

Major gšt. Karel Štěpánský:

Železnice ve válce.

(Dokončení.)

Válečné období, vzhledem k železnicím, možno dělit na 3 údobí:

1. údobí, od počátku války do polovice 1915 je přeměnou mírového provozu na válečný; s počátku silné požadavky vojenské, pak stále menší; zavádějí se náhražky, aby bylo čeleno nedostatku cizích surovin;

2. údobí, trvající 3 léta, je dobou ustálení; požadavky válečnicků a obyvatelstva se vyrovnávají; náhražky a nové metody se již vžily;

3. údobí, od polovice 1917 do konce války, je dobou úpadku, zavištěného těžkou situací hospodářskou i vnitřně politickou, kdy už i náhražek se nedostává.

V dalších odstavcích se zmíním o každé složce železniční služby; kdekoli budou uvedeny číselné údaje, platí jen pro rakouskou polovičku rak. uh. mocnářství.

Železniční personál. — Na počátku války mnoho železničnických zaměstnanců nastoupilo do činné služby u vojenských útvarů; úbytek musil být hrazen novým přijímáním, při čemž školení nemohlo být prováděno tak důkladně. Od r. 1916 jsou přijímány i ženy pro službu telefonní, kancelářskou, dílenskou, skladištní i staniční, od r. 1917 i pro službu jízdní a dopravní.

Železničnických zaměstnanců bylo 1. VII. 1914 okrouhle 291.200 (z toho státní dráhy 237.000, soukromé 54.200). Pohyb do 24. VII. 1918 činil: nastoupilo vojenskou službu v poli a u vojenských železničnických formací asi 35.500 mužů, roční 3% normální odchod též asi 35.000, celkem úbytek 70.500 železničnických zaměstnanců. — Za války přijato: zaměstnanců 42.750, zaměstnankyň 31.500, pensistů 550, celkem 74.800 osob, tedy o 4000 více, a přec jen jejich výkonnost je menší, protože byli méně školeni a fysicky slabší, při čemž situace v zápolí byla horší než v poli, kde bylo méně těchto nově přijatých.

Železniční správě připadla válečná péče o potraviny, šaty a boty pro železniční personál, jemuž byl přiznán zvýšený podíl potravin, které

spravoval stát, a to buď jedincům anebo společným kuchyním. Roku 1915 byla zřízena 1. společná kuchyně pro jízdní personál (později i pro dělníky v dílnách), r. 1916 bylo jich již 109 a v září 1918 celkem 351, s celkovou denní přípravou až 120.000 obědů (večeří).

S počátku války byl výkon služby velmi dobrý, ať už z citu pro povinnost nebo ze strachu před trestem anebo před „zákopy“. Později dolehla nouze, lidé jezdili na venek, aby skoupili, co se dalo, a železničáře — protože jezdili zadarmo — to svádělo k ziskuchtivosti. — V létě 1917 byl první pokus o stávku, v létě 1918 stávka vypukla v severovýchodní oblasti, byla sice krátká, ale ukázala pravou tvářnost situace.

Služba dopravní. — O půlnoci s 2. na 3. mob. den byl zaveden na všech tratích válečný jízdní řád (na některých již v noci s 29. na 30. července). Pro velkou pomalost vlaků a nevyužití výkonnosti tratí a strojů se neosvědčil; ukázalo se, že mnohá zařízení jsou již zastaralá a že mnohým podřadným věcem byla přiznána přílišná důležitost. — Tak na př. na dvoukolejné trati Budapešť—Michalovce—Přemyšl jezdily v míru dálkové nákladní vlaky o 100 nápravách rychlostí 40 km/hod. s brzdícím procentem 10—19, podle válečného jízdního řádu jezdí tam vlaky o 50 nápravách, rychlostí 30 km/hod. s brzdícím procentem 33. Přípravy se konaly, jako by všechny trasy válečného jízdního řádu byly obsazeny, a tak na trati Vídeň—Solnohrad v jedné postrkové stanici bylo připraveno 30 strojů, ačkoli v míru tam stačil 1, a ve skutečnosti pak úplně vystačily 3 stroje. Stravovací pobyty v stravovacích stanicích byly zbytečné, poněvadž většina transportů si vařila sama na převozných kuchyních, a jen zpomalovaly již beztoho pomalou jízdu vojenských vlaků; byly proto zrušeny a všechny transporty musily býti přeinstradovány (změna čísel tras a vlaků). Tyto zkušenosti vedly k tomu, že válečný jízdní řád byl stále zlepšován a v průběhu války nahrazen civilním jízdním řádem, přízpusobným poměrům válečným, který byl s to, protože byl pracován nejen vojáky-odborníky, ale i železničnickými úředníky, uspokojiti nejen značné požadavky vojenské, nýbrž sloužiti i potřebám a požadavkům občanským v zápolí. Každý hleděl ovšem uplatniti a vymoci své a není tedy divu, že poměr mezi železničnickými služebnami a vojenskými železničnickými úřady nebyl vždy nejlepší, ačkoli kromě menších třenic k vážnému incidentu nikdy nedošlo.

