

Příklady nesprávného použití ženijního vojska při pronásledování nepřítele za světové války. *)

1. Opožděný přechod 34. německé pěší brigády přes Maasu r. 1914.

Německá jezdecká divise Garnierova a 34. německá pěší brigáda měly překročit Maasu u Visé v noci se 4. na 5. srpna. Visé byl Belgičanům odňat již 4. srpna večer, ale mosty byly zničeny. Protože však v rozkaze pro útok bylo zapomenuto na mostové soupravy, nemohl být přechod proveden zvečera 4. srpna, jakkoli byl takticky možný. Proto se dostaly přes řeku jen některé německé pátrací hlídky, dále hlídky destrukční a průzkumné eskadrony po výpomocných plavidlech a po jezdecké mostové soupravě.

Teprve 5. srpna v 16 hod. 45 min. došly k řece obě divisií mostové soupravy. Přechod byl skončen týž večer kolem 22 hod. 30 min. Poté začala 34. brigáda zrána 6. srpna ve 2 hod. 30 min. další útok, ale ten se nezdařil, poněvadž možnost překvapení byla zbytečným čekáním celý den i nečinností na řece ztracena.

Při tom třeba podotknouti, že 34. německá brigáda měla 3 ženijní roty, tedy dostatek ženijního vojska, ale že chyběl velitel ženijního praporu, který měl býti v těsném styku s velitelem brigády a upozorniti jej předem na možnost, že se na Maase setká se zničenými mosty, a vyžádati si, aby jak ony 3 ženijní roty, tak i mostové soupravy byly připraveny vpředu a závčas dirigovány na řeku.

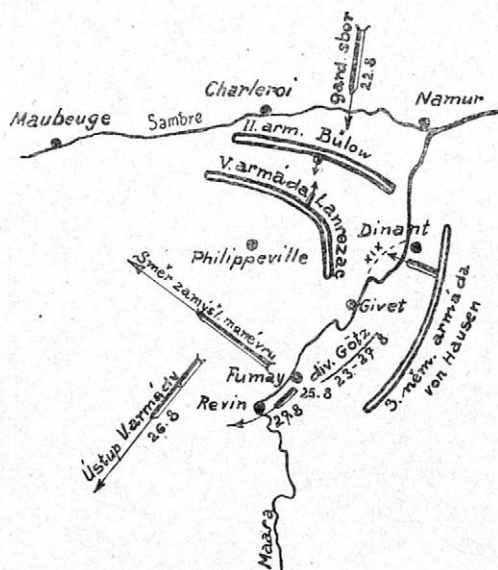
2. Opožděný přechod III. německé armády přes Maasu v srpnu 1914.

III. německá armáda von Hausenova dorazila svými předními prvky na Maasu 21. srpna a podle směrnic, které dostala 23. srpna v 9 hod. 50 min., nařídila divisi Götzově, aby překročila Maasu a tak vpadla do zad V. franc. armádě Lanrezacově, vázané v boji s II. něm. armádou Bülowovou a odrážla jí ústup (viz náčrt 1).

*) Plk. Baills, Revue du Génie 1932, seš. 1, 2: „Le génie dans la bataille sur les cours d'eau“.

Divise Götzova však provedla tento přechod teprve 27. srpna u Revin, neboť velitel v dispozici pro útok zapomněl na mostové soupravy, tedy o 4 dny později, což umožnilo, že V. franc. armáda mohla ustoupiti.

Pro celkové porozumění těmto bojům třeba připomenouti, že V. franc. armáda chtěla obchvátiti svým pravým křídlem levé křídlo II. německé armády a vraziti do boku německého gardového sboru. Při tom kryla



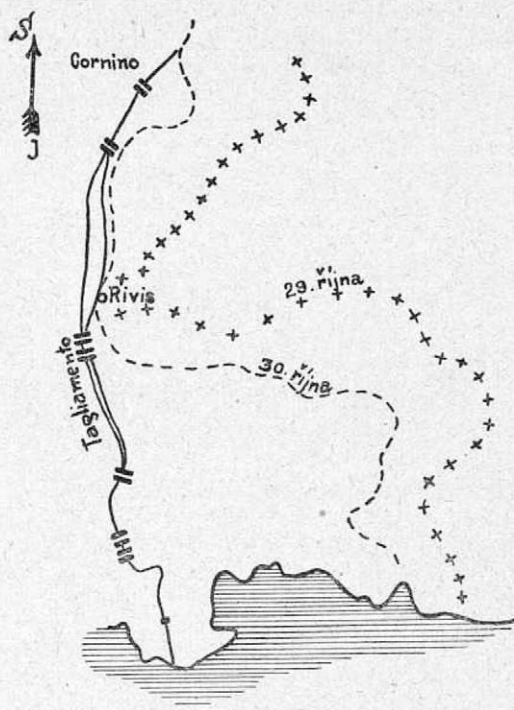
Náčrt 1.

V. franc. armáda pomocí 51. zál. div. svůj bok na Maase proti 3. něm. armádě. Proto, kdyby bývala 3. něm. armáda provedla svůj přechod 23. srpna u Revin, byla by obešla pravé křídlo franc. 51. zál. div. (ta byla rozložena na Maase mezi Anhée a Givet), což by bývalo mělo nedozírné následky pro V. franc. armádu.

3. Zpožděný přechod rakousko-uherské armády přes Tagliamento v říjnu 1917.

Po průlomu italské fronty u Karfreitu-Tolmeina pronásledovalo rakousko-uherské vojsko a 2 rakousko-uherské divise dosáhly 29. října Tagliamenta u Ravis a 3 další divise došly 30. a 31. října. Stav fronty z 29. na 30. října 1917 znázorňuje náčrt 2. Dne 29., kdy již 2 rakouské divise stály u Ravis na Tagliamentu, bylo ještě 18 italských divisí před řekou a 30. ještě 8 italských divisí. Lze uvážiti, jaké těžké důsledky by to bývalo mělo pro Itálii, kdyby obě rak. divise byly přešly již 29. u Ravis a odřízly ústup 18 italským divisím. Ale Rakušané neměli s sebou mostové soupravy, snad chybou dispoic, snad proto, že nepředvíдали tak značné

proniknutí a tak přešli Tagliamento teprve 2. listopadu u Cornina po útočkové žebříkové lávce (přední prapory 55. rak. divise).



Náčrt 2.

K tomu třeba připomenouti, že další nevýhodou pro Italy byl rozvodněný Tagliamento, který nedovolil, aby Italové zvětšili počet mostů, po nichž by rychleji mohli ustoupiti.

Major gšt. Bohumil Paleček:

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

(Dokončení.)

VII. Posudek železniční sítě.

Z předchozího líčení vysvítá, že značná část převozů určených k přesunu na téměř válčišti musila procházeti hlavními městy, tedy hluboko zápolím. I ve Francii procházely operační převozy po obvodu Paříže, ale poloha Paříže je více excentrická a také Němci se k ní více přiblížili než

Rusové k podunajským hlavním městům. Nástupové trati pro karpatskou bitvu jsou shodné s tratěmi, o kterých byla již řeč v části IV při převozech z Karpat do Ruského Polska. Výkonnost slovenských a podkarpatských železnic podle rak.-uh. elaborátů jest uvedena v náčrtu 2.

