

Ničení železnic Němci r. 1914.**)

(Dokončení.)

III.

Ničení železnic při ústupu 9. německé armády v Ruském Polsku v říjnu 1914.

Po bitvě u Tannenbergu a u Mazurských jezer započala nově utvořená 9. německá armáda 29. září 1914 postup z prostoru Kreuzburg—Katovice na Ivangorod a pak i na Varšavu.

Prostor prováděného postupu 9. německé armády byl velmi chudý na komunikace, a to jak na železnice, tak i na silnice. Důležité pro německý postup byly hlavně dvě dvoukolejné trati:

1. Katovice—Kielce—Radom—Ivangorod — ruského rozchodu, t. j. 1'524 m;
2. Katovice—Czestochova—Varšava, s normálním rozchodem, t. j. 1'435 m;

kromě toho byla dvě příčná spojení, a to dvě jednokolejné trati ruského rozchodu:

Kalisch—Sjerads—Lodž—Tomaszow—Bsin a Czestochova—Kielce.

Rusové při svém ústupu porušili tuto železniční síť jen nepatrně. Kromě porušení signálních a telefonních zařízení zničili jen dva větší objekty, a to tunel u Mjehova na trati Katovice—Ivangorod a most přes řeku Vartu u Sjeradse na trati Kalisch—Lodž.

Tunel u Mjehova byl zničen u obou vchodů v délce asi 50 m. Němcům se však podařilo uvolnit tento tunel pro jednokolejnou dopravu již za 3 dny. O obnovení mostu u Sjeradse pro rozsáhlé a důkladné zničení nebylo vůbec uvažováno.

Obnovování obsazených železnic pokračovalo poměrně rychle, takže mohla býti doprava znovu započata do 13. října na trati k Varšavě až po

*) Rovněž „Voj. techn. zprávy“ č. 1/1933 v redakčním dodatku o švýcarském návrhu na zavedení zvláštního materiálu pro převážení uvádějí, že lehké pontonové soupravy jsou nesporně velmi cenné pro násilný přechod, ovšem pokud se dá těchto člunů využití i pro stavbu mostu. Pozn. aut.

**) V předešlé části článku podplukovníka gšt. Tomsy na str. 608 třeba škrt-nouti pod hlavním nadpisem slovo „Pokračování“. Na náčrtech 1 a 2 nápisy třeba zaměnit. Pozn. red.

Skjernewize a do 18. října na trati k Ivangorodu až po Jedlnia. Mezitím již dříve vzaty do provozu jednokolejné příčné trati:

Czestochova—Kielce,

Sjerads—Lodž—Tomaszow—Bsin a Kalisch—Sjerads.

Ježto Němci neukořistili skoro žádné ruské stroje a vozový park, musili trati ruského rozchodu přestavovati na trati normální. K obnovení železnic v označeném prostoru bylo celkem použito:

4 německých železničních stavebních rot,

3 rak.-uh. železničních stavebních rot a

3 německých stavebních oddílů.

Při obnovování dopravy zdrželo Němce hlavně porušené signální a telefonní zařízení. Počasí v té době bylo velmi nepříznivé — stálý, chladný podzimní déšť.

Všeobecně dosažená čára postupu — spolu s rak.-uh. armádou — je vyznačena v náčrtu 3. Již při zahájení postupu bylo si velitelství 9. německé armády vědomo poměrné slabosti svých sil proti možné větší akci ruských armád. S obnovením všech komunikací nařídilo proto provést současně i všechny nutné přípravy k důkladnému zničení železnic i silnic pro případ nutného ústupu.

10. října — z náčrtu nalezeného po jedné bitvě u mrtvého ruského důstojníka — rozpoznalo německé velitelství úmysl ruského vedení, t. j. mohutný obchvat německého levého křídla. Ještě téhož dne večer nařizuje proto velitelství 9. německé armády provést zničení tratí severně od Lovitsche a Skjernewize až co možná nejbližší Varšavy. Ničivé práce měly být provedeny důkladně — nejen umělé objekty a nádražní zařízení, ale celá trať měla být zničena tak, aby její obnovení vyžadovalo co nejvíce času. Železničním stavebním rotám, které ničení prováděly, podařilo se zničit obě trati až po Grodsisk a Blonje — vzdálených jen necelých 30 km od Varšavy.

Předtím již — k ochraně levého křídla — nařizeno zničit trať Sjerads—Lodž—Lowitsch a Koluschki—Tomaszow.

13. října přikročeno k zničení trati Lowitsch—Kutno až po Njeschava.

V noci s 18. na 19. října započalo ústup německé levé křídlo jižně od Varšavy — 27. října pak celá 9. něm. armáda. Pro tuto armádu bylo existenční otázkou, znemožniti ruským vojskům rychlý postup, získati čas a tím pak i novou operační volnost dalšího manévru.

