CHRISTIAN
WOLMAR

VLAKY A VÁLKY

JAK JE ŽELEZNICE VYHRÁVALY
A PROHRÁVALY

VLAKY A VÁLKY

CHRISTIAN WOLMAR

VLAKY A VÁLKY

JAK JE ŽELEZNICE VYHRÁVALY A PROHRÁVALY

Přeložil Zdeněk Hron

Vydalo nakladatelství BB / art s.r.o. v roce 2014
Bořivojova 75, Praha 3
Copyright © 2010 Christian Wolmar
All rights reserved.

Z anglického originálu *Engines of War*
(First published by Atlantic Books, London, 2010)
přeložil © 2012 Zdeněk Hron
Redakce textu: Zuzana Pokorná
Jazyková korektura: Jan Řehoř

Mapy: Jeff Edwards
Výběr ilustrací Sarah Normanová a Charlotte Lippmannová

První elektronické vydání v českém jazyce

ISBN 978-80-7461-838-3

Tuto knihu věnuji své dceři Mishe McGwireové, abych jí pomohl se studiem historie, a památce Terryho Brookse, dědečka mé dcery Molly Brooksové, který strádal na stavbě barmsko-siamské dráhy.

OBSAH

Seznam map a ilustrací 8
Předmluva 13
Poděkování 20
Mapy 22

1. Války před vznikem železnic 31
2. Povolání železnic do služby 44
3. Otrokářství prohrává v boji se železnou dráhou 68
4. Nevyvozená poučení 103
5. Nová válečná zbraň 131
6. Válka, kterou svět předvídal 170
7. Světová válka na železnici na západní frontě 201
8. Kontrasty na východě 245
9. A teď nás to čeká znovu 289
10. Krev na tratích 334

Vybraná bibliografie 353
Poznámky 356
Rejstřík 371

SEZNAM MAP A ILUSTRACÍ

MAPY

1. Velká krymská centrální dráha, 1855.
2. Železnice ve státech Konfederace a sousedních států Unie v době americké občanské války, 1861.
3. Železnice ve východní Francii za prusko-francouzské války, 1870.
4. Súdánská vojenská dráha, 1898.
5. Železnice v jižní Africe, búrská válka, 1899.
6. Železnice za rusko-japonské války, 1904–5.
7. Železnice na západní frontě a na Sommě za první světové války, 1914–18.
8. Železnice ve východní Evropě za druhé světové války, 1939–45.
9. Železnice v době války v Koreji, 1950–53.

Otištěné mapy jsou pouze názorné a v zájmu zjednodušení opomíjejí četné tratě a spojení.

ILUSTRACE

1. Přístav v Balaklavě za krymské války. Soukromá sbírka/The Stapleton Collection/The Bridgeman Art Library.
2. Vojáci Konfederace vlákali do léčky vlak, americká občanská válka. Mary Evans Picture Library.
3. Vojáci Unie vytrhávají koleje, americká občanská válka. © Bettmann/Corbis.
4. Dělníci Unie opravují trať společnosti Orange and Alexandria Railroad, americká občanská válka. © Medford Historical Society Collection/Corbis.

5. „Aboliční katastrofa aneb Listopadová bouračka“, americká občanská válka. Library of Congress Prints and Photographs Divison, LC-USZ62-10483.
6. Pruské jezdectvo vyráží z Düsseldorfu, prusko-rakouská válka. BPK.
7. Ženijní čluny naložené na vagony, prusko-francouzská válka. © *Illustrated London News* Ltd/Mary Evans.
8. Obležení Paříže, prusko-francouzská válka. © *Illustrated London News* Ltd./Mary Evans.
9. Bitva u Amiensu, prusko-francouzská válka. Mary Evans Picture Library.
10. Zničený železniční most u Pontoise, prusko-francouzská válka. © *Illustrated London News* Ltd/Mary Evans.
11. Turci nakládají děla, rusko-turecká válka. © Bettmann/Corbis.
12. Búrský útok na britský vlak, búrská válka. Mary Evans/Interfoto.
13. Britský obrněný vlak, búrská válka. The British Library/HIP/TopFoto.
14. Průzkum s využitím vlaku, búrská válka. © Classic Image/Alamy.
15. Zničení ruského vlaku, rusko-japonská válka. Getty Images.
16. Útok na lazaretní vlak, rusko-japonská válka. Mary Evans Picture Library.
17. Koleje na zamrzlé hladině Bajkalského jezera, rusko-japonská válka. Mary Evans Picture Library.
18. Úzkorozchodná dráha, první světová válka. Popperfoto/Getty Images.
19. Indičtí vojáci střeží trať do Basry, první světová válka. Imperial War Museum (HU 95834).
20. Upravené nákladní vagony přepravují alžírské vojáky, první světová válka. Roger Viollet/Getty Images.
21. „Ať jsou železnice o krok napřed“, první světová válka. © K. J. Historical/Corbis.
22. „Udržujte je v provozu!“, první světová válka. Getty Images.
23. Návštěva krále Jiřího V. v lesním podniku, první světová válka. Imperial War Museum (Q 9215).

24. Zničený železniční most, první světová válka. Getty Images.
25. Přeprava lokomotivy na voru, první světová válka. Popperfoto/Getty Images.
26. Obrněný vlak *Zaamurec*, první světová válka a ruská občanská válka. © TopFoto.
27. Vozík pro přepravu raněných, tažený koňmi po úzkorozchodné dráze, první světová válka. Imperial War Museum (CO 811).
28. Vnitřek vagonu v lazaretním vlaku, první světová válka. © Hulton-Deutsch Collection/Corbis.
29. Britští a němečtí ranění, první světová válka. Popperfoto/Getty Images.
30. Československí legionáři v maskovaném vlaku, ruská občanská válka. © Hulton-Deutsch Collection/Corbis.
31. Z filmu *Doktor Živago*, ruská občanská válka. Carlo Ponti/MGM/Album/AKG.
32. Hesla na bocích vagonu, druhá světová válka. © SZ Photo/The Bridgeman Art Library.
33. Obrněné vlaky střeží britské pobřeží, druhá světová válka. © Bettmann/Corbis.
34. Nádraží St Pancras poškozené při náletu pumami, druhá světová válka. National Railway Museum.
35. Přeměna rozchodu trati, která měla zpomalit německý postup, druhá světová válka. © Bettmann/Corbis.
36. Sabotáž francouzského hnutí odporu, druhá světová válka. Roger Viollet/Getty Images.
37. „Všichni společně pro vítězství“, druhá světová válka. Soukromá sbírka/DaTo Images/The Bridgeman Art Library.
38. „Železniční doprava a Rudá armáda jsou bratři!“, druhá světová válka. RIA Novosti/TopFoto.
39. Příjezd vlaku do obleženého Leningradu, druhá světová válka. RIA Novosti/TopFoto.
40. Střežení nákladního vlaku, druhá světová válka. © Dmitri Baltermants/The Dmitri Baltermants Collection/Corbis.

41. Adolf Hitler si prohlíží trosky obrněného vlaku, druhá světová válka. © SZ Photo/The Bridgeman Art Library.
42. Příjezd maďarských Židů do tábora Osvětim-Březinka, druhá světová válka. Getty Images.
43. Trať na předmostí v Normandii, druhá světová válka. Time & Life Pictures/Getty Images.
44. Džíp upravený pro železnici, druhá světová válka. Imperial War Museum (SE 3615).
45. *Rafale*, válka ve Vietnamu. Werrner Bischoff/Magnum Photos.
46. Vojáci speciálních jednotek OSN připravují sabotážní akci, válka v Koreji. Getty Images.
47. Seřaďovací nádraží po náletu amerických bombardovacích letounů, válka v Koreji. © Hulton-Deutsch Collection/Corbis.
48. Vybombardované nádraží v Severní Koreji, válka v Koreji. © Horace Bristol/Corbis.

PŘEDMLUVA

Při psaní své předcházející knihy *Krev, železo a zlato: Jak železnice změnily svět* jsem narazil na roli, již železnice sehrála ve válce, a pochopil jsem, že jí historikové, dokonce ani ti, kteří se o dráhy zajímají, nevěnují dostatečnou pozornost. Při shromažďování materiálu pro tuto knihu jsem si uvědomil, že dokonce i mé první představy o zpracování tématu nebyly ani zdaleka dostačující. Přišel jsem na to, že železnice byly nedílnou součástí vývoje, jímž prošly metody vedení války, stejně jako četných rysů moderního života, jejichž výčet jsem podal v práci *Krev, železo a zlato*.

Většina autorů zabývajících se záležitostmi železnic v souvislosti s válkou – jichž prozatím bylo a je pozoruhodně málo, jak se lze přesvědčit na paběrcích mé bibliografie – se soustřeďuje hlavně na to, jak si železnice poradily s dodatečnými požadavky, jež na ně byly kladeny v dobách válečných konfliktů, zvláště za obou světových válek. V této knize jsem se však soustředil na téma, které jsem považoval za mnohem zajímavější, totiž na to, jak počátek a rozvoj železnic vedl k nesmírnému rozšíření rozsahu válčení a jak byly čím dál víc strategicky využívány při vedení vojenských operací. V 19. století si nejvyšší vojenští představitelé postupně uvědomovali, že se železnice staly rozhodující zbraní celého jejich arzenálu, a úměrně tomu, jak tuto významnou vymoženost využívali v týlovém zabezpečení, jejich schopnost shromáždit větší a větší a dobře vyzbrojené i vystrojené armády rostla geometrickou řadou. Čím dál rozsáhlejší vojenské využívání železnic ve 20. století působilo věčné

potíže v podobě neustálého napětí mezi vedením železnic a vojenskými představiteli, kteří často nebyli s to pochopit, že železnou dráhu nelze jen tak podřídit jejich rozmarům. Vlády od samého začátku využívaly železnice k rychlé přepravě vojáků, kteří měli za úkol potlačit nepokoje a povstání v zemi, v důsledku čehož se železniční společnosti, ať už vědomě či nevědomě, staly už ve velmi raném stadiu historie železnic výkonnými orgány státu.

Železnice přispěly k rozšíření rozsahu válčení ještě jiným, nepřímým způsobem. Jak v jednotlivých zemích přibývalo tratí, stávaly se zároveň sjednocujícím faktorem států, které pak zase zvyšovaly pravděpodobnost vzájemných konfliktů, poněvadž sjednocení podněcovalo nacionalistické smýšlení. Důrazný ekonomický stimul, který byl výsledkem vzniku železnic, rovněž podněcoval rozpínavost a ve svých důsledcích vyvolával agresivní úmysly vůči sousedním zemím. Kromě toho si bohatší státy mohly dovolit věnovat víc zdrojů na vedení války a posilování svých obranných i útočných schopností. Železnice rovněž umožňovaly koloniálním mocnostem, aby dosáhly větší nadvlády nad svými državami, což někdy, jak ještě uvidíme, vedlo k tomu, že vzpoury, k nimž nakonec došlo, byly podstatně důraznější. A tato kniha se zabývá všemi uvedenými tématy.

Snažil jsem se sice *Vlaky a války* koncipovat co možno nejuniverzálněji a zkoumal jsem nejrůznější konflikty, avšak přesto jsem nutně musel ponechat stranou několik válek, v nichž určitou roli sehrály železnice, například mexickou revoluci v roce 1911 a občanskou válku, která následovala po ní, v nichž se železnice často stávaly terčem útoků. Snadná dostupnost pramenů si nevyhnutelně vynutila výrazné soustředění na Velkou Británii a určitou zaujatost pro britský postoj k příslušným konfliktům. Rovněž jsem se orientoval spíš na strategický význam železnic než na jejich využívání – a zároveň nadužívání – v době války, ačkoli na ně někdy také odkazuji. Kromě toho jsem do značné míry soustředil pozornost na příslušná bojiště a ponechal stranou četné podrobnosti týkající se využívání britských železnic vládou ve válkách, částečně proto, že jsem o nich psal v předešlých knihách. Poněvadž autoři, kteří mě předcházeli, se tím tématem příliš nezabývali, mohl jsem se v bádání

sice pustit mnohými potenciálními směry – či spíš drahami –, avšak přesto jsem se snažil věnovat těm aspektům celé záležitosti, které nejlépe dokládají, jak byla role železnic ve válce důsledně bagatelizována.

Knihu jsem rozvrhl v podstatě chronologicky a rozdělil jsem ji do kapitol, které se většinou zabývají jednotlivými válečnými konflikty. V první kapitole začínám velmi stručným hodnocením válek v období před vznikem železnic a z následujících dvou kapitol se druhá zabývá krymskou a třetí americkou občanskou válkou. Ta se nepochybně stala vůbec prvním ozbrojeným konfliktem, v němž skutečně sehrály rozhodující roli železnice a v kterém bojovali vojáci přepravovaní na frontu po kolejích na místech, o jejichž volbě často rozhodovala možnost příjezdu vlaků. Čtvrtá kapitola se věnuje hlavně prusko-francouzské válce, v níž – což je zajímavé – strana disponující tehdejší nejlepší železniční sítí prohrála, ale rovněž v ní zkoumám války, které vedlo Prusko v období, jež nakonec vyústilo v uvedený konflikt.

V páté kapitole probírám nesourodý soubor střetnutí, která se odehrála v období mezi prusko-francouzskou a první světovou válkou včetně různých koloniálních válek vedených Velkou Británií, například její vítězství nad povstalci v Súdánu, jež bylo umožněno vybudováním dlouhé železniční trati pouští, a v búrské válce, v níž se bojovalo v oblastech podél jediné dráhy. V téže kapitole probírám rovněž nejdůležitější a zároveň nejkrvavější válku tehdejšího období, totiž rusko-japonskou, kterou vyprovokovalo právě postavení transsibiřské magistrály. V šesté kapitole podávám přehled příprav na první světovou válku, které zahrnovaly rozsáhlé investice do železnic v celé Evropě, a kriticky hodnotím proslulé tvrzení A. J. P. Taylora, podle kterého se bezprostřední příčinou celé války stala nesmlouvavá přesnost jízdních řádů na železnici. Následující dvě kapitoly věnuji první světové válce, v níž železnice sehrály důležitou roli prakticky na všech bojištích. Důkladně zkoumám počáteční fáze ozbrojeného konfliktu, v nichž železnice sehrály rozhodující roli a neodvratně rozhodly o místech, kterými měla probíhat frontová linie. Považuji za paradoxní, že právě zvýšená mobilita, již umožnily železnice, nakonec vedla k uváznutí na mrtvém bodě, které na západní frontě

trvalo tři a půl roku, kdežto poměrný nedostatek železnic na východě vedl k méně statické válce. Využití železnic probírám ze všech stran od často nedoceňované role, již při přísunu materiálu na frontu sehrály úzkorozchodné dráhy, až po proslulejší útoky arabských sil pod velením T. E. Lawrence na hidžázskou dráhu na Arabském poloostrově.

Dalo se sice předpokládat, že vzhledem k technickému pokroku, který nastal v dvacetiletém meziválečném období, železnice sehrají ve druhé světové válce méně významnou roli, ale nakonec se ukázalo, že tomu tak nebylo. Zkoumám, z jakých důvodů k tomu došlo, a soustřeďuji se obzvlášť na německý vpád do Ruska, kde faktorem, jenž rozhodl o vítězství, bylo týlové zabezpečení. A nakonec v desáté kapitole upozorňuji na několik nových aspektů využití železnic ve válce, především na potíže, na něž narazili Američané v úsilí o zničení severokorejských železničních zásobovacích linií a pozoruhodnou záležitost ruských raketových vlaků, které nesly zbraně schopné zničit celá americká města. A nakonec se snažím rekapitulovat několik neustále se navracejících témat celé knihy.

Nepokoušel jsem se předložit vyčerpávající vylíčení každé ze zahrnutých válek, ale předkládám základní fakta všech ozbrojených konfliktů, abych usnadnil zkoumání úlohy, již v nich plnily železnice. Vzhledem k nutnosti udržet rozsah knihy v snesitelných mezích sice pochopitelně nebylo možné zacházet do přílišných podrobností, avšak přesto jsem se snažil vylíčit alespoň v hrubých rysech příčiny každé války, rozhodující bitvy a konečný výsledek.

