

MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE



PAWEŁ KACZMARSKI

Uniwersytet Warszawski, Wydział Historii

Arbeitsfanatismus na karpackich kolejach. Raport Feldtransportleitung 5 o transporcie austro-węgierskiej 2 Armii w listopadzie 1914 roku

ABSTRACT

This article is based on the Field Transport Directorate 5 (FTL 5) report concerning the movement of the Austro-Hungarian Second Army from the Carpathian front to the border region between Germany and the Kingdom of Poland in November 1914. It is a valuable example of operational troop transport planned and executed under difficult conditions. The source material describes in detail the range of problems faced by the military communications authorities during the Great War.

Wprowadzenie

Austro-węgierskie kolejnictwo wojskowe najczęściej pojawia się w historiografii w kontekście mobilizacji i początku Wielkiej Wojny, gdy plan transportów w związku z mobilizacją raz wprawiony w ruch trudno już było zmienić¹. Zagadnienia „żywienia wojny”, transportów operacyjnych czy funkcjonowania kolei podwójnej monarchii w kolejnych

¹ Publikacja została sfinansowana ze środków programu „Inicjatywa Doskonałości – Uczelnia Badawcza” na Uniwersytecie Warszawskim, działanie IV.4.1 „Kompleksowy program wsparcia dla doktorantów UW”, nr BOB-IDUB-622-370/2025 (PSP: 501-D116-20-0004410). Autor pragnie podziękować: Łukaszowi Ulatowskiemu za wielką pomoc w rozszyfrowaniu kryptonimów austro-węgierskich; Marii Kazović, Tomaszowi Woźnemu i Jakubowi Marciniowskiemu Mikulskiemu za pomoc w odcyfrowaniu jednego (ale jakże ważnego) wyrazu; wreszcie

etapach wojny rzadko bywają przedmiotem zainteresowania historyków, jednakże nie oznacza to braku nowych publikacji, w których tematyka ta jest doceniona – wprost przeciwnie².

Stosunkowo mało znanym epizodem przyćmionym przez rozgrywające się w tym samym czasie wydarzenia o znacznie większej wadze jest przerzut sił austro-węgierskiej 2 Armii (dalej: A) (d-ca gen. kawalerii Eduard von Böhm-Ermolli) z Karpat na Śląsk w listopadzie 1914 r., kiedy pojawiła się groźba rosyjskiej inwazji na to cenne dla Niemców zagłębie przemysłowe, a także jej udział w końcowej fazie operacji łódzkiej. Wyciągnięcie związku operacyjnego z linii – niecałego wprowadzie, bo część sił przekazano 3 Armii (d-ca gen. pułkownik Svetożar Boroewić von Bojna) – w obliczu początku drugiego oblężenia Twierdzy Przemysł i cofania się pod naporem „walca parowego” armii carskiej, było znaczącym ustępstwem na rzecz niemieckiego sojusznika oraz pomocą. Operacja ta nie zmieniła losów wojny, niemniej jest interesującym przykładem przewozu dużego związku operacyjnego lub wielkich jednostek

Instradacją (kierowaniem) transportów zajmowało się Polowe Kierownictwo Transportu nr 5 (*Feldtransportleitung Nr. 5*)³, które jako organ austro-węgierskiego kolejnictwa wojskowego zarządzało wówczas kolejami żelaznymi na obszarze dyrekcji kolei węgierskich MÁV⁴ w Miskolcu, a więc dzisiejszej Słowacji i północno-wschodnich Węgier oraz także – z racji linii frontu – również fragmentu dzisiejszej Polski (Nowy Łupków – Komańcza).

W zasobach wiedeńskiego *Österreichische Staatsarchiv – Kriegsarchiv* znajduje się interesujący raport dotyczący transportu 2 Armii w listopadzie 1914 r.⁵ Przechowywany jest pośród dokumentów opracowanych

dr Csaba Sándor Horváth z Uniwersytetu Istvána Széchenyiego w Győr oraz dr Gergely Péterffy – za wskazówki i udostępnienie węgierskich publikacji źródłowych.

² Jan Blachnio, *Austro-węgierskie służby tyłowe w kampanii karpackiej 1914–1915* (Warszawa: Tetragon, 2023); Piotr Szlanta, *Gorlice 1915* (Warszawa: Bellona, 2025).

³ Autor artykułu dalej w tekście będzie używał na jego określenie niemieckojęzycznego skrótu FTL 5 oraz Kierownictwa.

⁴ *Magyar Királyi Államvasutakat* – w monarchii austro-węgierskiej były to węgierskie koleje państwowe operujące na terenie Zalicawii, czy też bardziej oficjalnie – Korony św. Stefana. Odpowiednikiem dla Przedlitawii były *kaiserlich-königliche Staatsbahnen* (dalej: kkStB). Poza pewnymi różnicami w organizacji i związanym z tym nazewnictwem szczebla kierowniczego – największą barierą był język, z tego względu do FTL 5 przydzielony był węgierskojęzyczny tłumacz z dyrekcji w Miskolcu.

⁵ *Österreichische Staatsarchiv – Kriegsarchiv* (dalej: ÖStA/KA), *Feldakten* (dalej: FA), *Armeeoberkommando Chef des Feldtransportwesens und Chef des Feldeisenbahnwesens* (dalej:

3 lata później przez sekcję FTL 5⁶. Zebrano wówczas i zestawiono akta dotyczące działalności tego organu w okresie 29 września 1914 – czerwiec 1915, należały do nich opracowany dziennik uszeregowany tematycznie w obrębie miesiąca⁷, miesięczne zestawienia transportów, okazjonalnie schematy transportu większych formacji oraz raporty. W nagłówku dokumentu nr 6573 brakuje daty, lecz z odpowiedzi adresata – Szefa Transportu Polowego (*Chef des Feldtransportwesens*, w skrócie FEW) – wiadomo iż wysłano go 23 listopada 1914 r.⁸ Brakuje także podpisu, niemniej to, że autorem był kpt. Anton Czibulka, ówczesny szef FTL 5, wynika jasno z brzmienia samego raportu. Dwukrotne użycie pierwszej osoby liczby pojedynczej wskazuje na osobę decyzyjną, a opisana sytuacja pokrywa się z tą przytoczoną w książce Czibulki, gdzie wprost jest mowa o interwencji szefa FTL, wspomnianej również w innych materiałach archiwalnych⁹.

AOK FEW), 3305, Feldtransportleitung Nr. 5, Lemberg: Tagebücher vom September 1914 – August 1915, Bearbeitet bei der Historischen Gruppe der F.T.L.5 im 7.1917, Tagebücher vom Mai 1917 – September 1918, Bericht über den Abtransport der Unmittelbaren von Wald – und Heilwespe von Maxopium 42 und Maxneffe 32 aus des Raume Lupków – Mezölaborcz – Homonna – Takcsany – Eperjes (dalej: Bericht über den Abtransport), Nr 6753, FTL 5 do Zentraltransportleitung (dalej: ZTL), [Miskolc], [23 XI 1914 r.], b.p.

⁶ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, FTL 5 do ZTL, Exh. Nr 16/H, Lwów, 9 XI 1917 r., b.p.

⁷ Z dotychczasowych doświadczeń autora artykułu dzienniki związków czy jednostek austro-węgierskich bardzo poważnie podchodzą do cząstki *-buch* w wyrazie *Tagebuch*. W tym wypadku jest to zbiór luźnych kartek podzielonych na pakiety obejmujące jeden miesiąc, w obrębie którego jest stała struktura: podział tematyczny na Verkehr, Bau, Sonstiges, Personal, etc. (przy czym kategoria może zajmować kilka kartek, wówczas za każdym razem określeniu tematu towarzyszy numer porządkowy), dalej oryginalne raporty, zestawienia transportów operacyjnych oraz chorych i rannych, itp. Co ważne – parokrotnie stosowane jest odniesienie np. przy wpisie z 6 listopada, że w dzienniku znajduje się to pod 8 listopada. Podsumowując: nie jest to oryginalny dziennik FTL 5 z 1914 i 1915 r., lecz opracowana forma z 1917 r., którą autor artykułu, idąc za opisem jednostki archiwalnej w *Kriegsarchiv*, nazywać będzie dalej dziennikiem.

⁸ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, EOK do FTL 5, Eb Nr 449, [Cieszyn], 28 XI 1914 r., b.p.

⁹ W raporcie pada zdanie: „W końcu zaistniał w Humennem tak niemalże nierozpłytalny kłębek, że konieczna była moja osobista interwencja, aby uniknąć totalnego zakorkowania”. W książce zaś: „z obydwu stron [mowa o Humennem] wytworzył się niemal nierozpłytalny kłębek pełnych i próżnych pociągów [...]. Szef FTL pośpieszył do Humennego, gdzie wyjaśniewszy u źródła przyczyny tego zła zakazał pobierania zaopatrzenia, podjął niezbędne działania dla usunięcia nagromadzonych próżnych składów, dzięki czemu w ciągu 24 godzin udrożniono linię, a ruch wrócił do normy. ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Bericht über den Abtransport, [Miskolc], [23 XI 1914 r.], b.p.; Anton Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn. Selbsterlebtes aus den Jahren 1914–1918 unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Feldtransportleitung Nr. 5* (Wien: wydane nakładem autora, 1922), 40–41; ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch. November 1914, Verkehr 4, [Miskolc], 15 XI 1914 r., b.p.

Jest również kilka pomniejszych argumentów w sprawie autorstwa. Przede wszystkim to brak nazwiska Czibulki w tekście, co zważywszy na opisywane czynności i późniejsze pochwały dla przedstawicieli Kierownictwa – jest wymowne. Gdyby autorem był ktoś inny, najprawdopodobniej musiałby o kapitanie wspomnieć. W warstwie językowej opis dezorganizacji pojawiający się w tekście jest identyczny niemalże co do słowa z fragmentem powojennej książki Czibulki¹⁰, podobnie jak wspomniane określenie sytuacji w Humennem¹¹ jako „niemalże nierozplątywalny kłębek”¹².

Raport sporządzono w języku niemieckim, składa się on z 8 stron maszynopisu, przy czym na ostatniej płynnie przechodzi on w rękopis zajmujący kolejne 2 strony, łącznie jest ich 10. Czy jest więc to całość dokumentu? Zdaniem autora artykułu – tak. W swojej treści jest kompletny, ma nadany numer kancelaryjny, tożsamy z pojawiającym się później w piśmie ZTL informującym o późniejszym odesłaniu załączników – do nich z kolei występują bardzo liczne odnośniki¹³. Należy również zaznaczyć, iż tylko opracowany z podziałem tematycznym dziennik FTL 5 powstał później, natomiast pozostałe dokumenty są oryginalne w całości, toteż gdyby opracowywany raport nie był kompletny – stanowiłby osobliwy wyjątek na tym tle.

Strony dokumentu nie są numerowane, część rękopiśmienną wykonano ołówkiem. W tłumaczeniu, podobnie jak w całym artykule, użyto współczesnych nazw geograficznych. Zachowano oryginalny układ tekstu, na ile było to możliwe, bez utraty czytelności. Pojawiające się kryptonimy za pierwszym razem pozostają w tekście głównym i wyjaśnione są przypisem, dalej używane są właściwe nazwy. Edycja przybliży realia funkcjonowania austro-węgierskiego kolejnictwa wojkowego w zakresie transportów operacyjnych na dużą skalę.

¹⁰ „Die Anmeldung des Maxopium 42 bot wiederum ganz unzureichende Daten für eine rationelle zusammensetzung der Garnituren. Aus beigelegter Anmeldung wird nur ein Beispiel herausgegriffen: Es werden 12 Baone mit einem Stande von je «800 bis 1200 Mann» angemeldet. Schon die Differenz von 400 Mann pro Baon allein ergibt einen Unterschied von 133 Waggons oder 2 2/3 Hundertachsern. Über die Pferde und Fuhwerke (Beiwagen) wurde überhaupt nichts gesagt”. ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Bericht über den Abtransport, [Miskolc], [23 XI 1914 r.], b.p.; zob. Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 37–38.

¹¹ niem. Homonna.

¹² Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 41.

¹³ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, EOK do FTL 5, Eb Nr 449, [Cieszyn], 28 XI 1914 r.

