ŽELEZNIČNÍ PLUK PARDUBICE

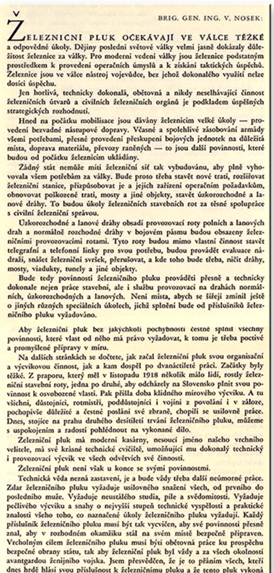
Slavnostní přísaha
na Pernštýnském náměstí v Pardubicích.

Citace:

„Aby železniční pluk
bez jakýchkoli pochybností
čestně plnil
všechny povinnosti,
které vlast od něho
má právo vyžadovat,
k tomu je potřeba
poctivé a promyšlené
přípravy v míru“

Brig.generál Ing. V.Nosek

Dne 10.3.1935 byl pluku
ministrem národní obrany
B.Bradáčem
slavnostně předán
prapor se stuhami.



BRIG. GEN. ING. V. NOSEK:

ŽELEZNIČNÍ PLUK OČEKÁVAJÍ VE VÁLCE TĚŽKÉ a odpovědné úkoly. Dějiny poslední světové války velmi jasně dokázaly důležitost železnice za války. Pro moderní vedení války jsou železnice podstatným prostředkem k provedení operačních úmyslů a k získání taktických úspěchů. Železnice jsou ve válce nástroj vojevůdce, bez jehož dokonalého využití nelze dosíci úspěchu.

Jen horlivá, technicky dokonalá, obětovná a nikdy neselhávající činnost železničních útvarů a civilních železničních orgánů je podkladem úspěšných strategických rozhodnutí.

Hned na počátku mobilisace jsou dávány železnicím velké úkoly — provedení bezvadné nástupové dopravy. Včasné a spolehlivé zásobování armády všemi potřebami, přesné provedení přeskupení bojových jednotek na důležitá místa, doprava materiálu, převozy raněných — to jsou další povinnosti, které budou od počátku železnicím ukládány.

Žádný stát nemůže míti železniční síť tak vybudovánu, aby plně vyhovovala všem potřebám za války. Bude proto třeba stavět nové trati, rozšiřovat železniční stanice, přizpůsobovat je a jejich zařízení operačním požadavkům, obnovovat poškozené trati, mosty a jiné objekty, stavět úzkorozchodné a lanové dráhy. To budou úkoly železničních stavebních rot za těsné spolupráce s civilní železniční správou.

Úzkorozchodné a lanové dráhy obsadí provozovací roty polních a lanových drah a normálně rozchodné dráhy v bojovém pásmu budou obsazeny železničními provozovacími rotami. Tyto roty budou mimo vlastní činnost stavět telegrafní a telefonní linky pro svou potřebu, budou provádět evakuace nádraží, snášet železniční svršek, přerušovat, a kde toho bude třeba, ničit dráhy, mosty, viadukty, tunely a jiné objekty.

Bude tedy povinností železničního pluku prováděti přesně a technicky dokonale nejen práce stavební, ale i službu provozovací na drahách normálních, úzkorozchodných a lanových. Není místa, abych se šířeji zmínil ještě o jiných různých speciálních úkolech, jichž splnění bude od příslušníků železničního pluku vyžadováno.

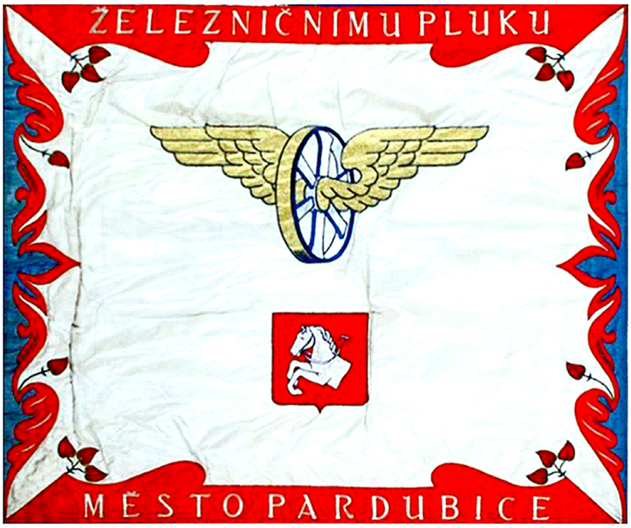
Aby železniční pluk bez jakýchkoli pochybností čestně splnil všechny povinnosti, které vlast od něho má právo vyžadovat, k tomu je třeba poctivé a promyšlené přípravy v míru.

