rozvojem průmyslové výroby.
- Technicky vyspělejší Sever měl hustější železniční síť a rychleji vyrovnával ztráty na železničních vozech a lokomotivách.
- Rovněž ničení protivníkových tratí a železničních uzlů probíhalo systematicky téměř průmyslově.
- Pokud si měly železnice udržet požadovanou výkonnost, musela nastoupit vojenská disciplína a organizace při nakládce, přepravě a vykládce vojsk.
- V opačném případě by nastal chaos a nevýkonná železnice by se naopak stala brzdou postupu.

# Prusko – rakouská válka v roce 1866

- Do prusko-rakouské války vstoupily obě mocnosti se základní vybudovanou železniční sítí.
- Pruská organizace byla na lepší a přeprava jejich armád byla plynulejší.
- Rozhodující střetnutí se odehrálo v Čechách, kde na severu byla železniční síť neúplná a tak závěrečnou část nástupu musela pruská armáda zvládnout pěšími pochody.
- Přesto vlaky a železnice měly rozhodující podíl na jejich vítězství, protože zvládly plynulý nástup vojsk do výchozích pozic.
- Rakouská strana využila železnice mimo jiné pro ústup armád na Moravu

# Prusko – francouzská válka 1870-1871

- Další konflikt prusko-francouzská války byl již plně železniční.
- Obě strany využily pro nástup na hranice již poměrně hustou železniční síť.
- Díky železnicím se válečné konflikty stávaly stále masovější. Vlaky dokázaly na bojiště přesunout sta tisícové a později milionové armády.
- Opět rozhodla pruská organizace a rychlý nástup s využitím vlakových souprav rozhodl o jejich vítězství.
- Celkově se říci, že to byla válka manévrová, ale pokud se na obou stranách přesunula na bojiště masa vojsk, stala se místní střetnutí pozičními konflikty.

# Přípravy na další válku

- Více než 40. let míru před první světovou válkou využily všechny evropské velmoci k dobudování a modernizaci svých železničních sítí.
- Strategický význam tratí se projevil i v tom, že soukromé železniční společnosti byly postupně postátňovány.
- Nejdůsledněji se to projevilo na hranicích mezi Německem a Francií.
- Díky výkonné železniční síti se obě strany připravovaly na manévrovou válku ještě s využitím jezdeckva.
- Jak se stalo v historii pravidlem, stratégové a plánovači se připravují na tu válku minulou.

# První světová válka – začátek tažení

- První světová válka začala jako pohyblivá
- Když postupující německé jednotky dostaly z dosahu výkonných železničních tratí, chyběly jim zásoby .
- Po bitvě na Marně a byly spojenci zatlačeny k moři.
- Zde se Němci zakopali a opřeli se o výkonnou železniční síť.
- Spojenci rychle opravili svoji železniční síť ve Francii a Belgii a chtěli postupovat dále na Východ



# První světová válka –poziční boje

- Náhle se stala změna, se kterou stratégové neuvažovali.
- Výkonná železnice dokázala dovést dostatek zásob a munice obráncům disponujícím moderními zbraněmi (především děli a kulometry), že prolomení obrany se stalo prakticky nemožné.
- Vlaky dokázaly navést potřebný materiál útočnickům, ale nikdy se nejednalo o takovou místní převahu, aby bylo možné prolomit obranu protivníka.
- Až vyčerpání německého a rakouského průmyslového potenciálu a nástup čerstvých posil a zásob z USA změnily charakter války a došlo ke zhroucení obrany centrálních mocností a masy útočících armád se daly do pohybu.