Autor raportu – kpt. Anton Czibulka

Anton Czibulka urodził się 12 grudnia 1877 r. w Brnie, uczęszczał do tamtejszego gimnazjum, następnie studiował w Cesarskiej i Królewskiej Wojskowej Akademii Technicznej w Wiedniu, a po zakończeniu edukacji wstąpił w sierpniu 1900 r. do 4 pułku artylerii¹⁴. Od 1908 r. służył w Biurze Kolejowym Sztabu Generalnego. Po wybuchu wojny, w ZTL – kierował ELK Miskolcz, po jej przekształceniu w FTL 5 stał na jego czele od 29 września 1914 r. do 7 marca 1917 r. Od 8 marca do 15 czerwca 1917 r. pełnił funkcję szefa FTL 20, by kolejne trzy miesiące spędzić jako szef sztabu 4 DK. Od 3 października 1917 r. do 16 września 1918 r. był zastępcą szefa ZTL, wiosną nadzorował kolejową część przygotowań do austro-węgierskiej ofensywy nad Piawą w czerwcu 1918 r. Był oceniany jako energiczny, pełen inicjatywy oficer, posiadający szeroką wiedzę o kolejnictwie¹⁵. Awansowany do stopnia majora 1 marca 1915 r. i podpułkownika – 1 maja 1917 r.¹⁶ Po wojnie odszedł z wojska i osiadł w Wiedniu, gdzie został prokurentem firmy transportowo-przewozowej z Triestu¹⁷. Jego książka o kolejnictwie wojskowym, napisana na podstawie doświadczeń wojennych, była doceniana. W jednej z recenzji napisano: „To fachowe opracowanie o skomplikowanych zagadnieniach transportu podczas wojny powinno wzbudzić znaczne zainteresowanie nawet w tych czasach, gdy nie chcemy o wojnie wiedzieć nic”¹⁸. Zmarł 9 grudnia 1931 r. w Wiedniu, został pochowany na wiedeńskim Cmentarzu Centralnym¹⁹. Był odznaczony Krzyżem Zasługi Wojennej III klasy oraz niemieckim Krzyżem Żelaznym II klasy. Miał żonę i troje dzieci.

¹⁴ ÖStA/KA, Personalunterlagen (dalej: Pers), Qualifikationslisten (dalej: Quall), Qualifikationsliste des Anton Cibulka für das Jahr 1913, Wiedeń, b.p.

¹⁵ ÖStA/KA, Pers, Quall, Vormerkbogen über Oberstleutnant des Generalstabskorps Anton Cibulka, Wiedeń, 16 IX 1918 r., b.p.

¹⁶ *Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1916* (Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei, 1916), 37; *Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1918* (Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei, 1918), 77.

¹⁷ „Amtsblatt zur Wiener Zeitung und Zentralanzeiger für Handel und Gewerbe”, Wiener Zeitung, styczeń 3, 1922, 13.

¹⁸ Karl Korzer, „Weltkrieg und Eisenbahn”, *Neue Freie Presse* (wydanie wieczorne), maj 18, 1923, 3.

¹⁹ „Todesfälle”, *Oesterreichische Wehrzeitung* 12, nr 51 (1931): 8.

Sytuacja ogólna

Kontrofensywa austro-węgierska w Galicji na początku października 1914 r. przyniosła deblokadę Twierdzy Przemyśl. Nie powiodło się oskrzydlenie sił rosyjskich w Galicji, zdołały one odejść spod uderzenia za San. Punkt ciężkości działań przeniósł się na tereny Królestwa Polskiego, gdzie nad Wisłą szykowano natarcie na flankę niemieckiej 9 i austro-węgierskiej 1 Armii podchodzących od południa pod Warszawę i Dęblin. Dalekosiężny cel, jakim było wyzwolenie Lwowa, pozostawał poza zasięgiem. Oddziały 2 Armii²⁰ Böhm-Ermollego ruszyły 10 października w kierunku na Stary Sambor – Drohobycz celem przeszkodzenia nieprzyjacielowi cofającemu się w kierunku Lwowa²¹. Rosjanie zatrzymali wojska austro-węgierskie w bitwie pod Chyrowem (11 października – 4 listopada 1914 r.), jednakże wraz z utratą Sandomierza i niepowodzeniami bardziej na północ – Naczelna Komenda Armii (*Armeeoberkommando*, dalej: AOK), z gen. piechoty Franzem Conradem von Hötzendorfem jako szefem sztabu, zarządziła odwrót. Interesująca nas 2 Armia cofała się na Humenne²².

Tymczasem w Królestwie Polskim nastąpiło przesilenie w toczącej się równolegle operacji warszawsko-dęblińskiej, przerzucone z Galicji siły rosyjskie zmusiły do odwrotu z przedpola Warszawy niemiecką 9 A (d-ca gen. pułkownik August von Mackensen) oraz austro-węgierską 1 A (d-ca gen. kawalerii Viktor Dankl) spod Dęblina. Rysowało się widmo rosyjskiej inwazji na Śląsk, a w konsekwencji wtargnięcia również na Morawy. Stawka (Rosyjskie Naczelne Dowództwo – *Ставка Верховного главнокомандующего*) planowała siłami dwóch armii (4 i 5) rozbić ugrupowanie w okolicach Częstochowy i w efekcie Front Północno-Zachodni (d-ca gen. piechoty Nikołaj Władimirowicz Ruzski) osiągnąć miał linię Jarocin – Oświęcim, operację zamierzano rozpocząć 1 listopada²³. Wojska Państw Centralnych nie miały się temu biernie przyglądać, tylko odpowiedzieć manewrem kanneńskim – większość sił

²⁰ IV Korpus (d-ca gen. kawalerii Karl Tersztyánszky), VII Korpus (gen. piechoty Andreas Fail-Greissler), XII Korpus (gen. piechoty Hermann Kövess von Kövesshaza).

²¹ *Österreich-Ungarns Letzter Krieg* (dalej: ÖULK), t. 1, *Kriegsjahr 1914* (Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, 1931), 399–402.

²² Januariusz Cichowicz, *Szkic strategiczny wojny 1914–1918. Tom II*, tłum. Magdalena Gembara (Oświęcim: Napoleon V, 2016), 108–115.

²³ Gieorgij Karpowicz Korolkow, *Operacja łódzka 1914. Najciekawsza batalia pierwszej wojny światowej*, tłum. Dominik Jednorowski (Oświęcim: Napoleon V, 2018), 52–53.

9 A miała zaatakować prawe skrzydło rosyjskie z rejonu Torunia wzdłuż Wisły, a na południu austro-węgierskie Armie 1 i 4 – wyprowadzić uderzenie na skrzydło lewe z rejonu Krakowa.

Problemem w toku działań, czy też z perspektywy austriackiej – pomiędzy jedną operacją płynnie przechodzącą w drugą – okazała się słabość 1 Armii Dankla, która, wycofawszy się do 5 listopada nad Nidę, dysponowała zaledwie 1/3 sił. Przeskrzydlenie jej z lewej strony wymusiło dalszy odwrót. Inicjatywa wyszła od gen. Böhma-Ermolli, który zaproponował uderzenie dowodzoną przez siebie armią z rejonu Turki na rosyjskie skrzydło w Galicji, a gdy z tej propozycji nie skorzystano – przerzucenie jej wojsk na pomoc austro-węgierskiej flance. Pomysł padł na podatny grunt, 6 listopada AOK wydało rozkaz transportu na Śląsk 2 A w sile IV (31 i 32 Dywizji Piechoty /dalej: DP/) i XII Korpusu (16 i 35 DP), przekazując VII Korpus i Grupę Karga pod komendę 3 A Boroewicia. W ten sposób siły na zachód i północ od Dankla, tj. Grupa Armijna Woyrscha, Korpus Kawalerii gen. Leopolda von Hauera (austro-węgierska 7 i niemiecka 8 Dywizje Kawalerii /dalej: DK/), 8,5 batalionów *Landsturmu*, doczekać się miały poważnego wzmocnienia²⁴. Najpierw trzeba było jednak zapewnić transport kolejowy.

Austro-węgierskie kolejnictwo wojskowe

Na początku Wielkiej Wojny AOK dzieliło się na Operacyjne Dowództwo Armii (*Operierende-Armeeoberkommando*, dalej: OOK) i Naczelną Komendę Etapów (*Etappenoberkommando*, dalej: EOK) z regulaminową podległością drugiej dyrektywom pierwszej. W praktyce EOK (na czele której stał gen. mjr Franz Kanik) dysponowało jednak autonomią. Terytorium państwa oraz terytorium okupowane dzieliły się na podległy AOK obszar armii w polu (*Bereich der Armee in Felde*) oraz zaplecze, obszar krajowy (*Hinterland*), którym zarządzało wspólne dla całej podwójnej monarchii Ministerstwo Wojny. Przekładało się to również na dwoistość wojskowych władz kolejowych: w EOK znajdował się Szef Transportu Polowego, który dowodził formacjami kolejowymi i nadzorował roboty na szlakach. Funkcję tę pełnił wówczas płk Johann Straub. Ministerstwu Wojny podlegało Centralne Kierownictwo Transportów (*Zentraltransportleitung*, dalej: ZTL) mające organizować transporty wojskowe, wyznaczać trasy zaopatrzenia dla

²⁴ ÖULK, 1:506–511.

armii, itp. Na jego czele stał płk Josef Metzger²⁵. W toku wojny praktyka pokazała, że kwestia kolei dla planowania wojennego jest kluczowa, toteż FEW przeszło pod bezpośrednią podległość OOK, co więcej – *de facto* plany, zamierzenia i życzenia Szefa Transportu Polowego na zapleczu realizowało ZTL (zależne od Ministerstwa Wojny tylko w sprawach administracyjnych), na obszarze armii w polu zaś – Polowe Kierownictwa Transportu (*Feldtransportleitungen*)²⁶.

ZTL, któremu podlegała w każdej cywilnej dyrekcji kolejowej Komenda Linii Kolejowej (*Eisenbahnlinienkommando*, dalej: ELK), koordynowało przewozy wewnątrz kraju, dysponowało również taborem kolejowym: tak lokomotywami, jak i wagonami, mogąc wywierać pożądany wpływ na kształt transportów. Czibulka metaforycznie określa je wręcz swoistym „wojskowym Ministerstwem Kolei”²⁷, w metaforze tej stawiając FTL jako dyрекcję kolejową – ze względu na ograniczony zasięg działania. W zamierzeniach każde Kierownictwo podlegać miało konkretnej armii, tak więc na etapie mobilizacji powołano: FTL 1 w Krakowie, 2 – we Lwowie, 3 – w Stanisławowie, 4 – w Suboticy²⁸. Z dalszym biegiem wojny powstały kolejne: 5 – w Miskolcu, 6 – w Debreczynie, 7 – w Innsbrucku, 8 – w Villach, 9 – w Lublanie²⁹, 10 – w Sarajewie, 11 – w Kluż-Napoce³⁰, 12 – w Aradzie, 20 – w Debreczynie³¹, 21 – w Brassowie³². W zależności od potrzeb ZTL i FTL podlegały tworzone, niekiedy doraźnie (jak w przypadku opisywanych działań), ekspozytury, nadzory transportów (*Transportüberwachungskommanden*) oraz dowództwa dworców, dotyczyło to zwłaszcza węzłów kolejowych³³.

FTL 5 powstało w końcu września 1914 r. z przekształcenia ELK Miskolcz w celu rozładowania gargantuicznych zatorów kolejowych, które powstały na Węgrzech zarówno przez odtransportowanie 2 Armii z frontu serbskiego do Galicji, jak i z powodu transportów

²⁵ Błachnio, *Austro-węgierskie służby tylowe*, 29–37 i 50–53.

²⁶ Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 20–21.

²⁷ *Ibid.*, 21.

²⁸ niem. Szabadka.

²⁹ niem. Laibach.

³⁰ węg. Kolozsvár.

³¹ Nie jest to omyłka, po kampanii letniej 1915 r. przeniesiono FTL 6 do Stanisławowa, więc na potrzeby frontu rumuńskiego musiano powołać kolejny organ.

³² węg. Brassó.

³³ Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 21–22.

ewakuacyjnych ekspediowanych w panice, ze strachuprzed postępującymi szybko naprzód Rosjanami. Zdezorganizowało to ruch kolejowy we wschodniej i północno-wschodniej Zalitawii, przyczyniło się do tego również samorzutne wyładowywanie transportów gdzie popadnie – może przewożone wojsko od tej pory stało przy zapomnianych przez Boga i Ministerstwo Kolei stacjach, ale skład dalej zajmował tory, poważnie ograniczając możliwości manewru³⁴.