Na dalších stránkách se dočtete, jak začal železniční pluk svou organisační a výcvikovou činnost, jak a kam dospěl po dvanáctileté práci. Začátky byly těžké. Z praporu, který měl v listopadu 1918 několik málo lidí, rostly železniční stavební roty, jedna po druhé, aby odcházely na Slovensko plnit svou povinnost k osvobozené vlasti. Pak přišla doba klidného mírového výcviku. A tu všichni, důstojníci, rotmistři, poddůstojníci i vojíni z povolání i v záloze, pochopivše důležité a čestné poslání své zbraně, chopili se usilovně práce. Dnes, stojíce na prahu druhého desítiletí trvání železničního pluku, můžeme s uspokojením a radostí pohlédnout na vykonané dílo.

Železniční pluk má moderní kasárny, nesoucí jméno našeho vrchního velitele, má své krásné technické cvičiště, umožňující mu dokonalý technický i provozovací výcvik ve všech odvětvích své činnosti.

Železniční pluk není však u konce se svými povinnostmi.

Technická věda nezná zastavení, je a bude vždy třeba další neúmorné práce. Zdar železničního pluku vyžaduje usilovného snažení všech, od prvního do posledního muže. Vyžaduje neustálého studia, píle a svědomitosti. Vyžaduje pečlivého výcviku a snahy o nejvyšší stupeň technické vyspělosti a praktické znalosti všeho toho, co naznačené úkoly železničního pluku vyžadují. Každý příslušník železničního pluku musí být tak vycvičen, aby své povinnosti přesně znal, aby v rozhodném okamžiku stál na svém místě bezpečně připraven. Vrcholným cílem železničního pluku musí býti obětovná práce ku prospěchu bezpečné obrany státu, tak aby železniční pluk byl vždy a za všech okolností avantgardou ženijního vojska. Jsem přesvědčen, že je to přáním všech, kteří dnes hrdě hlásí svou příslušnost k železničnímu pluku a že tento pluk vykoná za spolupráce s civilní železniční správou všechny povinnosti, které mu kdykoli budou uloženy.



Rozhodnutím Vrchního vojenského velitelství z 10.11.1918,
vznikl 21. listopadu 1918 v Lysé nad Labem
z příslušníků zahraniční československé železniční jednotky,
nejprve železniční prapor.

Pro nedostatek ubytovacích kapacit byl
4. ledna 1919 přemístěn do Pardubic,
dislokován v objektech bývalé válečné nemocnice zvané Karanténa.

10. března 1919 přejmenován na Železniční pluk č. 1.
Do ženijního vojska byl začleněn od 1. dubna 1926.

Dne 28. října 1927 převzal nově vybudovaná kasárna
T. G. Masaryka na Zborovském náměstí v Pardubicích,
kde sídlil až do svého zániku po 2. světové válce.

26.1.1919 za přítomnosti posádkového velitele pplk.Chlapce, velitele dragounského pluku č.8, na Pernštýnském námáměstí slavnostní přísaha příslušníků želelezničního praporupraporu

1.2.1919 pardubický náhradní železniční prapor přejmenován na železniční prapor č.1.

10.3.1919 přejmenován na železniční pluk č.1.

1.4.1926 začleněn do ženijního vojska československé armády.

28.10.1927 oficiálně předány Kasárny TGM na Zborovském náměstí v Pardubicích. Poblíž pluk vybudoval rozsáhlý skladový areál se sítí železničních vleček a cvičných úzkokolejných drážek, na který navazovala technická cvičiště. Tzv. drážky využívány částečně i pro veřejnou dopravou.