Předpokládám, že i ti čtenáři mé knihy, kteří se o železnice příliš nezajímají, stejně jako já připustí, že to, jakým způsobem se v minulosti přehlížela vojenská úloha železnic, je dost pozoruhodné a snad to lze vysvětlit pouze moderní posedlostí auty, jež zatlačila do pozadí všechny ostatní dopravní prostředky. Následující příklad převzatý z webové stránky věnované automobilové dopravě Red Ball Express z doby druhé světové války, který uvádím v deváté kapitole, sice možná zachází až do krajnosti, avšak přesto v žádném případě není výjimečný svou nezasvěceností: „Od dob Alexandra Velikého početné armády překonávaly světový válečný terén s velkými potížemi a za nimi se do dálky táhly zdán-

livě nekonečné řady vozů tažených zvířaty. Pokud jde o rychlost a rozsah, moderní válčení je zcela odlišné. Prakticky zcela motorizovaná americká armáda byla za druhé světové války vzhledem ke svým prostředkům s to překonávat velmi značné vzdálenosti rychlostí, jakou si ani ti největší z vojevůdců minulosti nedovedli vůbec představit."[1] Chybí sebemenší zmínka o předcházejícím století, v němž byly železnice rozhodující komunikační linií, či o tom, jak železnice například v době americké občanské války, to znamená téměř sto let před druhou světovou válkou, za pouhých čtrnáct dní přepravily 23 000 vojáků Unie přes polovinu šířky celých Spojených států. Táž webová stránka dále cituje jakéhosi „pozorovatele", který se snaží tvrdit, že „druhá světová válka byla ‚stoprocentně záležitostí spalovacích motorů'". Jak ovšem rozhodně dokážu v deváté kapitole, z níž vyplývá, že téměř sto procent amerických vojáků bylo přepraveno ke svým transportním lodím po železnici, takové tvrzení je prostě naprosto mylné.

Dokonce i v případech, v nichž jsem se po předběžném čtení materiálů domníval, že role železnic v tom kterém válečném konfliktu byla minimální, se nakonec dost často ukázalo, že byla naopak rozhodující. Druhá světová válka, o níž pojednává devátá kapitola, je právě takovým příkladem. Historikové stejně jako vojenští představitelé, kteří tak velice využívali železnice, se o nich vyjadřovali jako o nějakých poskocích v pozadí a všímali si jich, jen když něco nevyšlo. Ve skutečnosti se železnice v určitých obdobích stávaly mnohem důležitějším faktorem při rozhodování o vítězství, než jakým byla vrchní velení, v nichž působili tíž vysoce postavení vojenští hodnostáři. Nejkřiklavějším příkladem vojenského představitele, který neuznával důležitost týlového zabezpečení, je především Hitler, a dokonce i z nejzběžnějšího pohledu na druhou světovou válku zřetelně vyplývá, že se podceňováním takového rozhodujícího aspektu vedení války dopustil vážné chyby.

Existuje celá řada prací vojenských historiků, v nichž se role železnic buď zcela přehlíží, anebo značně podceňuje. A občas bývají železnice z historických studií dokonce zcela odepsány, stejně jako tomu až příliš často bývá u obecnějších problémů týlového zabezpečení, které – jak lze

bez přehánění konstatovat – často bylo faktorem, který rozhodl o výsledku různých válečných konfliktů. Je tudíž nutné uvést věci na pravou míru, a právě proto se snad čtenářům bude zdát, že jsem to možná přehnal na opačnou stranu a ve svém líčení jsem roli železnic přisoudil příliš velký význam. Sám jsem sice přesvědčen, že tomu tak není, však konečný úsudek přesto ponechávám na čtenářích. Samozřejmě jsem obvykle soustředil pozornost na ty boje, v nichž rozhodující roli sehrály železnice, a rovněž jsem zdůraznil, čím přispěly k dosažení vítězství, ale kde to bylo nutné, jsem se zmínil o relativním podílu ostatních dopravních prostředků včetně motorových vozidel v silničním provozu.

Nejsem vojenský historik, a tudíž se příliš nevyznám v četných odborných termínech užívaných v jejich studiích. Vojenská terminologie mne často skutečně mátla, poněvadž jsem nechápal, jaký je rozdíl řekněme mezi divizí a rotou, a vůbec jsem netušil, která z obou jednotek je větší. Má neznalost ovšem byla svým způsobem prospěšná, poněvadž v příliš mnoha knihách se neustále vychází z předpokladu, že se v tom čtenáři vyznají, zatímco já mám podezření, že většina z nich přesný význam uvedených výrazů vůbec nechápe. Proto jsem je pokaždé, když jsem na ně narazil, chápal v souladu se seznamem, který mi s obvyklou ochotou poskytli knihovníci Imperiálního válečného muzea:

družstvo pod velením svobodníka: 15
četa pod velením subalterního důstojníka: 60
rota pod velením kapitána: 250
prapor pod velením majora: 1000
pluk pod velením plukovníka: 2000
brigáda pod velením brigádního generála: 4000
divize pod velením generálmajora: 12 000
sbor pod velením generálporučíka: 50 000
armáda pod velením armádního generála: 200 000

Uvedené údaje samozřejmě jsou pouze přibližné, časem se měnily a lišily se u armád různých států, jsem si však jist, že poskytují spolehlivé vodítko.

Nemohu si dělat nárok na odborné znalosti vojenských záležitostí, ale při psaní knihy mě neustále zarážela jedna věc. Prakticky všechny války, jimiž jsem se v ní zabýval, neměly žádný patrný účel a pozoruhodné je, že jejich výsledkem byla horší – nebo rozhodně ne lepší – situace, než jaká panovala předtím, než došlo k ozbrojenému konfliktu. Samozřejmě existují výjimky, například americká občanská a druhá světová válka, ale celkově ochota pustit se do boje zřejmě až příliš snadno převládne nad opatrností, jíž by si lidé měli odnést ze studia dějin válčení, což je chyba, jež se za mého života opakovala už několikrát. Psaní knihy pro mne bylo užitečnou zkušeností a doufám, že její četba posílí přesvědčení, že válka je zlo, jež je opravdu nutné jen málokdy. Poněvadž v době, kdy píšu tyto řádky, Irák ještě trpí a v Afghánistánu nadále zuří válka, mohu dodat pouze jediné: *Plus ça change* (Později se to změní).

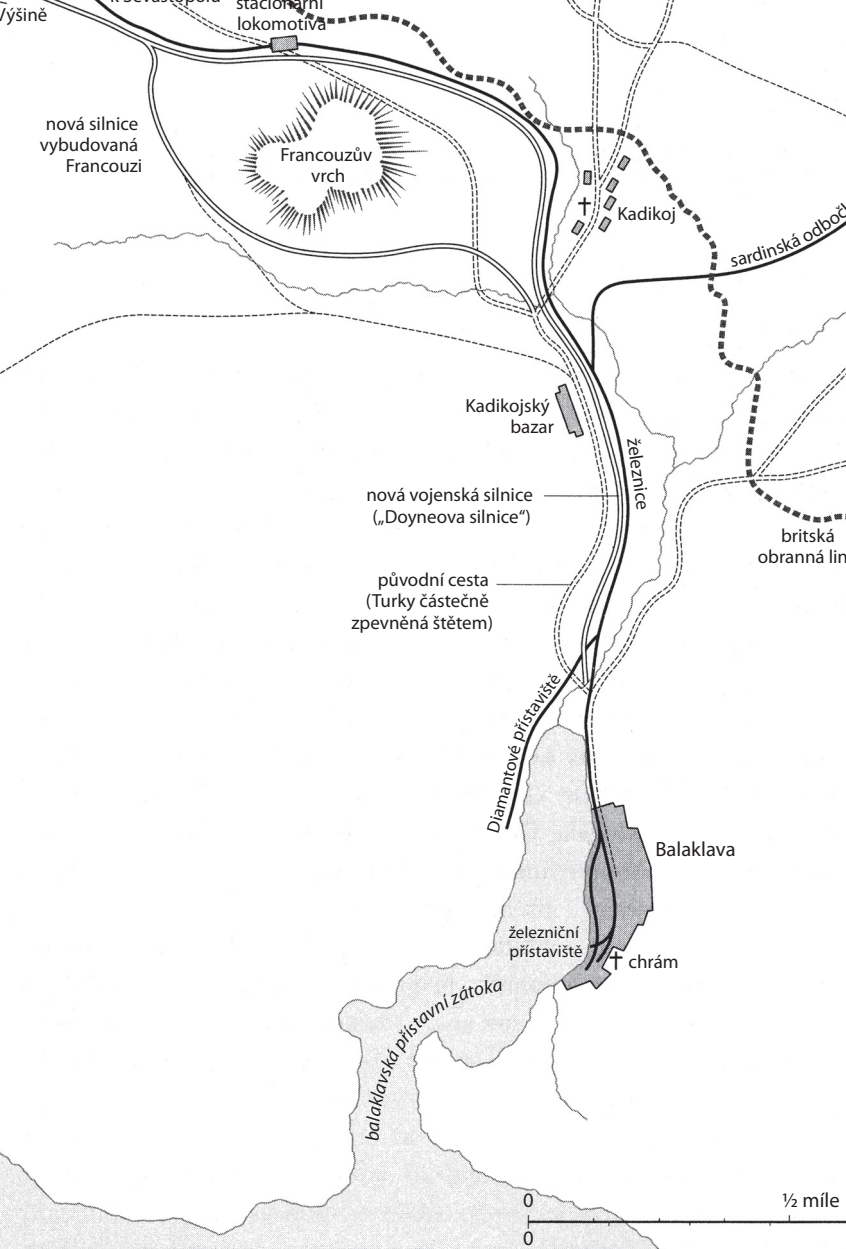
Stejně jako tomu bylo při psaní všech mých knih, byl jsem do značné míry závislý na dostupnosti pramenných materiálů. Poněvadž význam železnic ve válkách, jak jsem už uvedl, byl a dosud je vojenskými historiky značně opomíjen a autoři knih zabývajících se železnicemi se obvykle soustřeďují spíše na technickou stránku věci než na jejich účinek, ve znalostech této součásti vedení válek se vyskytují značné mezery. Některé jsem se snažil zaplnit pečlivým zkoumáním regálů v knihovně Imperiálního válečného muzea, ale většinou jsem spoléhal na sekundární prameny, jež někdy bývají kusé, a proto si nevyhnutelně vzájemně protiřečí. Tudíž se naskýtá mnoho možností k napsání doktorských prací, jež se budou zabývat tímto skrytým faktorem válečných konfliktů.

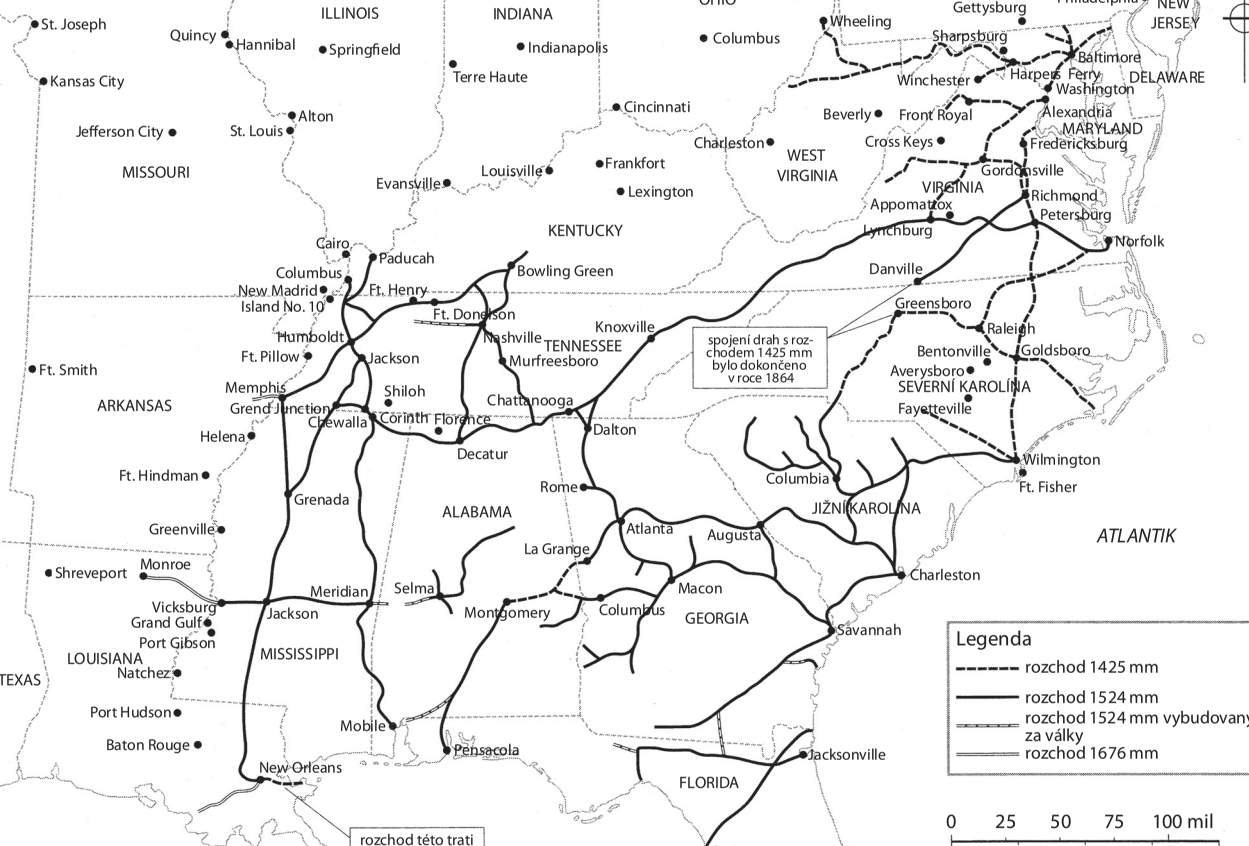
Pro případ, že by snad přesto zbývala sebemenší pochybnost o tom, že využití železnic ve válce zůstává opomíjeným tématem, ponechám poslední slovo Lloydu Georgeovi, který konstatoval, že psané dějiny první světové války tento aspekt vedení boje převážně přehlížejí, a v roce 1932 v komentáři ke knize Johna Buchana *Dějiny té války*, poznamenal: „Bitvě na Sommě je věnováno asi šedesát stránek, ačkoli na ní ve válce tolik nezáleželo, ale víte, kolika stranami je pamatováno na granáty a děla, jež ji armádě umožnily vést, a na celou organizaci dopravy v zázemí? Celými sedmnácti!“

PODĚKOVÁNÍ

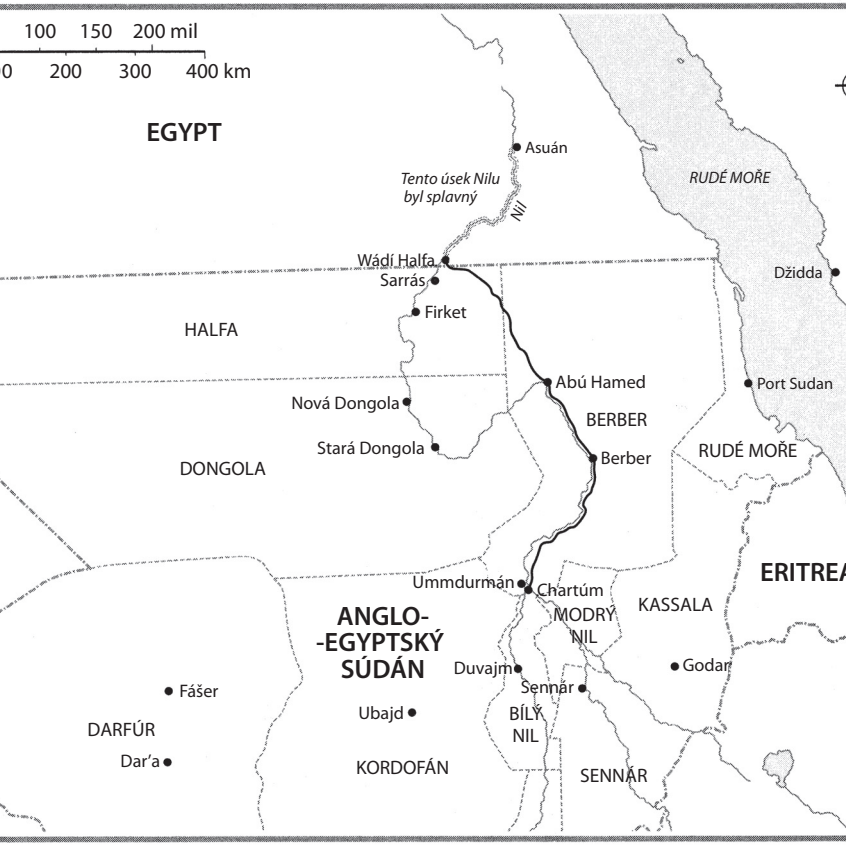
Tato kniha si vyžádala vypětí mých schopností až po samu krajní mez a při psaní jsem byl obzvlášť závislý na radách a pomoci mnoha různých lidí. Mé díky patří oddaným příznivcům, kteří četli text a poskytli mi k němu připomínky – Jimu Ballantyneovi, Johnu Fowlerovi a Tonymu Telfordovi, kteří, každý po svém, pomohli různými nápady a opravami, jež neobyčejně přispěly ke zlepšení knihy. Obzvláštní vděčností jsem zavázán bývalému řediteli Railway Forum Adrianu Lyonsovi, který se svými železničními i vojenskými znalostmi zasloužil o to, že si kniha zachovala náležité zaměření. Díky patří rovněž úžasným knihovníkům pracujícím v Imperiálním válečném muzeu, v němž – jak doufám – mezitím už spravili střechu, a mnoha dalším lidem, kteří mi přispěli radou či nějakým příběhem. Patří k nim Chris Austin, Michael Binyon, Liam Browne, David Drake, Nick Faith, doktor Guy Finch, Bernard Gambrill, John Harris, Phil Kelly, John Magala, Gordon Pettitt, Richard Phillips, Fritz Plous, Anthony Smith, Robert Summerling, Kim Winter a mnozí další, na něž jsem možná zapomněl. Jsem rovněž vděčný redaktorce Sarah Normanové a Tobymu Mundymu z nakladatelství Atlantic Books a všem ostatním skvělým lidem, kteří mi tam mimořádně dopomáhali k úspěchu předcházejících knih, i svému literárnímu agentovi Andrewu Lowniemu, jenž mne provádí džunglí všech komplikací, jimiž se hemží současný nakladatelský svět. Díky patří i Aberdeenské univerzitě, která mi nedávno poskytla výzkumný grant.