Powyższe problemy wynikały nie ze złośliwości losu, a z kilku dosyć prozaicznych przyczyn – najważniejsze były dwie. Po pierwsze po ukończeniu transportów mobilizacyjnych 18 sierpnia ZTL zezwoliło częściowo, a 31 sierpnia w szerszej skali, na przywrócenie cywilnego ruchu kolejowego (zawieszonego na czas mobilizacji). Nie przystawało to do realiów wojennych, toteż relatywnie szybko się z tego wycofano, tzn. na początku października wprowadzono II Wojenny Rozkład Jazdy (*Kriegsfahrordnungplan*), w którym uwzględniono niezbędne minimum ruchu cywilnego – pociągi pospieszne, aprowizacyjne i towarowe dla podtrzymania kraju przy życiu, aby resztę przepustowości linii wykorzystać na rzecz transportów wojskowych. Sytuacja pod tym względem zaczęła się normować, ale likwidacja wyrządzonych szkód zajęła tygodnie. Drugą przyczyną problemów, może nawet ważniejszą niż pierwsza, był sam system kolejnictwa wojskowego, który w praktyce trzeba było urządzać na bieżąco metodą prób i błędów. Dopóki trwała mobilizacja, dopóty można było prowadzić ruch według starannie wypracowanych tabel i schematów. Wkrótce zaczęły się trudności: przetrzymywanie wagonów i traktowanie ich jak mobilnych magazynów, chaotyczne wysyłki transportów, ekspediowanie małych ładunków, nieinformowanie sąsiednich FTL o pociągach. Dość powiedzieć, że zdarzały się przypadki przyjazdu składu wypełnionego nie wiadomo czym, skierowanego nie wiadomo do kogo i przybyłego nie wiadomo skąd, bo drogą telegraficzną lub telefoniczną nie otrzymano wcześniej żadnych informacji, a nim je uzyskano – mijał cenny czas, w którym tabor, mogący przydać się gdzieś indziej, zajmował tory stacyjne, utrudniając pracę manewrową i ograniczając przepustowość linii.

Armijna Komenda Etapów (*Armee-Etappenkommando*, dalej: AEK) składała zamówienie bezpośrednio w Ministerstwie Wojny (z pominięciem EOK!), które dostarczało materiał dla ZTL. Centralne Kierownictwo instradowało transport i kierowało go do granicy

³⁴ Ibid., 25–28.

obszaru odpowiedzialności odpowiedniego FTL, które z kolei uzgadniało z AEK odpowiednie miejsce wyładunku. Na tym właśnie etapie najprościej było o opóźnienia, bowiem odpowiedzi na zapytania wielokrotnie docierały ze zwłoką, czasem nawet kilkudniową, tymczasem transport zajmował tory stacyjne i bocznicę, kolejne pociągi docierały z *Hinterlandu*, a szlak kolejowy się korkował. W skrajnych przypadkach, jak w październiku 1914 r., posuwano się do czasowego zawieszania systemu zamówień, wówczas pociągi kierowane na obszar FTL podlegały bezpośrednio EOK, które udostępniało przewożony materiał dopiero po analizie i ocenie wykonalności prośby AEK. W krytycznej chwili mniej przychylnie patrzono na powtarzające się zaniedbania intendentów. Jest o tym mowa także w raporcie będącym przedmiotem tego artykułu – chodzi o nadmiarowe zamówienia – zdecydowanie za duże w stosunku do realnych potrzeb. Na dodatek FTL bywało zasypywane prośbami i żądaniem poszczególnych referentów armijnych Komend Etapów o nadanie priorytetu właśnie ich transportowi, proceder ukrócono powoływaniem na szczeblu AEK oficerów transportowych, którzy mieli zestawiać zamówienia, ustalać ważność i dopiero rzecz przekazywać dla Kierownictwa³⁵.

W zagadnieniach i instytucjach czysto kolejowych głównym problemem był przepływ informacji. Braki w łączności wojskowej i kolejowej uzupełniano budową polowych linii telefonicznych i telegraficznych oraz powoływaniem nowych organów, m.in. wspomnianych wcześniej Nadzorów Transportów. W ZTL transport *in statu nascendi* przechodził przez trzy szczeble: na pierwszym, „wojskowym”, kompletowano ładunek oraz ustalano niezbędny tabor kolejowy, stacje wyjazdu i stacje przejazdu; na drugim planowano i realizowano zapotrzebowanie taborowe, w razie potrzeby wysyłając potrzebne liczby wagonów tam, gdzie były one niezbędne; na trzecim – cywilni urzędnicy delegowani z poszczególnych dyrekcji kolejowych, znając sytuację ruchową w swoich okręgach, oceniali możliwość wysłania pociągu w drogę. Centralizacja miała swoje granice, ELK w *Hinterlandzie* posiadały pewną autonomię w wysyłce niewielkich transportów w obrębie swojego obszaru odpowiedzialności. Pociąg jechał ku stacji przeznaczenia, aby zlikwidować pewną bezwładność informacyjną (sprowadzającą się na ogół do niepowiadomienia sąsiada o nadjeżdżającym składzie) przy przekraczaniu granic obszarów odpowiedzialności – Nadzory Transportów (ustanawiane na stacjach

³⁵ Ibid., 28–31; Błachnio, *Austro-węgierskie służby tyłowe*, 35.

węzłowych oraz granicznych) miały informować o nadejściu i zestawieniu ELK lub FTL, któremu podlegały, a te zawiadamiały sąsiedni, równorzędny organ³⁶.

Podsumowując – w trakcie opisywanej operacji austro-węgierskie kolejnictwo wychodziło z poważnego kryzysu. Nowy system instradacji i prowadzenia ruchu dopiero był wdrażany, wiele elementów bywało improwizowanych i nieformalnych, toteż wcielenie ich w życie nie zależało tylko od dogłębnej znajomości przedwojennych regulaminów, ale także od kolejowego doświadczenia, wiedzy, wyczucia, wreszcie poczucia koleżeństwa, które to cechy dotyczyły zarówno personelu kolejnictwa wojskowego, jak i cywilnego.

Kolej na obszarze działań

Kluczową arterią komunikacyjną dla realizacji zamierzeń była dwutorowa magistrala kolejowa Przemyśl – Chyrów – Zagórz – Łupków – Medzilaborce – Humenne – Michałany³⁷ – Sátoraljaújhely – Miskolc – Hatvan – Budapeszt wraz z jednotorową odnogą Humenne – Stakčín oraz w mniejszym stopniu jednotorowy szlak Nowy Sącz – Muszyna – Preszów³⁸ – Obišovce³⁹ – Koszyce⁴⁰, łączący koleje Górnych Węgier z Galicyjską Koleją Transwersalną. Zdolności przewozowe pierwszej z wymienionych prezentowały się dobrze, w austro-węgierskich planach mobilizacyjnych przepustowość szlaku IV, określono na 48 100-osiowych pociągów dziennie. Druga z linii miała przepustowość mniejszą, obliczoną na 15 takich składów na dobę (na odcinku Obišovce – Koszyce – 30). Najmniejsze możliwości prezentował szlak Humenne – Stakčín⁴¹ – zaledwie 15 pociągów 36-osiowych w ciągu 24 godzin⁴². Dalej transporty miały zmierzać do celu linią prywatnej Kolei Koszycko-Bohumińskiej (*k.k. privilegierte Kaschau-Oderberg Bahn*), część całą trasą (do Żyliny jednotorowa

³⁶ ÖStA/KA, Militärische Nachlasse (dalej: NL) 691 (B), 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928 r., 211–214.

³⁷ węg. Legenye-Alsómihályi.

³⁸ niem. Eperjes.

³⁹ niem. Abos.

⁴⁰ niem. Kassa.

⁴¹ węg. Takcsány.

⁴² ÖStA/KA, NL 691 (B), 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928 r., Beilage 25; Błachnio, *Austro-węgierskie służby tyłowe*, 74–75.

prócz wspomnianego odcinka Obišovce – Koszyce, dalej dwutorowa), część jadąca wcześniej przez Hatvan wjeżdżała na szlak w miejscowości Vrútky⁴³, nieco ponad 20 kilometrów przed Żyliną.

Choć są to tylko wartości teoretyczne, to wynikają one jednak z niezwykle istotnych zagadnień technicznych i eksploatacyjnych, związanych z przygotowaniem infrastruktury kolejowej do działań wojennych – profilu linii⁴⁴, łączności, infrastruktury typu stacje wodne czy stacje nawęglania. W przypadku linii jednotorowych ograniczenie stanowiła liczba mijanek. Były to też szacunki przedwojenne, realia wojenne dostarczyły doprawdy wielu przykładów rzeczy, które mogą się skomplikować.

Infrastruktura stacyjna w postaci układu torów i bocznic oraz ramp wyładunkowych wpływała na zdolność załadunkową i wyładunkową transportów oraz przepustowość danej linii. Jest to proste przełożenie: większa ilość torów ułatwia pracę manewrową i formowanie składów, odpowiednio długa rampa o właściwej nośności umożliwia sprawny załadunek i wyładunek. Przy przewozie koni, wozów czy artylerii potrzebne były mostki ładunkowe, często improwizowane. Wreszcie ograniczeniem mogły być niedostatecznie długie tory stacyjne, na których nie mieściłby się regulaminowej długości skład – zajmowanie torów szlakowych z zasady było niedopuszczalne.

Stan odcinka Nowy Łupków – Koszówce⁴⁵ przedstawił kpt. Friedrich Bömches⁴⁶, ówczesny kierownik Ekspozytury FTL 5 w Medzilaborcach,

⁴³ węg. Ruttká.

⁴⁴ Profil podłużny linii kolejowej jest graficznym przedstawieniem zmian wysokości przebiegu szlaku, ukazuje spadki i wzniesienia, których wartość podaje się w promilach. W języku potocznym „profil” równoznaczny jest z przebiegiem, czy jest to trasa górską bądź płaską, etc.

⁴⁵ niem. Koskocz.

⁴⁶ Friedrich Bömches (ur. 1873 r. – zm. 1933 r.) – ur. Triest, syn budowniczego i dyrektora portu w Trieście – również Friedricha, rodzina wywodziła się z Braszowa (niem. Kronstadt) w Siedmiogrodzie. Po ukończeniu gimnazjum jednoroczny ochotnik w batalionie piechoty w Liebenau 1888–1889, 1893–1901 15 batalion pionierów w Klosterneuburgu, 1903–1908 5 batalion pionierów w Krems, od 1910 r. odkomenderowany do Sztabu Generalnego. 1898 r. porucznik, 1909 r. kapitan, 1 XI 1915 r. major, 1 II 1918 r. podpułkownik. Odznaczony w 1908 r. chińskim medalem (prasa określiła go jako *Medaille de Chine* I klasy) za służbę instruktorską dla chińskiego porucznika szkolącego się w jego batalionie. W 1910 r. sterowiec jego projektu i budowy wystawiony na I Międzynarodowej Wystawie Myśliwskiej w Wiedniu stał się sensacją, odbyto nim kilka lotów, a konstruktor odznaczony został Krzyżem Rycerskim Orderu Franciszka Józefa. Od wybuchu Wielkiej Wojny w FTL 6 Stanisławów, 17–27 IX 1914 r. w FTL 1 Kraków, następnie w FTL 5. Kierownik Ekspozytury FTL 5 w Medzilaborcach 7–17 XI na czas transportu 2 A, ponownie 18–29 XII 1914 r., na czas transportu X Korpusu. 8–22 II 1915 r. kierował ekspozyturą w Humennem i Stakčynie, następnie po bitwie

w szczegółowym raporcie z 21 listopada 1914 r. (a więc tuż po zakończeniu transportu 2 A), przedstawiającym warunki zastane i zmiany jakie wprowadzono⁴⁷. W Nowym Łupkowie istniała rampa dla 6 wagonów służąca do przeładunku z toru wąskiego na normalny i przewrotnie mówiąc – może brakowało łączności ze stacją, ale za to był fatalny dojazd i kiepskie oświetlenie. Zakryto ten odcinek kolejki wąskotorowej deskami i zbudowano dodatkowe wjazdy na rampę oraz zlikwidowano nieodległe ogrodzenie, co znacznie uprościło załadunek. Łupków miał solidną rampę zdolną przyjąć 10 wagonów, ale brakowało doń drogi zdatnej do użytku. W Vydranach⁴⁸ za to nie było jej w ogóle, toteż musiano zaimprovizować takową na 5 wagonów⁴⁹.