10.3 1935 pardubický železniční pluk slavnostně převzal svůj plukovní prapor.

od 1929 pluk pomohl při výstavbě letiště v Popkovicích, při přípravě výstaviště pod Zámkem, při stavbě Prokopova mostu a demontáži staršího železného, výstavbě dřevěné lávky pod Vinicí, vybudování vojenské plovárny, tenisových kurtů u Chrudimky a další.

Září 1937 železniční pluk dopravil z Českomoravské vysočiny do Pardubic žulový blok, dlouhý 7 metrům a vážící 27 tun, na pomník padlým železničářům. Doprava plošinovým vozíkem v rámci výcviku stavby polních úzkokolejek. Stěhovací trasa při dopravě kuse budována a demontována.

27.3.1938 před kasárnami TGM položen základní kámen pomníku železničního pluku, který navrhl jeho příslušník, sochař kapitán Zuzka.

24.10.1938 v Pardubicích zřízen ženijní pluk č.1

31.1.1939 v Pardubicích zřízeno vojenské ženijní učiliště.

15.3.1939 kasárna s veškerou výzbrojí, výstrojí zabrala okupační německá armáda.

Po osvobození v květnu 1945 železniční vojsko neobnoveno, přežívalo papírově, v kasárnách se vystřídaly různé útvary.

23.11.1993 symbolicky ukončena činnost železničního vojska v Pardubicích. Město mu, kromě zmíněného, vděčí za pomoc při stavbě mostů, při požárech, povodních, za silnici na Kunětickou horu, spolupráci při rekonstrukci hradu. Zřídilo síť úzkokolejných železnic i s veřejným využitím atd.

1.1.1994 železniční vojsko z rozhodnutí Rady obrany státu zrušeno.

Po vzniku Československa se na území vzniklého státu nenacházely žádné vojenské železniční jednotky. Sídlem železničního pluku habsburské monarchie byl rakouský Korneuburg a s výjimkou náhradního praporu, zabezpečujícího evidenci příslušníků pluku a výcvik, byly všechny jeho jednotky nasazeny na frontě.

Pardubice a dále…

S pardubickým železničním plukem splynuly železniční jednotky našeho zahraničního vojska. Zde postupně vznikaly stavební či dopravní roty, které po svém zformování odcházely bojovat na Slovensko, kde setrvaly až do počátku 1921. Rovněž tak Železniční rota čs. armádního sboru z Itálie (přijela v lednu1919 do Brna a ihned vyslána na Slovensko).

*Poznámka: **Maďarsko-československá válka**, též válka o Slovensko. Válečný konflikt mezi Československem a Rumunskem na jedné straně a Maďarskem na straně druhé, probíhající v rámci širšího střetu, zahrnujícího i boj o Sedmihradsko a Podkarpatskou Rus. Trvala od r.1918 do srpna 1919.*

V létě 1920 jednotkami ruských legií – strojírenskou rotou, dopravní rotou a posádkami obrněných vlaků Orlík a Úderník. Strojírenská rota působila na transsibiřské magistrále, starala o vozový park, dopravní rota zabezpečovala přepravy vojsk.

V dubnu 1920 získalo železniční vojsko statut tzv. pomocné zbraně, pro technické zabezpečování vojenské železniční dopravy společně s opravami a výstavbou nových tratí či mostů. Příslušníky měli tmavohnědé límcové výložky s límcovým odznakem. Řídícím orgánem byl železniční referát Vrchního vojenského velitelství, nahrazený v listopadu 1918 žel.oddělením MNO v kasárnách v Praze-Pohořelci. Z počátku působilo samostatně, od října 1919 tvořilo součást Technického odboru MNO. V říjnu 1923 zaniklo a řízení vojska nadále zabezpečovala železniční skupina ženijního oddělení IV. (technického) odboru MNO. V září 1933 byla i tato zrušena.