Projevuje se tu nedostatek rochádnicích tratí. V Haliči při počáteční sestavě rak.-uh. armád byly dvě příčné trati: velmi výkonná dvoukolejná trať Krakov—Přemyšl—Lvov—Podwoloczyska a jednokolejná haličská transversálka Těšín—Bílsko—Żywiec—Sucha—Chabówka—Nový Sącz—Jasło—Sambor—Stryj—Stanislavov—Černovice. Obě tyto příčky byly ztraceny, neboť armády byly zatlačeny za ně k jihu. Jejich zbytky se staly zásobovacími tratěmi pro armády, vržené v jejich směru ke Krakovu. Situace se zkomplikovala po železniční stránce vytvořením fronty v Ruském Polsku, kolmé na frontu vojska ležícího v Karpatech, neboť Severní dráha musila pak plnit současně tři velké úkoly: zásobovati většinu vojska, sloužiti civilní přepravě (uhlí) a vézt většinu operačních převozů.

Chyběla tu výkonná rocháda běžící zhruba jižně od Karpat. Její trasu naznačovala část haličské transversálky od Krakova přes N. Sącz s prodloužením do Košic a s pokračováním po úsecích různých tratí do Marm. Sihoti. Měla však výkonnost jen 15/100 vlaků, na obou svých křídlech sloužila zásobování armád a svým středem protínala všechny ostatní zásobovací trati. Pokud to poměry u 4. armády dovolovaly, mohlo jí býti použito jen k převozům malé intensity od Krakova k Prešovu.

Použitím celé Košicko-bohumínské dráhy za západní část této příčky vyloučily se sice potíže, vyplývající z potřeb 4. armády, ale příčka zůstala stejné výkonnosti — prakticky ovšem spíše využitelné — jako prve. Měly-li býti po ní převezeny transporty s intensitou rovnající se nevelké výkonnosti jejího dvoukolejného počátečního úseku, musily buď z Vrútek odbočovati skoro polovinou přes Zvolen—Lučenec—Miškovce, aby se dostaly do Košic, anebo musily použití zčásti nebo zcela výkonné povážské trati od Žiliny po Galantu, aby přes Budapešť pokračovaly do nástupových prostorů. Převozy s hustotou ještě vyšší musily jíti po Severní dráze přes Vídeň a Budapešť, aby dosáhly svých cílů.

Těchto oklik a zacházek přes zápolí by ze značné části nebylo, kdyby celá Košicko-bohumínská dráha a její pokračování na Marm. Sihot a Delatyn byla dvoukolejná a tak vybavená, aby se její výkonnost rovnala obvyklé výkonnosti dvoukolejné dráhy (t. j. v rak.-uh. výpočtech 48/100 vlaků; úsek Bohumín—Žilina měl však jen 30/100 vlaků). Jedna příčka u velkých armád nestačí pro potřebu velkých operačních převozů. V síti rak.-uh. drah bylo však těžko možno nalézt tuto druhou příčku za Karpátami — mohly jí býti jen podunajské dráhy, které mohly ještě zvýšiti intensitu převozů, aniž však musily nésti tíhu většiny transportů.

Tyto nedostatky železniční sítě byly způsobeny jednak terénem, v kterém jsou údolí většinou směru severojižního, jednak, a to zvláště, snahou uherských vlád koncentrovati veškeré železnice do Budapešti a připoutati pevně celý stát na jeho centrum. Podobné železniční poměry byly i ve Francii, ale tam přece jen byly rochády připraveny. Uherské vlády nepřály ani četnějšímu připojení na rakouskou síť. Od Dunaje k Jablunkovskému průsmyku bylo jen šest spojů, z nichž tři podřadné, dále na východ do Haliče sedm spojení, z nichž jedno (Královany—Nowy Targ) se nehodilo pro přepravu vojska (výkonnost 15/50). Přechody do Haliče

byly vybudovány v letech 80.—90. na nátlak tehdejšího náčelníka gen. štábu pol. zbrojm. Becka. Maršál Conrad se staral víc o stavby železnice směrem k Itálii.

Všech šest způsobilých přechodů do Haliče tvořilo rozhodující úseky rakousko-uherských nástupních tratí, neboť byly t. zv. hrdly, t. j. traťovými úseky s nejmenší výkonností, a určovaly tak výkonnost šesti nástupových tratí proti Rusku (ze sedmi existujících tratí). Jediná přes Karpaty nevedoucí nástupová trať Vídeň—Bohumín—Krakov—Jaroslav byla zatížena 41/100 vlaků denně. Přes Karpaty bylo převáženo denně 100/100 vlaků ze 141/100 vlaků, tedy pět sedmin. Teoretická výkonnost všech sedmi tratí činila 165/100 vlaků. Pět hrdel bylo zatíženo po 13/100 vlaků denně a dvoukolejná trať Legiňa—Michalany—Medzilaborce 25/100 vlaky. Deset vlaků šlo z Čadce přes Těšín na Krakov.

Z těchto číslic vysvítá význam slovenských a podkarpatoruských železnic pro nástup v Haliči.

Velký vliv na provedení operačních převozů má výkonnost stanic vykládacího a nakládacího prostoru. Kdežto za nástupu jedou vojska z mírových posádek, kde bývají dostatečně výkonné rampy, do prostoru, který je znám a takřka se nemění, a kde je tedy možno předem připravit potřebná vykládací zařízení, dějí se operační převozy z míst a do míst, kde bývají zařízení nedostatečná, kde není vždy možno potřebné zlepšení provést, a v době, když již je v proudu zásobování, které zabírá řadu stanic po dlouhý čas. Po této stránce bylo nutno v Karpatech bojovat se značnými potížemi, neboť stanic bylo málo, byly slabě vybaveny a měly malé rampy. Všude ani nebylo možno provést potřebné rozšíření a vybudování stanic, neboť dráhy vedou místy úzkými údolími, kde se tísní řeka, železnice a silnice vedle sebe.

Po úvahách o teoretické výkonnosti nástupových drah bude třeba zjistiti jejich praktickou výkonnost pro operační převozy. Ta závisí jednak na míře, v jaké bude připuštěna civilní doprava, jednak na rozsahu zásobování a odsunů. Požadavky civilní přepravy jsou tím větší, čím déle převozy trvají. Potřeba pro zásobování závisí na počtech jednotek a na jejich výzbroji, na chodu zásobovacích a odsunových služeb, na způsobu boje (pohybná nebo zákopová válka), na fázi boje, na aktivitě fronty i na taktice zbraní. Všeobecně lze tedy říci, že za operačních převozů, kdy se připravuje nebo již i provádí větší bojová akce, vzrůstávají potřeby pro zásobování a odsuny a že se tím možnost dovézt vojska snižuje, a to opět tím více, čím déle operační převozy trvají.

Při poměrech, které byly v době karpatské bitvy, a při silně omezené civilní přepravě bylo možno k operačním převozům využití něco přes polovinu teoretické výkonnosti jednokolejných a asi dvě třetiny výkonnosti dvoukolejných drah. To činí tedy pro prostor Košice—Užhorod maximálně asi 55 vlaků denně, pro prostor Marm. Sihat maximálně asi 20 vlaků. Pro oba dva prostory při současných převozech asi 65—70 vlaků denně, tedy asi $1\frac{1}{5}$ pěší divise (pro rak.-uh. pěší divisi se počítalo s 56 vlaky). Při tomto zatížení železnic mohly býti veškeré síly do Karpat odeslané převezeny asi za 40 dní. To však je příliš dlouhá doba pro silné omezení civilní přepravy, již musí být vyhrazeno více možností, a tím tedy doba trvání převozů roste. Ve skutečnosti trvaly převozy — ne však jen pro rozšíření civilní přepravy — 116 dní a měly tedy průměrnou denní hustotu 22 vlaků s maximem 54 vlaků za den.