Dlouhým trváním války a častou změnou bojiště nabýly důležitosti ty vedlejší dráhy (linky), s kterými se nepočítalo a které na zvýšený provoz nebyly ani zařízení. Též vojenská instradace působila někdy těžkosti a brzdění ostatní dopravy. Pokud šlo o instradaci celých vlaků, to šlo, těžkosti působila instradace jednotlivých vagonů na civilní nákladní vlaky v přechodných (odbočných) stanicích. Mnohdy měl nákladní vlak 20—30 takových transportů, musil dlouho posunovat a způsobil tím zpoždění vlastního vlaku a tím i zpoždění vlaků ostatních.

Před válkou byla jednotlivá ŘSD. dosti samostatná, hlavně co do přepravy zboží. Už tehdy zasáhlo ministerstvo železnic a určilo dálkové nákladní vlaky průběžné, které v přechodných stanicích ihned pokračovaly v jízdě. Na počátku války nutnost šetřiti spotřebními prostředky přiměla ministerstvo železnic vykonávati čím dál, tím větší vliv na provoz a tím více jej centralisovati. První popud dala k tomu řepná kampaň r. 1914, v době, kdy všech vozů bylo použito k převozu vojsk a

musilo se používat vozů starých, cizích, najatých a p. Největší krise byla vždy v Čechách, ale přece se zdolala, ovšem též proto, že osevná plocha byla zmenšena víc než o 50% (z 3.5 mil. tun r. 1913 na 1.5 mil. tun r. 1917, t. j. z 216.900 vozů r. 1913 na 98.700 vozů v r. 1917).

Státní spravování potravin se nedělo vždy podle plánu účelně založeného, takže vznikly transporty potravin i do krajín jinak hospodářsky dosti bohatých, protože z těch se zase odvezly jinam. Byly zaváděny celé vlaky; jich řadění činilo obtíže, jich vykládání ještě větší, neboť se mnohdy protahovalo, čímž byly vozy dopravě odnímány. Nejvíce to bylo znáti u převozu obilí a brambor, ba i u transportů dobytka.

Ani převoz uhlí nebyl účelně usměrněn. Ministerstvo železnic navrhlo těžařům, aby nakládali vozy podle míst určení, aby z nich mohly býti řaděny celé vlaky v jednom směru. V ostravské pánvi to šlo, v české hnědouhelné pánvi těžaři dělali potíže, a následek toho byl: zbytečné jízdy, prázdné jízdy, nedostatek a zpoždění zásilků u příjemce.

Po dobu nástupu nebylo přepravy civilního zboží. Dnem 11. srpna 1914 byla připuštěna přeprava potravin, dnem 22. října přeprava ostatního zboží. Začíná pracovat válečný průmysl a civilní přeprava zboží stoupá, ovšem jen na tratích a v době, kde není operačních vojenských převozu. Koncem 1917 nastala kritická situace, prostředky stačí jen na přepravu uhlí a potravin. Proto v listopadu byl zřízen zvláštní „přepavní výbor“ (experti z ministerstev železnic, zemědělství, obchodu, veřejných prací, zásobování lidu, ÚDV.), který určoval pořadí nutnosti přepravy ohlášených zásilek. V této době krise se uplatnila doprava po splavných řekách, hlavně po Dunaji.

