

3-321

中華民國三十三年

歐洲戰史東戰場加加里西亞戰役

林超

陸軍大學校印

加里西亞戰場加里西亞戰役目次

一·加里西亞戰場地形概說

甲·奧領加里西亞省之形勢

乙·俄屬各地之形勢

二·雙方兵力及戰略計畫之評論

三·戰鬥開始——俄軍第一次作戰命令

四·先頭部隊之接觸及俄第四軍進攻之準備

五·先頭部隊之接觸及俄第五軍進攻之準備

六·先頭部隊之接觸及俄第三軍進攻之準備

七·先頭部隊之接觸及俄第八軍進攻之準備

八·俄西南方面軍作戰計畫之變更

加里西亞戰役

九・奧匈軍隊之戰略展開及進攻之準備

十・一九一四年八月二十三日前雙方兵力區分之比較

十一・魯柏林之戰鬥

1. 八月二十三日之役

2. 八月二十四日之役

3. 八月二十五日之役

十二・維斯拉河左岸之軍事行動

十三・魯柏林三日戰鬥之後果

十四・俄第五軍之行軍運動

十五・俄第三軍之行軍運動

十六・俄第八軍之行軍運動

十七・奧統帥部之部署

十八・魯柏林之戰鬥（後三日）

1. 八月二十六日之役
2. 八月二十七日之役
3. 八月二十八日之役

十九・俄第二十五軍團之戰鬥

1. 八月二十六日之役
2. 八月二十七日之役
3. 八月二十八日之役

二十・托馬碩夫之戰鬥

1. 八月二十六日之役
2. 八月二十七日之役
3. 八月二十八日之役

加里西亞戰役

二十一・八月二十九後俄第四、五兩軍正面之形勢

1 第四軍正面之形勢

2 第五軍正面之形勢

二十二・金利拍河之戰鬥

二十三・格羅金利拍河之戰鬥

二十四・果羅多克之戰鬥

二十五・俄第九、四、五各軍之二次進攻

二十六・俄軍之追擊奧軍

二十七・加里西亞會戰之總評及其結果

附圖目次

第一圖 加里西亞戰場形勢圖

第二圖 八月二十三日俄奧雙方兵力區分圖

第三圖 俄第四軍八月二十三日至二十四日之戰準備位置

第四圖 各軍團與騎兵之集中地區

第五圖 1. 八月二十日與俄部隊之配置

2. 雙方對八月二十三日至二十四日之作戰計畫

3. 八月十五日至二十三日間俄軍計畫之改變

第六圖 魯柏林之戰鬪（前二頁）

第七圖甲 一九一四年八月二十五日雙方新計畫之形勢

第八圖 八月二十三、二十四、二十五、三十一日俄第五、三、八

各軍之行軍運動及八月二十五日雙方之形勢

第九圖 魯柏林戰鬪八月二十六日俄第二十五軍團戰鬪情形

第十圖 魯柏林戰鬪及八月二十七日俄第二十五軍團之戰鬪

第十一圖 八月二十八日魯柏林及第二十五軍團戰鬪情形

第十二圖 托馬碩夫戰鬥第一日

第十三圖 托馬碩夫戰鬥第二日

第十四圖 托馬碩夫戰鬥第三日

第十五圖 魯柏林及托馬碩夫戰鬥八月二十九日至九月二日之
形勢

第十六圖 托馬碩夫戰鬥八月二十九日至三十一日之形勢

第十七圖 金利托柏河之戰鬥

第十八圖甲 格尼拉利拍河之戰鬥

第十九圖 果羅多克戰鬥

第二十圖 俄第九、四、五各軍之二次進攻

第二十一圖 俄軍追擊奧軍

歐洲戰史東戰場加里西亞戰役

布爾霖著
曾紀校譯

一、加里西亞戰場地形概說（參閱第一圖）

加里西亞戰場包括奧匈帝國所屬之加里西亞省及其東北毗隣之俄屬瓦薩與基輔兩軍區之一部份，地域異常廣闊，茲將各地區在戰略上所具之意義分述如次：

甲、奧領加里西亞省之形勢

加里西亞所具戰略上之特點，爲卡爾帕特（亦譯喀爾巴阡）山脈橫亘該省之南部，適成與匈牙利之天然分界線，僅其西南之克拉科一部地區與奧國西勒西亞省接壤，克拉科區內依維斯拉河（英名維斯杜拉河）與卡爾帕特山脈之天然形勢，築有良好之交通線，以與奧匈其他各地區聯絡，并有每晝夜可通行軍用列車四十八次之偉大運輸力的鐵路幹線，以達維也納京

