

ROZHLEDY TECHNICKÝCH ZBRANÍ

ROČNÍK II. Redaktor: Podplukovník Ing. Dr. techn. Vladimír Hájek.

ČÍSLO 3.

Major gšt. Bohumil Paleček:

Operační přesuny po železnici na Slovensku a Podkarpatské Rusi za karpatské bitvy 1914—15.)*

(Pokračování.)

Konkretní mírové přípravy jsou nemožné. Je tu nutno přestat na všeobecných směrnicích pro potřebu štábů a voj.-žel. úřadů. Praktická cvičení, která by se jen trochu podobala válečným poměrům, nelze vůbec provádět. Převozy do závěrečných cvičení a z nich nelze s operačními převozy vůbec srovnávat. Ale je aspoň možno řešit základní problémy teoreticky v aplikačních cvičeních štábů a voj.-žel. úřadů.

Po této stránce nebylo v rak.-uh. armádě valné přípravy. Na rok 1913/14 připravil sice Conrad pro válečnou hru námět, podle něhož rak.-uh. armády byly Rusy zatlačeny ke Krakovu a srbská armáda pronikla k Budapešti. Byl cvičen přesun značných sil ze západní Haliče do západ. Uher s kalkulem převozu. Rovněž na válečné škole probírán námět o velkých bojích na dněsterských přítocích, jež byly živěny dovozy posilových jednotek. Tím se prokazuje, že potřeba takovýchto cvičení byla pocítována. Ale toho, co probráno, nebylo mnoho, bylo to příliš povšechné a řešeno příliš po způsobu nástupu v mobilisaci. Sluší přiznati, že ani v jiných armádách nebylo v tomto oboru o mnoho více vykonáno. Proto voj.-žel. úřady a štáby vstoupily do války bez potřebné přípravy a znalosti a musily své zkušenosti teprve získávat při provádění skutečných převozu. Že se to neobešlo bez obtíží a chyb, je vysvětlitelné.

Význam železnic pro armádu byl všeobecně uznáván. Protože jako ve všech jiných armádách bylo usuzováno, že válka nebude mít dlouhého trvání, předpokládalo se, že hlavní a jedinou závažnou úlohou železnic bude provedení nástupu. I to bylo jasné, že je pak třeba armády po železnicích zásobovati a nepotřebné od nich odsunovati. Podle mírových výpočtů a předpokladů, které opět vycházely z přesvědčení o krátkém trvání války, nebylo při tom pro železnice zvláštních potíží. Pak ovšem představovaly operační transporty jen jednu možnost využití železnic, kterou pro krátkost doby bude sotva lze realizovati; snad jen po úspěšném ukončení tažení na jednom bojišti bude možno převézt síly na druhé válčiště, aby tam dokončily své slavné dílo.

Skutečnost však tvrdě rozmetala tyto selankovité představy. Počátek rak.-uh. nástupu proti Rusku byl zpožděn skoro o týden proto, že při vši snaze o pružnosti dopravního nástupového plánu v detailech bylo opominuto vykonati přípravy k současnému nástupu proti Srbsku (případ

*) Viz Vojenské rozhledy, roč. XIII. (1932), čís. 6., str. 759—762.

B) i Rusku (případ R). Po 1. mob. dni případu B (28/VII) nastupovaly na srbské bojiště jednotky, mezi nimi i ty, které v případě R měly bojovat na ruské frontě (t. zv. B-Staffel, zhruba 2. armáda). K těmto převozům bylo použito velkého počtu strojů a žel. materiálů — zvláště z Uher — které měly sloužit i k nástupu R. Hned na počátku války se tím octlo rak.-uh. vedení v choulostivé situaci, již nedovedlo uspokojivě vyřešit, a tím přispělo podstatně k porážkám u Lvova. Aby mohly voj.-žel. úřady provést potřebné vyrovnání strojů a personálu k současnému provádění případů R a B, které mělo být a nebylo v míru provedeno, bylo třeba dopřít jim času. Proto oddaloval Conrad vypovězení války Rusku, proto byl stanoven za 1. mob. den případu R až 4. srpen, ač všeobecná mobilisace byla vyhlášena již 31/7, a proto byly vykládací prostory přeloženy dozadu, aby se zmínil náskok Rusů.

Ale i tento opožděný nástup se prováděním ještě více zpozdil. Conrad počítal, že jeho levé křídlo dosáhne pohotovosti 20/VIII, pravé křídlo 23/VIII, a že do konce srpna bude ukončen převoz B-Stafflu ze srbského bojiště. Ve skutečnosti nebyly armády v této době pohotové, neboť ještě koncem srpna a počátkem září docházely muniční kolony, které v té době byly jediným zásobovatelem baterií, hosp. ústavy atd. Jejich příchod byl ještě uspišen tím, že použily tras, určených pro jednotky, které zůstaly na srbském bojišti, ač měly přijít do Haliče. Z B-Stafflu zůstalo na srbském bojišti trvale 80 praporů a 200 děl, které pak v Haliči chyběly a v Srbsku jen sváděly k ofenzivě končící katastrofou. Převoz jeho částí (zvl. IV. sboru) se zpozdil jednak tím, že byly zataženy do bojů, jichž se neměly zúčastnit (Šabac), jednak politickými vlivy (Tisza), které se obávaly vpádu Srbů do Uher.