# Odjezd rakouských branců na frontu



# První světová válka –na východní frontě

- Rakousko – Uhersko začalo válečné tažení útokem na Srbsko
- Svému spojenci přispěchalo na pomoc Rusko, jehož armády postupovaly na Západ
- To přimělo Německo, aby přesunulo část svých armád na Východ
- Válka zde neměla vysloveně poziční charakter, proto železniční síť na tak velkých prostorech nebyla dostatečně hustá
- Rakouská armáda používala pro přesun samozřejmě železnici, nejznámější český infanterista Švejk jel na frontu samozřejmě vlakem

# Vojenský ešalon na vídeňském nádraží



# První světová válka – zhroutení Ruska

- Po dvou mohutných ofenzivách v roce 1916 – Brusilova a v roce 1917 Kerenského stoupala neochota mas pokračovat ve válce
- Nejdříve abdikoval v únoru car a nastoupila Prozatímní vláda, v říjnu 1917 se vlády chopili bolševici v čele s Leninem a Trockým
- V Rusku se po úspěšné bitvě u Zborova v červenci 1917 začaly formovat československé legie, jejichž početní stav měl nakonec okolo 60 tis mužů
- V ruské občanské válce zachovávaly zpočátku neutralitu a po brestlitevském míru v březnu 1918 se rozhodly pro přesun po transsibiřské magistrále do Francie

# Československé legie v Rusku

- Těžké boje s německými vojsky probíhaly ve dnech 8. až 13. 3. 1918 u železničního uzlu Bachmač, kde zadní voj legií kryl ústup všech železničních ešalonů z Ukrajiny
- Řada dlouhých vlaků s československými legionáři odjížděla potom přes Rusko a Sibiř do Vladivostoku.
- Dne 14. 5. 1918 v Čeljabinsku kdosi z vlaku s maďarskými zajatci vyhodil kus železa, který zranil jednoho z československých legionářů.
- Incident se podařilo urovnat, ale následující telegramy lidového komisaře obrany Trockého z 21., 23. a 25. 5. příkazující odzbrojit československé legionáře, byly považovány za vyhlášení války a vedly k obranným bojovým akcím československých legií na celé magistrále.

# Částečně pancéřovaná lokomotiva obrněného vlaku



# Československé legie v Rusku

- Po spojení všech izolovaných skupin a za pomoci dalších obrněných vlaků ovládli Čechoslováci celou transsibiřskou magistrálu a umožnili postup bělogvardějských a dohodových vojsk na západ.
- Po vzniku Československa dne 28. 10. 1918 vojska nadále zůstala součástí Dohody.
- Pokračovaly tvrdé boje, které trvaly až do úplné evakuace československých jednotek z Ruska v létě 1920
- Vzhledem k spojeneckým dohodám došlo k ústupu legií přes celou zeměkouli (přesněji pokračováním po transsibiřské magistrále do Vladivostoku, odtud lodí do Ameriky a odtud do Evropy) domů do Československa



# Otevřený kulometný vůz



# Mezi světovými válkami

- V roce 1918 nastalo dvacet let křehkého míru v Evropě.
- Pro přepravu svých a amerických vojsk objednalo britské ministerstvo války výrobu lokomotiv mimo jiné i ve švýcarské lokomotivce Winterthur.
- Britské ministerstvo války nabídlo lokomotivy nově vzniklému československému státu.
- Je zajímavé, že pro koupi těchto lokomotiv osobně intervenoval tehdejší ministr zahraničí Dr. Eduard Beneš
- ČSD zakoupily lokomotivy v roce 1919 a označily je původně řadou 570 a později po zavedení nového číslování lokomotiv podle návrhu ing. Kryšpína byly označeny řadou 436.o.

# Lokomotiva řady 436.o v provozu u ČSD



# Výstavba nových tratí a opevnění

- V letech první republiky se ČSD soustředily především na zkapacitnění a výstavbu nových tratí ve směru západ-východ .
- Československé státní dráhy se zapojily velkou měrou i do výstavby pohraničních opevnění ve druhé polovině 30. let 20. století. Vlákem se vozily i několikatunové pancéřové zvony, které byly součástí těžkých objektů.
- Po vyložení z železničních vagonů v cílových stanicích pokračovaly dále speciálními silničními vlaky, které patřily do výzbroje československé armády a pro potřeby dopravy je poskytlo Ředitelství opevňovacích prací (ŘOP).

# BE-vlaky

- U zrodu myšlenky silničních vlaků byl známý automobilový konstruktér Ferdinand Porsche.
- V roce 1909 na přání armády zkonstruoval silniční vlak s motorovým vozem a deseti jednonápravovými přívěsnými vozy na benzino-elektrický pohon.
- Po roce 1918 přešly některé soupravy do arzenálu československé armády jako tzv. BE-vlaky.
- Uplatnily se i při stavbě pohraničního opevnění. Bez jejich pomoci by nebylo možné dopravit v horských terénech k rozestavěným pevnostem pancéřové kopule.