城，此鐵路幹綫自克新向東折轉，而至塔爾瑙——撒列墨史——利沃夫（德名林堡）各要塞，其由塔爾瑙東行之鐵路，更與每晝夜通行軍用列車六十三次之運輸力。

因卡爾拍特山脈橫亘于匈牙利與加里西亞之間，致兩地之交通爲之梗阻，僅多瑙萊次河與桑加流域之東朋斯吉德，約一百公里之地帶較爲便利，該處山脈之寬度，約七十公里至一百公里，海拔平均爲九百公尺至一千公尺。

自桑河發源地至羅馬尼亞邊界一帶之山脈較爲荒野，名曰「卡爾拍特森林地帶」，山嶺東行逐漸升高，其平均海拔約達一千六百公尺，此區內之主脈兩面，連有支脈不少，層層相疊達九層至十一層之多，其北部寬度約三十至五十公里，南部約四十至六十公里。

卡爾拍特山脈經行之區域，築有鐵路七，公路十八，車行大路二十二，

，惟一年之中，便于軍運者，亦不過通過東別斯、德山之公路一部而已，經金坡隴曲折而達赤諾維次之東部鐵路線，其運輸力根本薄弱，已失却戰略上之意義。鐵路之內，更有鐵路三條，經卡爾拍特山之森林地帶，而達斯他尼斯拉夫，斯特壘，撒保，此鐵路綫之運輸力，每晝夜僅通行列車十五次。由桑河（亦譯森河）發源處之西經東別斯吉德山亦築有鐵路三條，其中由布達佩斯（匈牙利京城）經斯諾克而達撒列墨更要塞之一綫的運輸力，每晝夜可通行列車三十次，其餘通至新撒迭次之兩綫，則只具有每晝夜通行列車十五次之運輸力。

綜上所述，可知展開于加里西亞之奧匈部隊，對於俄軍渡過維斯拉河及桑河之進攻，實感受相當威脅！

查俄軍因兵力集中遲緩，使其不得不將兵力之展開區域，移至維斯拉河東岸，至于桑河，則給予奧匈軍隊之戰略意義者異常重大，故奧匈參謀本

部，對於該區一帶之軍事防禦設備極爲重視，其防禦之右翼，築有撒列墨史要塞一處及堅固之防禦綫兩道：外防禦綫周圍四十五公里，有大堡壘十六，小堡壘十六，內防禦綫周圍十七公里，並派四萬人編爲衛戍部隊守衛之。

此外，沿桑河一帶并築有如下之防禦綫：雅羅斯拉夫附近有臨時性質之雙重橋頭防禦綫，計在右岸四處，左岸十六處，此項防禦綫均與拉頓諾及塞雅瓦斯附近之陣綫，保持密切之連繫，防禦綫地帶之衛戍部隊，約達八千至一萬人。列讓斯克，克日舒，尼斯科及拉茲瓦杜等處，亦均有上述臨時防禦綫之構築，沿桑河西岸敷有鐵路，沿河蜿蜒而行，至頓比次及普日瓦斯克而與鐵路幹線會合。

桑河之西爲山其亞，依其地形之特質，可分爲兩部，鐵路幹線之南爲山地，其北爲平原。

東別斯吉德北部諸山即爲山地，其間森林密佈，岡巒起伏，實爲一險峻之區，至西加里西亞之平原，則到處均爲平坦之小阜，其低窪之處即維斯拉河，桑河及維斯拉河南部各支流之沃野地帶。

此項支流之中，以維斯洛克河及多惱葉次河具有重要意義，維斯洛克河在桑河西方二三日程之處橫斷利沃夫至克拉新之良好道路，實爲防禦重地，至多惱葉次河則爲通至克拉科各路線上之最終防禦地境。

整個西加里西亞地區幾佈滿道路，而山地區內之公路，尤爲發達。

西加里西亞區內之戰略重鎮爲克拉科城，該城位于俄羅斯通維也納之捷徑線上，城西五十公里之處有瓦(瓦薩)維(維也納)鐵路，經邊界之格南尼次站而達奧京，經克拉科則有加里西亞與奧國內地聯絡之鐵路幹線，克拉科區內維斯拉河兩岸地帶均爲奧有，故奧匈軍獲得在維斯拉河兩岸機動之自由，此種情勢，遂使奧國當局不得不從事于克拉科要害之建築矣。克拉

科要塞之防禦綫，計分三層，外層周圍約四十至五十公里，內層周圍十二公里。維斯拉河北岸之工事，爲永久性質之軍事防禦綫，南岸之防禦工事則自公佈動員後始予充實。維斯拉河北岸工事六十處，其中十九處爲堡壘。兩岸工事二十處，其中五處爲堡壘，衛戍要塞之軍約四萬人。

如此，西加里西亞地方北面，即有維斯河與桑河之掩護，而此河上防區之兩翼更有撒列墨史及克拉科兩要塞之屏障，地區之鞏固，獲得可靠之保障。總之西加里西亞既可截斷自俄羅斯通至維也納及布達佩斯之捷徑，復可掩護加里西亞與奧匈各地之主要交通綫。