A konečně mimořádné poděkování patří má partnerce Deborah Mabyové, která redigovala rukopis a neustále mne rozesmává. Jako vždy veškeré omyly jdou výhradně na můj vrub a v té souvislosti vás prosím, abyste mi všechny nápady a opravy zasílali na mou webovou adresu www.christianwolmar.co.uk, na níž rovněž najdete téměř všechny mé články uveřejněné od roku 2000.

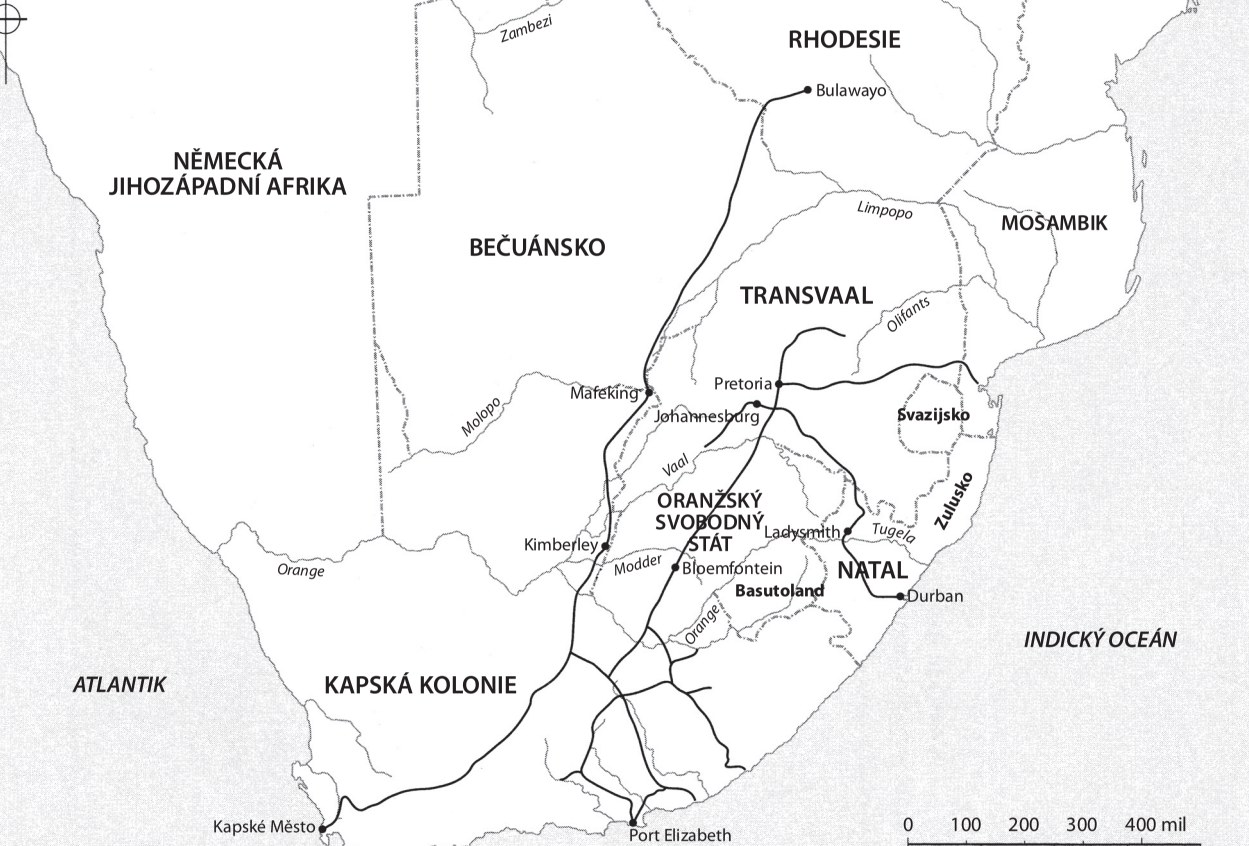

Výšině
stacionární lokomotiva
nová silnice vybudovaná Francouzi
Francouzův vrch
Kadikoj
sardinská odboč
Kadikojský bazar
železnice
nová vojenská silnice („Doyneova silnice“)
původní cesta (Turky částečně zpevněná štětem)
britská obranná lin
Diamantové přístaviště
Balaklava
železniční přístaviště
chrám
balaklavská přístavní zátoka
0
½ míle
0

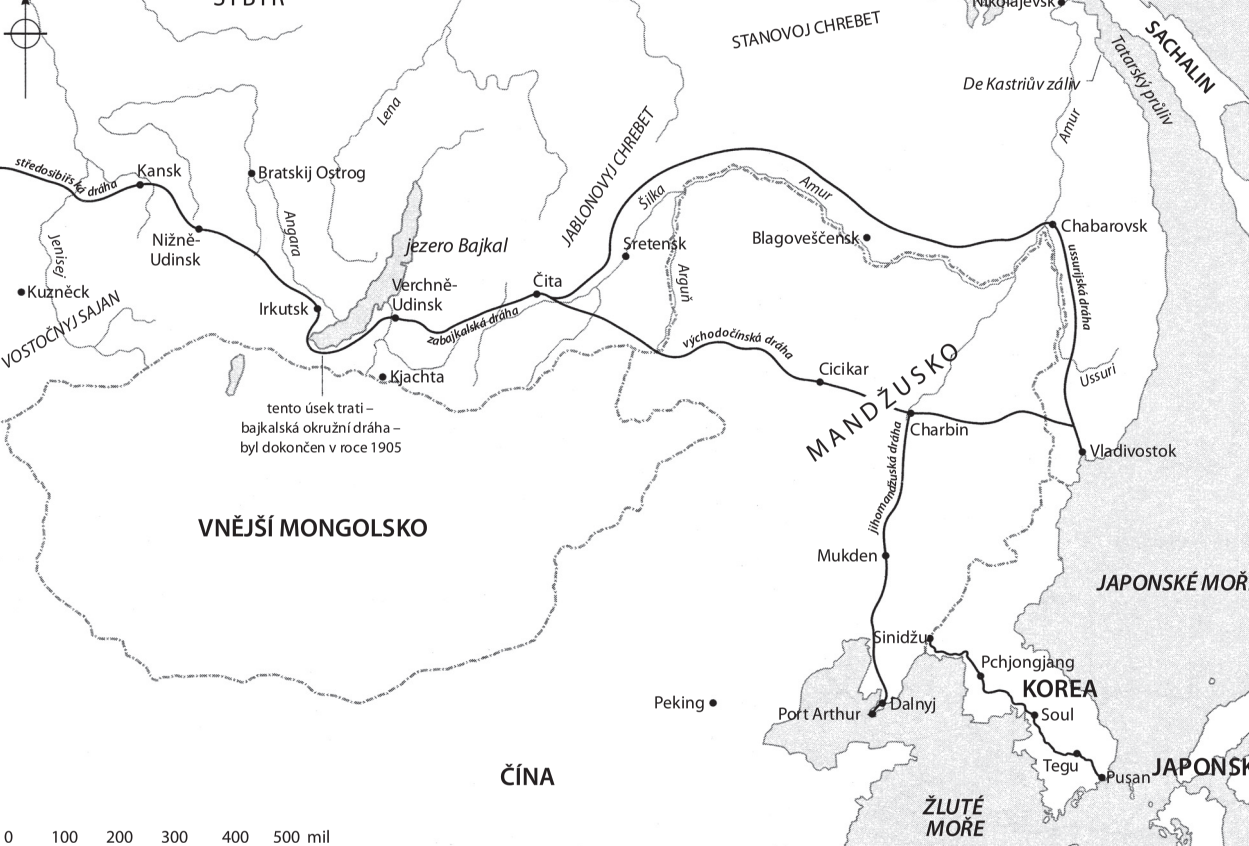

ILLINOIS
INDIANA
OHIO
NEW JERSEY
St. Joseph
Quincy
Hannibal
Springfield
Indianapolis
Columbus
Wheeling
Gettysburg
Sharpsburg
Baltimore
Harpers Ferry
DELAWARE
Washington
Kansas City
Terre Haute
Winchester
Alexandria
Alton
Cincinnati
Beverly
Front Royal
Jefferson City
St. Louis
Charleston
Cross Keys
MARYLAND
Fredericksburg
WEST VIRGINIA
MISSOURI
Louisville
Frankfort
Evansville
Lexington
VIRGINIA
Gordonsville
Richmond
Appomattox
Petersburg
KENTUCKY
Lynchburg
Norfolk
Cairo
Paducah
Bowling Green
Danville
Columbus
New Madrid
Island No. 10
Ft. Henry
Greensboro
Ft. Donelson
Raleigh
Humboldt
Nashville
Knoxville
TENNESSEE
Bentonville
Goldsboro
Ft. Pillow
Jackson
Murfreesboro
Averysboro
Ft. Smith
SEVERNÍ KAROLÍNA
Memphis
Shiloh
Chattanooga
ARKANSAS
Grand Junction
Corinth
Florence
Fayetteville
Chewalla
Dalton
Helena
Decatur
Wilmington
Ft. Hindman
Rome
Columbia
Ft. Fisher
Grenada
ALABAMA
JIŽNÍ KAROLÍNA
Greenville
Atlanta
Augusta
ATLANTIK
La Grange
Shreveport
Monroe
Charleston
Selma
Macon
Meridian
Vicksburg
Montgomery
Columbus
GEORGIA
Jackson
Grand Gulf
Savannah
Port Gibson
LOUISIANA
MISSISSIPPI
Natchez
TEXAS
Port Hudson
Mobile
Baton Rouge
Pensacola
Jacksonville
New Orleans
FLORIDA
spojení drah s rozchodem 1425 mm bylo dokončeno v roce 1864
rozchod této trati
Legenda
rozchod 1425 mm
rozchod 1524 mm
rozchod 1524 mm vybudovaný za války
rozchod 1676 mm
0
25
50
75
100 mil

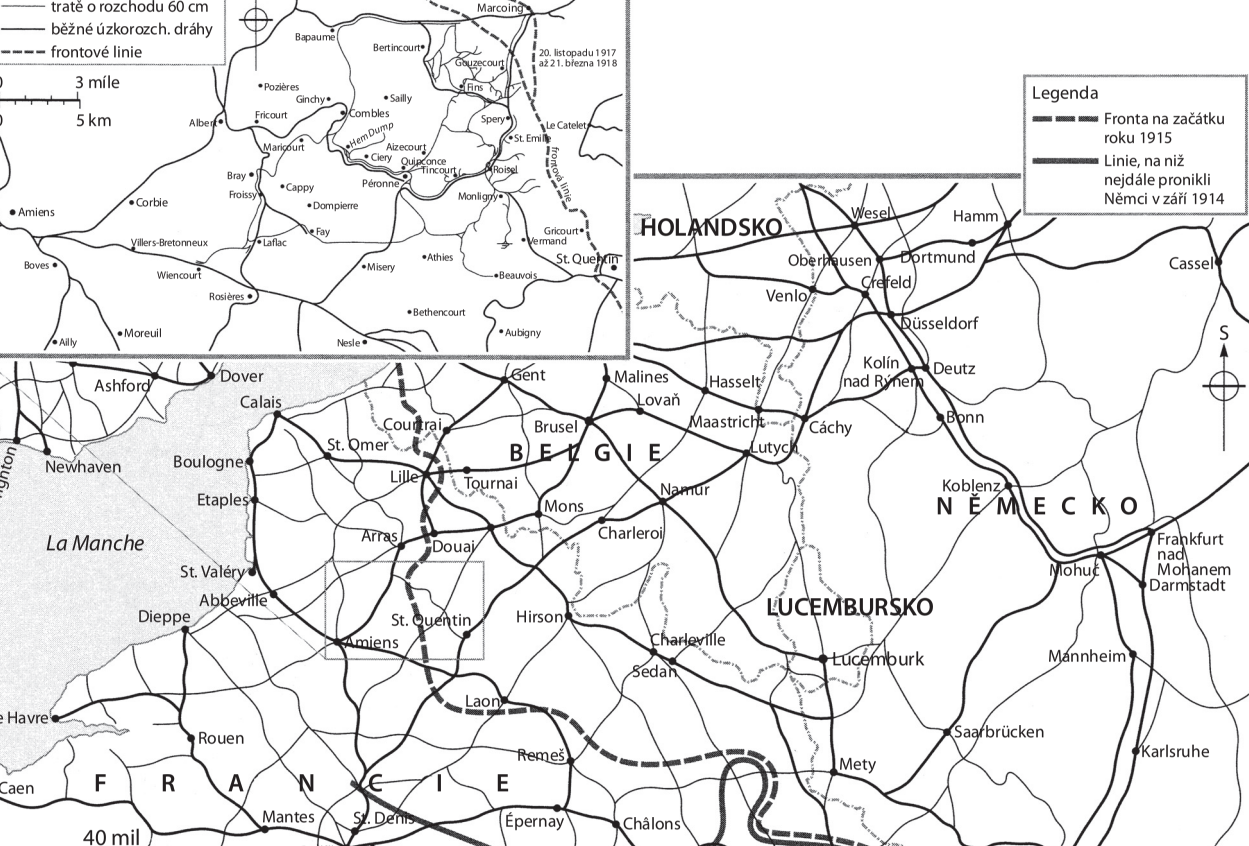
La Manche
Arras
BELGIE
SEVERONĚMECKÝ SPOLEK
Frankfurt nad Mohanem
Mohuč
Dieppe
Amiens
St. Quentin
LUCEMBURSKO
Trevír
Sedan
Worms
Mannheim
Lucemburk
Kaiserslautern
Havre
Rouen
Beauvais
Oise
Soissons
Maasa
Thionville
Neustadt
Saarbrücken
Landau
Seina
Remeš
Marna
Mety
Verdun
Évreux
Karlsruhe
Châlons
Paříž
Rýn
Vitry
Commercy
Nancy
Saverne
Štrasburk
Mosela
Chartres
Étampes
Fontainebleau
Seina
Troyes
Neufchâteau
Sens
FRANCIE
Colmar
Orléans
Loira
Langres
Auxerre
Mulhouse
Belfort
Basilej
Blois
Dijon
Besançon
ŠVÝCARSKO
Roncourt
Maizières
Amanvlliers
Doncourt
Woippy
Neuilly
Mars-la-Tour
Mety
Noisseville
Gravelotte
Colombey
Flavigny
Courcelles
Gorze
Mosela
Legenda
Území odstoupené Francií Německému císařství na konci války
0 10 20 30 40 mil