Osobní doprava vyhlášením mobilisace ohromně stoupla. Všichni dovolenci, návštěvy, cestující a p. se vraceli domů. Osobní vlaky jezdily ve 3 až 4 dílech, ba vlak Solnohrad—Víděň jel v 11 dílech. Zavedením válečného jízdního řádu byla civilní doprava úplně zastavena, musila však býti obnovena, aspoň nouzově, již 17. srpna; koncem srpna jezdí dokonce již i rychlíky. Dnem 1. září byl zaveden mírový omezený provoz (kromě Severní dráhy a drah v Haliči). V polovici října byly zavedeny rychlíky do Německa (Berlína, Mnichova, Frankfurtu). V lednu 1916 byl zaveden dvakrát týdně rychlík Berlín—Cařihrad (Balkanzug) přes Děčín, Víděň, Budapešť, Sofii. Dnem 1. června 1916 byl zaveden mírový jízdní řád i na trati Víděň—Krakov. Pro vojenské dovolence byly zavedeny zvláštní vlaky dálkové, zrychlené (U-Züge).

Rakouské státní dráhy převezly r. 1913 celkem 154 mil. cestujících (z toho 2 mil. vojenských osob jednotlivě cestujících) a r. 1916 až 1917 již 183 mil. (22 mil.) cestujících, při čemž stoupla jak dálková doprava (běženci, návštěvy raněných, odvody, obchodní cesty a j.), tak i doprava blízká (obstarávání potravin, dělníci do práce). Pro citelný nedostatek uhlí byl zaveden v lednu 1918 omezený jízdní řád, který potrvál až do konce války. Osobní vlaky, aby byly získány stroje, byly omezeny, za to však byly delší, čímž trpělo jich vytápění, a vlaky jezdily pomaleji. Vojenské vlaky (Z-vozy) byly vytápěny železnými kamínky. Též čištění a desinfekce vozů byla věnována zvýšená pozornost. — Letní čas byl zaveden z důvodů technických i hospodářských po prvé r. 1916 (od 1. V.—30. IX.) a pak každý následující rok.

Válečné poměry si vynutily i mnohé změny ve službě dopravní a návěštní. Tak mnohé evakuační transporty, aby jen byly pryč, šly rychle za sebou bez ohledu na jízdní vzdálenost, návěštění a brzdění. Na opravených tratích se jelo hned, jak byly nouzově hotovy, bez ohledu na to, že vedení telegrafní (telefonní) nebylo třeba ještě hotovo. R. 1917 byla zavedena jízda s náskokem.

Železniční nehody v prvním roce války klesly, pak však stále stoupají. R. 1913 bylo jich 2222, při čemž zraněno 2120 osob (z toho 65% železničářů), r. 1914/15 bylo nehod 1700, zraněno 1880 osob, a v posledním roce 1917/18 celkem 3530 nehod, při nichž zraněno přes 4000 osob (z toho 45% železničářů).

Služba vozová. — Všechny vozy rakouských, uherských a bosensko-hercegovinských drah, ať státních anebo soukromých, tvoří za války jednotný park, celkem asi 213.000 nákladních vozů, kterými všemi disponuje ÚDV.

Vozů je však stálý nedostatek. Vagonky pilně pracují, nemohou však zmoci objednávký: proto vyjednával přednosta polní železniční služby s říšsko-německými vojenskými železničními úřady o zapůjčení krytých a otevřených vagonů a v polovici r. 1915 dostal 3786 vozů Němci ukořistěných (belgických a ruských), označených trojuhelníkem Δ (Dreieckswagen), za denní půjčovné za vůz 1 Mk. Taktéž Němci dali své vozy, když něco potřebovali z Rakouska odvézt (na př. r. 1915 — 500 vozů s uhlím z Čech do Německa denně). Nedostatek způsoben též tím, že obsazením Srbska, části Ruska, části Rumunska a sev. Italie bylo obsazeno mnoho set nových železničních kilometrů, většinou však bez vozů neb s málo vozy.

Avšak příčiny stálého nedostatku nebyly jen příčiny právě uvedené, nýbrž též: pomalá jízda a zdlouhavé nakládání a vykládání (tedy delší oběh vozů), použití vozů k speciálním vojenským účelům (114 nemocničních vlaků, 10 obrněných vlaků, 15 desinfekčních a koupacích vlaků, pojezdné stravovny, dílenské a řemeslnické vlaky a p.), udržování velkých záloh v etapě armád, stání naložených vozů u vojenských skladů v pohotovosti (v Kowelu několik tisíc, z toho 400 s municí), používání vozů jako kanceláří a bydlíšť, ztráty při vyklizení území, používání horších mazadel, časté poškozování vozů, sestavování sběrných vlaků (se senem a p.) v celé vlaky, což trvalo týdny, a p.