Převoz B-Stafflu byl ukončen 9. září, což je tedy den ukončení rak.-uh. nástupu proti Rusku. Jeho provádění bylo ztíženo okolnostmi rovněž nepředvídanými. Postup Rusů způsobil paniku v civilním obyvatelstvu i v úředních kruzích. Došlo k ukvapeně, překotné a nepřipravené evakuaci se všemi hroznými zjevy, jež byly shodné s podobnými událostmi ve východním Prusku a v severní Francii. Stanice byly ucpany uprchlíky a jejich majetkem, byl ztracen činný železniční materiál, přeloženy ukvapeně voj.-žel. úřady a vykládání vojsk přeloženo dozadu. To byly vlivy více civilní, které způsobily toto zatížení železnic a zmenšení výkonnosti. Trapněji však působilo zjištění, že mírové předpoklady o velikosti odsunů a mírové odhady ztratit jsou daleko převýšeny skutečností. Již počátkem září bylo odváženo denně až 22.000 raněných. Zase nutno zdůraznit, že tento chybný odhad nebyl učiněn jen u rak.-uh. armády, nýbrž i u jiných armád, na př. i u francouzské.

Zmatek způsobený na železniční síti v Haliči a nečekанý rozsah odsunů způsobil, že byly ucpany celé trati a že na př. transporty IV. arm. sboru zůstaly stát 4. a 5. září na trati u Medzilaborce až přes 30 hodin. Porucha se rozšířila hluboko do zápolí. Rozřešit tu problém dopravy bylo jedním z nejtěžších úkolů, které voj.-žel. i civilní žel. úřady za celé války řešily. Bez omezení v zásobování armád se to neobešlo.

IV. sbor patřil k 2. armádě. Za bitvy u Komarova utvořila se mezi 1. a 4. armádou mezera a bylo uvažováno, aby byla vyplněna tímto sborem. Avšak pro vyličený chaos na železnicích nebylo lze tuto myšlenku provést.

Další omezení vojenské přepravy způsobuje nutnost připustiti vedle vojenské i civilní dopravu. K provedení nástupu se používá na tratích nástupu sloužících válečného jízdního řádu, jenž zaváděje jednotnou rychlost u všech vlaků pravidelně za sebou následujících, dovoluje dosáti maximálního využití určité trati při hromadné přepravě. Jednotlivé trati nebo jejich úseky jsou skládány v celek, zvaný nástupová trať, jejíž průběžná výkonnost se rovná nejmenší výkonnosti úseku obsaženého v dotčené nástupové trati. K provedení voj. převozů se používá $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ možných průběžných vlakových spojů. Zbytek spojů je jednak vyhrazen omezené přepravě izolované cestujících voj. a také civilních osob a přepravě pro vlastní potřebu železnice, jednak není předem počítáno s jeho použitím vůbec (pauza), aby mohly býti denně vyrovnány nepravidelnosti v dopravě a aby mohly býti vloženy event. vlaky podle potřeby.

V praxi to znamená, že na nástupových tratích je v době nástupu civilní doprava zastavena. Potřeby civilní přepravy mohou býti částečně uspokojeny dopravou na tratích vedlejších a nástupem méně — nebo vůbec nezátížených. To však vždy nestačí; i Německo bylo nuceno uvolniti za nástupu některé vlakové trasy, aby umožnilo zásobování velkých středisk důležitými potravinami. Zajištění a nahromadění zásob by mělo býti připraveno v míru jak pro zaopatření obyvatelstva velkých měst a průmyslových krajů, tak i pro nerušenou funkci železnic a válečného průmyslu. Leč ani to nelze připravit úplně, neboť na př. bylo by těžko uschováti trvale předměty rychle zkáze podléhající.

Není-li tedy možno v omezené a krátké poměrně době nástupu úplně potlačit přepravu civilní, tím méně to bude lze uskutečnit v pozdější době, zvláště trvá-li válka delší dobu. Proto se uvolňuje co možná nejdříve civilní přeprava, aby nebyl potlačován hospodářský život státu, který je tak potřebný k jeho obraně. V Rak.-Uhersku byla připuštěna civ. přeprava částečně již 18/VIII, skoro úplně 31/VIII, kromě tratí, na nichž se prováděl převoz B-Stafflu.

