

Podplukovník gšt. Ladislav T o m s a:

Ničení železnic Němci roku 1914.

(Pokračování.)

I.

Možnost rychlého pohybu a přesunu se stává v posledních letech vůdčí myšlenkou v organizaci a vyzbrojení armád. Obzvláště u velkých armád můžeme dobře sledovati spěšný vývoj tak zvané motorisace jednotek. Všechny větší manévry posledních let byly prováděny ve znamení této myšlenky — sestavovány zvláštní motorisované oddíly, skupiny i celé vyšší jednotky a přezkušovány výhody jejich použití. Nelze upříti — jsou veliké. Seznáno na př., že motorisovaná jezdecká divise může snadno konat denní přesuny 100—150 km.

Co je však předpokladem pro uskutečnění podobných přesunů a pro použití rychlých jednotek vůbec? Je to dostatečně možná použitelnost cest, silnic i schůdnost terénu.

Jakmile motorisovaná jednotka narazí na obtížnou překážku — ať již přirozenou nebo umělou — odstranění a překonání této překážky bude pro ni obyčejně vyžadovati delší doby než pro jednotky normální.

Již úprava slabého můstku pro těžší auta vyžádá si několik hodin a dvakrát až třikrát více materiálu, než bylo třeba pro jednotku starého typu.

Neschůdný a neprostupný terénní prostor — vytvořený jakýmikoli prostředky — bude účinnou překážkou každého pohybu, a to jak pro jednotky normálního typu, tak i obzvláště pro útvary motorisované. Proto všude tam, kde bude nutno se brániti a chrániti proti pohybu protivníka, bude třeba vytvořiti široké pásmo těžce prostupné, neskýtající žádných možností skrytu, ubytování a zásobování, ale naopak dovolující jen obtížný, pomalý pohyb v jakémkoli směru.

Jedním z účinných prostředků k tomu je ničení.

Podle rozsahu jeho použití může to býti prostředek velmi účinný, který pak má vliv i na operace velkého slohu. Je k tomu ovšem třeba, aby vyšší velitelství — která jsou povolána použití tohoto prostředku — dovedla i závčas jeho použití předvídati a podle toho pak zaříditi vše, čeho třeba, — neboť provedení ničení většího rozsahu vyžaduje určitého času, školených technických jednotek a dostatečného množství trhavin.

Ve světové válce bylo ničení větších rozsahů použito častokrát — uvedu v tomto článku dva příklady ze světové války, a to ničení nejdůležitějších komunikací, t. j. železnic, na počátku války v Belgii a v severní Francii a v říjnu 1914 v Ruském Polsku při ústupu 9. německé armády.

II.

Ničení železnic v Belgii a v severní Francii v srpnu 1914 a jeho význam pro vedení operací.

Pečlivě připravený nástup německých armád pomocí železnic byl proveden všeobecně podle plánů vypracovaných v míru bez rušivých událostí v stanoveném čase. Prostor předvídaného postupu pravého německého křídla — Belgie a severní Francie — byl bohatý na komunikace

všech druhů. Rozvětvená železniční síť byla pro směr postupu výhodná. Železnice probíhají v tomto prostoru ponejvíce kopcovitým terénem přes mnohé řeky i kanály a mají proto mnoho umělých objektů, obzvláště vysokých mostů. Je nasnadě, že zde byla možnost provést důkladná ničení obsáhlého rozsahu a velikého účinku.

Pro postup německého pravého křídla byly důležité hlavně tři dvoukolejné trati dostatečné výkonnosti, a to (viz náčrt 1):

1. Cáchy — Lutych — Brusel — Mons — Valenciennes — Cambrai — Chaulnes — Compiègne.

2. Luxemburg — Libramont — Marloie — Namur — Charleroi — Maubeuge — Busigny — St. Quentin — Laon a Aulnoye — Hirson — Laon — Soissons.

3. Diedenhofen — Montmédy-Sedan — Mohon — Reims.

Z těchto tratí padla do rukou Němců skoro neporušená trať 1 Cáchy — Lutych — Brusel — Cambrai — St. Quentin. Jen u hranic německo-belgických západně od Cách byl porušen tunel u Hombourgu a zatarasen tunel u Nasproué. Do tohoto tunelu nechali Belgičané vjeti proti sobě 17 lokomotiv — i minové komory tunelu byly naplněny trhavinami — ale roznět se neuskutečnil a tím se stalo, že tunel byl sice důkladně zatarasen, ale jeho konstrukce byla neporušená. Obě přerušení u Hombourgu i Nasproué byla Němci poměrně rychle odstraněna a trati obnoveny — a tak již 15. srpna — než ještě všechny tvrze Lutychu padly, vjížděly již německé vlaky do pevností.