Medzilaborce zostały opisane najszerzej – jako największa ze stacji. Choć jej teren był płaski, to już tor szlakowy w stronę Vidran miał wznos rzędu 16 promili, co – jak podkreślił kpt. Bömches – w połączeniu z panującą na ogół podczas transportu siłą 2 Armii gęstą mgłą oraz opadami deszczu powodowało spore opóźnienia ze względu na poślizg lokomotyw. Wiele kłopotu sprawiał nieodpowiedni układ torowy. Rampa załadunkowa mogła pomieścić 32 wagony, lecz umiejscowienie rozjazdów sprawiało, że tej wielkości transport trzeba było dzielić na 3 części (dwa po 12 i jeden liczący 8 wagonów). W tym celu musiano wykonać po 3 manewry (dla składu podjeżdżającego z południa, z *Hinterlandu* – jazda na północ – południe – ponownie północ). Opóźniało to załadunek i późniejszy odjazd o około 40 minut. Na domiar złego nad rampą zamontowano zaledwie dwie lampy, toteż dopóki nie

gorlickiej ponownie ekspozytura w Medzilaborcach, nadzorował przywracanie ruchu do Zagórza, 10–31 lipca kierownik ekspozytury we Lwowie. 28 XII 1915 r. – 10 III 1916 r. kierownik ekspozytury FEW w Skopje. 2 III – 31 VIII 1916 r. szef Grupy Instrukcyjnej FTL 9 Lublana, 1 IX – 28 XI FTL 12 Arad szef kilku grup oraz kierownik ekspozytury w Sybinie. 30 XI 1916 r. – 15 II 1917 r. kierownik ekspozytury FEW w Krajowej. 12 V 1917 r. – 2 II 1918 r. szef FTL 20 Debreczyn. 24 IV – 1 V 1918 r. szef FTL 5 Lwów, 2 V – 15 X 1918 r. szef Transportleitung Awdjiwka. Po wojnie zamieszkał w podwiedeńskim Mödling, gdzie zajmował się motoryzacją i techniką radiową. ÖStA/KA, Pers, Quall, [Qualifikationbeschreibung Friedricha Bömchesa z załącznikami do roku 1913 włącznie], Wien, [XI–XII 1913 r.], b.p.; ibid., Vormerkblatt für die Qualifikationsbeschreibung für die Zeit 18 V 1918 – 30 IX 1918, b.m., [po 15 X 1918 r.], b.p.; „Chinesische Ordensverleihungen”, *Die Zeit*, kwiecień 26, 1908, 4; „Pionier des Luftschiffbaues”, *Salzburger Zeitung*, styczeń 29, 1943, 5.

⁴⁷ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Hptm. Friedrich Bömches, Bericht über die Mängel der Bahnlinie Neu Lupkow – Koskocz, Miskolcz, 21 XI 1914 r., b.p.

⁴⁸ węg. Vidrány.

⁴⁹ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Hptm. Friedrich Bömches, Bericht über die Mängel der Bahnlinie Neu Lupkow – Koskocz, Miskolcz, 21 XI 1914 r., b.p.

zaimprovizowano dodatkowego oświetlenia – 2/3 tego obszaru wyęźżonych prac załadunkowych nocą spowijał mrok. Na początku dysponowano jedną, wyeksploatowaną lokomotywą manewrową⁵⁰, dopiero później udało się pozyskać 2 silniejsze parowozy (prześciowo nawet 3, ale wykorzystano wtedy siły 15. kompanii kolejowej, która pod względem technicznym i wyszkolenia była przygotowana do prowadzenia pracy manewrowej). Stacje w Radvanie nad Laborcem⁵¹ i Koszkovcach miały za krótkie bocznicę na transporty 100-osiove i posiadały rampy na zaledwie 4 wagony, toteż w obydwu pospiesznie zbudowano po jednej drewnianej rampie – o długości odpowiednio 100 i 200 metrów⁵².

Stacja w Humennem dysponowała 6 torami, rampą załadunkową i stacją wodną używaną przez pociągi jadące w obydwu kierunkach⁵³.

Stacje linii Humenne – Stakćin były rozbudowywane na szerszą skalę dopiero w końcu zimy i wiosną 1915 r. u schyłku kampanii karpackiej⁵⁴. W trakcie transportu 2 Armii jedynie w Michalovcach⁵⁵ zbudowano rampę (budowę ukończono 15 listopada). Niestety nie udało się dotrzeć do informacji o jej długości, można przypuszczać, że była zbliżona do wspomnianych powyżej ramp znad Laborca⁵⁶.

Dla prowadzenia ruchu przy użyciu trakcji parowej kluczowa jest dostępność stacji wodnych oraz parowozowni. Można założyć, iż drużyna parowozowa musi uzupełniać wodę w lokomotywie co 100 km przy prostej, nizinnej trasie, a w warunkach górskich (jak w omawianym przypadku, gdy mówimy o terenach dzisiejszej Słowacji) taka konieczność pojawia się częściej. Podobnie jest w przypadku węgla. Kwestia infrastruktury wymaga dalszych badań. Na chwilę obecną można rzecz ująć następująco: każda stacja węzłowa czy MÁV, czy Kolei

⁵⁰ Lokomotywa o niewielkiej mocy przeznaczona do pracy manewrowej w obrębie stacji. Źródło nie podaje żadnych innych szczegółów, toteż bez dalszej kwerendy można tylko spekulować o jaki model chodzi. Zwłaszcza wspomniane wyeksploatowanie pasowałoby np. do serii 441 lub 335 (wg oznaczeń MÁV), a takimi linia ta dysponowała przed nacjonalizacją w 1889 r. i były one w użyciu. Johann Stockklausner, *Dampfbetrieb in Alt-Oesterreich 1837–1918* (Wien: Verlag Slezak, 1979), 43.

⁵¹ węg. Izbugyaradvány.

⁵² ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Hptm. Friedrich Bömches, Bericht über die Mängel der Bahnlinie Neu Lupkow – Koskocz, Miskolcz, 21 XI 1914 r., b.p.

⁵³ Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 40.

⁵⁴ Błachnio, *Austro-węgierskie służby tyłowe*, 80–81.

⁵⁵ węg. Nagymihály.

⁵⁶ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch. November 1914, Bau, [Miskolc], 15 XI 1914 r., b.p.

Koszycko-Bohumińskiej posiadała dużą lokomotywnię (zwłaszcza Miskolc, Sátoraljaújhely, Koszyce, Spišská Nová Ves⁵⁷ czy Vrútky) oraz stację wodną – mniejsze parowozownie i stacje wodne poza dużymi stacjami również były rozmieszczone stosunkowo gęsto, tzn. przeciętnie co 30-40 kilometrów⁵⁸. Pompa pompie jest jednak nierówna, więc nie ma pewności, czy każda z nich mogła dostatecznie dobrze i sprawnie zaopatrzyć pociągi w wodę, zwłaszcza w takiej ilości. Podobnie wyglądają zagadnienia paliwowe. Podczas przerzutu 2 A tylko jedna stacja na obszarze działania FTL 5 zaznała braku węgla – Medzilaborce w dniu 14 listopada⁵⁹.

Podobnie zagadnienia personelu i użytego taboru (oraz jego obiegu) wymagają dalszej kwerendy. W ramach podjętych przez FTL 5 wstępnych działań i przygotowań do operacji z taboru dostępnego dla Kierownictwa w Miskolcu sformowano 70 ze 140 pociągów, resztę zamawiając w uzgodnieniu z ZTL, niektóre wagony miały być ściągane nawet z okolic Wiednia. Pośrednią tego przyczyną były odbywające się równoległe transporty wielkich jednostek w obrębie FTL 1 Kraków⁶⁰. Zapewne w jakimś zakresie wykorzystano tabor ewakuowanej dyrekcji lwowskiej kkStB, natomiast Kolej Koszycko-Bohumińska pożyczyła 10 parowozów od kolei państwowych. Mimo tego przejściowo – bowiem tylko 11 listopada – brak było lokomotyw w parowozowni w Sátoraljaújhely, w pewnej mierze było to spowodowane stopniowym korkowaniem się Medzilaborców i Humennego. Co prawda uprzednio wzmocniono obsady stacji, na których prowadzono operację, ale ze względu na skalę działań i tak pojawiały się braki. Warto jednak zaznaczyć, że mimo wszystko transporty zostały przeprowadzone bardzo sprawnie, co najwyraźniej wiązało się z pracą ponad siły i wybiegało ponad założony system 48-godzinny (drużyny parowozowe: 24 godziny służby i 24 odpoczynku, pozostali personel odpowiednio 30 i 18)⁶¹.

⁵⁷ węgl. Igló.

⁵⁸ Béla Antal Wodiáner, red., *Magyar Vasuti Szaknaptár Közlekedési Almanach es Sematikus 1914* (Budapest: Wodiáner F. es Fiai, 1914), 122–127, 402–405.

⁵⁹ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch. November 1914, Zugsförderung, [Miskolc], 14 XI 1914 r., b.p.

⁶⁰ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht, [Nowy Sącz], 6 XI 1914 r., b.p.

⁶¹ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch. November 1914, Zugsförderung, [Miskolc], 11 i 16 XI 1914 r., b.p.; NL 691 (B), 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928 r., 134–135.

Sytuacja ruchowa

W listopadzie 1914 r. na obszarze podległym FTL 5, a zwłaszcza na odcinku Łupków – Sátoraljaújhely doszło do splotu okoliczności, które poważnie utrudniły przeprowadzenie omawianej operacji. Wiele pociągów powracało z Przemyśla, w którym gorączkowym zrywem w ostatnich dniach przed drugim oblężeniem starano się uzupełnić stany zaopatrzenia, przede wszystkim w żywność i amunicję⁶².

Ciężkie straty poniesione przez armię austro-węgierską były przyczyną wzmożonego ruchu w obydwu kierunkach. Z jednej strony ekspediowano w głąb kraju pociągi ewakuacyjne z rannymi i chorymi, których w tym tylko miesiącu przewiezionych zostało 40,8 tys. (przy czym szczyt odnotowano 3 listopada – 6,2 tys., 6 i 7 było to 2,1 tys., następnie kolejnych dniach było to przeciętnie około 700 osób), z czego 33 120 przypadło na linię przez Medzilaborce⁶³. Jednego tylko dnia (2 listopada) w tym kierunku z Przemyśla zmierzało 15 pociągów z rannymi⁶⁴. Szalejące choroby zakaźne, a przede wszystkim cholera, dołożyły swoją część do tego wysiłku, tym bardziej że to w Medzilaborcach właśnie postanowiono urządzić szpital zakaźny. Skala problemu była na tyle duża, że AEK 2 nakazało nawet przeznaczanie ostatniego wagonu w każdym transporcie na izolatkę dla chorych na cholere⁶⁵.

Z drugiej – w ramach uzupełnień – kierowano transporty z batalionami marszowymi. Wojsko do funkcjonowania potrzebowało dostaw zaopatrzenia: żywności (w pewnym zakresie korzystano z możliwości lokalnych), amunicji, wyposażenia, koni, uzbrojenia, etc.⁶⁶

⁶² ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnberichte, [Nowy Sącz], 30 X–7 XI 1914 r., b.p.

⁶³ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Verwundeten und Krankenzuschub in und durch unseren Bereich direkt vom Schlachtfelde. November 1914, FTL 5 [Miskolc], [grudzień 1914 r.], b.p.

⁶⁴ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht [Cieszyn], 2 XI 1914 r., b.p.

⁶⁵ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, FTL 5 Tagebuch. November 1914, Sonstiges 2, [Miskolc], 10 XI 1914 r., b.p. Warto zaznaczyć, że tak wykorzystany wagon przed ponownym wykorzystaniem musiał być poddany dezynfekcji – spaleniu słomy, oczyszczeniu podłóg i ścian parą oraz pokryciu ich wapnem gaszonym. Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 31–32.

⁶⁶ Błachnio, *Austro-węgierskie służby tylowe*, 175–177.

Tabela 1. Ruch kolejowy na obszarze FTL 5 w listopadzie 1914 r.

Dzień miesiąca	Rodzaj transportu					
	Prowiant	Amunicja	Chorzy	Konie	Inne (w tym operacyjne)	Razem
1	5	3		7	10	25
2	7	2		7	16	32
3	12	4		3	9	28
4	10	2		11	24	47
5	19	3		6	40	68
6	8	4	1	13	58	83
7	11			7	34	52
8	7	3		15	32	57
9	15	2		20	35	72
10	12	3		14	47	76
11	14	3		15	25	57
12	8	1		14	36	59
13	10	2		6	37	55
14	7	5		8	23	43
15	12	3		4	32	51
16	9	1		4	29	43
17	12	3		10	38	63
18	8	3		4	30	45
19	15	3		15	20	53
20	22	3		9	14	48
21	13	1		8	32	54
22	13	4		4	19	40
23	11	3		16	21	51
24	6	2		9	18	35
25	10	3		5	20	38
26	3	3		9	66	81
27	9	1		9	24	43
28	9	6		14	21	50
29	7	2	1	4	36	49
30	12	3		15	26	56
Razem w listopadzie	316	81	2	285	872	1556

Źródło: ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, FTL 5. Übersicht der Transportbewegung im Monate November 1914, [Miskolc], [XII 1914 r.], b.p.