V normálním jízdním řádu mají za války vojenské převozy ve všech státech přednost před ostatními. Obsahují v širším smyslu — nečítáme-li zatím převozy operační — dovoz surovin do továren válečného průmyslu. převoz výrobků a potravin do zápolních skladů a z nich k armádám v poli. dovoz doplňků osob, koní a materiálu, pošty, odsun raněných, nemocných a zajatců, poškozeného a nepotřebného materiálu, pohyb dovolenců atd. Potřeby armády v poli jsou obrovské a jejich skutečná výše byla všude nepříjemným překvapením. Z toho vyplývá, že pouhé udržování armády v poli je značným zatížením železniční sítě a že již tím se omezuje civilní přeprava. Ukojení včas potřeby armády při nejmenším možném omezení civilní přepravy je velkým a odpovědným úkolem voj.-žel. úřadů.

Za velkých akcí a za příprav pro ně vzrostla podstatně vojenská přeprava a bude zase nutno, aspoň na některých tratích, civilní přepravu omeziti nebo i zastaviti. O zastavení může jíti jen tehdy, je-li možno vésti aspoň civilní průběžnou přepravu jinou cestou, nebo je-li možno zastavení omeziti aspoň na určitou krátkou dobu. Stává-li se silné zatížení železnic vojenskou přepravou trvalým — jako v karpatské bitvě, kdy operační přesuny běžely po celé čtyři měsíce — není možno vyloučiti civilní přepravu jako za nástupu.

Zásobování a odsuny a omezená civilní přeprava snižují počet tras, kterých lze použít k převozům operačním. Toto snížení je zvláště citelné

na jednokolejných drahách a činí podle válečných zkušeností v příznivých poměrech, při dobrém výkonu civilní i vojenské železniční služby asi polovinu maximální výkonnosti. Jen tam, kde budou transportní trati pro operační převozy nezávislé na tratích zásobovacích, jako tomu bylo ve Francii a v Německu, možno dosíci větší hustoty a tím větší rychlosti převozu.

Zásobování a odsuny trpí prováděním operačních přesunů, zvláště jde-li o prostory, kde jsou železniční poměry stísněné. O podstatné redukci odsunů nemůže býti řeči, aby se poměry u armády v poli nezhoršily. Ani zásobování nelze omeziti, naopak zvýšené počty a připravovaná akce vyžadují zvýšeného dovozu. Není-li možno před příchodem posilových vojsk nashromáždití takové zásoby u armády, aby s nimi vystačilo po dobu nástupu posil, je možno aspoň úpravou chodu zásobování dosíci toho, aby provádění zásobování nebylo závislé na jízdním řádu zásobovacích vlaků.

Primitivní a ztrnulý způsob zásobování na př. proviantem prováděl se tak, že armáda učinila objednávku, ta byla na př. u regulační komise na gram splněna a vypravena. Jednotky byly zpraveny o místu a době odběru. Ten se prováděl na nedostačujících stanicích, které na to zařízeny nebyly, a prováděl se na gram přesně, tedy zdoulhavě a těžkopádně, ač počty živých byly již jiné než v době objednávky a ač budou zase jiné v době výdeje na menší jednotky. Přebytky šly zbytečně po dráze zpět, a za dva dny se znovu vrátily. Trény ucpaly celé okolí stanice, vykládání a nakládání vojsk bylo skoro nemožné, když odbíralo několik vyšších jednotek. A co, když se zpozdil vlak nebo trény! Teprve později se prováděl odběr ze staničních skladů, nezávisle na době příchodu zásobovacích vlaků, pohodlněji pro voj. žel. i intendantní službu, pravidelně a pro pravděpodobnější počty živých. Staniční sklady nesmějí býti ovšem zřizovány v stanicích normálních, t. j. v těch, které slouží a sotva stačí pro zvýšenou přepravu za války, nýbrž na vlastních vojenských nádražích, kde možno prováděti manipulace vlakové i odběr bez rušení vlastní dopravy.

Na málo výkonných a zatížených zásobovacích tratích je nutno pečovati o to, aby pravidelnost zásobování nebyla závislá na době příjezdu zásobovacího vlaku a na četných poruchách v železničním provozu. Operační převozy, které zhustí využití trati do maxima, způsobí snadno zmatek v zásobování, zakládá-li se jeho chod na nejpříznivějších předpokladech, jímž je také beze sporu přesvědčení o přesném příjezdu zásobovacího vlaku za těžké dopravní situace.