V dalším průběhu této trati, t. j. od Lutychu přes Brusel — Mons — Cambrai na Chaulnes — Ham a Busigny — St. Quentin, nebyly umělé objekty zničeny vůbec žádné — porušena byla jen signální zařízení, vodárny a telefonní i telegrafní vedení. Teprve jižně od St. Quentinu byly zničeny celkem 4 větší objekty. Z toho pro trasu St. Quentin — Compiègne důležitý most u Montescourtu mohl být opraven již za čtyři dny; po zničení pobřežních pilířů spadla totiž 35 m dlouhá železná konstrukce tak příznivě, že se na ni mohlo postavit dřevěné provisorium.

Do 9. září byla obnovena doprava na celé označené trati až do Compiègne. V té době pracovaly také již dvě německé železniční stavební rotý o obnovení porušeného nádraží Creil na trati Compiègne — Paříž, necelých 40 km od hlavního města Francie.

Tedy již v době bitvy na Marně mělo německé vedení úplné železniční spojení za nejzápadnější část svého pravého křídla. A jediné toto železniční spojení, přes nejručnější provozní potíže, umožnilo německému vedení po bitvě na Marně převéstí závčas posily na své ohrožené pravé křídlo, t. j. provéstí z Alsaska přesun XV. armádního sboru, jehož bojové jednotky byly většinou již do 12. září 1914 vyloženy v prostoru Tergnier — Laon a po okamžitém zasazení vyplnily mezeru mezi 1. a 2. německou armádou a tím zabránily spojeneckým vojskům úplné využití vítězství na Marně.

Tak příznivé poměry pro obnovení železniční dopravy na trati 1 — nenalezli však Němci na ostatních železnicích belgické a francouzské sítě.

V trase Lucemburk — Marloie — Namur — Maubeuge — Laon byl hlavně důkladně zničen tříkolejný most přes řeku Maasu u Namuru, dva mosty u Maubeuge, čtyři velké objekty v prostoru Hirson a tři u La Fère.

V trase Diedenhofen — Montmédy — Sedan — Mohon byly důkladně zničeny tunely u Longuyonu a Montmédy, mosty u Sedanu, Mohonu, tunel

u Liartu a přechody přes Aisnu jižně od Amagne—Lucqny. Kromě toho byla zvláště důkladně zničena dvojkolejná trať v údolí řeky Maasy od Namuru do Charleville—Mohon, a to na 14 velkých objektech, takže na obnovení dopravy na jižní (francouzské) části této trati nemohli Němci v prvním údobí ani pomyslet.

Všeobecně byly na mostech ničeny hlavně pilíře a nosná konstrukce, v tunelech vnitřní stavba, vchody a východy, jinak zvláště signální, telefonní a telegrafní zařízení a vodárny. Jinak na nádražích nebyla porušena kolejová síť buď vůbec nebo jen v malých rozměrech. Volná trať nebyla ničena nikde.

Ve snaze zajistiti dostatečným zásobováním všech druhů své pravé křídlo pracovali Němci o obnovení železnic velmi usilovně.

Celkem bylo k obnovení železnic upotřebeno:

30 železničních stavebních rot,

20 záložních železničních stavebních rot

a 4 železniční pracovní prapory o 4 rotách.

K obnovení dopravy skoro na 4.000 km rozsáhlé převzaté železniční síti bylo použito:

21 železničních provozních rot

a ze zřízeneců německých drah utvořeny formace:

36 provozních oddílů (po 320 mužích),

36 stavebních oddílů (po 100 mužích),

18 dílenských oddílů (po 120 mužích),

12 telegrafních stavebních oddílů (po 27 mužích),

12 telegrafních provozních oddílů (po 42 mužích),

2 oddíly strojvůdců a topičů (po 78 mužích) a

3 smíšené stavební a provozní oddíly (po 556 mužích),

celkem asi 20.000 zřízeneců německých drah.

Z provedených ničení působila Němcům největší potíže ničení u Namuru, Hirsonu, Montmédy a Longuyonu.

U Namuru byl to tříkolejný železniční most 130 m dlouhý o dvou pilířích. Jeden pilíř a nosná konstrukce dvou polí byla zničena. Nově vybudovat most pro jednokolejnou dopravu bylo svěřeno firmě, která provedla tuto práci v době od 1. do 30. září.