Transport 2 Armii

W środę 4 listopada 1914 r. Operacyjna Komenda Armii wydała ZTL rozkaz przygotowania transportu dwóch dywizji piechoty – jednej koleją Karola Ludwika i drugiej trasą na południe od Medzilaborców⁶⁷. Rozpatrywano opcję transportu XII Korpusu przez węzeł krakowski (zapewne odbyłoby się to na trasie Medzilaborce – Koszyce – Nowy Sącz i dalej albo koleją transversalną do Chabówki, albo do Tarnowa – Kraków), nie zdecydowano się na nią. Wydaje się, że zadecydowały dwa czynniki: ograniczona przepustowość południkowych odcinków trasy, tj. Obišovce – Nowy Sącz i ew. Stróże – Tarnów oraz już dostateczne obciążenie obydwu szlaków wschód–zachód przez transporty operacyjne (m.in. przerzut II Korpusu z Dębicy do Krakowa), zaopatrzeniowe i ewakuacyjne⁶⁸. Te ostatnie wymagają podkreślenia o tyle, że stanowiły mniejszy, lecz wciąż problem na obszarze FTL 5, konsekwentnie ewakuowano bowiem koleje galicyjskie przed nadciągającym Rosjanami. Kierownictwo awizowano o północy nocą z 4 na 5 listopada na temat zbliżającego się przerzutu wojsk⁶⁹.

6 listopada o 18 podjęto ostateczne decyzje: XII Korpus miał zostać przetransportowany z Medzilaborców i innych okolicznych stacji (ściślej: dowództwo 2 Armii i 16 DP z Medzilaborców, 35 DP z Łupkowa, 31 DP z IV Korpusu ze Szczawnego) *via* Żyłina⁷⁰ do Bohumina⁷¹, część przez Górne Węgry szlakiem Koszyce – Żyłina, część przez Środkowe: Sátoraljaújhely – Miskolc – Hatvan – Żyłina. Jedna dywizja (32 DP z IV Korpusu), czym zajmowało się ELK 20 Debreczyn, przeznaczona została do załadowania w Siankach, skąd przez Czop miała podążać trasą południową: Debreczyn – Budapeszt – Marchegg – Přerov – Bohumin. Plan transportów miał być nadesłany do poranka 8 listopada, przerzut zaś powinien zacząć się wieczorem tego samego dnia, zmodyfikowano też trasę transportów części XII Korpusu – już w Miskolcu miały zjechać z magistrali do Budapesztu i jednotorowym

⁶⁷ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht, [Nowy Sącz], 4 XI 1914 r., b.p.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Bericht über den Abtransport, [Miskolc], [23 XI 1914 r.], b.p..

⁷⁰ węg. Zsolna.

⁷¹ niem. Oderberg.

szlakiem kierować się na Łuczeniec⁷² i dalej na Żylinę⁷³. Machina ruszyła. Czibulka ustanowił w Medzilaborcach ekspozyturę FTL 5, na której czele stanął wspomniany już kpt. Bömches, mający do pomocy Władysława von Żurakowskiego⁷⁴ – adiunkta kolejowego z Oddziału Ruchu (*Betriebsleitung*) kkStB w Czerniowcach.

ZTL przydzieliło serie numerów dla transportów poszczególnych formacji: Komenda 2 Armii i Komenda Etapów 2 Armii – 51 tys., XII Korpus – 51,1 tys., 16 DP, 35 DP i 32 DP – odpowiednio 51,2, 51,3 i 51,4 tys.⁷⁵ Doprecyzowano kolejność załadunków: pierwsze miały być oddziały bojowe i taborry bojowe (*Kampftrains* – amunicja, materiały sanitarne, kuchnie polowe)⁷⁶, a dopiero następnie pozostałe taborry i inne. Dowództwo XII Korpusu miało być załadowane w Medzilaborcach, a taborry korpusne w Humennem i Szinnie⁷⁷. Szybko okazało się, iż tempo prac jest wolniejsze niż zakładano, toteż 12 listopada FTL 5 podzieliło na nowo zadania między stacje: do załadowania przede wszystkim sił i taborów bojowych przeznaczono: Nowy Łupków, Vydrań, Medzilaborce, Radvan nad Laborcem i Koszkovce, dla pozostałych zaś taborów zaś Szinnę, Humenne, Michałany i Preszów⁷⁸.

Negatywny wpływ wywarła sprzeczność dążeń i zarządzeń pomiędzy FTL 5 a EOK – Czibulka i jego podkomendni dokładali starań,

⁷² węg. Losoncz.

⁷³ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht, [Nowy Sącz], 6 XI 1914 r., b.p.; Eisenbahnbericht, [Nowy Sącz], 8 XI 1914 r., b.p.; NL 691 (B), 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928 r., 187–188.

⁷⁴ Władysław von Żurkowski (ur. ? – zm. ?) – kolejarz, w 1904 r. asystent kolejowy w Dărmănești (niem. Hatna, obecnie Rumunia), w 1910 r. adiunkt kolejowy, w 1914 r. urzędnik Oddziału Ruchu w Czerniowcach. W 1918 r. rewident w Oddziale Ruchu w Czerniowcach. Odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi dekoracji wojennej (goldenes Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille). Najprawdopodobniej syn Władysława Żurakowskiego, rotmistrza żandarmerii I klasy w Dowództwie Żandarmerii Krajowej nr 13 w Czerniowcach, który w 1907 r. został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi (goldene Verdienstkreuz), za czym w nieodległym czasie zapewne nastąpiła nobilitacja. Żurkowski-syn jeszcze w 1904 r. również nie miał predykatu „von”. „Allerhöchste Auszeichnung”, *Czernowitzer Tagblatt*, wrzesień 4, 1907, 3; „Von der Betriebsleitung”, *Czernowitzer Tagblatt*, lipiec 5, 1910, 4; „Eine Gauner-Spezialität”, *Czernowitzer Tagblatt*, sierpień 23, 1904, 4. *Almanach der k.k. österreichische Staatsbahnen 1918* (Wien: Selbstverlag und Verwaltung des k.k. Eisenbahnministeriums, 1918), 94.

⁷⁵ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, FTL 5 Tagebuch. November 1914 Sonstiges 2, [Miskolc], 9 XI 1914 r., b.p.

⁷⁶ Błachnio, *Austro-węgierskie służby tyłowe*, 121.

⁷⁷ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, FTL 5 Tagebuch. November 1914, Transport, [Miskolc], 7 XI 1914 r., b.p.

⁷⁸ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht, [Cieszyn], 12 XI 1914 r., b.p.

aby oczyścić szlak kolejowy na południe od Przemyśla z transportów ewakuacyjnych, rannych, chorych, etc., ażeby mieć swobodę manewru zarówno transportami przez nich wysyłanymi, jak i dopiero przybywającymi. Tymczasem władza zwierzchnia uznała za jeszcze niezbędniejsze ustanowienie w Medzilaborcach stacji fasowania⁷⁹ mundurów i sprzętu. W efekcie załadowany już transport wojska nie mógł ruszyć, dopóki żołnierze nie pobrali całego tego dobra – owszem, niezbędnego, ale opóźniającego odjazd. Trafniejszym byłby wybór jednej z większych stacji na trasie przerzutu. Mimo próśb ze strony FTL 5, nie zmieniono tego (z wyjątkiem mundurów przerzuconych dalej na północ, choć na tyle późno, że sprawa była już w dużej mierze nieaktualna) aż do końca operacji, przez co znaczny łup dostał się w ręce rosyjskie, gdy stacja została utracona 24 listopada⁸⁰.

Szkodliwe były również działania podejmowane przez AEK 2 bez konsultacji z FTL: wykorzystywanie postojów w Humennem do pobierania i zakupów żywności opóźniało odjazdy oraz rzecz jeszcze gorszą – samowolne zamawianie pociągów. Oddelegowany do Medzilaborców ppłk Karl Glöckner⁸¹ jako oficer regulujący transport⁸² nie skontaktował się z Kierownictwem i obliczywszy zapotrzebowanie – przedłożył je Wojennemu Oddziałowi Wagonowemu (*/Kriegs/ Filialwagendirigierung*, dalej: FWD) przy dyrekcji kolejowej w Miskolcu. W międzyczasie ekspozytura FTL 5 zrobiło to samo, a wspomniany organ nie dopytywał nikogo, tylko zrealizował obydwie zapotrzebowania – co wkrótce przyczyniło się do zatoru kolejowego. Tylko między Humennem a Medzilaborcami przez 4 dni (12–15 listopada) stało 30 próżnych składów,

⁷⁹ Fasowanie – pobieranie zaopatrzenia.

⁸⁰ ÖStA/KA, NL 691 (B), 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928 r., 189, Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 39–40; Cichowicz, *Szkic strategiczny*, 197.

⁸¹ Karl Glöckner (ur. 1871 – zm. 1938) – ur. Podiebrady, Absolwent Terezańskiej Akademii Wojskowej oraz c. i k. Szkoły Wojennej, 1896–1898. Od wybuchu Wielkiej Wojny oficer Oddziału Operacyjnego 2 A. Od maja 1915 r. do października 1917 r. dowódca 23 Pułku Piechoty, później do kwietnia 1918 r. kwatermistrz 4 A, następnie szef sztabu 4 Komendy Generalnej we Lwowie. Po wojnie w armii austriackiej, dowódca 4 Brygady Piechoty, przejście w stan spoczynku i awans na stopień generała 1 sierpnia 1923 r. Wieloletni prezes górnoaustriackiego oddziału Austriackiego Czarnego Krzyża. Zmarł w Linzu. ÖStA/KA, Pers, Quall, Vormerkblatt für die Qualifikationsbeschreibung für die Zeit 1 X 1917 – XI 1918, b.m., 22 XI 1918 r., b.p.; Anmeldeblatt zur Aufnahme in das österreichische Heer, Linz, 11 II 1920 r.; „Titelverleihung an abgebante höhere Offiziere”, *Neue Freie Presse*, lipiec 28, 1923, 20; „Kriegsgräberfürsorge in Oberösterreich”, *Oesterreichische Wehrzeitung* 18, nr 13 (1937): 5.

⁸² Oryg. niem. *Transportregulierender*.

a sytuacja ta (ów przywołany wcześniej „nierozplątywalny kłębek”⁸³) oceniona została przez szefa ruchu dysekcji miszkolckiej inspektora Bertalana Kuna jako beznadziejna⁸⁴. Nie ma jednak takiego kłębka, którego nie można rozplątać i osobista interwencja kpt. Czibulki 16 listopada rozwiązała problem w ciągu doby⁸⁵. Tego samego dnia zakończono załadunki w Medzilaborcach i dalej na północ, 17 – w Radvanach i Koszkwach, od tej pory ciężar przejęło Humenne⁸⁶.

Przy takiej skali problemów na samym początku podróży dalej mogło być już tylko lepiej. Wraz z dotarciem pierwszych transportów do Bohumina nocą 10 listopada uzgodniono z niemieckimi sojusznikami dalszą trasę, całość miała kierować się w kierunku Raciborza, a następnie: dowództwo 2 A do Opola, IV Korpus przez Opole – Tarnowskie Góry do węzła kolejowego Fosowskie⁸⁷, XII korpus zaś do Strzelec Opolskich⁸⁸ i Toszka⁸⁹. Do godziny 8 rano 11 listopada przekroczyło granicę z Niemcami pierwsze 10 transportów⁹⁰. Od 14 listopada w Bohuminie funkcjonowała mieszana placówka koordynująca przerzut 2 A, złożona z oficera FTL 1 Kraków oraz niemieckiego kierownictwa transportów przy dysekcji kolejowej w Katowicach⁹¹.

Strona niemiecka ustaliła dopuszczalną przepustowość linii kolejowej na 40 pociągów na dobę i – choć w obliczu powyższych opisanych problemów zabrzmi to wręcz dziwnie – limit ten przekroczono, co wymusiło kierowanie części składów na trasę okrężną przez Oświęcim i Bytom, ażeby uniknąć zatoru⁹². Operacja przerzutu 2 Armii z Karpat

⁸³ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Bericht über den Abtransport, [Miskolc], [23 XI 1914 r.], b.p.; Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 41.

⁸⁴ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch, November 1914, Verkehr 3, [Miskolc], 10 XI 1914 r., b.p. W tym czasie, tj. 13 listopada, czas jazdy między Miskolcem a Medzilaborcami wynosił 13 godzin. ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch, November 1914, Verkehr 3, [Miskolc], 13 XI 1914 r., b.p.; *Magyar Vasuti Szaknaptár*, 115.

⁸⁵ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Bericht über den Abtransport, [Miskolc], [23 XI 1914 r.], b.p.; ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch, November 1914, Verkehr 5, [Miskolc], 17 XI 1914 r., b.p.; Czibulka, *Weltkrieg und Eisenbahn*, 38–41.

⁸⁶ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht, [Cieszyn] 17 XI 1914 r., b.p.

⁸⁷ niem. Vossowska.

⁸⁸ niem. Gross-Strehlitz.

⁸⁹ niem. Tost.

⁹⁰ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnberichte, [Cieszyn] 10–11 XI 1914 r., b.p.; NL B-691, 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928 r., 190.