VIII. Provedení převozu.

A. Převozy pro podporu ofensivy 4. armády.

Koncem listopadu nařídil Conrad 4. armádě, aby udeřila na jižní křídlo ruské 3. armády a působila do boku a týlu ruské sestavy. 3. rak.-uh. armáda, zatlačená na jižní svahy Karpat do Slovenska, měla jí pomoci postupem svého západního křídla na N. Sącz. K tomu — spíše však pro zastavení postupu Rusů od Bardejova k jihu — zesílil Borojevič své západní křídlo ze svých prostředků tím, že převezl 12 praporů kombinované pěší divise z Humenného přes Košice do Lipian, kde 6. a 7. XII. vykládaly, a pak gros 38. pěší divise (8 praporů a 5 baterií) od Užoku do téhož vykládacího prostoru (ukončení 8. XII.). Téhož dne počal postup 3. armády na N. Sącz.

V první polovině prosince dosáhla 4. armáda úspěchu u Limanowy—Lapanowa, ale nedovedla ho ani s pomocí 3. armády využít. Ta — kromě u Užoku — překročila sice znovu Karpaty, ale nestačila přetnouti dráhu Tarnov—Rzeszów, čímž by již mohla působiti na ruské zadní spojení. Tím byl Conradův úmysl rozhodujícího obchvatu zmařen. Počal se zabývati menším plánem — osvobozením Přemyšlu. Ale i pro tento bližší cíl bylo třeba 3. armádu, zvláště její východní křídlo, zesílit.

15/XII. vydán rozkaz k převozu X. arm. sboru (24. a 2. p. divise) od 1. armády, který měl 17. XII. nastoupiti pochod do Krakova k nakládání. Převoz se děl po trati II (viz náčrt 1). Mělo vykládati: velitelství sboru a 24. p. divise u Medzilaborce a 2. p. divise jižně od Užoku. Než se však počalo nakládati, rozhodlo 17. XII. AOK., že zesílí 3. armádu ještě XVIII. sborem (43. a 44. p. div.) od 4. armády. Převoz měl býti proveden současně s převozem X. sboru, u něhož však nastala změna dispozic v tom smyslu, že měl celý vykládati u Medzilaborce, kdežto XVIII. sbor pod Užokem. Převoz tohoto sboru se dál rovněž po trati II. Oba sbory vyložily mezi 20. a 28. XII. Pro převoz bylo třeba 271 vlaků.

Dne 19. XII. nařídilo AOK. převoz dalšího sboru (XI.) od 4. armády na východní křídlo Borojevičovo. Stažení tohoto sboru z fronty neušlo pozornosti velitele 3. ruské armády gen. Ščerbačeva. Jedna brigáda sboru nemohla býti vůbec vystřídána a ostatek — již z fronty stažený — musil býti pro pokračující útoky Rusů u 4. armády ponechán a byl znovu zasažen. S převozu sešlo.

Pěším pochodem měl se přesunout od 4. k 3. armádě VI. sbor a 11. jezd. divise, ale ani ty nemohly pro ruské útoky opustiti západní Halič. K 3. armádě odeslán byl ještě střelecký pluk 5 (2 prap.) z posádky pevnosti Pulje.

Než tyto posily došly, obnovili Rusové svou karpatskou frontu (8. armáda gen. Brusilova), zatlačili části 4. a 3. armády tak, že mezi nimi vznikla značná mezera, kterou měly vyplniti 2 jezd. divise a uvedený již střelecký pluk 5, s úkolem střežiti příchody do Spiše a ke košickobohumínským drahám. Posily byly u 3. armády zasazovány postupně, jak došly, a proto bez úspěchu. I s nimi musila 3. armáda ke konci r. 1914 ustoupiti na hlavní hřeben Karpat, zčásti i za něj. SV. 3. armády se staly Košice místo Bardejova.

B. Převozy pro 1. rak.-uh. karpatskou ofensivu.

Podnětem k ofensivě byl úmysl osvoboditi co nejdříve Přemyšl a zabrániti vpádu Rusů do Uher. Přes odpor Falkenhaynův vymohl si Conrad se souhlasem Ludendorffovým převoz 3 něm. pěších a 1 jezdecké divise do Karpat východně od Užoku, jež se stejně velkými rak.-uh. silami utvořily Südarmee (velitel gen. Linsingen, náč. štábu gen. Ludendorffa; ten se však ještě před počátkem ofensivy vrátil ke gen. Hindenburgovi; SV. Mukačevo od 13. I. 1915).

Než byly překonány všechny potíže, které kladl Falkenhayn úmyslu použití německé síly v Karpatech, byl převezzen na pravé křídlo 3. armády V. sbor (33. a 37. p. div.) od 1. armády. Sbor nakládal v prvních dnech lednových v Bochni, jel v 149 vlcích po trati II. a vykládal mezi 3. a 11. lednem ve Stakčině a Snině. V týchž místech a v téže době vykládal zbytek 43. p. divise, který byl do této doby zadržen u 4. armády.

Dále bylo sáhnuto na nečinně ležící vojska na srbském bojišti, která si od své porážky již odpočinula a byla doplněna. Počátkem ledna vzato z 5. armády 5 p. divisi, v polovici ledna další 2 pěší divise pro karpatskou ofensivu; kromě 2 divisi z prvního sledu, určených pro skupinu Pflanzrovu-Baltinovu, šlo vše v prospěch 3. armády. Pro Borojeviče došly: XIX. sbor (7. a 29. p. divise) a 40 p. divise, přes Osjek a Budapešť po trati III-A a III-B ve 230 vlcích. Vykládaly mezi 10. a 21. lednem, a to XIX. sbor jižně od Medzilaborce a 40. p. divise u V. Berezného severně od Užhorodu.

Základem německé Südarmee byly tyto německé jednotky: velitelství II. a XXIV. zál. sboru, 1. p., 3. gardová, 48 záložní a 5. jezdecká divise, které dojely do Bohumína ve 267 vlcích od Varšavy přes Vratislav a jely po trati III. Vykládaly mezi 12. a 27. lednem, a to: 1. a 3. divise u Mukačeva, 48. divise u Chustu a 5. jezdecká divise jižně od Čopu.

Pěší vojsko 3. gardové divise bylo po vyložení znovu naloženo u Mukačeva a převezeno přes Čop, Užhorod k V. Berezný, kde do 27. I. vykládalo. Zbytek divise se přesunul k Užoku pěším pochodem.

Tato armáda měla míti stejný počet rakousko-uherských sil. Těch se jí dostalo podřízením sil západního křídla skupiny Pflanzrovu-Baltinovy a převozem 19. p. divise od 4. armády. Tato divise byla převezena v 62 vlcích po trati III do Budapešti a dále přes V. Varadin na trať IV. k Chustu, kde vykládala.