Tento nedostatek byl ještě citelnější při vyhlášení války Italie (květen r. 1915) a Rumunska (srpen r. 1915), kdy připraveny velké zálohy vozů k předvídané evakuaci. V tu dobu se omezila civilní přeprava zboží většinou jen na živý dobytek a na potraviny.

Služba strojní. — Veškerými stroji všech drah disponuje ÚDV. Na počátku války bylo jich všech (i úzkorozchodných) u státních drah asi 6260 a počet ten stoupl do konce války skoro na 7.000. Vyklizením Bukoviny a východní Halíce nastaly značné ztráty. Němci vypořádávají tím, že na převozy svých vojsk do Ruska dávají své stroje, tak též na převozy uhlí z Čech a Ostravska do Německa (koncem r. 1917 průměrně 200 strojů).

Brzy se jeví nedostatek strojů způsobený nejen nedostačujícím počtem, nýbrž i pomalým oběhem vlakových garnitur, dlouhým vykládáním vojenských transportů, upotřebením strojů k speciálním vojenským účelům a snížením výkonnosti strojů, způsobeným nedbalým udržo-

váním strojů, nedostatkem mědi (stroje s litinou jako nahražkou mají o 10% menší výkonnost), nedostatkem zinku, špatnými mazadly a konečně v nemalé míře i nedostatkem a špatným uhlím (takže spotřeba na konci války, při stejné výkonnosti stroje, byla o $\frac{1}{3}$ větší než před válkou).

R. 1917 byl tak citelný nedostatek uhlí, že všechno jedoucí uhlí bylo zabaveno pro železnice, aby mohly jezdit a aby se uvolnily ucpané určité trati (27. IX. 1917 stálo na Severní dráze 55 uhelných vlaků). Tím se uhláky ihned uvolnily, mohly odjet do uhelné pánve a znovu naložit pro původní příjemce. — Složiště pro uhlí bylo v důležitých stanicích rozšiřováno, ruční zauhlovací zařízení ve výtopnách přeměněno v mechanické a v mnoha vodárnách zlepšeno čerpací zařízení.

Služba dílenská. — Dobří dělníci odešli na vojnu a nahradili je lidé méně výkonní, slabší, zajatci a ženy; tím značně utrpěla výkonnost služby dílenské a mimo to i tím, že některé železniční dílny byly v Haliči zabrány Rusy a jich pozdější obnovení bylo nákladné a velmi zdoluhavé.

Zásoby materiálu byly vyčerpány do konce r. 1917, jich nové obstarávání bylo velmi zdoluhavé. Jeví se značný nedostatek železa (kotelní plechy), mědi, cínu (komposice v ložiskách), zinku, minerálních olejů, vlny, knotů, pryže, laků, zvláště však uhlí. Pro tento nedostatek uhlí a surovin nemohou lokomotivy a vagonky civilní plně dostát v objednávkách, takže na př. z objednávky na r. 1917: 435 strojů, 392 tendrů, 13.400 vozů, nebylo dodáno 141, 132 a 1885. Proto byly rozšířeny vlastní železniční dílny v zápolí v Simmeringu, Liberci a Nymburku a nově vybudovány v Plzni, Jedlersdorfu a Tarnově.

Železničních dělníků bylo před válkou 25.370, z toho 16% narukovalo, 10% zmizelo v Rusy obsazené Haliči; do konce července r. 1917 armáda vrátila asi 7%. — Ke konci války bylo jich 34.230, z toho 615 zajatců, 1780 žen a 5700 vojenských dělníků.

Služba stavební. — U této služby nastal za války ohromný rozmach, zvláště pokud jde o novostavby. Pracím udržovacím nebyla věnována taková péče jako před válkou, protože se veškerá intenzita soustředila na opravy poškozených a na stavbu nových tratí.