# BE vlaky československé armády



# Mobilizace a Mnichov

- Politicky rušný rok 1938 dospěl ke svému tragickému podzimu.
- Po vyhlášení mobilizace 25. září se ČSD plně zapojily a železnice musela zvládnout zvýšenou přepravu nastupujících záložníků i přepravu vojsk k hranicím
- Po podepsání mnichovské dohody došlo začátkem října 1938 v několika etapách k záboru pohraničí nacistickým Německem a vlaky sloužily k evakuaci českého obyvatelstva ze zabraných sudetských území.
- Spolu se zábořem území musely být německým říšským drahám (BRD) předány i příslušné železniční tratě a v důsledku toho došlo k přerušení strategicky důležitých tratí Česká Třebová – Olomouc a Česká Třebová – Brno.

# Mobilizace 1938, odjezd záložníků

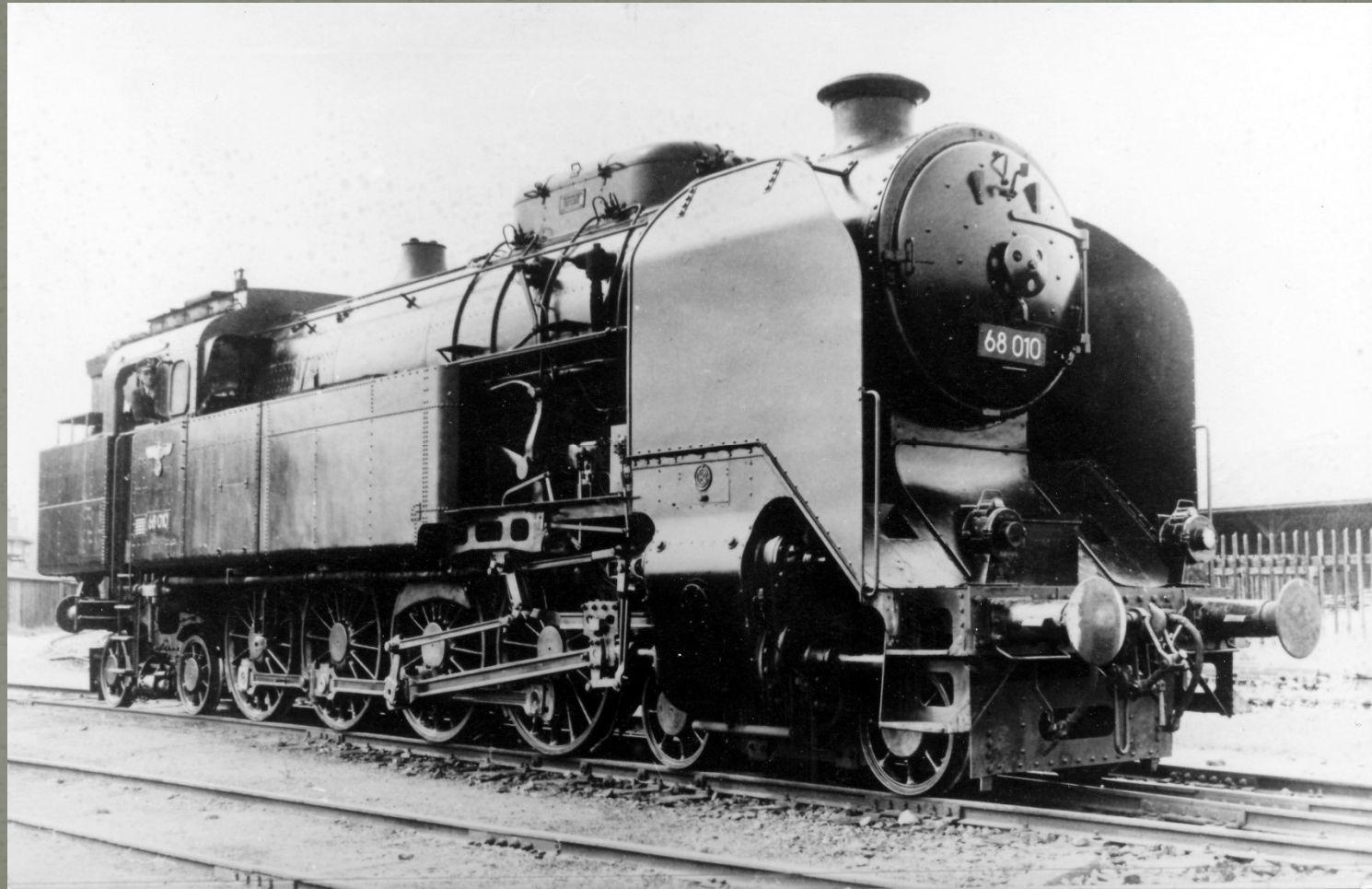




# Důsledky Mnichova

- Na zabraných tratích převzala DR samozřejmě i vozební prostředky.
- Celkem muselo být předáno 882 lokomotiv. Němečtí odborníci vyžadovali nejen dodržení počtů, ale i konkrétní řady včetně nejmodernějších a rekonstruovaných lokomotiv.
- Po vídeňské arbitráži, kdy část území Československa připadla Maďarsku, se situace opakovala a MÁV musela být předána část lokomotivního a vozového parku.
- Dohromady to bylo 298 strojů. Celkem byla předána DR a MÁV jedna čtvrtina předválečného lokomotivního parku

*464.014 jako DRB 68.010 Cheb 1941*



# Protektorát Čechy a Morava

- Okleštěná československá druhá republika zanikla 15. března 1939, kdy německá branná moc obsadila zbytek Čech a Moravy a na Slovensku vznikl samostatný stát.
- Zpočátku mohly ČMD objednávat lokomotivy původní konstrukce v ČKD (ČMS) a ve Škodě Plzeň
- Po vyhlášení totální války byla výroba jiných konstrukcí než válečných lokomotiv zakázána
- Lokomotivní park byl doplňován rekonstrukcí lokomotiv a odkupem netypických lokomotiv BRD