V prostoru Hirson byly zničeny 4 objekty. Hirson byl důležitý železniční uzel s mnoha zařízeními. Zničené mosty byly velmi vysoké 16—22 m a 130—170 m dlouhé. Obnovení těchto mostů trvalo do 18. listopadu 1914.

Obzvláště důkladné bylo zničení tunelu u Montmédy v délce 66 m a přinutilo Němce k vystavění nové trati, která obcházela v délce 3.85 km tunel. Byla postavena za 16 dní do 15. září — ovšem jen pro velmi omezenou dopravu — normální vlaky musily býti děleny a mohly projížděti na ní jen s malou rychlostí. Tunel obnovila civilní firma do začátku května 1915.

Poměrně rychleji mohl býti obnoven na 110 m délky zničený dvojkolejný tunel u Longuyonu — úprava na jednokolejnou dopravu trvala jen 52 dní do 22. října.

V severní Belgii zničili Belgičané při svém ústupu do Antverp čtyři mosty na tratích jižně od pevnosti — pro Němce k obnovení dopravy po pádu pevnosti nemělo však toto zničení žádného většího významu, ježto dvoukolejná trať Aerschot—Lierre—Antverpy padla skoro neporušená

do jejich rukou a doprava na ní zahájena již 13. října — tedy 3 dni po pádu pevnosti.

Na obnovení železničních tratí a na obnovení dopravy kladlo německé vedení velikou váhu a vynaložilo v tomto směru největší úsilí. Pod energickým vedením tehdejšího pplk. gšt. Groenera dařilo se také obnovování železniční dopravy v té míře, že postup německých armád pravého křídla nebyl nikde snad brzděn se zřetelem na nedostatečné zásobovací spojení s týlem. I když zvláště na některých tratích byla doprava s počátku udržována jen s velkými obtížemi (scházelo signální zařízení i telefonní a telegrafní vedení; byl větší počet vyšinutí z kolejí i srážek strojů a vlaků), přece jen mohlo býti zásobování prováděno, hlavně zásobování municí. V čas nutnosti mohly se provést v omezených rozměrech i přesuny vojsk — jako na př. uskutečnění převozu XV. armádního sboru z Alsaska na nejzazší pravé křídlo.

Do kritické situace německých armád po bitvě na Marně podařilo se Němcům obnoviti dopravu na belgických a francouzských železnicích ve velkém poměrně rozsahu — viz náčrt 2. Z náčrtu je vidět, jak se obnovená železniční síť poměrně blízko přiblížila k frontě.

Všeobecně lze tedy říci, že provedená ničení neměla žádoucího účinku: nezarazila ani nezpomalila postup německých armád a nezabránila přesunu jednotek k zachránění kritické situace po bitvě na Marně. Bylo to hlavně proto, že ničení nebylo všude provedeno důkladně a na všech tratích v pásmech, jejichž sestavy co do účinku by se byly navzájem doplňovaly.

Že účinek provedených ničení mohl býti pro německý postup veliký, dokazuje hlášení velitelství 2. německé armády na OHL. již ze dne 25. srpna, kde se oznamuje nutné zastavení dalšího postupu 2. armády, nebude-li co nejdříve obnovena doprava na její zásobovací tepně na trati Landen—Charleroi. Ve skutečnosti byla doprava na této trati obnovena již téhož dne — 25. srpna k večeru — kdežto předvoje 2. armády byly jen necelých 14 km jižně od nádraží Charleroi.

I když ničení provedená v tomto směru neměla účinku — pro celkové vedení operací po bitvě na Marně měla dalekosáhlý význam. Obnovená železniční síť byla totiž schopná dopravy — ale jen poměrně omezeného rozsahu, bylo však nemožné provést na ní souhrnný nástup (přesun a vyložení v určitém prostoru) na př. jedné větší armády. Přes všechno vynaložené úsilí — takové výkonnosti porušených železnic v tak krátké době dosáhnouti nebylo možno. Vlastní dostatečně výkonná německá železniční síť byla od pravého křídla příliš daleko. Jen tím se stalo, že německé vedení bylo nuceno zasazovati v bojích v obchvacování západních křídel obou protivníků jen útvar za útwarem a nemohlo provést žádnou jednotnou akci rozhodujícího úderu většího slohu s některou armádou.

Provedená ničení belgických a francouzských železnic tomu zabránila.

(Pokračování.)