Při dlouhém trvání války omezují výkonnost železnice ještě další vlivy. Železnice jest organismus, který potřebuje býti živěn a udržován, aby mohl existovati. Každý organismus je schopen abnormálního a ne-normálního výkonu, avšak jen po omezenou dobu. Trvá-li tento výkon déle nebo stává-li se stálým, dochází k únavě a i k onemocnění. To se projevuje nejprve na personálu a pak i na materiálu železnic. Personál i materiál potřebuje odpočinku, potřebuje udržování, aby snesl aspoň svou normální výkonnost. Ale za války není mnoho času k odpočívání, nebyl dostatek proviantu pro personál, ani látek k udržování a provozování železnic. Tak došlo ke krisím na železnicích, které bylo jen těžko možno zmírniti, a proto i jejich výkonnost ke konci války všeobecně poklesla. Za karpatské bitvy v prvním roce války nebylo ještě tak zle, ale přece

již na jaře 1915 bylo lze pozorovati únavu personálu na tratích slovenských a podkarpatoruských.

Potřeba prováděti operační převozy po železnici na jednom válčišti a i v rámci jedné armády ukázala se nečekaně brzy. Již koncem srpna 1914 byl uskutečněn na rozkaz shromažďující se 2. armády první operační převoz celé vyšší jednotky, 43. střel. divise, od besarabských hranic k Stanislavovu na vzdálenost 100 km, pro obranu předmostí u Haliče. Táž divise byla za měsíc poté převezena z prostoru jižně od Užoku do Tarnova přes Čop, Miškovec, Budapešť, Galantu, Žilinu a Bohumín. Prvním převozem na našem území byl transport 35. domobranecké brigády od Jablonického průsmyku do Krakova přes Jasinou, Královo, Debrecín, Szolnok, Budapešť a dále jako 43. střel. divise. Převoz byl proveden počátkem září 1914.

Již v listopadu došlo k převozu celé armády na našem území. Byla to 2. armáda, která byla převezena z Karpat do Pruského Slezska. Převezeno bylo velitelství armády a dvě sborová velitelství se sborovými jednotkami, čtyři pěší divise a jeden jezdecký pluk. Nakládáno bylo na dvou tratích: Přemyšl—Medzilaborce—Legiša—Michalany od stanice N. Zagórz k jihu a na trati Sambor—Užok—Čop od stanice Sianki k jihu. Pro převoz dány k dispozici dvě trati: první z Legiša—Michalany buď přes Košice do Vrútek, nebo přes Miškovec a Lučenec do Vrútek a dále společně přes Žilinu do Bohumína a druhá z Čopu přes Debrecín, Szolnok, Bratislavu, Marchegg, Gänserndorf, Břeclav, Přerov do Bohumína. Z Bohumína byly transpotry instradovány dále německými voj. žel. úřady. Celková hustota obou proudů měla činiti maximálně 40 vlaků denně.

Při tomto převozu bylo po prvé upuštěno od neodůvodněně nízké rychlosti vojenských vlaků, která činila dosud jen 30—35 km/hod. (při tom cestovní rychlost asi 20 km/hod. v rovině, na horských tratích 12 km/hod. i méně) a vypracován nový jízdní řád se základní rychlostí 45 km/hod.

Provedení převozu bylo ztíženo novou evakuací střední Haliče, odsunem raněných (jen z Přemyšlu 15.000) a uprchlíků, a zvláště vpádem Rusů do nakládacího prostoru. Na počátku nakládání byly konečnými železničními stanicemi na uvedených tratích N. Zagórz a Turka, za 14 dní na konci nakládání již Velké Michalovce (90 km jižně) a Zábrod' (50 km jihozápadně). Během nakládání bylo evakuováno 650 km železnic a na 100 stanic.

Část jednotek připravených k nakládání musila se obrátiti proti nepříteli, aby kryla nakládání. Proto požadované výkonnosti bylo dosaženo jen ve třech dnech. Bohumínem projelo mezi 10.—23. XI. celkem 333 vlaků, tedy průměrně 25 vlaků denně. Maximálně naloženo za den 48 vlaků (30 na západní, 18 na východní nakládací trati). Výkonnost stanic pro nakládání stanovena v Medzilaborci na 6, v Humenné na 6, ve Vel. Michalovcích na 4, ve Stakčíně a Snině dohromady na 4 stonápravové vlaky denně.

V karpatské bitvě běžely posilové jednotky opačným směrem, ale po stejných cestách. Velká část těchto převozů konala tedy velký oblouk po obou polovinách monarchie, procházela Budapeští a šla v blízkosti Vídně. V popisu železniční sítě bude vysvětleno, jaké toho byly příčiny.

V. Vojenko-železniční služba rak.-uh. za války.

Jádrem služby bylo v míru 5. (železniční) oddělení hlavního štábu, zřízené r. 1865.