Jeden z prvních transportů Südarmee, obsahující pěší prapor, vezen byl okázale a demonstračně do Banátu, kde měl vzbuditi u Srbů dojem, že německé vojsko vystřídává rakousko-uherské jednotky, odeslané do Karpat. V této demonstraci mělo se pokračovati i proti Itálii a Rumunsku, ale na přání něm. vrch. velitelství, které v ní spatřovalo vyhrožování, zůstalo jen při výletu k srbskému bojišti.

Kolem poloviny ledna docházelo průměrně asi 50 vlaků denně do prostoru 3. armády a SA. při současném převozu posil pro skupinu Pflanzrovu-Baltinovu. Bylo těžko možno zvýšiti ještě intensitu převozů. I tak došlo na slovenských vykládacích tratích k ucpání, způsobenému chybným dirigováním prázdných souprav a zásobovacími vlaky, resp. chodem zásobování. Tyto okolnosti, spolu s těžší železniční nehodou v Pruském Slezsku zvětšily dobu trvání převozů o 30 hodin, prodloužily nástup a opoždily vyrazení německého XXIV. záložního sboru o 1 den.

Ofensiva počala 23. ledna na celé karpatské frontě, při čemž připadla hlavní úloha 3. armádě, jejíž východní křídlo mělo postupovati ve směru na Ustrzyki Dl. Do tohoto data bylo stěží možno dovézt více jednotek, než se skutečně přivezlo. K tomu by bylo třeba, aby se převozy dříve začaly nebo aby termín k vyrazení útoku byl posunut. Nařízení pro převozy byla vydávána postupně podle okamžité situace jednotlivých úseků fronty, tedy bez úmyslu nástupu nových sil v omezeném prostoru. Tak byly roztrženy síly po celé frontě, aniž bylo vyjádřeno materiálně nařízené úsilí. Armády byly bez záloh a brzy vyčerpaly své prostředky, více vlivem podnebí a terénu než vlivem nepřítele, takže musily býti znovu zesilovány, aby ofensivní úsilí neochablo. To vedlo tedy k dalším operačním převozům.

Ofensiva uvázla již 26. ledna, kdy 3. armáda postoupila max. 10 km vpřed, neboť 27. I. přešel sám Brusilov k ofensivě s úmyslem postupovat na Budapešť přes Dukelský průsmyk. Ve 14 dnech ztratila 3. armáda přes 50% svých počtů a byla v svém středu zatlačena přes Medzilaborce. Na zoufalé volání 3. armády odeslalo AOK. dne 31. I. a 1. II. dva pěší pluky (81. a 88.) od 4. armády jako kombinovanou brigádu, která jela od Brzeska přes Krakov po trati II. k Medzilaborci a vykládala u Radvaně mezi 2. a 4. II. Dne 2. II. nařídilo AOK. další převoz 1. domobranecké brigády od 1. armády rovněž z Brzeska stejnou cestou k Medzilaborci. Protože však během převozu vznikla mezi III. a VII. sborem pod tlakem Rusů východně od Bardejova povážlivá mezera, byl převoz této brigády usměrněn přes Prešov k Bardejovu, kde vykládala mezi 4. a 7. únorem.

Tyto kapky nemohly způsobiti změnu situace. Větší posilou byl příjezd VIII. sboru (9. a 21. p. divise) ze srbského bojiště s 23.000 „puškami“, jehož převoz přes Sobotku a Budapešť počal 3. II. Velitelství sboru a 21. p. divise měla přijíti do prostoru Medzilaborce a 9. p. divise k Užoku. Během převozu došlo k rozporu mezi AOK. a velitelem 3. armády o způsobu a místě užití tohoto sboru a názory o tom se několikrát změnily. Původně žádal Borojevič o soustředění celého sboru u Užoku, k čemuž AOK. svolilo. Poněvadž se však situace u Medzilaborce stávala kritickou, odeslal 1. II., v době, kdy již transporty běžely v Užoku, 41. brigádu od 21. p. divise k Radvani. Poněvadž ani to nestačilo, nařídil odeslati do téhož prostoru i ostatek 21. p. divise. Borojevič chtěl i druhou divisi převézt k Medzilaborci, ale k tomu AOK. nesvolilo a povolilo jen soustředění 9. p. divise v prostoru Stakčín—Žarnavý, odkud by mohla vyraziti buď na Duklu nebo na Užok. Teprve 13. II. svolilo AOK. k použití této divise proti Medzilaborci, ale na konec bylo jí použito uprostřed mezi oběma spornými místy. Sbor vykládal mezi 6. a 10. II., a to 9. divisi u Radvaně, 21. p. divise u V. Berezného.

Uvedené posily pro živění 1. ofensivy si vyžádaly 216 vlaků.

C. Převozy pro 2. karpatskou ofensivu.

Nezaviněný neúspěch Borojevičův přispěl k tomu, že se do Karpat znovu vrátila 2. armáda, která tím prováděla v sedmém měsíci války již čtvrtý převoz. Velitel 3. armády, který dokazoval zbytečnost karpatských ofensiv, nemohl býti vhodným vykonavatelem Conradova úmyslu. Ze sil východního křídla 3. armády od Lupkova po Užok a z posil, hlavně od dosavadní 2. armády, utvořena nová 2. armáda (gen. Böhm-Ermolli, SV. Užhorod) dnem 8. února.

Conrad se rozhodl provádět dále svou myšlenku přímého osvobození Přemyšlu z důvodů prestižních a politických, ač byl upozorňován jak Falkenhaynem, tak i Borovičem, že to bude jen plýtvání sil. Provedení bylo svěřeno hlavně 2. armádě, která měla útočit čelně ve směru Stakčín—Lisko. Velkou nevýhodou tohoto směru bylo, že neměl žádné železnice. Jádrem útočící armády (3 sbory) bylo odkázáno na jedinou silnici Stakčín—Cisna, která se stala za oblevy nesjízdnou a ani s pomocí koňské polní dráhy nestačila hraditi potřebu této skupiny. Částečné zlepšení zásobování bylo lze očekávat teprve tehdy, podařilo-li by se sousední 3. armádě vzít ohbí dráhy severně od Medzilaborce, z něhož odbočovala v Lupkowě úzkorozchodná dráha do Cisny.

Na čerstvých silách dostalo se nové 2. armádě skoro 7 pěších divisi, z nichž jedna (9. p. divise) byla již na místě. Od bývalé 2. armády došlo z Ruského Polska: velitelství této armády, 27. p. divise (vykládala mezi 12. a 20. II. u Vološianky, (32. p. divise) vykládala u Sniny mezi 18. a 24. II. (a 31. p. divise) vykládala 25. II. — 7. III. u Žernového. Tyto převozy byly vedeny přes Czenstochowou a Bohumín jednak po trati II (27. a 32. p. divise), jednak po trati III (31. p. divise). Od 4. armády převezeny: 41. p. divise, která nakládala 11.—15. II. u Tarnova a jela přes Krakov—Bohumín po trati II a vykládala u Sniny mezi 13. a 18. II., gros 38. p. divise, které nakládalo u N. Sącz, jelo po trati I a mělo vykládati u Užoku. Pro neúspěch Súdarmee byly tyto transporty předirigovány na mukačevskou trať do týlu Súdarmee a vyloženy u Svalavy mezi 18. a 24. II. Čtyři prapory této divise byly velitelstvím SA. neoprávněně zasazeny u této armády (2 prapory ve Volovci vyloženy byly k frontě převezeny povozy) a u ní trvale podrženy; AOK. dalo k tomu dodatečně souhlas. Dále dodala 4. armáda ze svého jižního křídla ještě 13. p. div., která nakládala od 24. II. do 4. III. v Grybové, jela po trati I a vykládala u Sniny mezi 25. II. a 5. III. Pro utvoření nové 2. armády byly provedeny převozy v hodnotě 378 vlaků. Z čerstvých 7 divisi bylo však 5 vydáno před vyražením útoku, takže nemohlo být valné naděje na úspěch.