桑河之東爲東加里西亞，就其地形而言實爲高原地。

由撒保東南灌流與卡爾拍特山脈平行之德萊斯河（聶斯德河），可掩護一奧國集中大軍之一卡爾拍特森林地帶，因聶斯德河各渡口均在奧軍掌握，俄軍如渡過茲布魯赤河，沿西方作戰路綫進攻之時，該森林地帶之奧

軍，可渡德業斯特河予俄軍以側擊。奧國參謀本部估計德業斯特河之戰略意義，因于米可拉，日達却，若拉夫諾，加利赤及尼日約夫等處渡口，構築橋頭堡多處，以防俄軍，而德業斯特河北方之各支流，更爲天然之防禦線，對各渡口堡壘之防禦力尤爲增強不少。自維瓦羅—利沃夫—坡德加綿一，向南灌流之茲布魯赤，塞列特，斯特雷卜，科羅列次，金利拍，格尼拉利拍，斯維日，巴波托克，左布，維列四次諸河，將上開地帶分爲若干自北向南延伸之丘阜區域，亦爲天然良好之防禦地帶，奧軍藉此足以阻止渡過茲布魯赤河進攻之俄軍，茲將各河流所具軍事上之意義屢述於次：

1. 金利拍河—發源地與向北流注之布格河相近，此兩河構成天然之戰略防禦綫，可以阻斷由加里西亞東界進攻之俄軍的交通綫。
2. 格尼拉利拍河—位于金利拍河之西，約一日行程之處，在羅加延，加利赤等處附近，均建有鐵路及公路之渡口。

3. 賀多羅池沼線，係由巴波托克河下游之河水灌注而成，賀多羅附近之鐵路樞紐及日達却附近之鐵路與公路兩渡口，均受其掩護。

4. 維列西次河爲強力之防禦線，該河流域盡爲湖澤之地，除少數渡口外，他處均無法渡過該河，河之西岸，更形成若干堅固之陣地，（總名爲果羅多克陣地）其在卡綿布羅與可馬諾間者，幾無進攻之可能。復因雅瓦羅——楊諾夫——可馬諾一帶之湖沼，至北而南長納二十三公里，以達可馬諾之犄角形勢，尤對該河之防禦力增強不少。維列西次之防禦地帶在戰術上所含之戰略意義甚爲偉大，因該河之防禦地帶業將利沃夫通至德業斯特河與桑河間（約五十公里）之道路阻隔故也。其中撒列墨史利撒保間之一帶地區，更有多數岡陵組成桑河與德業斯特河之分水地帶，向雅瓦羅方面蜿蜒之岡陵，地勢漸延漸高，即在雅瓦羅，俄那瓦，若耳凱及利沃夫地區內成爲分水嶺，此項岡陵之海拔達四百公尺，再延則分爲二支，一支向北

達托馬碩夫，一支向東由利沃夫至茲洛赤夫。

布格斯特爾溢地，位于上述分水嶺之東北，頗多森林之利，但沼澤棋佈，殊不適于行軍，惟在旱季道路修復之時，尚可藉其作爲大軍運動之用，設有敵自東北兩方進攻加里西亞之時，該溢地具有一可供自某一戰區轉運兵力至其他戰區之便利。

東加里西亞一帶道路縱橫，且多修築完好之公路，而高原地區之交通則又便利矣。

加里西亞之鐵道網與俄國接軌之處，爲布羅德、瓦洛基卡及諾瓦塞次三處，

東加里西亞之主要鐵路樞紐爲利沃夫城，該城爲政治中心，其由別地通至利沃夫之交通路線，平均築有野戰軍事防禦工事，而此種防禦工事間之空隙，更可用于宣戰時隨時充實。

具有重大戰略意義之地帶，爲由北方通至利沃夫之高原區，經若耳凱及俄那瓦有自北方迂迴果羅多克裨地之作戰路線，而俄那瓦城在戰略上之重要性尤爲偉大，城東之布格斯特爾湓地（拉塔河流域）與維斯拉河至才沙諾夫之他業夫森林相接，組成戰略上之隘道，奧匈軍隊可順維斯拉河與布格河間之路線，經此隘道隨時進攻，反之，俄軍欲由北方進兵加里西亞，亦以取道此處爲最便利！

奧國參謀本部，鑒于俄那瓦城之重要性，特第鐵路以連絡雅羅斯拉夫與利沃夫之交通，復將鐵路向西北延引，以達別日次，東北以達索加耳，以備繼續展至俄境。

乙．俄屬各地之形勢

加里西亞與俄屬瓦薩軍區接壤之處，即在斯特爾柯西方邊境一帶，該軍區與加里西亞接界之廣大地域，爲維斯拉河分成兩個戰略意義不同之區