V r.1922 proběhla reorganizace pluku a místo šesti samostatných stavebních rot vznikly dva stavební prapory, doplněné provozovací rotou a Železničním učilištěm. **Mezníkem žel.vojska čs. armády se stal 1.4.1926, kdy zaniklo jako tzv. pomocná zbraň a Železniční pluk se stal součástí ženijního vojska.** V r.1927 byla jeho provozovací rota rozšířena na prapor a v r.1937 složení pluku doplnil Vojenský železniční sklad č. 2 v Bošanech - první jednotka dislokovaná na Slovensko. **Ostatní složky pluku byly i nadále soustředěny v Pardubicích, r.1927 přestěhované do nově postavených kasáren T. G. Masaryka.**

Dne 10.3.1935 byl pluku ministrem národní obrany B.Bradáčem slavnostně předán prapor se stuhami. Ve velení žel.pluku se postupně vystřídalo několik důstojníků, z nichž nejdéle – po dobu 11 let – funkci velitele pluku zastával plk. Ing. Alois Pachta. Jednalo se příslušníka čs. legií ve Francii.

Pluk se během 20tileté meziválečné existence podílel na výstavbě 360 km železničních tratí a opravách či rekonstrukcích traťových úseků i mostů. Ve 2.polovině 30.let se pluk podílel i na budování pohraničního opevnění výstavbou lanovek pro dopravu stavebního materiálu. **V areálu pardubického technického cvičiště vybudoval vlastní úzkorozchodné tratě - drážky**.

Počátkem r.1938 bylo u žel.pluku předepsáno 1.850 funkčních míst, z toho 235 pro vojáky z povolání. Po vyhlášení všeobecné mobilizace se železniční pluk rozdělil na více než tři desítky samostatných rot a čet, přičemž celkové počty jeho příslušníků dosáhly téměř 10.000 osob, z toho v 500 důstojníků a rotmistrů. Po německé okupaci součásti železničního vojska čs. armády svoji činnost ukončily dnem 31.7.1939.

Období po roce 1945

Žel.vojsko bylo obnoveno krátce po skončení 2. sv.války, stále součástí ženijního vojska. **V Pardubicích již v červnu 1945 vznikl Železniční pluk, rozšířený v říjnu téhož roku na Železniční brigádu**. V letních měsících násl. roku se jeden z praporů pluku přesunul do Liptovského Mikuláše - učiněn první krok k pozdějšímu přemístění většiny útvarů železničního vojska na Moravu a Slovensko. **V roce 1947 se z části praporů dislokovaných v posádce Pardubice konstituoval železniční pluk 1, podřízený velitelství brigády**.

V říjnu 1949 došlo ke zrušení brigádního velitelství a jeho součásti přešly pod velení železničního pluku 1, který se již června stal nositelem čestného pojmenování „Bachmačský“. Tímto připomenuty boje čs. legií s německou armádou u ukrajinského Bachmače (8.-13.3. 1918).

Na sklonku roku 1950 došlo k významné události v historii žel.vojska, protože jeho jednotky byly vyjmuty ze složení ženijního vojska a předány do podřízenosti Dopravního oddělení GŠ, čímž bylo de facto obnoveno jeho postavení jako samostatného druhu vojska.

V 50.letech vznikly v rámci žel.pluku nové jednotky pro mechanizaci železničních prací a obnovu traťového spojení. Rozvoj žel.vojska vedl k rozšíření pluku na brigádu. R.1955 pluku odebráno pojmenování „Bachmačský“. Kromě toho **se vytvářely další součásti žel.vojska, představované Železničním učilištěm Pardubice** (zaniklo 1953 a přípravu specialistů vojska převzalo Ženijní tech.učiliště v Litoměřicích). Železniční fakulta Vojenské technické akademie Brno (v roce 1953 přemístěna do Prahy a předána Vysoké škole dopravní), Vojenské středisko pro vývoj a výzkum železniční techniky Praha, Železničním výcvikovým polygon v Sázavě-Losenici a Železničním zkušební dvůr v Liptovském Mikuláši. V říjnu 1956 se v rámci MNO vytvořila Hlavní správa železničního vojska, ale k 1.1.1957 převzalo řízení vojska Ministerstvo dopravy. **Ve 2. polovině 50. let začaly jednotlivé součásti železniční brigády postupně opouštět Pardubice** a přesunovaly se na Moravu a Slovensko do posádek Olomouc, Zábřeh, Pohořelice a Dolný Kubín. **Odchod 11. železniční brigády z Pardubic dovršil v srpnu 1958 přesun jejího velitelství do Žiliny**. Na přelomu 50. a 60. let začaly útvary žel.vojska působit také v Rimavské Sobotě, Jeseníku, Spišské Nové Vsi a Bohumíně. Bylo obnoveno Železniční učiliště, sídlící nejprve v Pardubicích (od r. 1957) a později ve Valašském Meziříčí (od r. 1958).