Böhm-Ermolli ani neměl chuti k provedení riskantního útoku a doporučoval provést akci skupinou Pflanzrovou-Baltinovou, již byl ochoten přepustit část svých sil. Ale Conrad, maje na zřeteli, že se blíží poslední dny Přemyšlu, nařídil vyrazení útoku na den 26. února.

Pro naprostou nesjízdnost tepny 2. armády: silnice Stakčín—Cisna bylo vyrazení o 1 den opožděno.

V době zřizování 2. armády octla se Súdarmee v značné tísní. Přes úspěchy Pflanzrovy-Baltinovy nemohla čelně postoupiti a musila se těžce brániti proti ruským útokům. Proto jí dalo AOK. k dispozici 5. p. divisi od 1. armády, která byla 14. II. stažena z fronty, nakládala od 15. II. u Miechowa a jela přes Krakov po trati III do Budapešti a dále po trati IV. Během jízdy bylo změněno její určení tak, že projela prostorem Pflanzrovy-Baltinovy skupiny do Delatynu, kde počala vykládati 20. II. Linsingen, nemoha severně od Volové překročiti hlavní hřeben Karpat, chtěl využití úspěchu skupiny Pflanzrovy-Baltinovy, která pronikla až na Stanislavov, tím, že by v jejím prostoru zasadil své síly, které měly působiti do boku a týlu Rusů, pevně držících sedlo Bysterské.

K tomu však sama 5. divise nestačila. Linsingen chtěl k ní přidružit i 4. něm. p. divisi, která mu byla po bitvě u Mazurských jezer dána k dispozici, a 5. něm. jezd. divisi, která od doby zřízení Súdarmee byla u Mu-

kačeva v záloze. Ale AOK. tuto žádost zamítlo, ježto svrchovaně zatížená trať Královo—Jasina—Delatyn již více nesnesla. 4. něm. divise měla být vyložena u Mukačeva a odtud měla s 5. něm. jezd. divisi pochodovati přes Karpaty k svému místu určení v Haliči. Pochod vykonala jen 5. jezd. divise, která jela od Bohumína po trati III, vykládala u Svalavy mezi 26. II. a 3. III.; bylo jí tedy použito čelně. Uvedené posily pro SA. představují převoz asi 140 vlaků.

Ačkoliv 2. armáda měla početní převahu nad Rusy, zastavila se brzy i 2. karpatská ofensiva přes četná Conradova naléhání a snahu doraziti v poslední chvíli k Přemyšlu. Na situaci nemohlo být nic změněno převozem 14. p. divise od 1. armády k 2. Tato divise nakládala u Tarnova mezi 4.—13. III., jela přes Bohumín po trati III asi s 50 vlaky a vykládala větší části u Humenného—Stakčína od 6.—16. III., menší části u V. Bezného v téže době.

Ofensiva skončila bez úspěchu s velkými ztrátami. Přemyšl padl 23. března, kdy byly rak.-uh. armády stejně od něho vzdáleny jako při vyražení 2. ofensivy, jenže se silami valně prořídlymi. 2. armáda ztratila za 14 březnových dní 51.000 ze svých 149.000 „pušek“, které měla 1. III., tedy 34%.

D. Převozy za ruské protiofensivy.

V době, kdy uzrával pád Přemyšlu, rozhodlo se ruské vrchní velitelství zastavit ofensivu na Berlín a provést postup přes Karpaty na Budapešť od Medzilaborce. I Conrad chtěl pokračovati v ofensivě, ale tentokráte, když již osud Přemyšlu byl zpečetěn, chtěl přenést úsilí na skupinu Pflanzrovu-Baltinovu. Avšak Rusové ho předešli a 20. III. zahájili útok na 3., později i na 2. armádu.

Sousední armády 4. a 2. pomohly napadené 3. armádě svými nevalnými zálohami, které se přesunuly většinou pěšky (v tom i p. pl. 28 od 4. armády), z menší části po železnici (128. p. brig. od 2. armády, převážená od 28. III. od Vološianki přes Baťovo, Čop, Legišnu—Mich. k Radvani). Posily od 2. armády byly však v několika dnech — jak se situace u 2. arm. přiostrila — vráceny, a to zase 128. p. brig. po železnici do Vološianky, ostatek pěším pochodem. Dne 2. IV. byla 128. p. brigáda připravena k nakládání, ale pro zhoršení situace byla opět vrácena do fronty. Dále musila odevzdati 4. armáda svou 26. p. div., která se přesunula zčásti pěším pochodem od jižního křídla 4. armády k západnímu křídlu 3. armády u Zborova, zčásti ve 20 vlcích od Grybowa po trati I přes Prešov do Bardejova, kde vykládala mezi 23. a 26. III.

To však nestačilo. Situace u Medzilaborce se stala tak kritickou, že Falkenhayn musil překonat svůj odpor k zasazování německých sil v Karpatech a musil uvolnit další 2 německé divise. Byla to 25. zál. divise od 9. něm. armády a 35. zál. divise od arm. skupiny Woyrschovy. K těmto dvěma divisím měla se připojit 4. něm. p. div. od Südarmee a měla s nimi utvořiti t. zv. bezkydský sbor.

25. zál. divise nakládala od 27. III. u Lodže a jela přes Kalisz a Oswiecim do Bohumína a odtud po trati II. jak přes Kysag—Obyšovce, tak přes Lučenec a Miškovec k Humennému. Vykládala severně od tohoto místa od 29. III. do 2. IV. Její jeden pěší pluk došel však až 9. IV. Po ní přijela 35. zál. divise, která nakládala od 29. III. u Novoradomska a běžela přes Czenstochowou na Bohumín a odtud stejnou cestou jako 25.

zál. divise. Vykládala u Humenného od 1. do 4. IV. Südarmee nechtěla uposlechnouti rozkazu AOK. o vydání 4. p. divise a bylo třeba přímého rozkazu císaře Viléma, aby uposlechla. Divise nakládala u Svalavy a Volovce od 29. III., jela přes Baťovo, Čop, Legišu—Michalany a vykládala jednak ve Vranově, jednak u Strážského od 30. III. do 4. IV. Soustředění bezkydského sboru vyžádalo si 153 vlaků.

Příchod německých posil byl 3. armádou vítán. Při její těžké situaci bylo by lehce došlo k opětovnému postupnému zasazování docházejících částí, ale tentokrát trvalo AOK. přes všechna volání na jednotném zasedání celého bezkydského sboru. Ač jeho divise nevyrazily současně, nýbrž vždy den po sobě, přec jejich vystoupení stačilo zarazit o velikonočních postup Rusů jižně od Medzilaborce. Rusové zatlačili ještě 2. armádu na hlavní hřeben karpatský, ale nezdar v hlavním jejich útočném směru působil k tomu, že od pokračování v ofenzivě na Budapešť upustili.