Přednosta služby měl za války titul šéfa polního železniectví. V době nástupu dlel ve Vídni, pak byl složkou AOK. (vrch. arm. velitelství) a byl podřízen hlavnímu veliteli nejprve prostřednictvím vrchního velitelství etapy (asi podnáčelník pro zásobování a dopravu) a později přímo tvořil samostatné oddělení vrchního velitelství. Posuzoval vojenské požadavky na železnice a dával železnicím úkoly prostřednictvím podřízených voj.-žel. úřadů. Pečoval o udržení výkonnosti železnic tím, že se staral, aby jejich personální a materiální potřeby byly ukojeny, což v dobách všeobecného nedostatku byla velká a významná úloha. Význam šéfa voj.-žel. v štábu AOK. stále vzrůstal, jakmile byla skutečně poznána důležitost železnic pro armádu a jejich podstatný vliv na vedení operací.

V zápolí mu podléhalo ZTL. (ústřední velitelství pro železnice a plavbu), největší smíšený voj.-žel. úřad, v němž bylo jen žel. úředníků přes 200. Jeho sídlo bylo ve Vídni. Hlavním jeho úkolem byla instradace v zápolí.

ZTL. podléhala žel. traťová velitelství (EBL.), která byla zřízena u každého ředitelství státních drah (celkem 28), jako smíšený voj.-žel. úřad. Dohlížela na voj. přepravu a prováděla instradaci v rámci působnosti, poskytnuté jim ZTL. na rozkaz tohoto úřadu nebo šéfa voj.-žel. Trati na Podkarpatské Rusi probíhaly EBL. 20 v Debrecíně.

Na polní síti byla zřízena polní dopravní velitelství (FTL.), podléhající přímo šéfu voj.-žel. Větší část slovenských tratí byla v prostoru FTL. 5 v Miškovci, trati v západní Haliči podléhaly FTL. 1 v Krakově, jež mělo býti přeloženo do Mor. Ostravy v době ohrožení Krakova. Železnice v polí podléhaly i se svými civilními úřady zcela FTL. Technická správa a řízení civilní dopravy zůstala v působnosti civilních železničních úřadů. Civilní doprava ovšem byla omezena již tím, že napřed musily býti splněny vojenské potřeby. FTL. určovalo v dohodě s velitelstvím armády pořadí, rychlost a způsob provedení převozů, provádělo instradaci a dávalo rozkazy železnicím k provedení vojenských transportů. Šéf voj.-žel. mohl na polní síti omezit nebo zastavit civilní přepravu, když toho vojenské důvody vyžadovaly. Pro zápolí mělo ZTL. totéž oprávnění.

Rak.-uh. železniční síť byla souhrnem sítí státních drah rakouských a uherských, dále sestávala z řady sítí soukromých drah, z nichž některé — na př. v našem případě Košicko-bohumínská dráha — byly významné. Jednota řízení byla zaručena organizací voj.-žel. služby. Jednou z podmínek pro úspěšné využití různých železnic bylo utvoření jednotného vozového a strojového parku pro celou monarchii. K tomu došlo ještě před prvním mobilizačním dnem případu B. Dispoziční právo nad tímto parkem dostala ústřední přidělovna vozů (ZWD.) a ústřední přidělovna strojů (ZLD.), přičleněné k ZTL. U EBL. a FTL. byly zřízeny válečné odbočky přidělovny vozů s omezenou podobnou pravomocí.

Z nižších voj.-žel. zařízení bylo aktivováno na počátku války 101 nádražní velitelství, 101 voj. stravovna, 122 nádražní ošetřoven se 11.824 lůžky. Železnice byly stráženy domobraneckými strážními oddíly v síle asi 83.000 mužů. K zesílení výkonnosti odborů pro udržování tratí přiděleno k nim na 11.000 mužů v domobraneckých pracovních oddílech.

Pro stavbu a obnovu železnic bylo s počátku k dispozici 7000 mužů žel. pluku v 28 žel. stavebních rotách a zásoby žel. materiálu jak vojenského, tak i civilního (žel. svršek, mostní provisorie, nářadí atd.).

K odsunu raněných připraveno 52 nemocničních vlaků s 10.782 místy.

VI. Železniční síť.

Prostor, jímž se budeme obírat, má vlastně jen severní hranice: frontu. Neurčitější jsou již východní hranice od Stanislavova přes Jasinu k lokálním drahám v údolí Samoše v Sedmihradsku. Haličské dráhy byly ztraceny, kromě zbytku jižně a západně od Krakova. Ten inklinoval prostřednictvím velmi výkonného zbylého úseku dvoukolejné trati Krakov—Lvov na Bohumín a jím na rakouské dráhy, přesně na severní dráhu Bohumín—Přerov—Videň. Se Slovenskem byl spojen třemi málo výkonnými jednokolejnými tratěmi: Kysag—Obyšovce—Orlov—N. Sącz—Chabówka—Suchá—Krakov, Kralovany—Suchá Hora—N. Targ—Chabówka, kde se slučovala s tratí předchozí a Čadca—Zwardoň—Żywiec—Bílsko—Dziedzice. Všechny tyto tři trati ústí do Košicko-bohumínské dráhy, dvoukolejné od Bohumína po Žilinu, dále však jednokolejné a málo výkonné. Ze západní Haliče bylo tedy možno na Slovensko přímo převézt teoreticky jen 15/100 vlaků denně po trati Krakov—N. Sącz—Orlov (nástupová trať I — viz náčrt) do prostoru Kysag—Obyšovce—Košice nebo Prešov—Bardejov, nemělo-li být znemožněno využití Košicko-bohumínské dráhy pro jiné transportní proudy. Uvedená trať byla však silně zatížena zásobovacími transporty pro 4. armádu, takže mohla provádět operační transporty jen občasné, a to ještě malé intensity.