Předpokládajíc, že se postup armád musí zastaviti, vzdáli-li se armády 100—120 km od železnice, počítalo německé vedení, že se ruské armády zastaví ještě východně od německo-slezských hranic a že nastane pak několik dní poměrného klidu — kterých bude možno použití k novému seskupení 9. německé armády pro budoucí akci. Tento předpoklad se i uskutečnil.

K tomu účelu nařízené ničení celé železniční sítě a i všech cest a silnic bylo provedeno velmi důkladně a obsáhle. Do 7. listopadu byla varšavská trať rozrušena až po nádraží Lasy, trať k Ivangorodu pak od Garbatka až po Olkusch, tedy až k slezským hranicím. Příčné trati zničeny v celé délce.

Na trati k Ivangorodu zničeno celkem 30 objektů prostřední velikosti a asi 200 menších můstků a propustků a upotřebeno k tomu přes

50.000 kg trhavin. U umělých objektů neničeny jen nosné konstrukce, ale i všechny pilíře. Tunel u Mjehova zničen náložemi v úhrnném množství 1.000 kg. Obzvláště důkladně ničena všechna nádraží. Nejenže byly zničeny všechny výhybky, stavědla, signální a telefonní zařízení, vódnárny, točnice, ale i všechny budovy, jako topírny, dílny, skladiště, nádražní kanceláře, a to buď požárem anebo trhavinami, vše za tím účelem, aby bylo naprosto znemožněno rychlé obnovení dopravy. Kromě umělých objektů a nádraží byla však všude ničena i volná trať, a to tak, že každý druhý nebo třetí kolejnicový styk byl náložemi rozrušen a jednotlivé kolejnice činěny neupotřebitelnými. Porušovány násypy a zářezy. Telefonní a telegrafní vedení podél trati zničeno v celé délce.

Tato důkladná ničení tak velkého rozsahu mohla býti provedena v krátkém poměrně čase jen proto, že byla závčas nařízena a podle jednotné stanovené plánu do všech podrobností připravena. Připravení potřebných pracovníků, materiálu, trhavin a nutných k tomu dopravních prostředků bylo všeobecně tak přesně propočítáno a podle toho i skutečně vykonáno, že po udělení rozkazu k provedení bylo třeba jen umístit roznětovou soustavu a zapálit.

Rízení všech těchto prací si ponechalo velitelství 9. německé armády samo v rukou a zajistilo tím i jednotné provedení. Bylo při tom obzvláště třeba pamatovat na potřeby vojsk a nerušit dopravu dříve, dokud to nebylo nutno vzhledem na taktickou situaci a postup nepřítel.

Všeobecně 6 hodin před stanovenou dobou roznětu byla doprava na dotčeném nádraží nebo úseku trati zastavena a vše vyklizeno. Železniční rotý provádějící ničení započaly pak klásti roznětové soustavy — přípravné práce provedly již dříve. Trhavin bylo spotřebováno ohromné množství — musilo se proto použití všech zásob východních německých pevností; scházející počet byl dovezen závčas ze zápolí tak, že jen na začátku prací byl přechodný nedostatek trhavin — v dalším průběhu bylo potřebné množství vždy po ruce. Účinek provedeného ničení byl takový, jaký velitelství 9. německé armády předpokládalo. Již 2. listopadu zachytili Němci radiová hlášení ruských sborů na ruské vrchní velitelství o nemožnosti dalšího postupu a příštího dne, 3. listopadu 1914, ruské sbory všeobecně zastavily svůj postup — přibližně na čáře vzdálené 120 km od posledních intaktních železničních stanic.

Ničení velkého rozsahu, kterého bylo použito ve světové válce poprvé, splnilo zcela svůj úkol.

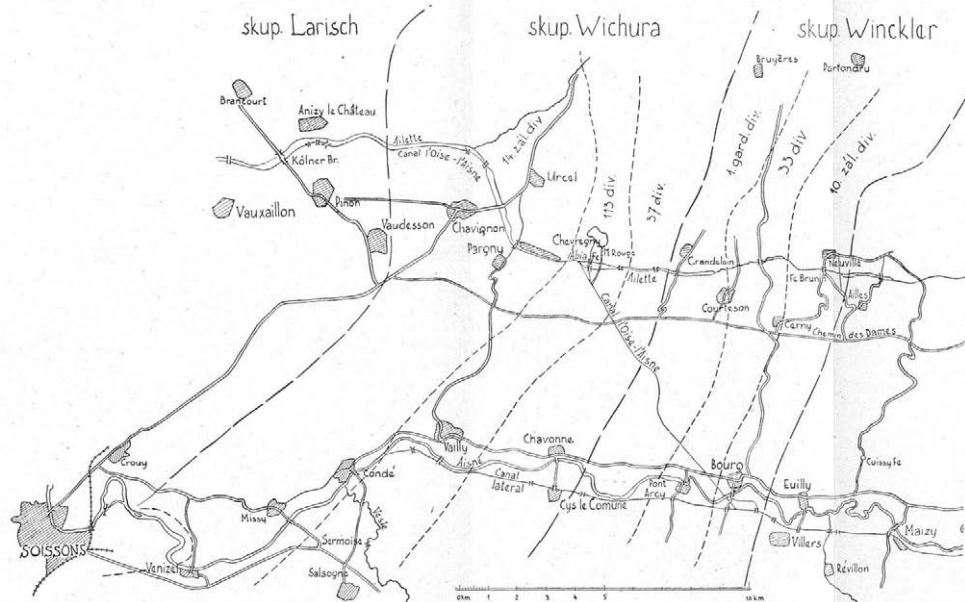
I když později ruské armády postoupily až skoro k německým hranicím, 9. německá armáda získala mezitím čas potřebný k novému seskupení. Již 10. listopadu (7 dní po zastavení ruského postupu) je zastavena v prostoru Toruň nová útočná německá skupina k úderu podél Visly do pravého boku ruské armády — akce započala 11. listopadu.