⁹¹ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht, [Cieszyn], 15 XI 1914 r., b.p.

⁹² ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht, [Cieszyn], 20 XI 1914 r., b.p.

na Śląsk zamknęła się liczbą 333 pociągów, które od 10 listopada do rana 23 listopada przejechały przez Bohumin⁹³. Ostatni transport, spośród 230 skierowanych ogółem, FTL 5 wysłało w drogę 21 listopada⁹⁴.

Tabela 2. Ruch transportów operacyjnych 2 Armii przez Bohumin⁹⁵

Dzień	Liczba transportów sumarycznie
10 XI	10
11 XI	14
12 XI	19
13 XI	20
14 XI	30
15 XI	36
16 XI	27
17 XI	44 (w tym 8 na Oświęcim)
18 XI	37
19 XI	42
20 XI	20
21 XI	22
22 XI	12
RAZEM	333

Źródło: ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnberichte, [Cieszyn], 10–23 XI 1914 r., b.p.

Podsumowanie

W trakcie transportu operacyjnego austro-węgierskiej 2 Armii, jak się wydaje, straty poniesiono tylko w jednym wypadku. 18 listopada tuż po południu o godzinie 12:20 doszło do rozerwania składu przewożącego tabory XII Korpusu. 10 wagonów stoczyło się 8 km w dół z powrotem na stację Czadca⁹⁶ (na północ od Żyliny), gdzie

⁹³ ÖStA/KA, NL 691 (B), 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928, 191; ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Bericht über den Abtransport, [Miskolc], [23 XI 1914 r.], b.p.

⁹⁴ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch. November 1914, Transport, 21 XI 1914 r.

⁹⁵ Raportowanym okresem były 24 godziny pomiędzy godziną 8 rano, więc 10 listopada odpowiada g. 0800 10 listopada – g. 0800 11 listopada, 11 listopada: g. 0800 11 listopada – g. 0800 12 listopada itd. Uproszczenie zastosowano dla zachowania czytelności tabeli.

⁹⁶ niem. Csacza.

skierowane na bocznice wypadły z torów. Śmierć poniosło wtedy 2 żołnierzy, 3 zostało ciężko rannych, 10 lekko, zginęło również 12 koni, a 53 odniosły lekkie obrażenia. Zniszczeniu uległo 9 wagonów⁹⁷.

Operacja się powiodła, wojska 2 Armii wzięły udział w późniejszych fazach operacji łódzkiej, nacierając na Piotrków Trybunalski od 21 listopada począwszy⁹⁸.

Tymczasem Łupków stracono jeszcze 19 listopada, pięć dni później wysadzono mosty pod Radvanem nad Laborcem, tego samego dnia wojska rosyjskie wkroczyła do Medzilaborców, a 25 listopada zajęły Humenne⁹⁹. Rosyjskie sukcesy nie były trwałe. Humenne zostało odbite w ciągu 4 dni, cesarsko-królewskie wojska przekroczyły ponownie przełęczę karpackie na początku grudnia¹⁰⁰.

Stacje kolejowe i łączące je linie miały stać się kluczowe dla prowadzenia zimowej kampanii karpackiej 1914/1915, dużo krwawszej i pod każdym względem większej w porównaniu do wydarzeń opisanych w raporcie będącym przedmiotem tego artykułu.

C. i K. Polowe Kierownictwo Transportu Nr 5
Nr 6753

RAPORT

o odtransportowaniu oddziałów Wald-¹⁰¹ i Heilwespe¹⁰², Maxopium 42¹⁰³ i Maxneffe 32¹⁰⁴ z rejonu Łupków– Medzilaborce– Humenne– Stakćin– Preszów.

- O północy 4 listopada FTL zostało powiadomione przez Szefa Transportu Polowego (Op. Nr 9612) o nadchodzącym przemieszczeniu wojsk. W tymże awizo nakazano przygotowanie próżnych

⁹⁷ ÖStA/KA, NL 691 (B), 61, Eisenbahnbericht, [Teschen], 18 XI 1914 r., b.p.

⁹⁸ ÖULK, 1:549.

⁹⁹ ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, FTL 5 Tagebuch, November 1914, Verkehr 5, 19 XI 1914 r., b.p.

¹⁰⁰ ÖULK, 1:583–584 i 798–803.

¹⁰¹ Waldwespe – kryptonim Komendy 2 Armii.

¹⁰² Heilwespe – kryptonim Komendy Etapów 2 Armii, tj. AEK 2.

¹⁰³ Maxopium 42 – kryptonim XII korpusu.

¹⁰⁴ Maxneffe 32 – kryptonim 32 DP.

składów do ewentualnego transportu jednej dywizji piechoty z rejonu Medzilaborców.

- FTL obliczyło zapotrzebowanie na około 2000 wagonów i zapewniło ich podstawienie.
- 6 listopada [FTL] było awizowane, że 2 dywizje piechoty będą przeznaczone do transportu, 7 listopada FTL otrzymało depezę telefoniczną od Szefa Transportu Polowego z rozkazem transportu jednego korpusu z trzema dywizjami piechoty wraz z dokładnym opisem miejsc przeznaczenia, które miały być osiągnięte 8 [listopada] rano; zgodnie z tym rozkazem transport miał się rozpocząć 8 [listopada] wieczorem.
- Ogólnie oznaczało to, że tabory korpusne mają być załadowane w Humennem, w Sninie część trenów – głównie kolumny amunicyjne i piekarnia dywizyjna 32 [Dywizji Piechoty] wraz z 3 batalionami marszowymi. FTL już 6 listopada, kiedy poinformowano je o OSTATECZNEJ DECYZJI dotyczącej odtransportowania, natychmiast podjęło następujące kroki:
- Przygotowanie większej liczby próżnych składów niż wydawało się konieczne w myśl awiza z 4 listopada; liczbę tychże składów podniesiono na podstawie awiza z 8 listopada do następującego poziomu: 60 pociągów typowych¹⁰⁵ (Iz, Az i Kz) jak i 80 normalnych¹⁰⁶ zestawio-

¹⁰⁵ W oryginale – *Typenzug*. *Typenzug* był znormalizowanym składem całopociągowym, który miał służyć przewozom konkretnych formacji i – w przeciwieństwie do „zwykłych” pociągów – bezwzględnie miał nie być dzielony i rozpraszany na X transportów. Innymi słowy: dysponując *Typenzugiem* miało się pewność, że przewiezie się nim np. batalion piechoty etatowej wielkości, bez potrzeby obliczania wcześniej niezbędnych wagonów i ich rodzajów oraz ściągania ich z terenu dyrekcji kolejowej bądź dalej. Trzy określenia towarzyszące temu słowu w oryginale raportu określają rodzaje *Typenzugów*, tj. pociągi zwarte piechoty, artylerii i kawalerii, istniały również pociągi typowe kolumn amunicyjnych i żywnościowe. ÖStA/KA, NL 691 (B), 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928, 82; Z pociągów typowych korzystało także Wojsko Polskie w okresie międzywojennym, zob. Jędrzej Korbal, Cezary Rogala, *Wojskowe transporty kolejowe*, *Wielki Leksykon Uzbrojenia Wrzesień 1939* (Warszawa: Edipresse Polska, 2019), 15.

¹⁰⁶ W oryginale – *Normalzug*. Tak ustandaryzowany skład pociągu zapewniał decydemtom kolejowym elastyczność, zamawiając takowy otrzymywało się konkretną ilość wagonów poszczególnych rodzajów, wystarczyło tylko go rozformować po przybyciu i można było zastosować go do wielu transportów. Nie było to wyjątkowe rozwiązanie, francuskie kolejnictwo wojskowe doby Wielkiej Wojny także dysponowało takim pociągiem standardowym, nazywanym *type unique* (polskie tłumaczenie z epoki – „pociąg jednostajny”), przy czym największą różnicą było to, że był to jedyny rodzaj (wyjątkiem były pociągi specjalne, np. do przewozu formacji czołgów). *Koleje żelazne* (Warszawa: Kurs Oficerów Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, 1919), 31–32.

nych z [wagonów] 1 D, 1 AB, 4 Gm, 20 Gp, 1 G, 20 Jk¹⁰⁷. Czas naglił, a zmiany spowodowane sytuacją wojenną pozostawały nieznane dla FTL, toteż Kierownictwo nie mogło więc skupić się w pierwszej kolejności na detalach, lecz raczej na użyciu pociągów normalnych, które po niewielkich zmianach nadawały się dla przewozu sztabów, kolumn amunicyjnych, prowiantowych itp. 60 pociągów typowych dla wojsk jak i 10 normalnych było zebranych na obszarze odpowiedzialności FTL, reszta została umówiona z ZTL.

- 6 listopada skierowano do Waldwespe drogą telegraficzną prośbę o podanie do wiadomości dla FTL stanów liczebnych wojsk i urzędów, aby móc praktycznie sformować składy i lepiej wyzyskać pojemność pociągów stuosiowych.
- Obsada ruchowa na stacjach załadowniczych została wzmocniona, awaryjne rampy ładunkowe zostały zbudowane, a manewry przygotowane do wykonania.
- W nocy z 7 na 8 listopada FTL otrzymało meldunki od Maxopium 34¹⁰⁸ i XII Korpusu, pierwsze depesze były kompletnie zniekształcone i nadane nieobowiązującym już w tym czasie kluczem szyfrowym Alfa; jednakże FTL przezornie opóźniło spalenie tych kluczy o 24 godziny, tak więc z odszyfrowanych pojedynczych fragmentów (co kosztowało 2 godziny pracy) można było wywnioskować, że meldunek dotyczył ELK. 20, IV Korpus został o tym poinformowany.
- Meldunek XII korpusu przedstawił z kolei całkiem niewystarczające dane dla racjonalnego zgromadzenia składów kolejowych. Z rzeczzonego meldunku podany zostanie tylko jeden przykład: zameldowano, że będzie 12 batalionów o stanie „800 do 1200 ludzi”. Już zaledwie różnica 400 ludzi na batalion każdy daje różnicę 133 wagonów lub 2 i 2/3 składów stuosiowych. O koniach i wozach nie było w ogóle mowy.
- W zaistniałych okolicznościach FTL musiało pozostawić składy normalne w dalszym biegu ze szkodą dla szybkich transportów, które przy dokładnym, prawidłowym i na czas [złożonym] meldunku dałoby się przyspieszyć o 1–2 dni.

¹⁰⁷ Czyli: 1 wagon służbowy (brankard), 1 wagon osobowy (przeznaczony dla oficerów), 4 wagony kryte z budką hamulcowego, 21 wagonów krytych, 20 wagonów otwartych – w tym wypadku węglarek.

¹⁰⁸ Maxopium 34 – kryptonim IV Korpusu.

- AEK 2 telefonicznie podało 8 listopada stan formacji w okolicy Humennego na 2 bataliony piechoty, 3 dywizjony artylerii polowej, 3 dywizjony haubic, 3 dywizjony ciężkich haubic, 3 szpitale polowe. Na telefoniczne zapytanie o ich stan liczebny odpowiadało [AEK 2] „całkowicie normalny”.
- W dniu 7 listopada kapitan Bömches, niedawno skierowany do Krakowa do wyładunku wojsk niemieckich, gdzie zebrał odpowiednie doświadczenie, został wysłany jako kierownik ekspozytury [FTL] do Medzilaborców i przydzielono mu do pomocy c.k. adiunkta kolejowego Żurakowskiego. Z komendy 2 Armii przysłany został podpułkownik Sztabu Generalnego Glöckner jako oficer regulujący transport. Najwyraźniej w związku z tym do Medzilaborców przed przybyciem doń ekspozytury zamówiono większą liczbę składów, o których mimo to nie poinformowano [FTL], a dostarczono. Pociągi te, tak jak i 4 zamówione przez komendę 2 Armii dla jak najszybszego odtransportowania z Humennego zamówionych tam składów, zostały zdublowane przez pierwotnie zadyrygowane stamtąd pociągi zwarte – zostały pośpiesznie odprawione, 27 składów odjechało używając przyspieszonego rozkładu jazdy¹⁰⁹.
- Poważną przeszkodą dla możliwości Medzilaborców w zakresie przyjmowania składów i ich formowania była trwająca w tym czasie ewakuacja [taboru, wyposażenia i personelu] szlaków kolejowych Galicji, przez co Medzilaborce zapchane były pociągami. Mimo tego udało się na 8 listopada sprowadzić do Medzilaborców i na linie kolei państwowych [zamówione] składy.
- Załadowanie zostało znacznie utrudnione przez wyładunek pociągów z zaopatrzeniem. Sprzeciwiłem się przeciążeniu Medzilaborców ze względu na to, że miały tam miejsce załadunki. Fasunek mundurów i wyposażenia musiał się odbyć, a c.k. Koleje Państwowe nadal były zatłoczone pociągami szpitalnymi i ewakuacyjnymi, przedstawiono AEK 2 pewne propozycje, jednak bez powodzenia.
- 9 listopada telefonowało AEK 2, że w Humennem zarówno IV K[orpus] jak i magazyny korpusne [oraz] 16 [DP] i 35 [DP] zostaną załadowane. FTL opracowało w związku z tym dokładną tabelę

¹⁰⁹ Pociągi te miały prędkość rozkładową 45 km/h, co bez wątpienia wpłynęło dodatnio na sytuację ruchową, ale wymagało silnych lokomotyw, co przy bardzo zróżnicowanym stanie taboru kkStB i MÁV nie było oczywiste. ÖStA/KA, NL 691 (B), 60, Ratzenhofer, Das österreich-ungarische Militäreisenbahnwesen, b.m., 1928 r., 192.

z zestawieniem transportów z Humennego oraz Sniny i zameldowało dane o pierwszym transporcie – by nie spowodować zwłoki – zarówno telegraficznie, jak i telefonicznie.