Od r.1961 se součástí vojska stala také 5. silniční brigáda v Sázavě a 7. silničně mostní brigáda v Hodoníně, později přešly do složení Hlavního týlu MNO. V 60. letech probíhalo posilování útvarů o dva pluky (Pohořelice a Jeseník) a zvýšením osob na 5.700 k 1.9.1965.

Podstatný zásah do složení vojska nastal koncem 60. let, kdy byla na území ČSSR rozmístěna Střední skupina sovětských vojsk. Část žel.útvarů musela v říjnu 1968 opustit své posádky, září 1969 některé zanikly nebo výrazně zredukovány. V r.1972 bylo Železniční učiliště reorganizováno na Vojenské učiliště a v r.1975 se přesunulo velitelství železniční brigády ze Žiliny do Valašského Meziříčí.

K opětnému rozšiřování došlo během 2.poloviny 80. let. Místo 9. železničního pluku v Pohořelicích v roce 1987 vznikla 31. žel.brigáda v Olomouci, sdružovala většinu praporů dislokovaných na Moravě. S opatřeními přijatými Radou obrany státu r.1988 došlo k posílení o 2.000 osob.

Na počátku 90. let se začaly opětovně vytvářet železniční prapory také v Čechách a to v Pardubicích, v Čáslavi, v Plzni a v Mostě. Roku 1991 bylo při výroční vzniku republiky 11. žel.brigádě navráceno čestné pojmenování „Bachmačská“.

Železniční vojsko se během své poválečné existence podílelo na výstavbě a obnově železnic. Po skončení 2. sv.války o odstranění válečných škod, rekonstrukci a rozšiřování železniční sítě. Do výčtu prací je možno zahrnout rekonstrukci mostů, výstavbu sdělovacího a zabezpečovacího zařízení či případné odstraňování škod po živelných pohromách. V neposlední řadě vojsko poskytovalo pro potřeby ČSD dopravní specialisty. V letech 1957 až 1989 celkově obnovilo téměř 4800 km žel.tratí a odevzdalo do státního rozpočtu přes 2,8 mld Kčs.

Zároveň bylo připraveno plnit úkoly i za branné pohotovosti státu při technické ochraně vybrané železniční sítě (tj. průzkumu, ochraně a obnově poškozených železničních tratí), vedení zjednodušeného provozu, zatarasování železničních přechodů a odminování železničních tratí, ostraze vybraných objektů či vytváření zvláštních stavebních a mostních obnovovacích útvarů ministerstva dopravy.

Na počátku 90. let bylo schopno ročně komplexně zrekonstruovat 250 až 300 km železničního svršku a 650-800 bm železničních mostů.

Po zániku federace přešla do složení nově vytvořeného železničního vojska ASR 81. železniční brigáda s velitelství v Liptovském Mikuláši, společně s Vojenskou železniční základnou Bošany, Vojenským železničním provozním oddílem Bratislava a vojenskou fakultou Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině. Ostatní útvary železničního vojska, včetně olomoucké 82. železniční brigády s 9 prapory, se staly součástí AČR.

V České republice se ale již schylovalo k zániku vojska. Na základě usnesení 2. schůze Rady obrany státu ze 17.9.1993 přijala vláda ČR 22.12.1993 rozhodnutí o ukončení působnosti ministerstva dopravy ve vztahu k železničnímu vojsku dnem 31.12.1993, jeho převedení k ministerstvu obrany a zrušení k 31.3.1994. **Jako poslední součást železničního vojska AČR svoji činnost ukončila Vojenská střední škola dopravní ve Valašském Meziříčí dnem 31.8.1994.**

Zpracováno pro výstavní účely akce: www.retromestecko.cz