Než však došly rozkazy k zastavení ruské ofenzivy, napadl Brusilov silně střed 2. armády, která musila volati AOK. o pomoc. To určilo k tomu 1. p. div. od 4. armády. Divise převezena ve 40 vlcích po trati I a vykládala ve Stakčíně a Sníně mezi 9. a 13. dubnem 1915. Převozem této divise byly ukončeny přísuny sil do Karpat, neboť již uzrával plán průlomu u Gorlice, jímž se menšími prostředky a v kratší době podařilo nejen vyprostiti armády z Karpat, ale i způsobiti všeobecný ústup Rusů.

E. Převozy pro skupinu Pflanzrovu-Baltinovu.

Působnost této skupiny, jejíž aktivnosti nedovedlo AOK. využiti k provedení svých velkých úmyslů, nebyla příliš vázána událostmi u armád, bojujících ve středních Karpatech, a tvoří tedy samostatnou akci. Proto jsou také převozy, pro tuto skupinu provedené, projednávány odděleně a souhrnně pro celé údobí karpatské bitvy.

Pflanzer-Baltin měl od počátku nevelké a nevalné síly — na straně ruské to bylo stejné — ale dovedl jimi obrátne disponovati a využíval k provedení svých plánů sporých železnic svého prostoru, posílaje často po železnici síly z klidného úseku na místa ohrožená. Koncem r. 1914 držel Užocký a Jablonický průsmyk s jižní částí Bukoviny, kdežto Rusové měli v Podkarpatské Rusi obsazen prostor Volovec-Volové.

Počátkem ledna 1915 projevil se tlak Rusů na obou křídlech této skupiny. Užok byl ztracen a rovněž i Bukovina, vyjma nepatrný zbytek. Protože hrozila možnost, že Rusové vniknou do Sedmihradska, hodlal Planzer-Baltin, který měl u své skupiny již jednotky, určené původně k ostraze Sedmihradska proti Rumunsku, přibrati další síly od náhradních těles této země. Na zakročení min. předsedy Tiszy sešlo s tohoto úmyslu a musil dokonce vrátiti část sil již dříve přidělených. Za to dostal z posádky Krakova 4 domobranecké prapory a 1 domobraneckou korouhev.

Aby skupina mohla podporovati lednovou ofenzivu, byla zesílena — když odevzdala západní část své fronty Südarmee — 6. p. divisí od 4. armády a XIII. sborem (36. a 42. p. div.) od 5. armády ze srbského bojiště. — 6. p. divise jela přes Bohumín po trati II přes Žilinu, Galantu na Budapešť a pak po trati IV. Vykládala svých 54 vlaků východně Chustu od 16. I. Převoz XIII. sboru počal 20. I., a to 36. p. divisí v čele. Sbor byl vezen přes Sobotku a V. Varadin a odtud buď na trať V (36. p. div.) nebo na trať IV (42. p. div.). 36. p. div. vykládala u Borgo mezi 21. I. a 3. II.

Proud 42. p. divise — 104 vlaky se sbor. jednotkami — vykládal jižně od Jasiny. Při jeho převozu došlo k ucpání trati Královo—Jasina, čímž se zpozdlilo jeho vykládání (první transporty vyložily již 24. I., ale pravidelný přísun počal až 28. I.) a tím bylo znemožněno současné vyrazení skupiny Pflanzrovy-Baltinovy s 3. armádou a SA.

Počátkem ledna byla ještě určena pro Pflanzra 5. jezd. div. od 4. armády. Její určení bylo brzy změněno, neboť musela s jinými 2 jezd. divisiemi přehraditi mezeru vzniklou ve frontě sev. Bardejova. Na původní místo určení dostala se až po měsíci. Nakládala v Prešově a jela přes Košice, Szolnok, V. Varadin do Jasiny, kde vykládala 11.—17. II. Ani s další přidělenou jezd. divisi (10.) neměl Pflanzler štěstí. Měla stejný úkol jako 5. p. div. u Bardejova a po jeho splnění měla zesílit skupinu Pflanzrovu. Nakládala v Bardejově, avšak za jízdy byla přidělena k Südarmee. Jejich 32 vlaků vykládalo u Chustu. V polovici února byla v Chustu znovu naložena a převezena konečně k Pflanzrovi-Baltinovi a vykládala od 15. do 18. II. u Delatynu.

Východní křídlo skupiny vyrazilo 31. I. a do polovice února dosáhlo Prutu. Západní křídlo nemělo tak velkých úspěchů, ale překročilo přece polovinu cesty mezi Jasinou a Stanislavovem. Svým postupem k severovýchodu mohlo působiti do boku a týlu Rusů, stojících proti Südarmee, event. i vyvrátiti ruské posice v Karpatech a způsobiti osvobození Přemyšlu. K tomu ovšem bylo třeba míti síly v Haliči, ale tam jich byl nedostatek. Jako posila došla jen 5. p. div. a 5. něm. jezd. div., o nichž — jakož i o 4. něm. p. div., která se pro přetížení jasinské trati do Haliče nedostala — byla řeč v stati C.

Do konce února dosáhl sice Pflanzler-Baltin Stanislavova, ale do týlu Rusů na Dolinu proniknouti nemohl; ruské síly u Bysterského sedla bez ohledu na vážné ohrožení obdivuhodně držely karpatský hřeben. Rusové měli k dispozici výkonnější železnice, které dovolily dovézt včas potřebné posily, jež zatlačily Pflanzra k jihu a zmařily jeho pokus o obchvat.

Zvyšováním počtů u této skupiny zvětšila se též potřeba pro zásobování, takže na jediné její dráze bylo uměním provézt větší operační převoz. Nejlépe to dokazuje trvání převozu XI. sboru (15. a 30. p. div.) od 4. armády, o němž rozhodlo AOK. dne 18. II. Sbor nakládal v Tarnově mezi 23. únorem a 27. březnem a byl převezen asi v 140 vlcích přes Krakov a Bohumín po trati III do Szolnoku, odtud po trati V do V. Varadinu, odkudž šel na trať IV. Vykládal sev. od Delatyna od 26. února do 31. března. V tomto konkrétním případě došlo k ztížení dopravní situace a k špatnému výsledku také hrubou chybou voj.-žel. služby, která připustila, aby se pro domnělé urychlení děla přeprava jednosměrně. To při jediné trati značí, že byly vypravovány jen plné vlaky do vykládacího prostoru, kdežto prázdné soupravy, stroje a žel. personál zůstával na místě v Haliči. Za krátký čas byly stanice ucpány, nastal nedostatek strojů a personálu a tak tomu bylo ještě v době ústupu. Tento nemožný způsob dopravy nebylo lze udržeti a vykládací prostor musil býti vyčištěn. K tomu ovšem musil býti zase zastaven přísun plných vlaků do té doby, než jim prázdné soupravy uvolnily ve vykládaném prostoru místo. Tak bylo dosaženo opačného výsledku — převoz se zpozdlil.