- Początek transportowania taborów jednostek bojowych ustalono na wieczór 10 [listopada], ponieważ z jednej strony dopiero wówczas udałoby się zgromadzić w Homonnie odpowiednio sformowane składy, z drugiej FTL chciało wiedzieć, że znaczna liczba składów skierowanych dla wojsk do Medzilaborców ma zapewniony spokojny odpływ [do miejsc przeznaczenia]. Opracowanie odpowiedniego planu zajęło jednak trochę czasu.
- 10 [listopada] wystąpiły w Medzilaborcach opóźnienia przy podstawianiu próżnych składów, których to przyczyny częściowo pozostały nieznane, częściowo wynikały jednak z całkowicie niedokładnych i niejasnych meldunków.
- Związana z tym prośba FTL w urgensie nr 4777¹¹⁰ pozostała, jednakże bez odpowiedzi i najwyraźniej również nieuwzględniona.
- Fasowanie mundurów i wyposażenia w Medzilaborcach znacznie opóźniło załadunek. Przejeżdżające transporty z kierunku Łupkowa zajmowały dużo miejsca z powodu wymuszonych tym postojów. Jednak nawet transporty ładowane w Medzilaborcach najpierw musiały fasować, nim mogły wykonać załadunek.
- Wielokrotne telefoniczne prośby o pomoc pozostawały bez odpowiedzi.
- Dopiero później, gdy FTL od powracającego stamtąd Organu¹¹¹ poznało dokładnie lokalną sytuację, mogło wówczas zainterweniować, jednakże do tego czasu większość transportów wojskowych już przejechała (13 listopada).
- Aczkolwiek jeszcze 10 listopada przy przyjeździe próżnych składów do Medzilaborców ujawniły się szkodliwe tendencje.
- Pojedyncze pociągi z zaopatrzeniem skierowane dla Heilrapid¹¹² do Vydran zostały przez oficera regulującego transport po prostu odesłane do Humennego, podobnie jak niewielkie pojedyncze transporty, które FTL uznało za ważne bądź takimi się wydawały, dlatego też

¹¹⁰ FTL poprosiło w nim o ścisłość w podawaniu stanów formacji wyznaczonych do załadunku. ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch, November 1914, Verkehr 3 [Miskolc], 10 XI 1914 r., b.p., 10 XI 1914 r., b.p.

¹¹¹ Chodzi o wspomnianego wcześniej szefa oddziału ruchu dyrekcji MÁV w Miskolcu inspektora Bartalana Kuna.

¹¹² Heilrapid – kryptonim Komendy Etapów 3 Armii.

kierowane były przez Medzilaborce. W ten sposób sytuacja w Medzilaborcach nie poprawiła się, a tylko znacznie pogorszyła, ponieważ w Humennem wystąpiły poważne zakłócenia, przeciążenie, a podstawianie próżnych składów uległo zmianie. Do tego jeszcze pojedyncze oddziały zostały skierowane do Humennego do załadunku przez oficera regulującego transport z Komendy 2 Armii, bez informowania o tym fakcie FTL. W ten sposób nagle pojawiły się w Humennem transporty, które swoją wysyłkę uważały za nad wyraz pilną i w ten sposób wprowadzały nieporządek do przygotowanego wcześniej planu załadunku w tym rejonie.

- Wymagało również wielokrotnych interwencji FTL przekonanie oficera regulującego do konieczności zastosowania takich środków jak usunięcie pociągów ewakuacyjnych i szpitalnych z Medzilaborców, bez czego trudno było myśleć o porządku w transportach.
- Ciężką sytuację w Medzilaborcach szerzej opisuje kapitan Bömches w załączonym raporcie¹¹³.
- Również załączony Exh. Nr. 4858¹¹⁴ ukazuje liczne ułomności, z którymi radzić sobie musiało FTL; AEK 2 obiecało dla Łupkowa i Medzilaborców 40 żandarmów dla utrzymania porządku (FTL raportowało, że maruderzy i rozbitkowie grożą szturmem na składy przeznaczone do transportów) – nie dostarczono żadnego, o czym nie poinformowano wcale FTL.
- Lwowska dyrekcja kolei państwowych – pomimo nabytych doświadczeń – tak zaniedbała kwestię wyżywienia c.k. kolejarzy, że FTL wielokrotnie musiało interweniować¹¹⁵.
- 11 [listopada] przed południem przybył do FTL oficer Sztabu Generalnego z Komendy 2 Armii wraz z harmonogramem odtransportowywanych taborów. Omówiono z nim wszystkie szczegóły transportu (stacje docelowe, miejsca załadowania, etc.).
- Na podstawie tych ustnych uzgodnień od południa 11 do poranka 12 listopada opracowano na nowo plan odtransportowania taborów, załączoną tabelę wysłano oficerowi regulującemu transporty i podano do wiadomości drogą telegraficzną oraz telefoniczną

¹¹³ Był przytaczany już wcześniej. ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Hptm. Friedrich Bömches, Bericht über die Mängel der Bahnlinie Neu Lupkow – Koskocz, Miskolcz, 21 XI 1914 r., b.p.

¹¹⁴ Niestety brak w jednostce archiwalnej.

¹¹⁵ Ewakuacja personelu dyrekcji lwowskiej wciąż trwała, 6 listopada wyznaczono na miejsce koncentracji Miskolcz, gdzie kolejarzy mieli oczekiwać na dalsze polecenia. ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Tagebuch, November 1914, Personal, [Miskolcz], 6 XI 1914 r., b.p.

pierwsze spośród transportów. Także niezbędne przesunięcia (w związku z rozproszeniem punktów ładunkowych) zostały zgłoszone w odpowiednim czasie do AEK 2 drogą telegraficzną oraz telefoniczną, ażeby zacząć przeprowadzać niezbędne przemarsze.

- Większość oddziałów zaopatrzeniowych została inaczej zadysponowana przez AEK 2 niż to przewidywano; jednakże LICZBA¹¹⁶, choć nie numery [transportów] przydzielone oddziałom, została przez AEK 2 zachowana, toteż zmiana ta o której nie poinformowano FTL – poza pojedynczymi opóźnieniami przybycia na załadunek – nie spowodowała większych problemów.
- W dalszym biegu wszystkie zmiany i uzupełnienia, jakie sobie życzyło AEK 2, były natychmiast uwzględniane, podobnie stało się 18 listopada, gdy niezbędne stało się odciążenie stacji Humenne, gdzie załadunek przebiegał tak wolno z przyczyn przedstawionych powyżej. Dwanaście transportów podzielono między stacje Strážske¹¹⁷ i Michalany. Zwłaszcza w Strážskem wykonano wyśmienitą robotę przy tak słabych możliwościach załadowniczych (rampy na 2 wagony, 15 mobilnych ramp, mała stacja). Jest to w głównej mierze zasługa kontrolera Feldmessera z Oddziału Ruchu w Miskolcu, który po zakończeniu załadunków w Medzilaborcach został skierowany do Strážskiego, gdzie najtrudniejsze transporty załadował z oszałamiającą szybkością i precyzją.
- Aby odciążyć Vydrany i przyspieszyć odtransportowanie z Medzilaborców zamierzało FTL przesunąć do Komańczy stację fasowania dla wojsk walczących na północ od Medzilaborców. Zamiar spałił na panewce ze względu na stojące w Komańczy nierozładowane pociągi prowiantowe.
- FTL dotychczas ma takie doświadczenia, że intendenci zamawiają pociągi z zaopatrzeniem nieco na wyrost, a zarazem w takiej ilości, iż nie nadążają z ich rozładunkiem na czas lub nie sprawują nad tym adekwatnej pieczy.
- Przy tej sposobności zostało zameldowane, że Heilbeton¹¹⁸ codziennie zamawia jeden pociąg z zaopatrzeniem do Vranova¹¹⁹, mimo że stacja nie ma odpowiednich możliwości do jego przyjęcia.

¹¹⁶ Podkreślenia jak w oryginale.

¹¹⁷ węg. Örmező.

¹¹⁸ Heilbeton – kryptonim EOK.

¹¹⁹ węg. Varanno.

- Do Radvana i Koszkovca – dwóch małych stacji z niewielkimi możliwościami – pomimo sprzeciwu FTL uważającego, iż bardziej wskazane jest obciążyć je piechotą, oficer ds. transportu skierował do formacje konne i tabory.
- W Sninie przewidziane do załadunku 3 bataliony marszowe nie pojawiły się, za to ich tabory zameldowały się w Stakćinie.
- Także w Preszowie było wiele trudności do rozwiązania. Dworzec był przepełniony małymi transportami materiałowymi, pomimo napomnień rozładunek odbywał się wyłącznie za dnia, wieczorem nadzorujący urzędnicy wojskowi znikali, a nocą wszystko cichło. FTL musiało wreszcie zwrócić się o pomoc do AEK 3 i Szefa Transportu Polowego.
- Także i inne tarcia pojawiały się nad wyraz obficie. Na przykład zameldowano dla FTL, że dowódcy transportów przejeżdżających przez Humenne zostawiali je tam, AŻEBY OSOBIŚCIE ZAMELDOWAĆ SIĘ W AEK 2! Ekscesy te ukrócono.
- Codziennie wydawane były rozkazy celem przyspieszenia odtransportowania, ale jeszcze 13 [listopada] nie funkcjonowało to dostatecznie zgodnie z wymaganiami przewidzianymi przez FTL.
- FTL miało tak liczne zagadki do rozwiązania, tak wiele było niemożliwych do zrealizowania żądań, tyle tarć do wyeliminowania, których przewidzieć się nie da.
- Rozkaz Flurbeton¹²⁰ względnie rozkaz AEK 2 op. Nr 43 był przyczyną nowych, poważnych zatorów. Przyjmowanie składów przeznaczonych do Medzilaborców, Radvana i Koszkovca spowodowało zator pociągów skierowanych do Humennego, pomimo przedłużenia rampy załadowczej do 300 metrów nie spełniała ona oczekiwań. Zamiast 6 tylko 3 do 4 pociągów dziennie było załadowywanych, co spowodowało utknięcie zadysponowanych tam wcześniej próżnych składów. Z drugiej strony na północ od Humennego utknęły transporty już załadowane ze względu na bezprawne fasowanie tam zaopatrzenia.
- W końcu zaistniał w Humennem tak niemalże nierozplątywalny kłębek, że konieczna była moja osobista interwencja, aby uniknąć totalnego zakorkowania.

¹²⁰ Flurbeton – kryptonim OOK.

- Od tej pory odtransportowywanie funkcjonowało dosyć normalnie, za wyjątkiem zmian przedstawionych na stronie 6¹²¹.
- Zarządzona 17 listopada przez nieznane dowództwo, jednakże na mój rozkaz nieprzeprowadzona ewakuacja Stakčina, względnie jej przygotowanie, spowodowało zakłócenia w odtransportowywaniu z Szinny.
- Gdyby¹²² FTL chciało opisać wszystkie tarcia jakie pojawiły się w sprawie odtransportowywania, to raport ten przybrałby formę książki.
- Pomimo tych niezliczonych trudności liczba 230 pociągów; z czego gros liczyło od 100 do 120 osi – przy nadzwyczaj ciężkich warunkach załadowania (Medzilaborce, Humenne i Preszów są jedyne większymi stacjami z lepszą infrastrukturą umożliwiającą manewry, jak również ważnymi stacjami przelotowymi, które były mocno obciążone przez pozostałe przyjmowane transporty; Łupków, Vydrany, Radvan, Koszkovce, Strážske i Michalany są małymi stacjami, w których najpierw trzeba było improwizować, aby móc je w miarę obciążyć [załadunkami]); w 12,5 dnia udało się tego dokonać, przy czym nie można zapomnieć, iż najbardziej opóźniającą częścią byli sami żołnierze i tabory, ponieważ ich załadunek zajmował tak wiele czasu, iż można sądzić że przy mniejszych stanach czyniono wszystko, aby spełniać swój obowiązek do końca, a nawet WIECEJ niż wymaga tego obowiązek.
- Oficerowie FTL pracowali dzień i noc bez wytchnienia i bez spokoju z bezprzykładnym poświęceniem. Tak jak przy przygotowaniu transportów mobilizacyjnych był to [wówczas] rezultat wielomiesięcznej pracy, [tak] tutaj [przecież został on] uzyskany w kilka dni. Chcę jednak zastrzec sobie prawo do skomentowania później tych wspaniałych czynów.
- Również za zasługi należą się podziękowania osobom przydzielonym do FTL – w pierwszej kolejności referentowi wojskowemu starszemu kontrolerowi Scholz¹²³, kierownikowi Grupy Instradacyjnej, człowiekowi, którego zasługi od wybuchu wojny są wprost

¹²¹ Strony w raporcie nie są numerowane, ale odnosi się to do miejsca, gdzie mowa o opracowywaniu nowego planu od południa 11 listopada do rana 12.