Rak.-uh. armády bojující v Ruském Polsku byly připojeny k svému státu železnicemi, ústícími rovněž do Bohumína.

Pro převoz na ruském bojišti — nemají-li se provádět velké zajižďky přes Německo a Čechy — je tedy rozhodující výkonnost železničního uzlu v Bohumíně a tratí vedoucích z něho k vykládacím prostorům. Jednou tratí od fronty jdoucí je trať Krakov—Bohumín s výkonností 60/100 vlaků, jež pokračuje stejnou výkonností dále k Vídni. Druhá trať z Opolí s touž výkonností by mohla (v úvratí) odevzdati svou zátěž Košicko-bohumínské dráze, ale ta má po Čadcu výkonnost jen 30/100 vlaků. Teoreticky — nepřihlížeje k zařízení stanice Bohumín, kde by se oba proudy křížovaly a jeden se obracel, bez ohledu na to, že Severní dráha od doby, než se těžiště operací přesunulo do Karpat, zásobovala tři čtvrtiny rak.-uh. armád a že byla značně zatížena převozem uhlí z ostravského revíru — mohlo by z Bohumína odjet 90 vlaků denně k vykládacím prostorům.

Nyní třeba zjistit kapacitu těchto prostorů. Podle myšlenky manévru je to buď prostor Košice—Užhorod pro útok na Přemyšl přímo v nejkratším směru, nebo prostor Marm. Sihoť pro hluboký obchvat.

Do prostoru Košice—Užhorod vedou (kromě uvedené nástupové trati I) trati: jednokolejná Košicko-bohumínská dráha s průběžnou teoretickou výkonností 15/100, jednokolejná trať Sajóecseg—Turna n. B.—Košice s výkonností 12/50, jednokolejná trať Miškovec—Zsolcza—Košice s výkonností 18/100, dvoukolejná trať Budapešť—Miškovec—Slov. Nové Mesto—Medzilaborce s výkonností 48/100 a jednokolejná trať Budapešť—Szolnok—Debrecín—Čop—Užok s výkonností 30/100 (po Čop, dále jen

15/100). Dohromady tedy 117/100 vlaků denně bez trati I. Ale trať Miškovec—Košice a Miškovec—Slov. Nové Mesto mají malý společný úsek, ubude tedy 18/100 vlaků. Dále je třeba pro skupinu Pflanzrovu-Baltinovu ponechat z trati Budapešť—Debrecín—Čop výkonnost její tepny Debrecín—Královo—Marm. Sihot', čímž ubude dalších 15/100 vlaků. Po těchto redukcích možno bez trati I teoreticky dovézt do prostoru Košice—Užhorod 84/100 vlaků denně, to však je méně než počet vlaků, který může odjet z Bohumína.

Dále třeba zjistiti, možno-li tento redukovaný počet vlaků provézt mezi Bohumínem a Košicemi—Užhorodem. Z Bohumína může jeti 60 vlaků do Vidně a odtud po dvou drahách podél Dunaje do Budapešti 68/100 vlaků denně, a to 40 po dvoukolejné trati přes Bratislavu a 20 po jednokolejné dráze přes Ráb (nástupová trať III). Plnou výkonnost severní dráhy lze tedy provézt až do vykládacího prostoru; od Budapešti dále k frontě přebývají ještě tři volné trasy (48 trati III A + 15 trati III B = 63). Po Košicko-bohumínské dráze (nástupová trať II) až do Vrútek mohlo by jeti 30/100 vlaků, přes ně však — je-li plně zatížena trať III — jen 24/100 vlaků ve dvou transportních proudech, a to přímo na Košice 15/100 vlaků a přes Zvolen—Lučenec do Sajóecseg 9 vlaků, které odtud jedou na Košice jednak přes Turnu n. B. (6 vlaků), jednak přes Miškovec—Zsolczu (převážně v trati III: 3 vlaky).

Nebyla-li by trať III plně zatížena, mohl by z Vrútek odbočiti transportní proud 12 vlaků přes Lučenec—Miškovec—Zsolczu na Košice, nebo dopravně výhodněji mohlo by již z Žiliny odbočiti 18 vlaků na povážskou dráhu a pokračovati přes Galantu v trati III.