Pomalý přísun XI. sboru nemohl způsobiti obrat situace proti vzrůstajícím silám Rusů. Pflanzler-Baltin manévroval jako dříve v Podkarpatské Rusi, prováděje místní železniční převozy mezi jednotlivými svými

skupinami, a vyrovnáváje často touto pohyblivostí nedostatky počtů. Jak bylo výše uvedeno, nebylo již v březnu vůbec možno přisunouti mu do Haliče větší posily. Proto se mu dostalo jediné 6. jezd. div. od 4. armády, která jela 1.—6. III. přes Krakov do Bohumína a odtud tratí III. do Szolnoku a dále tratí V. Vykládala u Borgo a odtud pochodovala přes Karpaty do Haliče. Od Chustu měla se rovněž pěším pochodem přesunouti 4. něm. p. div., ale jejímu vydání se Linsingen vzepřel.

Po pádu Přemyšlu očekával Conrad, že ofensiva vedená skupinou Pflanzrovou-Baltinovou vyvede konečně spojenecké armády z Karpat. Proto měla být zesílena jednotkami 3. armády, které měly být převezeny do prostoru Borgo. Nakládání již počalo (4. jezd. div.), některé transporty dokonce již odjely, ale pro ruskou ofensivu proti 3. armádě bylo vše odvoláno. Pflanzner-Baltin dostal jen 8. jezd. div. od 2. armády, která nakládala od 23. III. v Michalovcích a vykládala s posledními jednotkami XI. sboru sv. od Kolomeje. Tím ovšem skupina mnoho sil nezískala, ale přece jen udržela své posice. V dubnu nedostala skupina žádných posil. Ty došly teprve v květnu po průlomu u Gorlice, když se zkrátila rak.-uh. fronta v Karpatech.

F. Celkový přehled.

Převozy pro karpatskou bitvu přeneslo se těžiště rak.-uh. armád na Slovensko a Podkarpatskou Rus. Měly-li síly zde zasazené počátkem r. 1915 hodnotu asi 18 pěších a 6 jezd. divisí, dosáhly koncem dubna výše asi 46 pěších a 8½ jezd. divisí. I u Rusů byly provedeny velké železniční převozy, jimiž síla zasazeného vojska vzrostla z 20 pěších a 11 jezdeckých divisí na 38 pěších a 14 jezd. divisí. Počáteční rak.-uh. nástup a kryt proti Rusku vyžadoval asi 3000 vlaků. Operační převozy pro karpatskou bitvu s počtem asi 2600 vlaků rovnají se téměř počtu nástupových převozů, ale trvaly čtyřikrát tak dlouho.

Kromě těchto převozů bylo třeba provádět převozy pro zásobování a doplňování armád. Do 1. května bylo dovezeno k severním rak.-uh. armádám 950.000 mužů, 100.000 koní a 17.000 povozů k úhradě schodků. Pro německé jednotky v Karpatech zasazené bylo dovezeno asi 50.000 mužů doplňků. To vyžaduje vozové potřeby přes 50.000 žel. vozů, neboli minimálně 1000 vlaků — spíše však o hodně více, protože doplňkové transporty nevyužívají tak dokonale železnic jako převozy nástupové a operační. Průměrná denní potřeba jen pro tyto převozy činí 8—10 vlaků. O počtu převozů zásobovacích není dosud zjištěných dat. Byla by jistě zajímavá. Snad se jich ještě dočkáme, neboť původní prameny jsou pilně zpracovávány dřívějšími přímými vedoucími činiteli, zvláště generálem ing. Emilem Ratzenhoferem.

Dalším velkým zatížením železnice byly odsuny. O výši ztrát v karpatské bitvě není přesných dat. Údaje se kolísají mezi 600.000—800.000 mužů. Gen. Ratzenhofer odhaduje ztráty v Karpatech na 600.000 mužů bez Přemyšlu. V této době bylo ze severního rak.-uh. bojiště odsunuto 472.793 raněných a nemocných. Odhaduje-li se, že z toho počtu připadají asi $\frac{4}{5}$ na karpatskou frontu, činí tu odsuny asi 380.000 mužů. K jejich provedení je potřebí aspoň 700 vlaků.

Převozy všech druhů zabíraly nejen plnou výkonnost tratí na síti armádní, ale vedly hluboko do zápolí a omezovaly silně civilní přepravu po čtyři měsíce, zvláště na severní dráze, což při jejím významu pro zá-

sobování válečného průmyslu a civilního obyvatelstva uhlím bylo značnou újmou.

Železnice sloužící karpatským armádám, nebyly dostatečně výkonné. Mohly splnit potřeby armád co se zásobování a odsunů týká, ač i pro ně bylo třeba dosti doplňků a improvizací, ale nemohly stačiti na provedení velkých operačních převozů v tak omezené době, jaké je třeba k nástupu sil, jež mají býti v odhadnutelné době a za předvidatelné situace jednotně zasazeny. Malá výkonnost železnic měla základní vliv na rozhodnutí vrchního velitele o způsobu výdeje sil z jeho záloh a o místu jich použití. Síly byly odesílány postupně a bylo jich použito po celé 400 km dlouhé frontě. Postupné odesílání sil je nevýhodné i po stránce železniční služby. Celkové jednotné řešení převozu dovolí lépe využití železnic a tím dobu převozu značně zkrátí. Umožňuje také dokonalejší využití železničního materiálu, neboť organizací cirkulace souprav zmenší se počet prázdných jízď, odstraní se zbytečné rozpouštění a nové přidělování a řazení souprav; tím se ušetří na personálu a provozovacích hmotách i na přípravných pracích. V úsecích, odkudž odcházejí jednotky k převozu určené, možno v klidu a zavčas provést vystřídání a nově upravit organizaci velení. Vojska k převozu určená mohou — je-li připraven plán celkových převozů — zůstat co nejdéle v dosavadní frontě, nebo — není-li jich tam třeba — mohou býti na svůj nový úkol připravena, vystrojena a doplněna, může se jim dopřáti i odpočinku. Pak je možno provést i skutečný nástup posilových jednotek v novém prostoru, neboť je známo, jaké síly dojdou a kdy přijedou.

Hodnota využití výkonnosti železnic závisí tedy na způsobnosti a jakosti tohoto dopravního prostředku, na schopnosti a oddanosti civilní a vojenské železniční služby a konečně na veliteli. Velitel, který svými rozhodnutími snižuje výkonnost svěřených prostředků, podřezává větev, na které nesedí-li sám, sedí nebo visí jeho armády.

IX. Závěr.

Použitím železnic ve válce změnila se forma strategie, co se týká přivedení vojsk na válčiště. Železnice dovolují provést rychlé soustředění velkých mas, dovolují při něm provedení menších a větších změn a po něm umožňují převézt velká vojska na jiné místo téhož válčiště, nebo přepravit je s jednoho válčiště na druhé.

Tím se staly uznávanou zbraní. K svým velkým strategickým úkolům může jich býti účinně a účelně využito jen tehdy, jsou-li v pravomoci jediné osoby — vrchního velitele. Mají však i taktický význam pro armádního velitele, který jich může — po splnění úkolů, daných železničním vrchním velitelem a v mezích jeho oprávnění — použít k přesunům uvnitř své armády; to je tím možnější, že se prostor armády zpravidla kryje s prostorem sítě vyššího voj.-žel. úřadu a že obě tato velitelství musí býti v nejužším spojení.