¹²² Od tego momentu zaczyna się rękopis.

¹²³ József Scholz (ur.? – zm.?) – pracownik VI klasy Oddziału Ruchu Dyrekcji MÁV w Miskolcu. *Magyar Vasuti Szaknapár*, 116.

nieocenione, którego pracowitość i głębokie oddanie pracy¹²⁴ stanowią wzór dla podległych mu urzędników, podobnie jak jego niezmordowany zastępca starszy kontroler Török¹²⁵, dorównujący mu w każdym aspekcie oraz potężny, rozważny i dalekowzroczny szef FWD starszy kontroler Gál¹²⁶ – ci, którzy umożliwili ten transport – zasługują na moje najszczerze podziękowania. Pragnę zostawić pochwały na później, jako że mają jeszcze przed sobą wielkie zadania. W zamian za to proszę o wyróżnienie w związku z wybitnymi osiągnięciami podczas transportu wojsk następujących urzędników, a jeśli nie jest to możliwe – zabiegać o pochwałę od AOK:

- Starszy kontroler Müller¹²⁷ z Oddziału Ruchu w Miskolcu wykazał się już podczas transportów mobilizacyjnych, obecnie jako Szef Sekcji Ruchu w Medzilaborcach wykazał się wybitnymi osiągnięciami. Nie oszczędzał się dniem i nocą, nie zaznał odpoczynku i swym nieugiętym oddaniem obowiązkowi dawał przykład innym urzędnikom.
- Kontroler Feldmesser¹²⁸ z Oddziału Ruchu w Miskolcu wraz ze starszym kontrolerem Müllerem był duszą Sekcji Ruchu w Medzilaborcach i osiągnął on niewiarygodne wprost wyniki. Zawsze gotów, zawsze i wszędzie walczący z trudnościami w ruchu [kolejowym], z własnej inicjatywy usuwał przeszkody utrudniające sprawny załadunek. Jego zasługi są doprawdy wybitne.
- Po jego dziewięciodniowej nieprzerwanej, intensywnej pracy w Medzilaborcach został wezwany do miejsca [Strážskiego], gdzie dokonał cudów. W tym krótkim, obowiązkowym raporcie godzien on jest szczególnego uznania.
- Adiunkt kolejowy Władysław von Żurakowski z Oddziału Ruchu w Czerniowcach, wspierający kierownika Ekspozytury Medzilaborce kpt. Bömchesa dniem i nocą na stanowisku, pomagając i radząc w radzeniu sobie z trudnościami. Upraszam tym w tym

¹²⁴ W oryginale: „Arbeitsfanatismus”.

¹²⁵ Kálmán Török (ur.? – zm.?) – pracownik VI klasy Oddziału Ruchu Dyrekcji MÁV w Miskolcu. *Magyar Vasuti Szaknaptár*, 116.

¹²⁶ Károly Gál (ur.? – zm.?) – pracownik VI klasy Oddziału Ruchu Dyrekcji MÁV w Miskolcu. Ibid.

¹²⁷ Lajos Müller (ur.? – zm.?) – pracownik VI klasy Oddziału Ruchu Dyrekcji MÁV w Miskolcu. Ibid.

¹²⁸ Peter Feldmesser (ur.? – zm.?) – pracownik VII klasy Oddziału Ruchu Dyrekcji MÁV w Miskolcu. Ibid.

raporcie o wyrażenie uznania dla tej pracy pochwałą Szefa Transportu Polowego.

Źródło: ÖStA/KA, FA, AOK FEW, 3305, Bericht über den Abtransport der Unmittelbaren von Wald – und Heilwespe von Maxopium 42 und Maxneffe 32 aus des Raume Lupków – Mezölaborcz – Homonna – Takcsany – Eperjes, Nr 6753, FTL 5 do Zentraltransportleitung, [Miskolc], [23 XI 1914 r.], b.p.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Österreichisches Staatsarchiv – Kriegsarchiv

Feldakten, Armeeoberkommando (1914–1918), Chef des Feldtransportwesens und Chef des Eisenbahnwesens

Personalunterlagen, Qualifikationslisten

Militärische Nachlasse

Źródła opublikowane

Almanach der k.k. oesterreichische Staatsbahnen 1918. Wien: Selbstverlag und Verwaltung des k.k. Eisenbahnministeriums, 1918.

Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1916. Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei, 1916.

Ranglisten des Kaiserlichen und Königlichen Heeres 1918. Wien: K.K. Hof- und Staatsdruckerei, 1918.

Wodiáner, Béla Antal, red. *Magyar Vasuti Szaknaptár Közlekedési Almanach es Sematismus* 1914. Budapest: Wodiáner F. es Fiai, 1914.

Wspomnienia

Czibulka, Anton. *Weltkrieg und Eisenbahn. Selbsterlebtes aus den Jahren 1914–1918 unter besonderer Berücksichtigung der Geschichte der Feldtransportleitung Nr. 5*. Wien: wydane nakładem autora, 1922.

Opracowania

Blachnio, Jan. *Austro-węgierskie służby tyłowe w kampanii karpackiej 1914–1915*. Warszawa: Tetragon, 2023.

Cichowicz, Januariusz. *Szkic strategiczny wojny 1914–1918. Tom 2*. Tłum. Magdalena Gembara. Oświęcim: Napoleon V, 2016.

Koleje żelazne. Warszawa: Kurs Oficerów Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, 1919.

Korbal, Jędrzej, i Cezary Rogala *Wojskowe transporty kolejowe. Wielki Leksykon Uzbrojenia Wrzesień* 1939. Warszawa: Edipresse Polska, 2019.

Korolkow, Georgij Karpowicz. *Operacja łódzka 1914. Najciekawsza batalia pierwszej wojny światowej*. Tłum. Dominik Jednorowski. Oświęcim: Napoleon V, 2018.

- „Kriegsgräberfürsorge in Oberösterreich”. *Oesterreichische Wehrzeitung* 18, nr 13 (1937): 5.
- „Todesfälle”. *Oesterreichische Wehrzeitung* 12, nr 51 (1931): 8.
- Österreich-Ungarns Letzter Krieg*. T. 1, *Kriegsjahr 1914*. Wien: Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, 1931.
- Stockklausner, Johann. *Dampfbetrieb in Alt-Österreich 1837–1918*. Wien: Verlag Slezak, 1979.
- Szlanta, Piotr. *Gorlice 1915*. Warszawa: Bellona, 2025.

Prasa

- „Eine Gauner-Spezialität”. *Czernowitzer Tagblatt*, sierpień 23, 1904.
- „Allerhöchste Auszeichnung”. *Czernowitzer Tagblatt*, wrzesień 4, 1907.
- „Von der Betriebsleitung”. *Czernowitzer Tagblatt*, lipiec 5, 1910.
- „Chinesische Ordensverleihungen”. *Die Zeit*, kwiecień 26, 1908.
- Korzer, Karl. „Weltkrieg und Eisenbahn”. *Neue Freie Presse* (wydanie wieczorne), maj 18, 1923.
- „Titelverleihung an abgebannte höhere Offiziere”. *Neue Freie Presse*, lipiec 28, 1923.
- „Pionier des Luftschiffbaues”. *Salzburger Zeitung*, styczeń 29, 1943.
- „Amtsblatt zur Wiener Zeitung und Zentralanzeiger für Handel und Gewerbe”. *Wiener Zeitung*, styczeń 3, 1922.

STRESZCZENIE

Paweł Kaczmarcki, *Arbeitsfanatismus* na karpackich kolejach. Raport Feldtransportleitung 5 o transporcie austro-węgierskiej 2 Armii w listopadzie 1914 roku

Austro-węgierskie kolejnictwo wojskowe najczęściej pojawia się w historiografii w kontekście wybuchu Wielkiej Wojny i przebiegu mobilizacji, efekty której zaważyły na przebiegu działań tak na froncie serbskim, jak i północno-wschodnim. Konflikt, a więc i dzieje tegoż kluczowego elementu komunikacji wojskowej monarchii naddunajskiej, jednak trwał dalej. Artykuł przedstawia raport z epizodu nieco późniejszego – z listopada 1914 roku, kiedy to zdecydowano o wyciągnięciu 2 Armii pod dowództwem gen. Böhm-Ermolli z linii i przetransportowaniu jej dla osłony Śląska, gdzie wzięła udział w późniejszych fazach operacji łódzkiej. Dokument barwnie przedstawia ogrom trudności z jakimi musieli się zmierzyć wykonawcy (Feldtransportleitung 5) tego zamierzenia – od zatłoczenia linii kolejowych ewakuowanymi rannymi i chorymi oraz przez pociągi wracające z ponownie oblężonego Przemyśla, braki w infrastrukturze, samowolę osób nieuprawnionych do wpływu na transporty kolejowe i inne.

Słowa Kluczowe: kolejnictwo wojskowe, transporty operacyjne, Austro-Węgry, I wojna światowa

SUMMARY

**Paweł Kaczmarek, *Arbeitsfanatismus* on the Carpathian
Railways. Report of Feldtransportleitung 5 on the Movement
of the Austro-Hungarian Second Army, November 1914**

Austro-Hungarian military rail transport most often appears in historiography in the context of the outbreak of the Great War and the course of mobilisation, the effects of which impacted the course of actions on both the Serbian and the north-eastern fronts. However, the conflict itself, and thus the functioning of this key element of the Danubian Monarchy's military communications, continued. This article presents a report from a later episode, namely from November 1914, when the decision was made to withdraw the Second Army commanded by General Böhm-Ermolli from the front line and relocate it to cover Silesia, where it participated in the subsequent phases of the Łódź operation. The document vividly illustrates the scale of difficulties faced by the executors of Feldtransportleitung 5, including the congestion of railway lines with evacuated wounded and sick personnel, troop trains returning from the renewed siege of Przemyśl, infrastructural deficiencies, and unauthorised interference in railway transport operations, among others.

Keywords: military rail transport, operational troop transport, Austria-Hungary, First World War

ZUSAMMENFASSUNG

**Paweł Kaczmarek, *Arbeitsfanatismus* bei den Karpatenbahnen.
Bericht der Feldtransportleitung 5 über den Transport der
österreichisch-ungarischen 2. Armee im November 1914**

Die österreichisch-ungarische Militärbahn taucht in der Geschichtsschreibung meist im Zusammenhang mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs und dem Verlauf der Mobilmachung auf, deren Auswirkungen den Verlauf der Kämpfe sowohl an der serbischen als auch an der nordöstlichen Front beeinflussten. Der Konflikt und damit auch die Geschichte dieses Schlüsselements der militärischen Kommunikation der Donaumonarchie dauerten jedoch weiter an. Der Artikel präsentiert einen Bericht über eine etwas spätere Episode – aus dem November 1914, als beschlossen wurde, die 2. Armee unter dem Kommando von General Eduard von Böhm-Ermolli aus der Frontlinie abzuziehen und zur Sicherung Schlesiens zu verlegen, wo sie an den späteren Phasen der Łódź-Operation teilnahm. Das Dokument schildert anschaulich das Ausmaß der Schwierigkeiten, mit denen die Ausführenden (Feldtransportleitung 5) dieses Vorhabens zu kämpfen hatten – von der Überlastung der Eisenbahnstrecken durch evakuierte Verwundete und Kranke sowie durch Züge, die aus dem erneut belagerten Przemyśl zurückkehrten, über

Mängel in der Infrastruktur bis hin zur Willkür von unbefugten Personen, Einfluss auf die Eisenbahntransporte zu nehmen, und vieles mehr.

Schlüsselwörter: Militärbahnwesen, operative Transporte, Österreich-Ungarn, Erster Weltkrieg