*Předání sanitního vlaku  
Lazarettzug Nr. 751 v dubnu 1942*



# *Lokomotiva řady 399.0*



# Začátek druhé světové války

- Začátek války měl úplně jiný charakter.
- Spojenci zastoupeni především francouzskou armádou se tradičně připravovali na válku minulou.
- Příchod protivníka očekávali na hranicích ve stabilních a polních opevněních. V zázemí se opírali o hustou železniční síť, jejíž prioritní úlohou byl přísun zásob a posil.
- Němci se naopak poučili z předchozího konfliktu a připravovali válku pohyblivou.

# Polské a západní tažení

- Principy bleskové války si ověřili při polském tažení v roce 1939. Konflikt byl tak krátký, že nekladl zvýšené nároky na železnici.
- Ta posloužila nejdříve pro přepravu do nástupních prostorů a po vítězném tažení pro přesun armád přes Slezsko a Německo na západní hranice.
- Po půlročním období podivné války, následoval bleskový úder na západě. Vojenské vlaky posloužily pro přesun tankových, motorizovaných a pěších divizí do výchozích pozic.
- Západní tažení trvalo necelé dva měsíce, a proto nekladlo vysoké nároky na německé železnice. Přesto se svědčily jako zásobovací tepna pro mobilní armádu.

# Německé tažení na východní frontě

- Organizaci německé železniční dopravy prověřilo až východní tažení v roce 1941 proti Sovětskému svazu.
- Železnice zajistily přepravu tří skupin armád do výchozích pozic. Z počátku nevázo ani zásobování vojsk potřebným válečným materiálem.
- Problémy nastaly, až když se čelní tankové divize dostaly na velkou vzdálenost od železničních tratí, které postupně ženijní jednotky upravovaly na normální rozchod.
- Zima 1941/42 prověřila i vozební materiál, především lokomotivy, které nebyly upraveny pro provoz v takových extrémních podmínkách.