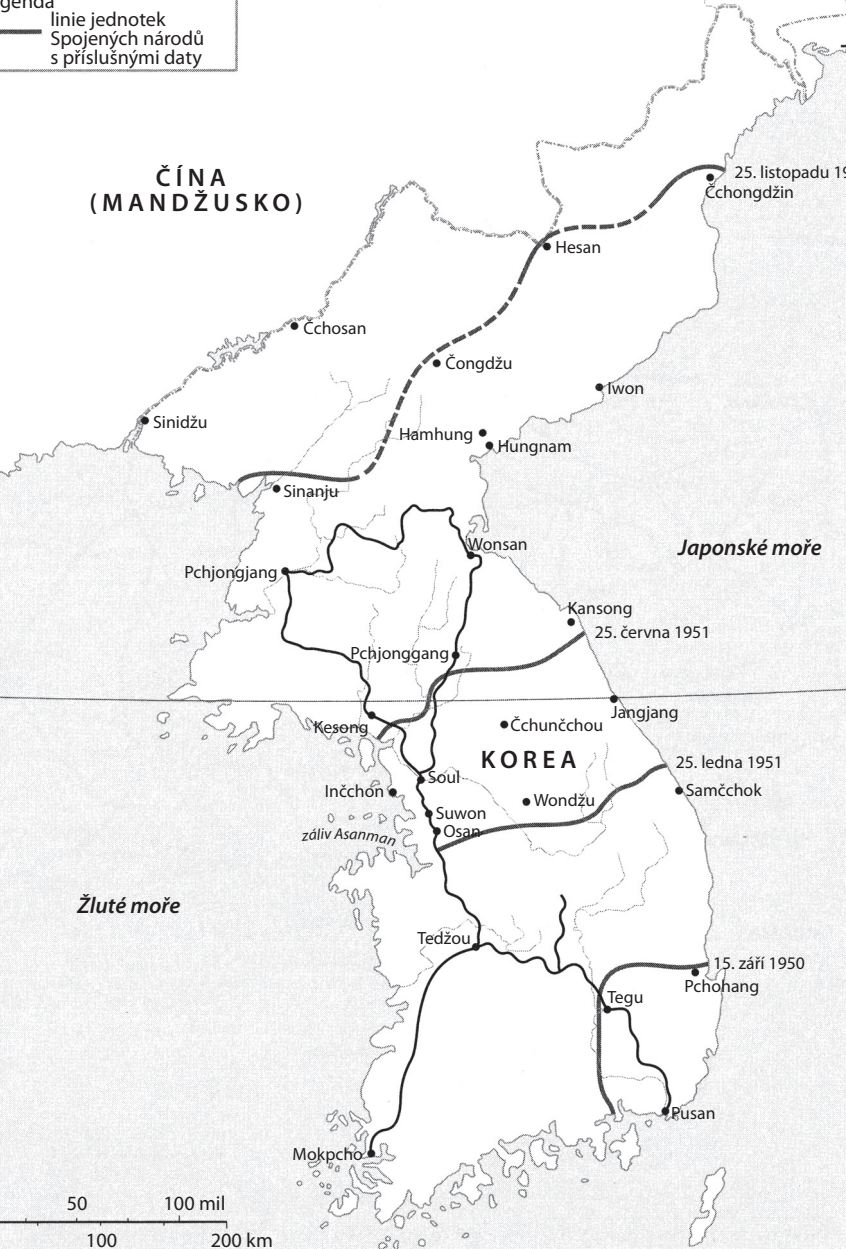
nská vojenská dráha, vybudovaná s cílem umožnit Britům, aby třináct let po jeh
ě a smrti generála Gordona v roce 1885 dobyli zpět Chartúm.


Zambezi
RHODESIE
Bulawayo
NĚMECKÁ JIHOZÁPADNÍ AFRIKA
BEČUÁNSKO
Limpopo
MOSAMBIK
TRANSVAAL
Olifants
Pretoria
Mafeking
Johannesburg
Svazijsko
Molopo
Vaal
ORANŽSKÝ SVOBODNÝ STÁT
Zulusko
Ladysmith
Tugela
Kimberley
Orange
Modder
Bloemfontein
NATAL
Basutoland
Durban
Orange
INDICKÝ OCEÁN
ATLANTIK
KAPSKÁ KOLONIE
Kapské Město
Port Elizabeth
0 100 200 300 400 mil


STANOVOJ CHREBET
Nikolajevsk
SACHALIN
Tatarský průliv
De Kastriův záliv
Amur
Lena
JABLONOVYJ CHREBET
Šilka
Amur
Chabarovsk
ussurijská dráha
Ussuri
středosibiřská dráha
Kansk
Bratskij Ostrog
Angara
Jenisej
Nižně-Udinsk
jezero Bajkal
Sretensk
Blagoveščensk
Argun
Kuzněck
VOSTOČNÝJ SAJAN
Irkutsk
Verchně-Udinsk
Čita
zabajkalská dráha
východočínská dráha
Cicikar
MANDŽUSKO
Kjachta
tento úsek trati – bajkalská okružní dráha – byl dokončen v roce 1905
Charbin
Vladivostok
jihomandžuská dráha
VNĚJŠÍ MONGOLSKO
Mukden
JAPONSKÉ MOŘ
Sinidžu
Pchjongjang
KOREA
Peking
Port Arthur
Dalnyj
Soul
Tegu
Pusan
JAPONSK
ČÍNA
ŽLUTÉ MOŘE
0 100 200 300 400 500 mil


tratě o rozchodu 60 cm
běžné úzkorozch. dráhy
frontové linie
3 míle
5 km
Marcoing
Bapaume
Bertincourt
Gouzecourt
20. listopadu 1917
až 21. března 1918
Fins
Pozières
Ginchy
Sailly
Albert
Fricourt
Combles
Hem Dump
Spery
Le Catelet
Maricourt
Aizecourt
St. Emile
Ciery
Quiconce
Tincourt
Roisel
frontová linie
Bray
Cappy
Péronne
Froissy
Monligny
Amiens
Corbie
Dompierre
Fay
Gricourt
Vermand
Villers-Bretonneux
Laflac
Athies
St. Quentin
Boves
Misery
Beauvois
Wiencourt
Rosières
Bethencourt
Ailly
Moreuil
Nesle
Aubigny
Legenda
Fronta na začátku roku 1915
Linie, na niž nejdále pronikli Němci v září 1914
HOLANDSKO
Wesel
Hamm
Oberhausen
Dortmund
Cassel
Crefeld
Venlo
Düsseldorf
Kolín nad Rýnem
Deutz
Hasselt
Bonn
Maastricht
Cáchy
Lutych
Gent
Malines
Lovaň
Brusel
BELGIE
Courtrai
St. Omer
Boulogne
Newhaven
Lille
Tournai
Namur
Koblenz
NĚMECKO
Etaples
Mons
Charleroi
La Manche
Arras
Douai
Frankfurt nad Mohanem
Mohuč
Darmstadt
St. Valéry
Abbeville
LUCEMBURSKO
Dieppe
St. Quentin
Hirson
Amiens
Charleville
Sedan
Lucemburk
Mannheim
Laon
Saarbrücken
Rouen
Remeš
Karlsruhe
Mety
FRANCIE
Caen
Mantes
St. Denis
Épernay
Châlons
40 mil
S

Východní Evropa za druhé světové války s hlavními železničními tratěmi, které


genda
linie jednotek
Spojených národů
s příslušnými daty
ČÍNA
(MANDŽUSKO)
25. listopadu 19
Čchongdžin
Hesan
Čchosan
Čongdžu
Iwon
Sinidžu
Hamhung
Hungnam
Sinanju
Wonsan
Japonské moře
Pchjongjang
Kansong
25. června 1951
Pchjonggang
Jangjang
Kesong
Čchunčchou
KOREA
25. ledna 1951
Soul
Inčchon
Wondžu
Samčchok
Suwon
Osan
záliv Asanman
Žluté moře
Tedžou
15. září 1950
Pchohang
Tegu
Pusan
Mokpcho
50
100 mil
100
200 km

KAPITOLA 1

VÁLKY PŘED VZNIKEM ŽELEZNIC

O železnicích obvykle uvažujeme jako o prospěšném vynálezu, který světu přinesl nevýslovný užitek. Lidé poprvé mohli levně a v poměrném pohodlí cestovat na dlouhé vzdálenosti. Železnice otevřely rozsáhlé nové trhy pro výrobky továren, které v důsledku průmyslové revoluce rostly jako houby po dešti, a staly se katalyzátorem dalekosáhlých změn, jež vedly k vzniku našeho moderního způsobu života. Zdravotní stav obyvatel měst se výrazně zlepšil, poněvadž měli k dispozici mnohem víc čerstvých potravin, a železnice, které se ve druhé polovině 19. století staly zdaleka nejrozsáhlejšími obchodními podniky, podstatnou měrou přispěly k zvýšení úrovně vzdělání, jež mělo zajistit dostatečný počet kvalifikovaných pracovníků důležitých pro jejich chod a údržbu.[1] Dnes vlaky sice do značné míry vytlačila auta a letadla, avšak přesto nadále sehrávají životně důležitou roli v dopravní síti mnoha zemí a nabízejí obzvlášť příjemné a rekreační možnosti cestování a – což je pozoruhodné – neustále se rozšiřující síť vysokorychlostních tratí dnes řadu lidí přitahuje zpět k železnici.

Historie železnic ovšem má i svou odvrácenou stránku, o níž se příliš nemluví a která ukazuje, že techniku vyvinutou pro nějaký účel lze snadno využít k dosažení nějakého jiného cíle, což jejich tvůrce možná překvapilo, nebo dokonce vyděsilo. Původně měly být prostředkem určeným k dopravě zboží. První „železnice“, například dráha spojující

Stockton s Darlingtonem, dokončená v roce 1825, byly v podstatě tratě, po nichž se dopravovalo fosilní palivo a které měly především vozit uhlí z dolů k nejbližší vodní cestě. Železniční společnosti však brzy zjistily, že se jim vyplatí, budou-li přepravovat cestující, a železniční věk ve skutečnosti zahájila dráha společnosti Liverpool & Manchester, která už byla mnohem pokročilejší záležitostí. Provoz na ní byl zahájen v roce 1830 a stala se první železnicí v moderním smyslu, poněvadž šlo o dvojkolejnou trať, po níž jezdily vlaky tažené lokomotivou a která zajišťovala oboustrannou osobní i nákladní dopravu mezi dvěma významnými velkými městy. Koncepce lokomotiv tahajících nákladní i osobní vagony po stálých kovových tratích se brzy rozšířila do celého světa a do roku 1835 pronikla do Spojených států, Francie, Belgie, Bavorska a do konce téhož desetiletí dospěla do nejméně desítky dalších států včetně velmi odlehlé španělské kolonie Kuby.

Ony první tratě většinou byly jakýmisi pokusy, ale rozvíjely se na základě vědomí, že se stanou základem určité sítě. Už tehdy byly předkládány ctižádostivé plány na vytvoření celostátních a transkontinentálních železničních sítí, a ačkoli si nikdo přesně neuvědomoval, jak rychle se nový vynález rozšíří, první sponzoři železnic přesto brzy začínali chápat jejich potenciální možnosti. Totéž platilo i o vládách a především o nejvyšších vojenských představitelích. Krátce po zahájení provozu na liverpoolsko-manchesterské dráze byli jejími vlaky přepraveni vojáci vyslaní potlačit neklid v Irsku. Ve Velké Británii probíhal rozvoj železniční sítě zcela nahodile a vláda se na něm aktivně nijak nepodílela, v jiných zemích si však hned uvědomili, jaké možnosti vojenského využití s sebou železnice přinášejí. V Belgii považovali rozvoj železnic za rozhodující prostředek umožňující chránit zemi před vetřelci a v Prusku už ve 30. letech 19. století debatovali o jejich vojenském významu. Podle historické studie zabývající se rolí, již železnice sehrály ve francouzsko-německých vztazích, „potenciální možnosti železnic, jak změnit povahu vedení války, byly rychle rozpoznány… První podvědomá reakce v té době vedla k předpokladu, že snad železnice přinese rozhodující výhodu obraně; vnitrostátní spojení umožní armádě, aby rychle

soustředila vlastní síly proti ofenzivnímu náporu nepřítele."[2] Vlastně ani není přehnané tvrzení, že železnice byla vynálezem, na který vojáci čekali stovky nebo i tisíce let. Díky schopnosti dopravovat nebývalé množství materiálu a nesmírný počet osob se měly stát rozhodujícím pokrokem bojové techniky určené k vedení válek. A nestalo se to ani tolik z toho důvodu, že mohly být nasazeny jako zbraň, ačkoli obrněné vlaky měly sehrát důležitou roli v několika válečných konfliktech, jako spíš proto, že umožnily kategoriální změnu v rozsahu vedení válek. Jakmile se na něm začaly podílet vlaky, změnila se sama podstata válčení a války nabyly na délce, intenzitě a ničivosti. Avšak stejně jak tomu bývá u jiných novinek, vojenským představitelům trvalo dlouho, než pochopili význam železnic a plně je využili.

Lidé vedou války už od dob, kdy se sdružili do kmenů či dalších skupin, a dějiny válečného umění jsou vlastně totožné s historií rozšiřování rozsahu konfliktů umožňovaným technickým pokrokem nejen ve sféře výzbroje, ale i prostředků týlového zabezpečení. K pochopení toho, jak železnice ovlivnily způsob vedení války, je nezbytné stručně zrekapitulovat, jak se bojovalo před úsvitem železniční éry. Nejstarší lidé vymysleli zbraně k zabíjení zvířat, aby se mohli bránit dravým šelmám a aby získávali potravu, a jakmile se začali sdružovat do kmenů, aby je mohli užívat v bojích se sousedními skupinami. Oštěpy a šípy se původně zhotovovaly ostřením dřeva a poté dostávaly kamenné hroty. Jakmile lidé objevili měkké a později i tvrdší kovy, rychle je využili ke zlepšení svých zbraní. V roce 1991 byl v Alpách nalezen Ötzi, pastýř z doby ledové, který žil před pěti tisíci třemi sty lety a měl u sebe měděnou sekeru, pazourkový nůž i luk a šípy s pazourkovými hroty, z čehož vyplývá, že už tehdy byla výzbroj značně vyspělá. Asi v téže době se lidská společenství začínala hospodářsky rozvíjet a v souvislosti s potřebou ochrany vlastních zájmů se zároveň čím dál víc militarizovala. Zbraně sice byly důležité, avšak rozsáhlé války přesto umožnil teprve vznik usedlých společenství, která si zajišťovala obživu zemědělstvím a zároveň byla s to vyprodukovat přebytky potravin. Jak vysvětluje autor knihy *Stručné dějiny válek* Jeremy Black, jakmile se určité skupiny domohly jistého

blahobytu, bez výjimky se musely bránit těm, kteří na tom nebyli tak dobře: „Společenská změna pomohla změnit povahu války. Souvisela s ekonomickou transformací, zahrnující přechod od společenství lovců a sběračů ke skupinám, které se soustřeďovaly na specializované zemědělství, a to jak pasteveckým, tak obdělávajícím ornou půdu.“[3]

Díky nadbytku potravy, již bylo možné použít k zásobování bojovníků, mohla usedlá společenství postavit armády, které vedly boje, v nichž jim rozhodující výhodu přinášely pohyblivost a rychlost. K nejstarší domestikaci koní sice došlo už kolem roku 4000 před Kristem, avšak přesto trvalo další dva tisíce let, než někoho napadlo využít je v ozbrojených střetnutích tím, že je zapřáhli do bojových vozů s ozbrojenými muži. Kolem roku 1700 před Kristem dokázali Chetité s bojovými vozy s koly s loukotěmi místo plných, čímž se značně snížila jejich váha, ovládnout celou Anatólii a založit království na rozsáhlé části území, jež zaujímají dnešní Turecko a Sýrie. Bojovníci na takových výkonných a snadno ovladatelných vozech se stali elitou a rozhodující silou v každé tehdejší bitvě. A to je pouze jeden raný příklad toho, jakým způsobem se v mnohých konfliktech stal významným faktorem pokrok ve způsobu vedení války. Tři příklady z klasického období – chanské Číny, Persie a Říma za vlády císařů – nám názorně předvádějí, že všechny uvedené říše sice vytvořily stálou armádu, avšak přesto se nakonec staly kořistí kmenových skupin či vetřelců ovládajících vedení manévrové války na koních a s minimální podporou. Zvládnutí rychlosti koní uzdou a jejich velikost změnily povahu války. Zpočátku byli nechránění a snadno zranitelní, ovšem někdy mezi 5. a 10. století m po Kristu – přesnou dobu lze vzhledem k nedostatku pramenů z oněch temných časů těžko stanovit – začali koně nosit lehkou zbroj, která se do 13. století stala těžší a silnější. Soustředěné útoky těžkého jezdectva byly jakousi bleskovou válkou počátečních let druhého tisíciletí. Vývoj probíhal rovněž v technice lukostřelby, především byl vynalezen dlouhý luk, který se stal rozhodující zbraní v několika bitvách anglicko-francouzského konfliktu, jejž známe pod názvem stoletá válka, třebaže ve skutečnosti trvala se značnými přestávkami od roku 1337 do roku 1453,

a poté se zavedení střelného prachu a děl stalo rozhodujícím faktorem, který usnadnil úspěšné dokončení obléhání.