Ničení drah bylo prováděno za ústupu, zprvu byly ničeny jen objekty důležité, od zimy r. 1914 již všechny objekty (mosty i propustky, tunely), ba i běžné trati (kolejnice, náspy, zářezy) a stanice (stavědla, výhybky) i zařízení (vedení, návěsní zařízení, vozy spáleny, vodárny poškozeny, budovy pobořeny a p.). Jen v Haliči bylo za ústupu do 26. září 1914 vyklizeno asi 4.600 km tratí a asi 800 stanic, na italské frontě pak celkem asi 300 km, v Sedmihradsku asi 650 km. — Při postupu bylo třeba poškozené trati opět opravovat, při čemž hlavním činitelem byl čas, a doprava byla nouzově zahájena ihned, jakmile to stavby aspoň trochu dovozovaly. Při postupu do Ruského Polska nastala nutnost spojití mezi sebou oboje konečné pohraniční železniční stanice; u některých z nich to již Rusové provedli neb aspoň začali. V zápolí bylo třeba zvýšiti výkonnost některých tratí zdvojkolejněním, ba Severní dráhu Vídeň—Krakov zamýšlelo se ztrojkolejnit a přípravné práce se již prováděly v úseku Přerov—Vítkovice.

Pro zajímavost jsem sestavil mapku a znázornil jsem na ní uvedené novostavby.

Tyto stavby byly prováděny jak úředníky a dělníky dráhy (hlavně v zápolí), tak i železničními stavebními rotami železničního pluku (hlavně v poli), některé části i za součinnosti německých vojenských železničních formací.

Provoz na těchto poškozených a nově opravených tratích i na nově vybudovaných tratích v operačním pásmu byl prováděn vojskem, t. j. žel. provozovacími rotami železničního pluku a byl místy velmi obtížný pro nedostatečné vybavení stanic a tratí náveštním zařízením, pro nepřátelskou palbu, letecké útoky a p. Nejdéle se udržel voj. provoz v obsazených územích; byly to vojenské dráhy: Heeresbahn Nord v Polsku s asi 1800 provoz. km, Heeresbahn Süd v Srbsku s 140 provoz. km, Heeresbahn Südost v Rumunsku s 540 provoz. km, Heeresbahn Südwest v sev. Itálii se 620 provoz. km a ke konci války ještě Heeresbahn Ukraine v úseku mezi mořem a čarou Jampol—Kremenczuk—Jekaterynoslaw—Nikotowka se 6000 provoz. km se smíšeným provozovacím personálem, vojenským i domácím.

Není proto divu, že se válečný počet žel. pluku ke konci války skoro zdvojnásobil (r. 1914 — 750 důst. a 44.000 mužů, r. 1919 — 1800 důst. a 70.000 mužů). (V srpnu 1918 měl však železniční pluk u polních útvarů 3380 důstojníků a mnohem větší počet mužstva. Pozn. red.)

Služba komerční a provozní výsledky. — Nákladní i osobní tarif je platný od 1. I. 1910. K tomu přišly za války různé přírážky, na př. válečná 30% od 1. II. 1917 (z čehož však 15—17% připadlo na daň dopravní). Od 1. X. 1918 nastalo všeobecné zvýšení sazeb o 40—70% a manipulační poplatek 80—160 h na 1000 kg zboží.

R. 1913 byl přebytek 196 mil. K, k tomu stát přispěl 51 mil. K k umořování základního kapitálu, tedy provozní číslo 78, t. j. že na 1 K příjmu připadne 78 h provozovacích výdajů.

R. 1914/15	—	přebytek 52 mil. K, stát. příd. 195.5 mil. K, provoz. čís.	92.8,
„ 1915/16/17	„	82 „ „ „	154.5 „ „ „ 91.6,
„ 1917/18	„	120 „ „ „	348.0 „ „ „ 108.5.

Výdaje proti r. 1913 poklesly r. 1914/15 o 4%, vzrostly pak r. 1915/16 o 30%, r. 1916/17 o 51% a r. 1917/18 o 122%. — Osobní výdaje stoupají hned od počátku proti r. 1913, a to r. 1914/15 o 6%, r. 1915/16 o 35% (5%), r. 1916/17 o 62% (20%), r. 1917/18 o 170% (93%); čísla v závorkách znamenají, že z celkového zvýšení připadá x% na válečnou péči, hlavně o potraviny (viz též odstavec „Železniční personál“). Věcné výdaje poklesly r. 1914/15 proti r. 1913 o 22% (ušetřeno na udržování dráhy), pak však ustavičně stoupají, r. 1915/16 o 9%, r. 1916/17 o 17%, r. 1917/18 o 61% proti r. 1913, z čehož lví podíl připadá na službu strojní.