Provedená ničení nejen tedy od počátku zpomalila ruský postup a uchránila tak 9. německou armádu před úplnou pohromou, ale ona i zastavila ruský postup docela a zajistila tím německému vedení úplnou operační volnost dalšího jednání a německé armádě možnost doplnění, uspořádání a nového seskupení.

IV.

Z uvedených dvou příkladů jasné vysvítá důležitost ničení jako prostředku nejen taktického, ale i strategického významu. Čím větší rozsah a důležitost použitého ničení, tím většího významu nabývá pak i pro cel-

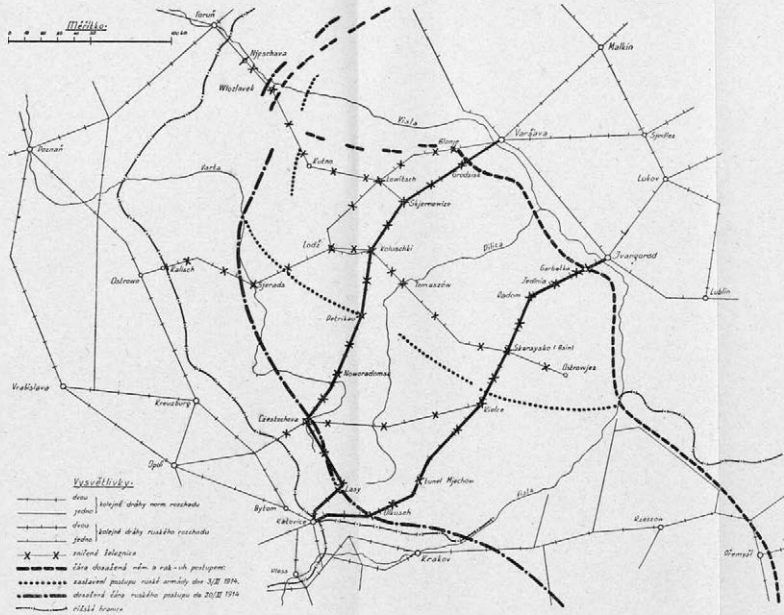
Uskupení 7. německé armády při útoku na Chemin des Dames.



K čl. pplk. Frant. Barona: Činnost ženijního vojska při ofenzivě německé armády v květnu 1918.

Rozhledy technických zbraní (VR. roč. XIV.), čís. 3.

Schematický náčrt železniční sítě v Ruském Polsku při ústupu 9. německé armády v říjnu 1914.



Pplk. gšt. Tomsa: Ničení.

Náčrt 3.

Rozhledy technických zbraní (VR, roč. XIV.), čís. 3.

kové vedení operací. Může to býti prostředek velké působivosti a účinku. Jeho upotřebení je však třeba závčas předvídati a plánovitě připravit — nedá se improvizovat z ničeho v krátkém čase. Vedle podrobného plánu ničení samého je třeba technicky školených jednotek, dostatečného množství trhavin a potřebného počtu dopravních prostředků. Jednotné řízení všech ničivých prací v určité oblasti musí býti zárukou úplného souladu těchto prací s taktickou i materiální situací bojujících jednotek tak, aby vlastní vojska nebyla tím v ničem poškožována.

Plánovitě připravená, jednotně řízená a důkladně provedená ničení jakéhokoli rozsahu splní pak vždy svůj úkol.

Prameny:

Reichsarchiv: Das deutsche Feldeisenbahnwesen; Erster Band.

Revue Militaire française: No 136 a 137 — 1932.

Gen. M. Hoffmann: Der Krieg der versäumten Gelegenheiten.

Major gšt. Karel Štěpánský:

Železnice ve válce.

(Dokončení.)

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

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

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

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

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

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

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

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