Technika tudíž rozhodla o úspěchu vedení války nejprve zdokonalením luků a poté děl, které často rozhodovaly o výsledku střetnutí. Vojákům a jejich velitelům ovšem jako vždy trvalo nějakou dobu, než pochopili, jak mají novou zbraň využít, což vedlo k tomu, že rozhodujícím faktorem se nakonec nestala technika, nýbrž organizace. Například ukázněná a dobře vycvičená pěchota si dokázala poradit s jezdectvem dávno před zavedením nově zkonstruovaného kulometu. Black má za to, že poměr sil mezi výzbrojí a jezdeckými silami byl před pěti sty lety vyrovnaný: „V Evropě nebylo zřejmé, že zvýšená palebná síla změní povahu války. Místo toho se kladl důraz na jezdecké jednotky, kdežto Švýcaři vyzbrojení píkami si koncem 15. století vysloužili vynikající pověst poté, co v letech 1476–1477 u Gransonu, Murtenu a Nancy obrátili na útěk vojsko burgundského vévody Karla Smělého.“[4] V průběhu procesu probíhajícího v letech 1560–1660, který byl nazván „vojenskou revolucí“, si zase rostoucí složitost výzbroje vyžádala výcvik vojáků, kteří je používali, a jejich začlenění do stálých armád. A jakmile nějaká země takovou armádu zformuje, do popředí se dostanou požadavky dopravy. Zatímco v předcházejících dobách dosahoval početní stav vojska pouze několika tisíc mužů, nyní rostl geometrickou řadou. Například francouzský král Ludvík XIV. postavil v roce 1673 k odražení Holanďanů armádu, která měla 120 000 mužů, a dokonce i v době míru měl ve zbrani neustále 150 000 mužů, ačkoli pouze část z nich byla trvale přítomná v posádkách.

A právě tehdy se v poměru sil začal v mnohem značnějším rozsahu prosazovat do té doby značně zanedbávaný faktor – umění, jak řídit přesuny vojenských jednotek i dopravu válečného materiálu. Početnější armády potřebovaly k zajištění přesunů dokonalejší zkušenost a plánování. Samotný anglický výraz pro týlové zabezpečení *logistics*, odvozený od francouzského *logistique*, se původně používal výhradně pro vojenskou dopravu, poněvadž v předkapitalistických dobách docházelo z hlediska vojenských potřeb pouze k velmi omezenému dopravování zboží[5]

a schopnost rozvíjet odbornou zdatnost ve sféře tylového zabezpečení byla stejně důležitá jako zavádění nových typů zbraní. V porovnání s vozatajstvem předcházejících generací se armády ve druhé polovině 16. století staly hromadnou dopravou, jejíž rozsah se rozšiřoval úměrně tomu, jak se samy stávaly čím dál komplikovanějšími. Podle názoru Martina van Creveld, který se zabýval tylovým zabezpečením v období mezi třicetiletou válkou vedenou v první polovině 17. století a druhou světovou válkou, „za silami, jež měly řekněme 30 000 mužů, táhly zástupy žen, dětí, sluhů a liferantů (dodavatelů), které čítaly mezi 50 a 150 procenty jejich početního stavu, a samy musely za sebou vléct tento obrovský ‚ocas', kamkoli se samy hnuly".[6] Armády se do značné míry skládaly z vykořeněných lidí, kteří neměli jiný domov, a jejich zavazadla tudíž, obzvláště u důstojníků, nabývala obrovských rozměrů. Citovaný autor uvádí, že začátkem 17. století nějaká armáda možná měla na každých 15 mužů 1 nákladní vůz, který táhli 2 nebo 4 koně, a čas od času se poměr mezi nimi mohl zvýšit až na dvojnásobek. Avšak ani tak značný počet vozů nestačil k zásobování armády proviantem, a zvláště koní futráží. O zásobování armád z vlastních základen vzhledem k pomalosti všech dostupných dopravních prostředků a nesmírnému objemu nezbytného krmení pro koně nemohlo ani být řeči. Při přesunech po vlastním území s tím nebyly žádné zvláštní potíže, poněvadž si armáda zavedla systém zásobování z místních trhů, na nichž nakupovala, co potřebovala (ačkoli vojenští páni byli neblaze proslulí tím, že se jim nechtělo platit, a chovali se neukázněně dokonce i na vlastním území). U vojáků se většinou předpokládalo, že si stravování hradí sami, a systém se obvykle podivuhodně osvědčoval, ačkoli se mohl snadno zhroutit, a poskytoval značné množství příležitostí ke korupci.

Skutečné potíže nastaly, až když se armáda začala přesunovat po nepřátelském území. Jak píše Martin van Creveld, „odnepaměti se záležitost řešila prostě tím, že se vojákům povolilo, aby si vzali, co potřebovali. Více či méně organizované rabování bylo spíš pravidlem než výjimkou."[7] A v důsledku toho armády „byly nuceny udržovat se v pohybu, aby zůstaly naživu".[8] Rozhodnutí o obležení toho či onoho města nebylo

tudíž nutně přijímáno se zřetelem na strategický význam nějakého konkrétního místa, nýbrž spíš na dostupnost místních zdrojů proviantu. A nejlepší obranou proti obležení bylo, když se město stalo obětí předcházející zteče, při níž útočníci vyjedli všechno v bezprostředním okolí!

Jakmile se začátkem 17. století rozšířily řady armád, už nebylo po delší dobu možné spoléhat se na rabování či žití z místních zdrojů, poněvadž početní stavy vojáků se zvýšily natolik, že jim neumožňovaly získat dostatečné zásoby. Armády se tedy buď musely neustále přesunovat, anebo bylo nutné zorganizovat spolehlivý systém, který vojákům poskytoval základní stravu a ubytování. Zpočátku platilo, že základní komunikační linií je vždy nějaká řeka, a nejúspěšnějšími armádami v 17. a 18. století obvykle byly ty, které nejlépe využívaly splavné vodní toky nebo – jak tomu bylo v případě Britů, Holanďanů a Švédů – moře.

Války vedené v předkapitalistickém období byly zcela jiné povahy než ozbrojené konflikty 19. a 20. století, jež podrobně zkoumáme v naší knize a které byly vleklé a na obou znepřátelených stranách se jich zúčastňovala řada protagonistů. Taková dlouhotrvající střetnutí byla, jak ještě uvidíme, umožněna využíváním železnic. Nebylo totiž vůbec náhodou, že vrcholná éra železnic se zároveň stala obdobím totálních válek. Železnice daly vzniknout novému typu válek, v nichž obzvlášť dlouhé, krvavé a ničivé konflikty trvaly řadu let a zahrnovaly značnou část obyvatel celých států. Naproti tomu války vedené v předindustriálním období ve skutečnosti byly pouhými řadami krátkých bitev, bez výjimky vedených v jarních nebo letních měsících, aby se zajistilo, že armády budou moci žít z místních zdrojů, a mezi nimi ubíhaly dlouhé měsíce, kdy trval klid zbraní. *Ex post* sice byly pojmenovány třeba stoletá nebo třicetiletá válka, avšak vlastní boje v každé bitvě přesto obvykle skončily po jediném dni či třeba jen po několika hodinách, načež následoval delší oddych, než došlo k dalšímu střetnutí. Obležení někdy trvala mnohem déle, ale limitujícím faktorem nebyly, jak bychom se domnívali, pouze zásoby, jež měli k dispozici přepadení, ale i útočníci. Ale dokonce ani tam, kde docházelo k vleklému obléhání, neexistovaly dlouhé fronty takového druhu, jaký vznikl v pozdějších válkách, aby

vzájemně oddělil bojující strany, poněvadž útočníci se obvykle nevyznali v terénu mezi městy, která obléhali.

Pro takové mobilní armády byla rozhodující improvizace. Například velké množství střeliva bylo možné vyrobit v poli. Důvodem k sprostému žertování pro vojáky byla povinnost močit na vykázaných místech, aby jejich moč mohla být použita při výrobě střelného prachu, zatímco dělové koule se připravovaly z veškerého starého železa roztaveného v polních kovárnách. Avšak přesuny dělostřelectva, obzvlášť obléhacího „trénu" – jež samozřejmě nebyly ničím jiným než kolonami těžce naložených kár a nákladních vozů –, představovaly značně rozsáhlý úkol vyžadující velký počet volů, kteří jsou ještě pomalejší než koně, a tudíž se považovalo za velký úspěch, jestliže překonali třeba jen vzdálenost 5 mil (8 kilometrů) za den. Děla větší ráže vyžadovala speciální zařízení, například mohutné lafety a zvláštní silná koňská spřežení, jež je dokázala přesunout z místa na místo.

Podle běžně přijímané Napoleonovy zásady armády sice pochodují díky plným žaludkům, avšak ve skutečnosti bylo přesto mnohem důležitější, že to dělají i koně, a zajištění krmení dlouhou dobu představovalo limitující faktor toho, jak dlouho se armády mohly zdržet na jednom místě. Zásobovat proviantem přesunující se armádu bylo mnohem snazší než zachránit imobilní před hladověním. Armády připomínaly protivné mouchy, které v létě neúnavně poletují okolo a neustále bzučí, poněvadž kvůli obavám, že jim dojde proviant a futráž, nikdy nebyly s to příliš dlouho odpočívat či setrvat na jednom místě.

Prozíravější velitelé začínali v týlu za bojovými liniemi postupně zřizovat systém skladů, jež v podstatě byly zásobovacími základnami, v nichž se nacházela většinou pouze munice, ale i jiný materiál, například uniformy a přikrývky. Dlouhodobé zásobování armád z takových skladů však bylo vyloučené, poněvadž je znemožňoval pouhý rozsah jejich požadavků a nedostatečnost předindustriální dopravy. Martin van Creveld přináší přesný výpočet, který názorně ukazuje rozsah takového úkolu. Největší armádu v období před zavedením železnic shromáždil Ludvík XIV. proti Holanďanům. Řekněme, že ze strategických důvodů

bylo celé vojsko rozděleno na 2 armády (výraz „armáda“ se ve vojenské terminologii vlastně užívá pro síly pod velením armádního generála, které mohly mít od 50 000 mužů v 17. století až po 200 000 nebo i více mužů v první světové válce), z nichž každá měla na 60 000 mužů 40 000 koní a denně potřebovala dohromady asi 1 000 000 liber (téměř 450 tun) proviantu a futráže. V důsledku toho jich mohlo být jen málo – citovaný autor uvádí něco přes 10 procent – zásobováno ze skladů nacházejících se v určité vzdálenosti od nich. Creveld nenachází žádný příklad toho, že by armády byly v 17. století zásobovány ze vzdálených základen, a konstatuje, že by to nebylo možné ani v případě středně velké armády. Zajímavé je, že přísun munice nebyl až do konce 19. století, kdy byla zkonstruována děla mnohem větší ráže, vůbec rozhodující záležitostí. Dále tvrdí: „Množství nutného [střeliva] bylo tak malé, že armády obvykle vyrážely s jedinou zásobou na celé tažení a k doplňování ze zásobovacích základen docházelo v jen poměrně vzácných případech – samozřejmě nejčastěji při obléhání.“[9] Omezujícím faktorem však byl proviant: „Od začátku až do konce [válek Ludvíka XIV.] nejobtížnější problém, který museli řešit Louvois [králův ministr války], jeho současníci i nástupci, netkvěl ani tolik v zajištění zásobování přesunující se armády proviantem, nýbrž v zabránění tomu, aby imobilní hladověla.“[10]

V 18. století se početní stav armád neustále zvyšoval a Napoleonova *Grande Armée* (Velká armáda) dosáhla na začátku 19. století vrcholu pozoruhodným počtem 2 500 000 mužů. Ale protože takové nesmírně početné skupiny lidí žily převážně z místních zdrojů a „odnímaly podstatnou část svých potřeb okolí“,[11] nemohly příliš dlouho zůstat stát na jednom místě. Hrubý odhad Martina van Creveld to dokazuje zcela jednoznačně: „Kdyby armáda, která by měla řekněme 100 000 mužů, chtěla přisunovat všechny své zásoby po celou dobu tažení – obvykle se počítalo se sto osmdesáti [jarními a letními] dny – z etapní základny, pro dopravu by to znamenalo zátěž, jaká by naprosto znemožnila veškeré válčení.“ V důsledku toho musely být války až do 19. století vedeny co možno nejlacineji a nejrychleji a zároveň se počítalo s tím, že armády budou využívat území nepřítele, a tudíž žít na jeho účet.

Napoleonovo bleskurychlé tažení Evropou na konci 18. a na začátku 19. století se vyznačovalo novým způsobem vedení války, který kladl ještě větší důraz na mobilitu a skoncoval s doktrínou obléhání pevností. Francouzský generál a pozdější císař rozpoznal význam týlového zabezpečení. Jeho armády sice trpěly zásobovacími potížemi pokaždé, když někde uvázly na místě, například roku 1796 v Mantově a roku 1805 před bitvou u Slavkova, v níž dosáhl svého největšího triumfálního vítězství, avšak jeho vojenská genialita se nejvíc projevovala v tom, že dokázal zajistit, aby se nikde nezdržel tak dlouho, že by mu nastaly vážné potíže. Podle názoru historika Davida A. Bella Napoleon osobně převzal „rozhodování o nejrůznějších záležitostech od počtu kár potřebných k dopravě plukovní kancelářské agendy až po množství střeliva, které si s sebou ponesou vojáci“.[12] Měl sice téměř fotografickou paměť a dovedl vypracovat potřeby týlového zabezpečení své armády do nejmenších podrobností, avšak přesto nemohl obejít prostou skutečnost, že jeho početné armády vůbec nebylo možné zásobovat proviantem po zásobovacích liniích, ale musely spoléhat rovněž na využívání místních zdrojů.

Klíčem k Napoleonovu úspěchu bylo přesvědčení o rozhodujícím významu mobility. Jak píše Martin van Creveld, „francouzské armády [byly s to dosáhnout], čeho žádné jiné před nimi obvykle nedosáhly, totiž protáhnout z jednoho konce Evropy na druhý a cestou všechno zničit“.[13] Jejich veliteli to umožnilo několik faktorů. V rámci systému *corps d'armée* (armádních sborů) byly jeho jednotky rozptýleny, což jim umožňovalo žít z místních zdrojů. Napoleon svým armádám ulehčil břemeno tím, že je zbavil značné části zavazadel a velkého počtu příživníků, kteří předtím ztěžovali přesuny jednotek, a kromě toho mu pomáhaly různé vnějších faktory, například větší hustota obyvatelstva, jež zaručovala, že najde větší množství zemědělských usedlostí, které bude možné vyrabovat. Jak zdůrazňuje citovaný historik, francouzský císař byl jedinečným vojenským géniem, jehož schopnosti se rozhodujícím způsobem podílely na jeho úspěchu. Jeho systém se zhroutil a vojáci začali hladovět, teprve když buď někde uvázl na vleklých taženích,

například ve Španělsku či v Tyrolsku, anebo pronikl za hranice poměrně bohatého srdce Evropy až do Egypta a do Ruska.