Příjmy přepravní činí 90% všech příjmů; r. 1914/15 poklesly o 19%, pak však stále stoupají, r. 1915/16 o 10%, r. 1916/17 o 19%, r. 1917/18 o 59% proti r. 1913. Příjmy z dopravy osobní r. 1914/15 klesly o 14%, pak však stoupají do r. 1917 o 16%, od r. 1914/15 klesly o 14%, pak však stoupají do r. 1917 o 16%, od 1. II. 1917 o 39% a ke konci války až o 95%; prudký vzestup přes nízký voj. tarif a různé úlevy se vysvětluje tím, že, kdo mohl, dojížděl na venkov pro potraviny. — Příjmy z dopravy nákladní r. 1914/15 poklesly o 22%, pak však stoupají v obdobích jako příjmy osobní o 6%, 9% a 29%; jejich pomalý vzestup je způsoben nízkým voj. tarifem, častým nedostatkem nákladních vozů pro ci-

vilní účely, omezením civilního průmyslu pro nedostatek dělníků, uhlí a surovin a pomalým hospodářským rozkladem.

Z á v ě r. — Vojenská správa kladla na železnice největší požadavky za nástupu, kdy šlo o to, převézt celou rakouskou armádu z mírových posádek na předvídané bojiště (nástupový prostor). Ale provedením nástupu nenastal snad konec intenzivní činnosti voj. železničních úřadů, ty měly stále co dělat, po celou dobu války! Ať už to byly transporty zásobovací a odsunové nebo převozy operační, které trvaly po celou válku. Z nejhlavnějších sluší jmenovati: převoz Hindenburgovy armády ke Krakovu, převoz II. armády z Uher do Pruského Slezska, soustředění bojových jednotek k bitvě Limanova-Lapanów, převoz armády Linsingenovy do Karpat na počátku r. 1915, soustředění vojsk k ofenzivě u Gorlic, převoz celých divísi na italské bojiště, nástup k ofenzivě proti Srb-sku, dále proti Italii v jižních Tyrolích, přesuny vojsk v ofenzivě Brusilovově, nástup proti Rumunsku, převoz vojsk k protiofenzivě ve východní Haliči v létě 1917, nástup k 12. ofenzivě na Soči, konečně převoz vojsk k zachycení balkánské fronty po zhroucení Bulharů. — To všechno byly výkony, které slouží železnicím a žel. úřadům, jak vojenským, tak i civilním, jen ke cti, a které vyžadovaly mnohdy u všech orgánů, řídicích i výkonných, hodně vyvinutého smyslu pro povinnost!

Avšak dlouhé trvání války projevilo i zde své neblahé účinky a ke konci války nastává všeobecný úpadek mravní i materiální. Nedbalostí ve výkonu služby přibývá a ta spolu s přepracovaností zavinila různé železniční nehody. Množí se krádeže a loupeže v žel. skladištích, z uzamčených žel. vozů ve stanici i z jedoucích vlaků na trati, zvláště uhelných. Nedostatek stavebních a spotřebních hmot a zavedení různých válečných náhražek způsobilo menší výkonnost a odolnost strojů i vozů a tím i omezení dopravy vůbec; vždyť skoro 30% všech strojů bylo ke konci války stále v dílnách — v opravě. A tak spěje vše k hospodářskému, materiálnímu i mravnímu rozkladu! — A přece v této době úpadku nutno zaznamenati přímo skvělý výkon železnic, to je přepravu rozpuštěné armády rakousko-uherské z různých bojišť a exteritoriálně dislokovaných náhradních těles do jejich domovů během několika neděl.

Převratem získal každý nástupnický stát ty provozní prostředky, které na jeho území právě cirkulovaly. Rakouské min. železnic dalo popud k utvoření společného dopravního komitě (se zástupci nástupnických států), které se též sešlo již 7. XI. 1918 a zabývalo se řešením otázek co do přepravy vojsk z různých válečných bojišť do domovů, výměny náhradních těles a vojsk exteritoriálně dislokovaných, přepravy válečných zajatců domů, přepravy raněných a nemocných z nemocnic domů nebo do nemocnic domácích, přepravy koní a válečného materiálu z fronty, přepravy říšskoněmeckého vojska a konečně úpravy společných otázek co do strojů a vozů vůbec.*)

*) V příštím čísle přineseme k tomuto článku poznámky pplka J. Klicpery. Pozn. red.