*Německé tanky využívají k postupu na východ obsazený železniční most*



# Konec tažení na východní frontě

- Přesto železnice a tratě pod německou správou podaly ještě dvakrát obdivuhodný výkon.
- Nejdříve vlaky dopravily vojska a zásoby pro letní ofenzivu 1942.
- V následujícím roce zajistily dopravu vojsk pro protiofenzivu u Kurska.
- Nebylo jejich vinou, že východní tažení německé armády prohrály.
- Podlehly mocnějšímu nepříteli, který v průběhu válečných let podstatně zlepšil, mimo jiné, i organizaci dopravy v týlu a na frontě.

*Speciální pluh pro ničení železničního  
svršku*



# Sovětské železnice na východní frontě

- Sovětské železnice se v létě 1941 v západní části země ocitly v rozvratu, ale k jejich celkovému zhroucení nedošlo.
- Podařilo se odsunout velký počet lokomotiv a vagonů, které nepadli do rukou nepříteli.
- Během bitvy o Moskvu se vojenskými transporty přesunuly po transsibiřské magistrále čerstvé posily ze Sibiře na evropské válčiště.
- Železnice zajistily přísun obráncům Stalingradu a přepravily na jižní úsek fronty nově zformované armády, které provedly mohutnou protiofenzivu v zimě 1942/43

*Na sovětské železnice nastoupili mladí  
pracovníci a ženy*



# Vítězné tažení na západ

- Rovněž Rudá armáda doplatila na rychlý postup, vojska se vzdálila od svých dopravních tras a jejich zásobování bylo nedostatečné.
- Před rozhodující bitvou u Kurska sovětské železnice prokázaly svoji výkonnost a dopravily na bojiště dostatečný počet vojsk a materiálu pro hlubokou obranu a následný protiútok.
- V následujících letech na hlavním směru útoku na západ zprovoznili sovětští železničáři a ženisté značné množství tratí na široký rozchod a zajistili postup vítězných armád do Berlína.

*Železniční stanice v týlu Rudé armády do Berlína zbývá 129 km*



# Na západní frontě

- Na západní frontě se spojenci po úspěšném vylodění museli spolehnout rovněž na železniční dopravu.
- Ve Francii museli nejdříve obnovit zničené tratě, mosty a železniční uzly jako následek spojeneckých náletů před vyloděním.
- Rovněž museli přes moře dovést dostatek potřebných lokomotiv, protože značné množství vozebního materiálu odvezla ustupující německá armáda.
- Německé železnice a železnice v okupovaných zemích utrpěly značné škody nálety spojeneckého strategického a taktického letectva.



*Lokomotiva 1'D typu „Consolidation“,  
později 456.1 ČSD*



# Léta poválečná

- Přišel toužebně očekávaný mír.
- V Čechách díky rychlému zhroucení fronty nedošlo k rozsáhlým škodám na železniční infrastruktuře a doprava byla obnovena v průběhu května a června.
- Nastal čas poválečné obnovy železničních tratí a mírového budování. Ale přesto železnice nadále sloužily vojenským vlakům.
- Nejdříve dopravily sovětské divize z Německa na dálný východ, aby se zapojily pozemních operací proti Japonsku.
- Pod vojenským dozorem probíhal odvoz válečné kořisti ze sovětské okupační zóny do Sovětského svazu.

*Uvítání dr. Edvarda Beneše s manželkou  
dne 16. 5. 1945 v Kolíně*



# Studená válka

- Optimismus poválečných let přerušila další válka naštěstí „studená“.
- Přinesla sebou vlnu horečného zbrojení a především země východního bloku podřídily železnice přípravě na případný válečný konflikt.
- Posilovaly se tratě, především ve směru východ-západ.
- Vyráběly se mohutné série jednotných studenoválečných lokomotiv
- Stavěly se velké série velkoprostorových osobních vozů, které bylo možné upravit na sanitní.
- Vše probíhalo v duchu příprav na válku minulou.