Napolen sice zavedl revoluční změny ve vedení války, avšak jeho vojáci přesto nadále zůstávali závislí na využívání místních zdrojů. Občas se sice snažil v zázemí vybudovat rozsáhlé sklady, z nichž byly odesílány zásoby, avšak silnice v neuspokojivém stavu a nedostatek odpovídajících dopravních prostředků přesto nutně způsobovaly, že nikdy nestačily k zásobování jeho armád. Velký vojevůdce svým způsobem zůstal v polovině cesty mezi dvěma typy válek: předželezničními a poželezničními. Využíval sice mnohem dokonalejší zásobovací řetězce než kterýkoli vojenský velitel před ním, avšak přesto nadále zůstával omezen nedostatečnými dopravními kapacitami, které nutily jeho vojáky využívat místních zdrojů a omezovaly jeho manévrovací možnosti. Napoleon učinil z mobility rozhodující faktor k dosažení vítězství, díky jednoduché taktice a skvělé strategii přesunoval armády rychleji, než to dokázal kdokoli před ním, a zasazoval tvrdší údery než jeho protivníci. Napoleonské války byly ve své době železničními válkami bez železnic. Své zásobovací vozy dokonce nazýval „trénem“* – sestával z náležitě uspořádaných kolon krytých nákladních vozů, které přisunovaly zásoby za postupující armádou. Takový zásobovací systém ovšem byl v té době ještě udržitelný pouze na kratší dobu a poměrně krátké vzdálenosti.

Dokonale to ukazuje Napoleonův ztřeštěný vpád do Ruska v roce 1812. Napoleonovy skvělé organizační schopnosti zpočátku umožnily, aby „trén“ náležitě zásoboval jeho armádu, která měla 650 000 mužů, ale spoléhal na rychlé vítězství, protože po 320 kilometrech už nebylo možné zásobovat postupující jednotky přísunem proviantu a materiálu z týlu. Nepočítal s tím, že jeho „trén“ udrží krok s frontovými vojáky při rychlém šestisetmílovém postupu přes území střední Evropy. Z toho vyplývá, že výhradně z hlediska týlového zabezpečení nebyl vpád do Ruska vůbec prakticky proveditelný, protože na příslušném území nebyl dostatek proviantu a futráže, aby vojáci byli s to žít z místních zdrojů.

---

* Anglický výraz „train“ znamená rovněž vlak. (Pozn. překl.)

Pokud šlo o zásobování vlastních vojáků, Napoleon spoléhal na úrodnější zemědělské kraje u Moskvy, ale postup nevyhnutelně uvázl, poněvadž vojáci při tažení na východ trpěli vyčerpáním z horka a hladem, poněvadž místní rolníci prchali a brali s sebou své zásoby potravin (a pálili, co zůstalo na místě, což byla taktika spálené země, k níž se v roce 1941 znovu uchýlil Stalin). Napoleon doufal, že tažení potrvá nejdéle tři týdny, a jakmile se protáhlo za tuto mez, bylo po naději na vítězství. Moskva byla od samého začátku přehnaně ambiciózním cílem, a jakmile Francouzi jednou zatroubili k ústupu, hladovění v podmínkách kruté ruské zimy bylo nevyhnutelné a asi polovina Napoleonovy armády také zahynula. Rychlý ústup z vypálené Moskvy je přesvědčivým důkazem toho, že tak početná armáda musela být udržována v neustálém pohybu. Francouzská armáda měla mnohem dokonalejší organizaci než její protivník, ale Rusové triumfálně zvítězili nejen proto, že měli kratší zásobovací linie, které jich udržely víc při životě, ale i poněvadž byli zvyklí na místní podmínky a měli lepší pohnutku k boji, jelikož odráželi na vlastním území vpád vetřelců. Taktika Rusů spočívala v tom, že se krátce postavili na odpor, načež ustoupili a doufali, že je Francouzi budou pronásledovat a při tom příliš překročí meze vlastních možností, a stejnou strategii znovu použili, když v roce 1941 odráželi vpád Němců.

Schopnost armád provádět přesuny – a přitom se paradoxně udržet na místě – se změnila v 19. století s příchodem průmyslové éry, která přinesla revoluční změny nejen ve výzbroji, ale i v dopravě. Železnice časem změnily vztah mezi mobilitou a schopností zjednat si přístup k zásobám, ale vojenským představitelům nějakou dobu trvalo, než pochopili jak. Války se nevyhrávají výhradně výzbrojí, a dokonce ani počty bojujících obou znepřátelených stran. Rozhodující jsou obyčejné praktické aspekty vojenských operací – proviant, zásobování a komunikační linie.

Zavedení železnic mělo určitý účinek, s nímž se nedalo intuitivně počítat, obzvlášť pokud šlo o závislost vojáků na koních. Objem krmiva způsoboval, že je nikdy předtím nebylo možné dopravovat na delší vzdálenosti, poněvadž zvířata by potřebovala sežrat víc, než sama byla s to unést. Zajímavé je, že vznik železnic zajistil jezdectvu další přežití,

protože díky přísunu po železnici bylo možné zásobovat velký počet koní a tratě umožnily globalizaci výroby, což vedlo k produkci velkého množství levného krmiva. Kromě toho bylo možné přepravit jezdectvo blíž k bojišti a zachovat vojáky i koně v odpočatém stavu.

Napoleonské války byly posledním významným ozbrojeným konfliktem, k němuž došlo před zavedením železnic. Velký vojevůdce by býval štěstím bez sebe, kdyby je měl k dispozici a mohl provést zásadní změnu týlového zabezpečení, které tak skvěle zvládal. Jak se ukázalo, jeho méně nadaní následníci, vojenští představitelé z poloviny 19. století, se jejich příchodu přizpůsobili mnohem obtížněji, než by to byl dokázal on. Železnice si vyžádaly úplnou změnu taktiky a schopnost – nebo vlastně spíš neschopnost – plně využít jejich potenciálních možností se měla stát faktorem, který rozhodl o výsledku několika válečných konfliktů. Stejně jako tomu bývá u všech převratných novinek, vojáci, vždy konzervativní a někdy vedoucí spíš předcházející válku, nebyli s to – jak uvidíme v následujících kapitolách – hned ocenit výhody, které jim železnice přinášely.

KAPITOLA 2

POVOLÁNÍ ŽELEZNIC DO SLUŽBY

Po Napoleonově porážce a nuceném odchodu do exilu v první polovině 19. století v Evropě díky zajímavé shodě okolností nedocházelo k žádným významnějším válkám a zroveň vznikaly první železnice, které znamenaly začátek jejich rozmachu v celém světě. Podnětem k stavbě prvních železnic sice nebyly obranné ani útočné strategické zřetele, nýbrž mírové účely přepravy cestujících a dopravy nákladů, avšak někteří vojenští představitelé si přesto zanedlouho uvědomili, jaký vojenský potenciál mají železnice pro plnění toho nejjednoduššího úkolu, totiž zajištění přesunů vojenských jednotek po celé jejich zemi. A v počátečních dobách rozvoje železnic vojáci také velmi často bývali nasazováni spíš proti vlastním lidem než proti vzdálenému nepříteli.

A železnice také hned od začátku v tomto směru prokazovaly svou užitečnost. Krátce po zahájení provozu na dráze železniční společnosti Liverpool & Manchester v roce 1830 po ní byl z kasáren v Manchesteru do doků v Liverpoolu přepraven pluk vojáků, kteří byli vysláni potlačit povstání do Irska, jež v té době bylo součástí Spojeného království. Překonat vzdálenost 31 mil (50 kilometrů) netrvalo déle než dva dny jako předtím, ale stačilo na to něco málo přes dvě hodiny, a kromě toho další výhodou bylo, že vojáci dorazili mnohem méně unavení. A majitelé železniční společnosti byli natolik obchodně prozíraví, že za přepravu vojáků v činné službě dojednali nízkou sazbu, což byla první taková dohoda na světě.

Výstavba železniční sítě Velké Británie ve 30. letech 19. století sice postupovala poměrně pomalu, avšak přesto do roku 1839 už byla hotová trať[1] spojující Manchester s Londýnem, kterou generál Charles Napier využil, aby přijel do hlavního města poté, co ho z jeho severního velitelství povolal vedoucí představitel vládnoucích whigů lord John Russell. Sir Charles udělal na Russella velký dojem tím, že se dostavil do čtyřiadvaceti hodin po předvolání a celý nadšený takovou novou službou si zapsal do deníku: „Výborně, páro! Kouři, jsi báječný, a ještě jsi způsobil takový převrat!“[2] Ještě větší důvod k vděčnosti vůči železnicím ovšem měl několik týdnů nato, když potřeboval, aby se 10. pěší pluk, který byl posádkou v Irsku, rychle vrátil do Manchesteru a potlačil tam další z řady pouličních výtržností. Vojáci nejen dorazili rychle, ale i překypovali energií a podle slov sira Charlese vyvolávali dojem, že se během cesty zvýšil jejich početní stav: „Jedna část 10. pluku dojela ranním vlakem včera; další večerním vlakem, v důsledku čehož se všichni domnívali, že dorazily 2 pluky.“[3]

Sir Charles Napier však přesto mezi tehdejšími vysoce postavenými vojenskými představiteli zůstal ve svém nadšení pro železnice spíš výjimkou. Britové jakožto ostrovní národ, který nemá žádné nepřátele a k němuž se nelze přiblížit jinak než plavbou po moři, ve skutečnosti nepochopili potenciální možnosti využití železnic k vojenským účelům a v počátečních letech železniční éry o ni neprojevili prakticky žádný zájem. Užitečnost nového dopravního prostředku ovšem tak zcela neunikla pozornosti státu, poněvadž zákon přijatý v roce 1842, jeden z prvních legislativních kroků týkající se železnic, k nim zajišťoval přednostní přístup vojákům. Dva roky nato další zákon stanovil pro železniční společnosti povinnost zajistit všechny vlaky, které bude vláda požadovat pro vojenské účely, a to za stanovenou cenu, která byla mnohem nižší než běžné jízdné. Opět se však úvahy soustředily spíš na prospěšnost železnic při poskytování pomoci při potlačování vnitrostátních nepokojů než při přepravě vojáků do války někde v zahraničí.

Na evropském kontinentu však pro vojenský potenciál železnic v mezinárodních válečných konfliktech projevovali větší pochopení. Už

začátkem 30. let 19. století, to znamená dřív, než země na evropském kontinentu postavily první důležité tratě, se našli stratégové, kteří si uvědomovali, že železnice mohou být využity pro vojenské účely. V Rakouském císařství a ve státech, jež nakonec vytvořily Německo, to znamená v zemích s dlouhými a snadno překročitelnými pozemními hranicemi, byly právě takové argumenty použity jako podněty k počátečnímu rozvoji železnic. Ve skutečnosti hrstka prvních stoupenců železnic na evropském kontinentu zdůrazňovala především právě jejich vojenský význam. Vestfálský podnikatel a průkopník železnic Friedrich Harkort vydal v roce 1833 brožuru, v níž prosazoval stavbu železnice spojující Minden a Kolín nad Rýnem a kromě zdůrazňování jejího přínosu pro hospodářství rovněž podtrhl její vojenský potenciál tím, že vypočetl, oč rychleji by pruští vojáci mohli dorazit do různých důležitých měst po dráze než pěším pochodem. Taková spojení byla pro Prusko životně důležitá, poněvadž mu v rámci uspořádání, přijatého po porážce Napoleona v roce 1815 Vídeňským kongresem, nebylo přiřčeno Saské království, které chtělo získat, nýbrž hornaté a zalesněné oblasti v západní části Německa, z nichž se později stalo Porúří – průmyslové srdce celé země. To ovšem bylo od vlastního Pruska odděleno malými bezmocnými státy, což vyžadovalo kvalitní komunikace, obzvlášť proto, že místní obyvatelé nebyli příliš nadšeni tím, že se stali součástí Pruska.

Harkort rovněž prosazoval mnohem otevřeněji myšlenku vojenské železnice, totiž dráhy postavené na pruské straně Rýna, která měla, jak do jisté míry oprávněně napsal, Francouzům všeobecně zabránit v překročení řeky, poněvadž železnice by Prusům umožnila urychleně přesunout jednotky na místo vystavené útoku. Jak tvrdí John Westwood ve své knize zabývající se dějinami železnic ve válce, „Harkortovy myšlenky nepřijali ani pruští vojenští představitelé, ani pruský tisk, a místo toho jej zesměšňovali pokaždé, když si nemohli dovolit přejít jeho slova mlčením“.[4] Karl Pönitz, který psal téměř deset let po Harkortovi, se dočkal mnohem příznivějšího přijetí, když v roce 1842 vydal pojednání *Železnice a jejich užitečnost z hlediska zaměření vojenských operací*, které vzbudilo značný zájem ve vojenských kruzích. Zásadním problémem

Pruska a poté celého Německa vždy bylo, že muselo čelit možnému útoku ze dvou stran – z Ruska na východě a z Francie na západě. Pönitz hleděl s obdivem na Belgii: „Belgická železniční síť přinese značný prospěch rozvoji tamního průmyslu a stejně tak usnadní obranu země proti útoku Francie."[5]

Autor měl dobrý důvod k tomu, aby v Belgii viděl příklad hodný následování. Země hned po svém vzniku zastávala názor, že mezi železnicemi a vojáky existuje symbolický vztah. Šlo o nový stát, který vznikl v roce 1830 odtržením od Nizozemska, a na železnice se v něm pohlíželo nejen jako na prostředek k dosažení vlastní identity, ale i k udržení hospodářské nezávislosti prostřednictvím zavedení alternativní dopravní sítě k systému plavebních kanálů ovládaných severním sousedem, který v minulosti čas od času znemožňoval přístup do Antverp. Belgie, kde se první železnice začaly stavět v roce 1834, sice obvykle nebývá známá mnoha světovými prvenstvími, avšak přesto se, ačkoli by to nikdo nečekal, stala průkopníkem, pokud šlo o pochopení, jakou cenu mají železnice z hlediska vojenského využití.

Pönitz tudíž předložil koncepci, podle níž měla být postavena řada šesti železnic, které by směřovaly přes Německo směrem z východu na západ a byly by vybudovány ne z obchodních, nýbrž z vojenských důvodů. Byly by propojeny systémem radiálních tratí, které by zajistily, že bude možné udržet spojení i v případě zničení některé části celé sítě. Autor zašel dokonce tak daleko, že vypočítal, kolik vojáků by která trať byla s to přepravit a jak dlouho by trvalo, než se přesunou k hranicím, což byla elementární aritmetika, na kterou vojenští velitelé v pozdějších dobách zapomínali. Jeho myšlenky se sice u některých vojenských představitelů setkaly s pochopením, avšak Německo přesto nebylo s to pustit se do tak obrovského úkolu. V té době bylo volnou konfederací devětatřiceti nezávislých států, které se, podobně jako soupeřící sousední fotbalová mužstva odmítají společně sdílet jedno hřiště, navzdory očividným výhodám, zdráhaly spojit své síly. S obzvláštní podezíravostí pohlížely na všechno, co navrhoval nejmocnější stát celého Německého spolku, totiž Prusko. Kromě toho se většina jejich železnic nacházela

v soukromých rukou, a poněvadž se nedalo počítat s tím, že se železniční síť postavená především proto, aby sloužila vojenským účelům, bude sama vyplácet, bylo by zapotřebí výrazného vládního podílu a značných dotací.

Proto také trvalo několik desítek let a navíc muselo dojít ještě k prusko-francouzské válce, než začaly Pönitzovy myšlenky přinášet praktický užitek. Do té doby se ovšem železnice staly rozhodujícím nástrojem hospodářského – a tím také politického – sbližování jednotlivých německých států, poněvadž povzbuzovaly obchodní výměnu přes jejich hranice a zbavily významu celní přehrady, třebaže ke konečnému sjednocení Německého císařství došlo teprve v roce 1871.

Francouzi chápali vojenský význam železnic ještě pomaleji. Podle názoru historika Armanda Mattelarta ve skutečnosti už sama představa, že by se mělo povolit, aby nastoupili do vlaků, budila „podezření, že by se z vojáků stali zženštilí slaboši“.[6] Je pravda, že už ve 40. letech 19. století ve francouzských vládních kruzích probíhala debata o strategickém významu železnic, ale nedospělo se prakticky k žádné shodě. Kromě toho, že by zamýšlené železniční tratě vycházející paprskovitě z Paříže umožnily vyslání vojenských jednotek na různé hranice Francie – Španělé na rozdíl od Němců a Italů pečlivě zvolili pro své železnice alternativní rozchod kolejí, aby mohli čelit jakémukoli takovému vpádu –, francouzská železniční síť nebyla plánována se zřetelem na podobné agresivní úmysly. Po počátečním náporu, jenž následoval po otevření první francouzské železniční trati v roce 1832, Francouzi nijak zvlášť nespěchali s budováním nějaké komplexní železniční sítě, poněvadž v řadách inteligence převládaly pochyby o jejím významu, což přivedlo Helmutha von Moltke (staršího), který poté dlouhá léta sloužil jako velitel pruské armády, ale v uvedené době byl pouhým ctižádostivým štábním důstojníkem, k sarkastické poznámce, že „zatímco francouzská poslanecká sněmovna o železnicích debatuje, Německo je staví“.[7]

V průběhu značné části let, která zbývala do konce století, v němž se železnice staly rozhodující součástí vedení války, se francouzští vojenští představitelé většinou museli spokojit s tratěmi, které shodou okolností

byly založeny pro civilní účely. Ve 40. letech 19. století francouzskému nejvyššímu velení sice konečně začalo svítat, že německé železnice mohou zvýšit potenciál nutný k vpádu provedenému jejich východním sousedem, avšak přesto se ani takovou hrozbou nedali zcela přesvědčit. Neschopnost uznat evidentní fakta názorně dokumentují postřehy francouzského konzula v Mohuči v Porýní, který v roce 1849 podal zprávu, že podle jeho názoru „nic nenasvědčuje útočnému postoji, ničemu, co by bylo nepřátelské vůči Francii".[8] Za následujících sto let se třikrát po sobě ukázalo, že se mýlil.