Způsob provádění operačních převozů se během světové války zjednodušil, odbyrokratisoval a ustálil se u všech armád na téměř stejné formě. Jakmile vrchní velitel pojal úmysl podniknouti určitou akci, prostudovalo 3. oddělení společně s přednostou voj.-žel. služby možnosti převozu do daného prostoru. Na podkladě této studie rozhodl vrchní velitel o tom, které jednotky budou převezeny, a o počátku akce. 3. oddělení

uvědomilo jednotky, které se měly přemístiti, a určilo styčné místo pro orgány voj.-žel. služby a štáb převážené jednotky. Přednosta voj.-železniční služby určil všeobecné podmínky převozu s potřebnými technickými údaji a rozkazem uložil příslušným vyšším voj.-žel. úřadům provést převoz. Detaily převozu zpracovával vyšší voj.-žel. úřad nakládacího prostoru v dohodě se štábem převážené jednotky.

Tento postup dokazuje:

1. že železnice mají značný, někdy i rozhodující vliv na rozhodnutí vrchního velitele (Conradův úmysl obchvatu);

2. že mají vliv na formulaci úmyslu velitele, který si musí zachovati volné užívání svých určitých tratí a snažiti se přerušit použití jiných tratí nepřítelem (na př. maršál Foch, jakmile se v r. 1918 ujal iniciativy, snažil se znovu získati trati Amiens—Arras a Paříž—Štrasburk);

3. že přednosta voj.-žel. služby zastává odpovědné místo, v němž by jeho povinnost a domnělá velkorysost mohla více uškoditi než prospěti, a naopak jeho bázlivost a úzkostlivost mohla zmařiti provedení dobře založených operací;

4. že je třeba zdatného a z dob míru připraveného kádru vedoucích důstojníků voj.-žel. služby;

5. že je potřeba, aby spolupráce štábů s voj.-žel. úřady byla připravována již v míru.

Požadavky na železnice za války kladené jsou značné. Ve Francii dosáhl koncem r. 1916 provoz u jednotlivých žel. společností výše od 146 až přes 200% proti r. 1913 a v r. 1917 a 1918 byl ještě vyšší. Na síti Nord bylo v r. 1916loženo na 1 km trati denně 9.5 vozů (6.7 vojenských, 2.8 civilních), kdežto v nejsilnější kampani r. 1913 jen 5.9 vozů. Jako příklad uvádím, že ve Francii bylo za světové války provedeno celkem 1392 operačních převozů (nečítajíc pohyby malých jednotek), které si vyžádaly skoro 100.000 vlaků, jež převezly 60.000.000 mužů. Na zásobování bylo třeba denně v době klidu asi 200 vlaků, v bojové periodě na 400. Nemocničních vlaků vypraveno 12.000 s 5 miliony raněných a nemocných. Jen pro dovolence bylo třeba až 124 vlaků denně.

Železnice jsou tedy schopny trvale udržovati za války vyšší výkonnost, než jakou pracovaly v míru. Aby se však dosáhlo výsledků, které možno od nich očekávati, je třeba neochabujícího úsilí a péče, aby se jim dostalo všeho, čeho k životu a k své funkci potřebují, aby byly neustále zlepšovány a upravovány podle požadavků složitých vojenských potřeb a aby byly jednotně, odborně a rozhodně řízeny.

Zvýšení výkonnosti železnic za války je umožněno prováděním přepravy podle válečného jízdního řádu, který dosahuje maximální výkonnosti ještě spolehlivě a bezpečně. Překročením těchto hranic riskují se těžké poruchy hluboko zasahující a těžko odstranitelné, jimiž se ztrácí čas, materiál, unavuje personál a celková výkonnost poklesne. Zvýšiti trvale výkonnost určitého úseku je možno jen zlepšením technických podmínek, na jejichž základě je zpracován válečný jízdní řád, tedy zdokonalením tratí a jejím lepším vybavením. Ale i tak má možnost zvýšení výkonnosti své meze.

K provedení rekonstrukcí na železnicích je třeba mnoho času, pracovníků a materiálu. Není možno odložit provedení všech těchto staveb až na doby války. Proto pečovaly vojenské správy všech států a stále pečují o to, aby železnice svou hustotou a výkonností stačily ukojiti vojen-

ské potřeby podle předvídaných možností. Hlavní pozornost byla věnována vhodnému uspořádání železniční sítě pro nástup, poněvadž je časově nejbližší a protože na rychlosti provedení nástupu může záviset způsob a průběh dalších operací. Kromě vytvoření nástupových tratí musí být přihlíženo k vytvoření tratí, které by v době nástupu mohly sloužit buď k provedení změn v připraveném dopravním plánu nebo převedení transportních proudů na jinou trať, kdyby určená trať byla poškozena. Konečně nutno pečovat o to, aby byly k dispozici dobře vybavené zásobovací trati.

Železniční síť má tedy vyhovovat požadavkům různé povahy. Věc se značně komplikuje tím, že se směr vojenské přepravy liší od normálního směru civilní přepravy, že se některé úseky hlavních tratí stávají podružnými, zato však některé v míru bezvýznamné lokální dráhy nabývají značné důležitosti. To ukazuje rozsah prací a nákladů, které by bylo třeba vynaložit, aby železniční síť, dostačující v míru civilním potřebám, dovedla za války splnit vojenské potřeby. Záleží mnoho na železničních správách a na jejich zájmu a citu pro potřeby státu, neboť mohou v míru provést dosti úprav a zdokonalení, která by byla za války na prospěch armády. Není-li však železniční síť náležitě hustá a výkonná a neslučují-li se hospodářské potřeby s potřebami vojenskými, nelze očekávat, že by byly železniční společnosti ochotny samy vyhovět vojenským potřebám. Pak se o to musí postarat stát v svém vlastním zájmu.

Sebe dokonaleji připravená železniční síť nebude v detailech dostávat místním vojenským potřebám v poli, které se mění podle situace, způsobu zásobování atd. Proto je třeba mít k dispozici dostatečně silné, dobře vycvičené a velkými zásobami vybavené železniční vojsko, aby svými pracemi zvýšilo výkonnost tratí i stanic.

Všeobecně lze říci, že čím je trať a železniční síť nedokonalejší, tím má potřebu lepšího řízení, udržování, zajištění a tím méně se hodí pro různé experimenty. Tím dokonalejší musí být mírová příprava a tím více musí být železniční síť studována. Orgány, kterým železnice slouží, ať jsou to velitelství nebo služby, musí jí šetřit, neztěžovat její funkci a přizpůsobovat své požadavky a chod své služby jejím možnostem.

Vylíčený příklad, jehož dějištěm je naše území, dokazuje, že se za světové války, v níž musily armády s vysokými počty rychle urazit značné vzdálenosti, staly železnice novým význačným činitelem pro zahájení a provádění operací. Novodobý vrchní velitel má pomocí železnic své armády stále v ruce a může jimi provádět přesuny s rychlostí a pružností dříve nemožnou, ač jeho vojska jsou mnohem početnější a mnohem těžší než armády dřívější.

Technické zbraně u nás a v cizině.

Brig. gen. G. Cardona:

Železniční a automobilní manévry ve válce.

Autor v uvedeném článku zkoumá všeobecné podmínky, přednosti a nevýhody různých dopravních prostředků, a to železnic, automobilů, trénů s koňským potahem a soumarů. Dále se všeobecně zmiňuje o železničním manévru, ale hlavně se podrobně zabývá velkými přesuny na motorových vozidlech.