Teoreticky může býti tedy převezeno do prostoru Košice—Užhorod přes Bohumín ze západní Haliče a Rus. Polska maximálně 84/100 vlaků denně. S trati I může se kapacita tohoto prostoru zvýšiti teoreticky na 99/100 vlaků.

Pro prostor Marm. Sihot', resp. pro prostor Delatyn, kam Pflanzrov-Baltin v polovici února 1915 postoupil — tedy v době, kdy byla poslední možnost dovézt mu posily, aby s nimi mohl provésti hluboký obchvat ještě tak včas, aby Přemyšl mohl býti osvobozen — je životní tepnou trať Královo—Marm. Sihot'—Jasína—Delatyn s teoretickou výkonností 15/100 vlaků. Tato trať je spojena se zápolím přes Debrecín—Szolnok na Budapešť. S prostorem Košice—Užhorod je spojena příčkou Královo—Čop—Slov. Nové Mesto—Košice s výkonností 15/100 vlaků. Ta určuje maximální velikost možné vzájemné výpomoci obou prostorů.

Teoretická výkonnost prostoru Marm. Sihot'—Delatyn je tedy jen 15/100 vlaků denně. Bylo by však možno zdvojnásobiti tuto kapacitu tím, že by 15/100 vlaků, jedoucích na Čop a dosud počítaných pro prostor Košice—Užhorod, bylo dirigováno z Čopu ke Královu, kde by vojska vykládala a dál se přemísťovala pěším pochodem. O tento počet by se ovšem snížila kapacita prostoru košického. Avšak od konce ledna 1915, kdy byla u Bysterského sedla zasazena německá Südarmee, nebylo lze počítati s touto výkonností.

Zato však možno výkonnost prostoru Marm. Sihot'—Delatyn zvýšiti použitím slabých lokálních drah v údolí Samoše, ovšem za cenu dlouhých a v zimě zvlášť obtížných pochodů. Byla to trať z Kluže do Borgo s odbočkou z Beclean do Rodnaveche a trati jdoucí z Matészalky na Baia Mare.

První trať s výkonností 20/50 vlaků bylo možno prodloužit dozadu přes V. Varadin a Békescsábu do Szolnoku a odtud do Budapešti (nástupová trať IV). Výkonnost posledního úseku činila 48/100, takže tu mohly vedle tohoto proudu běžeti nerušeně proudy na Královo a Čop. Pochody od této trati k Delatynu trvaly asi 12 dní.

Druhé trati nemají nezávislého pokračování do zápolí a mohou býti zaústěny přes Nyiregyháza a Zombor na Miškovec a odtud buď na trať Budapešť—Slov. N. Mesto nebo přes Filakovo na trať Bohumín—Vrútky—Lučenec—Miškovec—Košice (nástupová trať V), v obojím případě však na útraty prostoru Košice—Užhorod. Průběžná výkonnost činila tu jen 12/50 vlaků. Této nástupové trati nebylo vůbec použito. K Delatynu byl z této trati asi desítidenní pochod.

Těmito dvěma výpomocnými cestami mohlo býti tedy teoreticky dovezeno $32/50 = 16/100$ vlaků denně, při čemž by se maximální kapacita prostoru Košice (bez trati I) snížila o 6/100 vlaků na 78/100 vlaků denně.

Maximální teoretická kapacita prostoru Marm. Sihoť byla tedy 46/100, později jen 31/100 vlaků denně, při čemž současně v prostoru Košice—Užhorod bylo možno (bez trati I) maximálně vykládati 63 resp. 78/100 vlaků. Při maximálním využití kapacity prostoru Košice—Užhorod, t. j. s trati I denně 99/100 vlaků, mohlo býti skupině Pflanzrově-Baltinově dovezeno denně 25/100 vlaků.

Z vojsk určených pro skupinu Pflanzrovu-Baltinovu musily by na počátku více než dvě třetiny a později, když by zásobování a odsuny zesílené skupiny zabraly skoro celou nevelkou výkonnost trati Marm. Sihoť—Delatyn, téměř všechny konati těžké 10denní až 12denní pochody přes Karpaty.