Ať tak či tak vzhledem k tomu, že různí vládní a vojenští činitelé na obou stranách začínali sice pomalu, ale jistě uznávat význam železnic v případném ozbrojeném konfliktu a každá z nich viděla v té druhé toho nejnebezpečnějšího soupeře, Francie i Německo při přípravách svých železnic trestuhodně propadly neodůvodněnému sebeuspokojení. Jak uvidíme ve čtvrté kapitole, obě strany začaly opožděně zkoumat, jak by v případě války mohly nejlépe využít železnou dráhu, teprve v období příprav prusko-francouzské války.

Veškeré pochybnosti o významu železnic v souvislosti s vojenskými operacemi však měly být rozptýleny děsivými událostmi, k nimž došlo koncem 40. let 19. století. Evropské vládnoucí elity ještě představovali převážně absolutní monarchové, kteří nedělali příliš velké ústupky demokracii, náhle se však po celém evropském kontinentu přehnala vlna vlasteneckého nadšení a v četných případech docházelo k mobilizaci vojenských jednotek, které měly potlačit různá povstání. Tehdejší nejrepresivnější režim, vláda ruského cara, byl představou, že by lidé mohli snadněji cestovat, skutečně vyděšen natolik, že zavedl předpisy, které vyžadovaly, aby cestující měli *pasport*,[9] s nímž byli oprávněni nastoupit do vlaku z Moskvy do Sankt Petěrburgu, čímž si zajistil, že se po celé zemi budou moci bez překážek pohybovat pouze politicky spolehlivé osoby.

Samozřejmě to působilo jak tím, tak oním směrem. Železnice pomáhaly šířit revoluční myšlenky a byly všeobecně považovány za prostředek demokratizace, poněvadž otevíraly celé země lidem, kteří v nich nikdy předtím nemohli cestovat. Zároveň však velice usnadňovaly, aby mocná

ruka státu mohla snáz dopadat na ty, kdo byli považováni za hrozbu pro *status quo*. Aby se udržely u moci, vládnoucí elity v celé Evropě se brzy naučily běžně vysílat po železnici vojáky, a dokonce začaly stavět tratě, poněvadž si uvědomily, že železnice vedoucí do neklidné oblasti je rozhodujícím činitelem umožňujícím potlačit vzpoury v samém zárodku. Ačkoli tedy zpočátku vycházely z předpokladu, že železnice budou pro vlády prospěšné z hlediska podpory útoku či obrany před agresí přicházející zvnějšku, po čase začaly chápat, že mají stejný význam z hlediska potlačení hrozby zevnitř. Autor knihy *Železnice ve válce* John Westwood v této souvislosti dochází k závěru: „Skutečnost, že by vlády mohly využít železnic k přesunu vojenských jednotek vyslaných proti vzbouřencům na vlastním území, pro ně možná byla přitažlivější než ryze strategické argumenty."[10]

První významnou přepravou vojska po železnici bylo vyslání 14 500 rakouských vojáků a jejich koní a vozatajstva, kteří měli roku 1846 za úkol potlačit povstání polských vlastenců v Krakově a jimž překonání vzdálenosti 320 kilometrů z posádky v Čechách trvalo pouhé dva dny. Dále v roce 1848 se do hry zamíchal nejreakčnější ze všech panovníků 19. století car Mikuláš I. – což je vzhledem k tehdejší konkurenci dost značná pocta. Bez nejmenších výčitek vyslal po nově vybudované železnici spojující Varšavu s Vídní 30 000 mužů, kteří měli pomoci jeho spojenci, rakouskému císaři Ferdinandovi, potlačit obzvláště bezohledným a krvavým způsobem povstání v Uhrách. Několik měsíců nato pro změnu zase Rakušané využili železnici k vyslání posil, které měly po částečném převzetí moci místními vlastenci obnovit jejich vládu v Itálii. Tehdejší přeprava vojáků dala podnět k prvnímu zaznamenanému případu sabotáže na železnici, poněvadž benátští povstalci v čele s Danielem Maninem ve snaze zabránit Rakušanům v proniknutí do jejich ostrovního města vyhodili do vzduchu několik oblouků dlouhého viaduktu, který je spojoval s pevninou. Ničeho tím však nedosáhli, protože jejich sabotáž pouze prodloužila obležení města, které nakonec padlo do rukou Rakušanů v srpnu roku 1849.

V 50. letech 19. století došlo k několika důležitým přesunům vojen-

ských jednotek po železnici, díky nimž si vlády v celé Evropě uvědomily, jaký vojenský potenciál se v železničních sítích skrývá, přestože tehdy ještě nebyly s to pochopit, jak zásadně železná dráha změní povahu vedení války. Při prvním z nich bylo začátkem zimy roku 1850 vysláno 75 000 mužů rakouské armády současně s 8000 koňmi a 1000 vozy z Vídně do Čech. Jak sarkasticky poznamenává první historik, který se zabýval rolí železnic ve válce a jehož základní dílo *Vzestup železniční moci ve válkách a při dobývání* vyšlo už v roce 1915, „v důsledku shody různých nepříjemných okolností, jakými byly jednokolejná trať, nedostatečný personál a vozový park, nepříznivé povětrnostní podmínky, nedostatečnost předběžných příprav i dopravních předpisů a zdržení způsobená různými nepředvídatelnými příčinami, trvala přeprava nejméně šestadvacet dnů“[11], ačkoli vzdálenost, již bylo nutné překonat, činila pouhých 240 kilometrů, jinými slovy denně se podařilo urazit pouhých necelých 10 kilometrů.

A tak tomu pak mělo být už napořád. Omezená kapacita určité železniční trati spolu s neschopností vojenských představitelů ji náležitě využít často vedla k mnoha podobným případům. Přesto přese všechno však Martin van Creveld tvrdí, že v té chvíli se „snad poprvé stalo, že železnice sehrály důležitou roli v mezinárodní mocenské politice tím, že přispěly k pokoření Prusů v Olomouci [k uzavření smlouvy – Olomouckých punktací –, na jejímž základě se Prusko bylo nuceno vzdát nároků na vedoucí postavení v Německém spolku]“.[12] Na rakouského císaře Františka Josefa I. to udělalo takový dojem, že vypracoval koncepci strategické železniční sítě a připravil plány budoucích přesunů vojenských jednotek, jež mohly být provedeny bez narušení zavedené dopravy na železniční síti. Navzdory tomu však, jak dále uvidíme, si Rakušané nikdy zcela neporadili s problémy týlového zabezpečení po železnici, kdežto Prusové se ze svého pokoření naopak poučili.

I přes váhání a nesmyslná tvrzení o „vštěpování zženštilosti“ vojákům začali Francouzi nakonec uznávat výhody, jež přinášela přeprava vojska po železnici, a ve skutečnosti právě oni provedli dva první z nejrozsáhlejších přesunů vojáků vlaky; v obou případech šlo o přepravu vojen-

ských jednotek na pobřeží Středozemního moře, odkud měly být odeslány do válek v zámoří. V prvním případě byli přepraveni vojáci vysílaní v roce 1854 do krymské války a ve druhém, pět let nato, do boje proti Rakušanům v Itálii. Železniční trať spojující Paříž s Marseille sice nebyla v době, kdy vypukla krymská válka, ještě zcela dokončena, avšak vojáci přesto mohli využít její dlouhé úseky k urychlení přesunu směrem na jih.

Francouzi ve skutečnosti vyslali do krymské války víc vojáků než Britové – vzájemný poměr početních stavů byl 400 000 ku 250 000 – a značný počet z nich se do středomořských přístavů, kde je čekalo nalodění, přesunul vlaky. Avšak v průběhu tehdejší války využili železnice zcela novým způsobem právě Britové. Krymská válka skutečně byla prvním mezinárodním ozbrojeným konfliktem, v němž železnice sehrály významnou roli tím, že udržovaly komunikační linie, což částečně zavinili svou nedostatečnou připraveností Britové, kteří se, pokud šlo o týlové zabezpečení, nepoučili od Napoleona.

Vozatajstvo, oficiálně nazývané královský trén, bylo zavedeno v roce 1799 a za napoleonských válek opravdu vyvíjelo činnost, ale v roce 1833 bylo v rámci úsporných opatření zrušeno, což vedlo k tomu, že pluky vysílané na Krym si musely samy organizovat vlastní dopravu, ačkoli občas neměly k dispozici ani muly či koně. V celostátním měřítku byla doprava svěřena resortu financí, které nemělo nic společného ani s ministerstvem války, ani s náčelníkem výzbrojní služby, který zodpovídal za zásobování střelivem a výstrojí. Ministerstvo financí o tento úkol neprojevovalo příliš velký zájem, a ačkoli krymská válka odhalila jeho nedostatky, takový směšný a nepraktický systém byl odstraněn teprve v 70. letech 19. století.

Krymská válka byla nesprávně pojatá a zbytečná záležitost, v níž v obtížném terénu a v hrozných podmínkách bojovala armáda, která utrpěla mnohem větší ztráty na lidech v důsledku nemocí a chorob než přímo v boji a zasloužila si, aby ji historik Eric Hobsbawm nazval „notoricky nekompetentním mezinárodním masakrem“.[13] Válku, která trvala od konce roku 1853 do začátku roku 1856, vedlo na několika bojištích včetně Balkánu a Finska Rusko, proti němuž stála aliance

Velké Británie, Francie, Osmanské říše a Sardinského království. Rozhodující bitvy, obzvlášť vleklé obležení Sevastopolu Brity a Francouzi, však byly vybojovány na Krymu.

Údajný *casus belli* (důvod k vyhlášení války) byl krajně nevěrohodný, poněvadž šlo o spor týkající se svatých míst v Jeruzalémě, který v důsledku neúspěšných diplomatických jednání a zaujímání četných směšných postojů postupně přerostl ve válku. Rusové sice ve skutečnosti už dlouho hledali záminku, aby mohli vyrvat vládu nad oblastí Černého moře – a tím i nad pozemní cestou, která tudy vedla do Indie – z rukou hroutící se Osmanské říše, avšak nakonec si nesprávně vyložili diplomatickou situaci, poněvadž si neuvědomili, že se Turkům dostane tak velké pomoci a omylem počítali s tím, že Rakousko bude ochotné bojovat na jejich straně. Velká Británie a Francie vyhlásily válku Rusům poté, co v listopadu roku 1853 zaútočili na turecké loďstvo, zničili je a při tom připravili o život víc než 3000 námořníků. Zatímco vyhlášení války bylo vydáváno za reakci na hrůznost ruského útoku, obě velmoci k takovému kroku vedly vlastní důvody, poněvadž se snažily zabránit, aby území Osmanské říše obývaná Slovany, a případně ani sama Konstantinopol, nepadly do rukou Rusům.

Rusové nebyli na rozsáhlý a vleklý válečný konflikt připraveni, ale totéž platilo rovněž o Britech, kteří žili v míru od konce napoleonských válek, to znamená déle než dobu života jedné generace, a právě v důsledku jejich nedostatečné připravenosti se nakonec projevila nutnost postavit železnici, která se stala rozhodujícím článkem zásobovací linie. Britská armáda vyslaná na Krym přestala po dlouhých letech nečinnosti vnímat, k čemu je vlastně určena. Jak to výstižně vyjádřil železniční historik Anthony Burton: „Z obyčejných vojáků, kteří byli špatně placeni a živeni, se stali pouzí manekýni, předvádějící čím dál velkolepější uniformy… Sebemenší porušení předpisů – třeba špinavý knoflík, vypadnutí z rytmu při pochodu – mělo za následek krutý trest bičování. Byla to armáda složená ze samých nastrojených panáků a chudáků, které vyslali na vzdálený Krym bojovat ve skutečné válce, v níž měla téct krev.“[14]

Britové a Francouzi za podpory svého tureckého spojence reagovali na úplné zničení tureckého loďstva tím, že v létě roku 1854 vylodili na Krymském poloostrově (dnes patří Ukrajině) síly, které měly 60 000 mužů, 3000 koní a 130 těžkých polních děl. Měli v úmyslu zaútočit na Sevastopol a dobýt pevnost i s přístavem, který měl rozhodující význam pro ovládání Černého moře. Spojenci doufali, jak to v takových případech často bývá, že půjde o rychlé tažení, že město padne po kratším období ostřelování z děl a že válka skončí do Vánoc. Ale tak tomu nakonec nebylo. Krátce po vylodění sice spojenci dosáhli vítězství v bitvě u Almy, avšak nedokázali dostatečně rychle rozvinout dosažený úspěch a potom se vlhké letní počasí změnilo v mrazivou zimu, před níž vojáky nic nechránilo.

Britové dorazili naprosto nepřipraveni. Vyslali armádu loděmi na místo vzdálené asi 5000 kilometrů od domova s trestuhodně nedostatečnou výstrojí, v důsledku čehož se po změně vlhkého léta v mrazivou zimu životní podmínky pro vojáky staly nesnesitelnými. Počet těch, kteří padli za oběť chorobám a nedostatečnému zásobování proviantem, byl ohromující, což – jak píše historik Brian Cooke, který se zabýval krymskou dráhou – „potvrzuje lhostejnost a neschopnost vlády i vojenského velení, jež vyslaly do války početné expediční síly téměř zcela postrádající veškeré prostředky nutné k jejich zajištění“.[15]

Silnice dlouhá 13 kilometrů, spojující britskou základnu v balaklavském přístavu s frontovou linií, z níž 30 000 mužů ostřelovalo a oblehalo Sevastopol, byla neustále příšerně ucpaná. Z hlediska zajištění přísunu tisíců tun střeliva a dalšího materiálu byla naprosto nedostačující a týlové zabezpečení zůstalo téměř zcela opominuté. Armáda byla závislá na ruských volských spřeženích, ukořistěných bezprostředně po vylodění, a na hrstce tureckých koní, ale podle vyjádření kapitána Henryho Clifforda, který sloužil v Balaklavě, „chladné počasí, nedostatek píce a námaha způsobily, že voli i koně uhynuli, a silnice jsou nesjízdné“.[16] Denní dávky stravy pro vojáka byly sníženy na pouhou „čtvrtinu obvyklého přídělu vepřového masa a sucharů“. Zmíněný důstojník dále líčí, jak nejpozději v prosinci už začínala docházet munice, protože

„koně našeho hipomobilního dělostřelectva [padali] mrtví po třech či po čtyřech za noc".

Zatímco v Balaklavě se hromadily zásoby, jež nebylo možné přisunout k Sevastopolu, sílil všeobecný zmatek. Šuškalo se o četných případech, kdy potraviny a futráž pro koně hnily na lodích, zatímco vojáci i zvířata trpěli hladem. Dopis časopisu *Illustrated London News* líčí místo, které před válkou bylo příjemným rybářským přístavem, těmito slovy: „Přístavní rejda se proměnila v žumpu a pobřeží v bezednou jámu plnou tekutých ohavností – v páchnoucí moře černého slizkého bahna, vydávající dokonce i v nynějším chladném období jedovatý zápach a přechovávající zárodky, které způsobí smrt tisíců, jakmile vyjde horké jarní slunce a probudí k životu mor…"[17] Proslulý reportér listu *The Times* William Russell, který je zřejmě oprávněně považován za prvního válečného dopisovatele, se vyjádřil bez obalu: „Není co jíst ani co pít, nemáme silnice, zásobování proviantem, léky, výstroj, uspořádání – jediné, čeho máme víc než dost, je cholera."[18]

Britové si – sice pozdě, ale přece – uvědomili, že má-li nadále pokračovat obležení, budou muset prodloužit komunikační linii až k ležení u Sevastopolu. Uhynutí většiny volů a koní, jež bylo důsledkem nedbalosti vojáků a vyčerpání zvířat, a nedostatek stavebního dříví potřebného na vybudování komunikace, která se nazývala „manšestrová silnice" (hrubá, ale zato s povrchem zpevněným hatěmi, konkrétně kládami položenými kolmo na směr dopravy a zasypanými pískem), nakonec vedly k závěru, že jediným řešením možná bude postavení železniční trati.

