

Podplukovník Ing. J. Klicpera:

K článku podplukovníka gšt. Karla Štěpánského: Železnice ve válce.

V uvedeném článku „Železnice ve válce“, uveřejněném v čís. 5, roč. XIV. Voj. rozhledů (Rozhledy techn. zbraní, roč. III., čís. 2), uvádí mjr. gšt. Karel Štěpánský na str. 622 (54) stručnou historii býv. rakouského železničního pluku. Některé zde uvedené údaje neodpovídají však přesně skutečnosti a proto si dovoluji je níže opravit, event. doplnit.

V r. 1883 byl zřízen železniční a telegrafní pluk (Eisenbahn- und Telegraphenregiment) o 2 praporech po 4 rotách a od r. 1890 o 3 praporech. Pro polní telegrafní službu ve válce byla určena osmina mužstva pluku. Rozdělením železničního a telegrafního pluku byl utvořen v r. 1911 samostatný železniční pluk a samostatný telegrafní pluk. Přípravy pro zřízení druhého železničního pluku, konané od r. 1913, byly zdrženy válkou tak, že druhý pluk již nebyl postaven.

Za mobilisace v r. 1914 postavil železniční pluk 24 železničních stavebních rot (během války byl tento počet zvýšen na 39), 18

*) Němci počítají v svém předpise až se 100% zálohy, Francouzové s 50%. Náš předpis G-I-2, str. 15 říká, že třeba počítati „s velkou zálohou technických jednotek a prostředků“.

pracovních oddílů polních drah (tento počet byl později zvýšen na 32 a oddíly byly přejmenovány na roty polních drah), 1 lokomotivní polní dráhu, 5 koňských polních drah, 3 pevnostní polní dráhy a 4 mobilní železniční sklady. Polní dráhy nebyly vybaveny volným kolejnicovým materiálem (v článku je uvedeno, že měly 90 km kolejnic), nýbrž měly hoto-
tová kolejová pole.

Brzy po začátku války bylo nutno školiti mužstvo i důstojníky pro další, nové obory činnosti železničního pluku, jako ve stavbě a provozování lanových drah všeho druhu, v provozování nově zřízených nebo nepřitelem opuštěných drah všeho druhu, v obsluze kolejových aut, v autogenním řezání pod vodou, v montáži nové soustavy železničních válečných mostů a pilířů (R. W.), v provozování městských drah v blízkosti fronty, v provozování motorisovaných úzkorozchodných drah všeho druhu atd. K tomu účelu byl postaven za války a odeslán do pole velký počet nových železničních jednotek, jako na příklad: detachmenty pro trasování drah, pro stavbu mostů, pro stavbu trajektů, železniční pojízdné dílny, pancéřové vlaky, rota pro autogenní řezání pod vodou, speciální roty pro stavbu lanových drah, provozovací roty lanových drah, železniční provozovací roty, detachmenty a prapory, vojenské dráhy (Heeresbahn), provozovací roty polních drah a jiných speciálních drah atd.

V témž článku na str. 622 (54) je uvedeno, že sklad železničního materiálu měl též železné pojízdné rampy a že mužstvo žel. pluku bylo též školeno ve stavbě mostů s plovoucími (lodními) opěrami.

K tomu podotýkám, že železné pojízdné rampy nebyly zavedeny a používány v technickém výstroji železničního pluku a že při stavbě železničních mostů se zásadně zřizují nehybné podpory. Plovoucí (lodní) podpory zřizujeme jen zcela výjimečně, nelze-li nehybné podpory stavěti. V takovém případě se však po mostě přepravují vagony bez lokomotiv ručním posunem nebo přetahováním lany.

Jak patrně z přehledu jednotek, které železniční pluk v mobilisaci 1914 a později postavil, byly a jistě i v budoucnu budou útvary železničního pluku z největší části použity pro železniční stavební službu a pro stavbu a provozování polních a lanových drah a jen v menší míře pro provozovací službu na normálních drahách a k různým jiným speciálním úkolům.

Technické zbraně u nás a v cizině.

žen. kapitán G. Manisco:

Vojenské užití telemechaniky.

(Podle Rivista Militare Italiana, roč. 1932, čís. 10, mjr. B-ger.)

Autor pojednává ve své velmi zajímavé studii o problému radiotelegrafického řízení plavidel, letounů a motorových vozidel na dálku. V úvodu popisuje stručně systém dálkového řízení pohybu; systém se skládá z vysílače elektrických vln, z přijímače, který má funkci polarisovaného relé, měničů elektrické vlny na magnetickou sílu a ze zařízení na řízeném objektu (plavidlo atd.), které se skládá z tolika elektrických okruhů, kolik povelů je třeba dávat.

První použili tohoto řízení na dálku Němci u torpéd Siemensových a u vzdušných torpéd pro Zeppeliny; 2. března 1917 byla řízením na dálku dovedena 15 m