Tím docházíme k otázce vykonatelnosti hlubokého obchvatu přes Stanislavov a Lvov do týlu ruských armád. Nástup dosti značných sil, ovšem s velkými potížemi, bylo možno provésti ve vyhovující době, aby aspoň užšího cíle — osvobození Přemyšlu — mohlo býti dosaženo včas. Zásobování po jediné trati, málo výkonné a od Rachova do Haliče zničené a za postupu nouzově opravené, nebylo by také lehké. Bylo však možno očekávati, že postupem přes Dolinu budou vyvráceny ruské posice u Bysterského sedla a Bezkydského průsmyku a že se tím uvolní druhá trať z Baťova přes Mukačevo, Lawoczne na Stryj. Podmínkou zdaru této obchvatné akce bylo však pevné držení prostoru Lawoczne—Wyszkow rak-uh. silami, neboť od Bysterského sedla je k dráze u Chustu jen asi 65 km. Do konce ledna 1915 stáli Rusové dokonce na čáře Volovec—Volové, tedy jen asi 50 km od dráhy. Přerušením dráhy u Chustu byli by mohli Rusové zmařiti celou rak-uh. akci, neboť tak by Pflanzra-Baltina zbavili jeho jediné železnice. Obchvat ruských sil sliboval úspěch, ale byl riskantní. Conrad se nerozhodl pro tuto akci, přihlížející k potížím při provádění nástupu a při zásobování, ale přikloňoval se k ní, jakmile Pflanzr-Baltin se svými poměrně slabými silami dosáhl úspěchu v jihovýchodní Haliči. Ale tu bylo již pozdě jak pro Přemyšl sám, tak i pro obchvat vlastní, neboť Rusové byli již připraveni zmařiti využití úspěchu u Stanislavova.

Celková kapacita obou nástupových prostorů činila tedy maximálně 124/100 vlaků denně. Protože tento počet přesahuje počet vlaků, které možno teoreticky z Bohumína vypraviti, bylo by třeba — při plném využití kapacity — dovážeti část vojsk odjinud než ze záp. Haliče a Rus.

Polska, tedy na př. ze srbského bojiště. Tyto převozy mohly jíti snadno přes Budapešť nebo přes Békéscsabu na nástupové trati dříve vyjmenované. Německé posily z Ruského Polska musily jeti touž cestou jako rak.-uh. síly z téhož prostoru, nechtěly-li dělati velké okliky přes Německo, ale i tak by musily jíti přes Vídeň a Budapešť. Těmito centry musily projížděti i event. německé posily, odeslané přímo ze západního německého bojiště.

Konečné železniční stanice za karpatské bitvy byly: na trati Slov. Nové Mesto—Medzilaborce: koncem r. 1914 Medzilaborce, na konci ledna r. 1915 Lupkóv, počátkem února V. Radvaň, počátkem dubna Koškovce.

Na trati Čop—Užok: koncem r. 1914 Vološianka, počátkem ledna r. 1915 Dobriniča, po půli ledna V. Berezný, koncem ledna Vološianka.

Na trati Baťovo—Lawoczne: koncem r. 1914 Svalava, od polovice února Volovec, od konce března Lawoczne.

Na trati Marmar. Sihoť—Jasina—Delatyn—Stanislavov: do konce ledna r. 1915 Jasina, od února Delatyn a stanice na tratích z Kolomee vedoucích.

Na trati Krakov—N. Sądž—Orlov—Košice bylo možno vždy udržeti průběžnou dopravu.

Rak.-uh. železničním vojskem byly zničeny železnice severně od čáry Medzilaborce—Vološianka—Volovec—Rachov. (Příště dále.)

Podplukovník František Baron:

Význam polního opevnění v historii válečnictví.

Generál Klingbeil dokazuje v článku „Vliv polního opevnění na operace ve Východním Prusku v r. 1914—15“, o kterém jsem právě pojednal v „Rozhledech technických zbraní“, roč. II. (1932), čís. 2, str. 34, na zkušenostech získaných v prvním období válečných operací v roce 1914 na to, co bylo vlastně již dávno známo z dřívějších válek a co světová válka znovu potvrdila, ale na co se po každé ukončené válce brzy zapomíná, t. j., že „opevnění usnadňuje obranu, uvolňuje síly pro útok na rozhodujícím místě a posiluje útok. Hlavně však, že polní opevnění usnadňuje obranu slabých jednotek proti přesilám.“

Podívejme se, v jakém poměru časovém a místním je ve válkách poslední doby obrana k útoku. Gen. Normand v předmluvě napsané k pojednání pplk. G. Baillse „O taktickém užití organisace terénu“ píše: „Nezapomínejme přece, že jsme musili býti čtyři leta na devíti desetinách fronty v defensivě a že na poslední desetině za ofensivy jsme byli v devíti desetinách času v defensivě.“

O důležitosti úpravy terénu píše gen. Normand dále: „Nechť praví bojovníci řeknou hodně hlasitě, co nás to stálo, že jsme kdysi opomíjeli tuto důležitou přípravu k válce (míní tím úpravu terénu — poznámka autora), která umožňuje šetřiti silami a životy... Válka postavila lopatu a krumpáč na totéž místo jako pušku...“

Jinými slovy píše gen. Normand totéž, co píše gen. Klingbeil v stati „Bitva u Gumbinen“, kde cituje výňatek ze spisu „Feldherr Psychologos“ od Kurta Hesse. Líčen je tu zdrcující účinek palby z ruských úkrytů proti německému XVII. armádnímu sboru. „... Až do večera byla nezádržná