Taková myšlenka se však nezrodila v představách vojenských pánů ani v hlavách ministrů, kteří si uvědomili katastrofální nedostatky, jež se projevovaly ve sféře týlového zabezpečení. Předcházející tažení sice byla zorganizována stejně lajdácky a nedbala na ztráty na lidských životech, avšak přesto nastala určitá změna, totiž na místo se dostavili – a moderně řečeno se tam „pevně usadili" – žurnalisté a fotografové, kteří byli s to informovat veřejnost doma o katastrofálním vývoji událostí. Bez takové záplavy informací by trať možná nebyla vůbec postavena. Návrh na její vybudování ve skutečnosti přišel z kruhů, jež měly své

zájmy v prostředí železničních společností ve Velké Británii. Země právě prodělala vůbec největší rozmach železnic, což vedlo k vzniku úžasné železniční sítě o celkové délce téměř 10 000 kilometrů, která byla dokončena do roku 1854, to znamená pouhých pětadvacet let po zahájení provozu na první důležité trati. Mnoho z nich vybudoval jeden z prvních významných železničních stavitelů Samuel Peto, který rovněž stál za tratěmi postavenými v mnohem obtížnějších podmínkách na mnohem odlehlejších místech, například v Norsku nebo v kanadské provincii Nova Scotia. Když se z Russellových článků v *Timesech* dověděl o dopravních potížích, Peto, který se mezitím stal whigovským poslancem a všeobecně uznávanou osobností, předložil státnímu tajemníkovi války vévodovi z Newcastlu[19] návrh, aby byla postavena železniční trať spojující Balaklavu s ležením na návrší nad městem. Taková představa se ovšem u některých nejvyšších představitelů vojenského velení, kteří tvrdili, že postačí pouhé zlepšení silnice, nedočkala všeobecného příznivého přijetí. Ale nakonec se rozhodujícími faktory staly nedostatek tažných zvířat a slib železničního podnikatele, že postaví trať rychle.

Peto se spojil s Edwardem Bettsem, s nímž už předtím vybudoval několik železnic, a s dalším tehdejším úspěšným stavitelem železnic Thomasem Brasseyem a všichni tři společně slíbili, že poněvadž pracují v národním zájmu, odvedou práci za pouhé nutné náklady a vzdají se zisku. Poté, co vévoda z Newcastlu Petův návrh přijal, byl s pozoruhodnou rychlostí shromážděn materiál potřebný ke stavbě železniční trati. To platilo rovněž o pracovních silách asi 250 zkušených kopáčů – ve vrcholné fázi jich nakonec na výstavbě trati pracoval čtyřnásobný počet –, pro něž bylo dostatečnou pohnutkou nejen vlastenecké nadšení, jež sami odhodlaně sdíleli, ale stal se jí i nedostatek práce, který se projevil poté, co ve Velké Británii koncem 40. let 19. století nastal náhlý konec železniční mánie. Flotila parníků, která přepravovala dělníky a dopravovala materiál, se v prosinci roku 1854, to znamená pouhých několik týdnů poté, co vláda přijala předložený návrh, mohla vydat na dvouměsíční plavbu.

Stavební projekt rozhodně nadchl veřejnost, jíž se zalíbila představa, že takové neurvalé barbary posílají na opačný konec Evropy, aby zachránili

britskou armádu. Peta jmenovali hlavním inženýrem a za projevené úsilí ho odměnili udělením baronského titulu, on sám však na Krym neodjel. Řízení pozemních prací svěřil zkušenému železničnímu staviteli Jamesi Beattymu, který za vybudování železnice dostal královskou odměnu ve výši 1500 liber (částku, jež odpovídá zhruba dnešním 1 200 000 liber). Brassey a Betts sice také zůstali doma v Británii, avšak přesto poskytovali jak odborné rady, tak finanční podporu.

Zeměměřič Donald Campbell, který připlul předem s nepočetnou skupinou dalších odborníků, převážně sám vytyčil trasu krátké železniční trati dřív, než 19. ledna 1855 připlul Beatty. Nebyl to snadný úkol, poněvadž terénní a všechny ostatní podmínky nebyly pro výstavbu železnice vhodné. Především bylo třeba vyřešit problém spojený s vlečkami vedoucími na přístaviště, ale Campbell si s ním poradil prostě tím, že – aby se vyhnul nutnosti stržení jakékoli stojící budovy – vedl trať středem hlavní ulice ve městě. Za ním začínal bažinatý terén, v němž bylo nutné postavit několik menších můstků nutných k překlenutí potoků, ale nejobtížnější úsek se nacházel asi 1,5 kilometru za vesnicí Kadikoj, kde začínalo prudké stoupání na výšinu dosahující výšky 180 metrů nad mořem, a končil na plošině, na které byla rozmístěna armáda obléhající Sevastopol. V nejstrmější části bylo stoupání 25 promile, což bylo pro tehdejší běžné lokomotivy nesmírně namáhavé, a Campbell si tudíž uvědomil, že bude nutné instalovat stacionární lokomotivu, která bude tahat vlaky do svahu pomocí lan.

První skupina 500 pracovníků připlula krátce po Beattym. Většinou šlo o obyčejné kopáče, ale bylo mezi nimi rovněž asi 100 tesařů, 12 strojvedoucích, 3 lékaři a – což je pozoruhodné – 3 předčítači bible pečující o duchovní potřeby chudých, jejichž naléhání však v průběhu plavby nenacházelo odezvu, poněvadž kopáči ve všem všudy dostáli své neslavné pověsti. Vystoupili na zem v Gibraltaru (jak vyžadovala odvěká britská vojenská tradice), zpili se tam, jak zákon káže, a skupinka odvážnějších dokonce vylezla až k opicím na Skále. Při další zastávce, která byla na Maltě, jim ve snaze zabránit dalším podobným opileckým výtržnostem sice zakázali, aby si s sebou vzali peníze, avšak kopáči ihned dali dohro-

mady boxerská utkání, jejichž výtěžek vzápětí na místě propili. Pověst o jejich kouscích je samozřejmě předcházela a někteří nejvyšší vojenští velitelé, kteří pochybovali, že by takové živly byly s to postavit železnici, je v Balaklavě uvítali s neskrývaným nepřátelstvím. Brzy se však ukázalo, že se páni oficíři mýlili. Schopnosti kopáčů stavět železnice nemohla být vytčena sebemenší chyba a svými výkony udělali na vojenské představitele náležitý dojem. Pouhý týden po jejich příjezdu se už v Balaklavě kladly koleje na železniční svršek a bylo hotovo vytyčení značné části trasy. Kapitána Clifforda si kopáči zcela získali. Zatímco je v deníku po jejich příjezdu líčí jako „něco, o čem se nedá ani mluvit", pouhých několik dnů nato si zapsal: „S úžasem jsem zíral, jak postupuje stavba železnice v Balaklavě…, kopáči toho stihnou za jediný den udělat víc než celý pluk anglických vojáků za týden."[20]

Peto sice poněkud neuváženě slíbil vévodovi z Newcastlu, že trať bude hotová do tří týdnů po příjezdu pracovních sil, avšak výstavba přesto nakonec trvala něco přes dvojnásobek zmíněné lhůty, což ovšem byl stejně úžasný výkon. Pracovní podmínky byly úděsné, poněvadž dělníci, kteří dřeli ve dne v noci, si museli s pouhými lopatami, vidlemi a kolečky poradit se silnou vrstvou bláta. Na místě sice byli k dispozici koně, muly, a dokonce velbloudi, avšak přesto se projevoval nedostatek tažných zvířat, poněvadž řada z nich padla za oběť vyčerpání a zraněním způsobeným při nehodách.

Přesto přese všechno však byla do deseti dnů po připlutí položena trať až do vesnice Kadikoj, a jakmile byl první úsek dokončen, ihned byl využit k dopravě materiálu kopáčům, kteří stavěli zbývající část trati, a zároveň na pomoc přísunu materiálního zabezpečení vojáků. Velká krymská centrální dráha, abych použil poněkud přehnaně grandiózní oficiální název, byla dokončena 26. března 1855. Šlo sice jen o primitivní a elementární trať, avšak její stavba, která trvala v období kruté zimy a začínajícího jara pouhých sedm týdnů, přesto znamenala pozoruhodný výkon. Navzdory tomu, že samotná trať byla dlouhá pouhých 11 kilometrů, Peto časem poukázal na to, že celkem bylo položeno 46 kilometrů kolejí včetně odboček, vedlejších kolejí a různých úseků, které byly dvojkolejné.

Udržování provozu na trati bylo náročným úkolem a připomíná plán připravený původci téměř kompletní privatizace železnic, který v polovině 90. let 20. století předložila konzervativní vláda. Na počátečních 3 kilometrech u Balaklavy se používaly běžné parní lokomotivy dovezené z Velké Británie, které řídili vojáci královského ženijního sboru. Dál tahala vagony spřažené po osmi do prudkého svahu nad vesnicí Kadikoj stacionární lokomotiva, která byla rovněž svěřena do rukou ženistům. Na dalším úseku šest koní nově sestaveného pozemního dopravního sboru tahalo vozy po dvou po dalším stoupání a nakonec byly vagony, z nichž každý unesl až tři tuny nákladu, s využitím zemské přitažlivosti spojené s dalšími koňskými potahy dopraveny na planinu, na níž bylo vojenské ležení. Do Balaklavy se vagony vracely převážně samospádem, což vedlo k řadě nehod v případech, kdy selhaly nebo nebyly dostatečně použity brzdy, a jedna z nich si vyžádala i život nešťastného Beattyho. Na první pohled se sice zdálo, že není příliš vážně zraněn, avšak po návratu do Velké Británie ho ve věku pouhých šestatřiceti let brzy stihla smrt způsobená aneurismatem, které – jak vyšlo najevo při pitvě – způsobil pád z vlaku. Domů se vrátili rovněž kopáči, kteří měli pracovní smlouvu na půl roku. V té době však už armáda, na niž jejich výkon udělal velký dojem, chtěla, aby zůstali a budovali opevnění, ale stavitelé trvali na tom, že jde o civilisty, kteří nemohou být nuceni k prodloužení pracovního pobytu. Sami kopáči se chtěli za každou cenu vrátit, ovšem až poté, co jeden z nich padl za oběť místní „kratochvíli", totiž pozorování dělostřeleckého ostřelování obleženého města, a při tom ho zabila ruská dělová koule.

Navzdory komplikovaným a občas i nebezpečným metodám zajišťování provozu představovala železnice mnohem lepší a bezpečnější alternativu k silnicím, po nichž nadále dopravovala značné množství zásob koňská spřežení. Jakmile byla dráha dokončena, rychle ji uvedli do plného provozu, přestože na ni vojáci kladli různá směšná omezení a snížili její výkon rozhodnutím, že před osmou hodinou ráno a po půl šesté večer se nesmí dopravovat žádný materiál.

V době, kdy se dráha stavěla, boje na zimu většinou ustaly a nějakou dobu se zdálo, že možná už ani nebudou znovu zahájeny. Car Mikuláš I.

totiž zemřel a na trůn po něm nastoupil Alexandr II., který byl příznivěji nakloněn modernizaci, ale v počátečních dnech své vlády v sobě nenalezl tolik sebedůvěry, aby nařídil zastavení nesmyslného konfliktu. K politickým změnám v té době docházelo rovněž ve Velké Británii. V důsledku skutečnosti, že válka byla vedena skandálním způsobem a Russellovy názorné reportáže k tomu upoutaly pozornost veřejnosti, padla vláda. Na místo ministerského předsedy lorda Aberdeena sice nastoupil lord Palmerston, avšak výměna muže stojícího v čele vlády přesto vzhledem k nepříjemné situaci, v níž se octla vinou neúspěchů tažení v roce 1854 a mnohem lepších výsledků dosažených francouzským spojencem, který byl ještě krátce předtím považován za nepřítele, pouze posílila odhodlání Britů zdvojnásobit úsilí. Po uvedení dráhy do plného provozu spojenci, posílení příjezdem sardinské armády, začali s novými útoky na město. Železnice umožnila přísun střeliva na výšinu, z níž bylo vedeno dělostřelecké ostřelování, které mohlo být po půlroční přestávce rovněž znovu zahájeno. Útok, který byl zahájen na Velikonoční pondělí, to znamená 9. dubna 1855, byl nejprudším dělostřeleckým ostřelováním, k jakému do té doby kdy došlo, a trval deset dní. Při zajišťování materiálu při tehdejším bombardování, v jehož průběhu bylo vypáleno 47 000 ran z děl včetně nesrovnatelně vyššího podílu těžších granátů, jež bylo možné mnohem snáz přisunout až k dělům, sehrála neocenitelnou roli právě železnice.

Výsledek ovšem přinesl zklamání a obranné linie obležených se nepodařilo prolomit. Rusové naopak byli s to opravit značnou část poškození způsobených dělostřeleckou palbou a – což bylo ještě důležitější – nebyl připraven žádný náležitý plán všeobecného útoku na město, který by musel mít podobu spojeného úsilí s Francouzi. Velení marně doufalo, že se Rusové, vystavení mohutnému ostřelování z děl, prostě vypaří, ale ti navzdory početným ztrátám, které decimovaly jejich řady, zůstali na svých místech. Ani následující podobná ostřelování, k nimž došlo v červnu a v srpnu, nedokázala zlomit odhodlání Rusů a jejich obranu se podařilo prolomit teprve po třetím útoku začátkem září. Při všech zmíněných ostřelováních sehrála železnice rozhodující roli z hlediska přísunu

munice pro dělostřeleckou palbu vedenou v rozsahu, jaký do té doby neměl obdobu, a při konečném, ještě mohutnějším bombardování bylo nasazeno 307 děl, jež za pouhé čtyři dny vypálila 150 000 ran. Cooke dochází k závěru, že železnice učinila ze Sevastopolu „první oběť moderního nasazení dělostřelectva ve válce. Nikdy předtím nebyl na tak malém prostoru soustředěn takový počet děl. Nikdy předtím nebylo střelivo k dispozici v tak obrovském množství."[21] Dráha sice možná vypadala skromně a nepatrně, avšak její význam ve vojenských dějinách by neměl být podceňován. Jak dále píše Cook, „poprvé byl použit poměrně komplikovaný a kompletní systém dopravy, který byl vybudován speciálně pro účely zásobování dělostřelectva. Vrcholného stadia nakonec dosáhl na západní frontě za první světové války."[22] Předtím byly železnice využívány k přepravě vojáků, kdežto na Krymu se speciálně vybudovaná trať poprvé stala nezbytnou součástí komunikační linie.

Po pádu Sevastopolu válka krok za krokem skomírala až k úplnému konci, poněvadž nový car si postupně uvědomoval její marnost a v březnu roku 1856 raději v Paříži podepsal poněkud pokořující mírovou smlouvu. V měsících, které mezitím uplynuly, však byla dráha vylepšena a dopravovala do ležení před Sevastopolem značné množství materiálu a zásob, poněvadž vojenští představitelé počítali s tím, že válka bude pokračovat, a nechtěli dopustit, aby vojáci strávili druhou zimu jen tak pod širým nebem. Zcela zbytečná válka si nakonec vyžádala 250 000 lidských životů, které většinou padly za oběť různým nemocem, a kdyby nebyla postavena železnice, možná by trvala déle, poněvadž spojenci byli odhodláni obléhat Sevastopol tak dlouho, dokud by jej Rusové bránili.

Všechen materiál samozřejmě nebyl přisunut po železnici. Silnici spojující Balaklavu s frontovou linií se sice nakonec podařilo značně vylepšit, avšak trať přesto nadále dopravovala většinu těžkého materiálu – v průběhu ostřelování průměrně 250–300 tun denně, což odpovídalo asi tisíci nákladům vozu taženého koňským spřežením –, a prokázala tím, jak velké možnosti v sobě skrývá třeba i takový absurdní „výmysl" hodný známého humoristy Heathe Robinsona. Na vrcholu její slávy na trati