*Lokomotiva 1'D typu „Liberation“, později  
459.0 ČSD*



# *Lokomotiva 555.0114 v Liberci*



*Lokomotiva 555.123 v Českých Budějovicích  
v roce 1968*

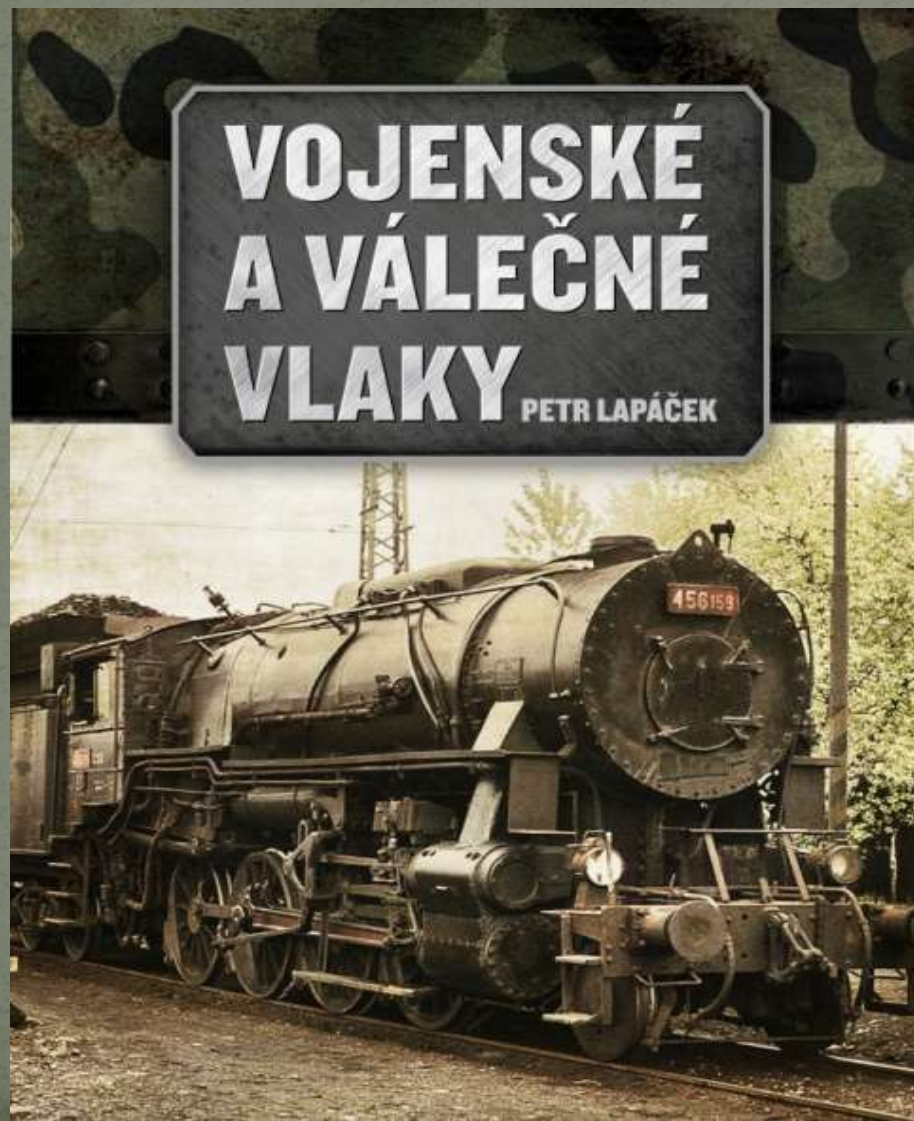


# Závěr

- Ani nástup raketové techniky neznamenal zavrnutí vojenských vlaků.
- Naopak sovětská armáda disponovala několik desítkami raketových vlaků, které se pohybovaly po rozsáhlém území a byly lokalizovány i pomocí špionážních satelitů.
- Prudká změna nastala pro rozpadu bipolárního světa počátkem 90. let dvacátého století.
- Mohutné sta tisícové armády v Evropě nejsou , vojska NATO používají sice k přepravě na cvičení vojenské vlaky, ale doba kdy válečné vlaky převáželi na bojiště milionové armády se snad díky lidskému rozumu navrátí.



# KNIHA VYŠLÁ V ROCE 2016



 **C P R E S S**

**Brno  
2016**



*Děkuji za pozornost*  
*lapacek@komovia.cz*