

Přechod Marny Němci v červenci 1918.¹⁾

(Dokončení.)

Přehledný soubor, poznámky a závěry.

Nejprve si všimneme ještě krátce některých dalších podrobností té časové fáze přechodu přes Marnu, kdy mělo být Němci využito intenzivně mostů, poněvadž nám pomohou odvoditi určité závěry pro operaci toho druhu.

Francouzská vojska jižně od Marny (V. a VI. armáda) byla v předvečer bitvy bez polního opevnění v pravém smyslu slova; zato však byla obranná sestava vybavena silami celkem dobře. Na hlavní posici připadala pro divisi oblast v šířce 6 km. Na druhé posici (5—6 km od Marny) byla divise na každých 10 km a vzadu na každých asi 20 km byla jedna divise v záloze. Hlavní posice byla zajištěna předními strážemi na březích Marny.

Přes to, že překvapení nebylo, má německý útok v oblasti VI. franc. armády rychlý spád. V 10 hodin dosahují Němci druhé posice mezi Comblizy a Chapelle Monthodon. Maršál Pétain v své zprávě o tomto útoku praví: „Na pravém křídle VI. armády dobyl nepřítel dokonalého úspěchu. V 10 hodin získal jižně od Marny kapsu 14 km širokou a 5 až 6 km hlubokou.“

Obava z tohoto náhlého postupu byla všeobecná a zdálo se, že snad dojde znovu k německému úspěchu z měsíce května. Pro rychlý německý postup zakolísala se zejména sestava francouzského dělostřelectva; to nemělo hlavně potřebného spojení a jeho působnost nebyla tedy na výši. Přes to však bylo nutno zameziti vším způsobem Němcům využití mostů. Proto se volá na pomoc letectvo, které zakročuje hromadným bombardováním; po prvé od 10—11 hodin a po druhé okolo 16 hodin.⁶⁾

Mezitím se dělostřelecká sestava reorganizuje a od 15 hodin je s to postřelovati mohutně za pomoci leteckého pozorování mosty přes Marnu; přímé pozorování řeky již nebylo možné, poněvadž většina pozorovatelů byla ztracena.

V té době potřebovali však Němci mostů nejvíce, aby mohli dostati přes Marnu palebné prostředky, které by podepřely postup pěchoty za 2. francouzskou posici. Zejména bylo naprosto nutno přemístit německé baterie přes Marnu, aby mohla býti účinně postřelována nová sestava francouzského dělostřelectva, neboť nová jeho palebná postavení byla nyní po většině mimo donosnost německého dělostřelectva a vyjímajíc dělostřelectvo dalekonosné.

⁶⁾ Plk. Baills a jiné německé prameny udávají účinný nálet silného bombardovacího letectva na mosty již od 8 hod. Pozn. red.

Němci nemohou však dostati nic na druhou stranu. Nepřátelský poštovní holub, který padl do rukou Francouzů, přináší tuto zprávu: „Přechod přes Marnu je skutečné peklo.“

A zatím co německé mosty nemohou dobře konati své poslání, shromažďuje VI. francouzská armáda rychle své prostředky, aby již 16. července podnikla protiútok. Nákladní auta dovážejí 2 nové divise. Tyto pohyby se dějí skoro mimo působnost nepřátelského dělostřelectva. Vede se tu vlastně mezi oběma protivníky úporný boj o převahu prostředků. Tento boj Němci prohrávají, poněvadž nedovedli zabrániti účinnému postřelování mostů dělostřelectvem a letectvem.

Vidíme tedy, že předmostí 14 km široké a 5—6 km hluboké, které Němci získali, nemělo takovou hloubku, aby zajišťovala dostatečně bezpečnost cest a přechodů přes řeku i přes to, že francouzské dělostřelectvo bylo vlastně mezi 9. a 15. hodinou mimo činnost. Tato doba 6 hodin byla naprosto nedostatečná, aby Němci dostali na jih od Marny všechno potřebné dělostřelectvo a střelivo. Také počet mostů postavených v této době zdaleka nestačil. Celá tato situace byla způsobena zejména zásahem situace letectva, pravděpodobně i účinky francouzské protipřípravy a později účinným zasažením francouzského dělostřelectva, a to bez vážných odvetných opatření německých, jak uslyšíme. Následek toto potom byl ten, že VI. franc. armáda mohla provésti 16. července v poledne organisovaný protiútok, dříve než Němci mohli pokračovati v svém postupu. Tento protiútok narazil sice na dobře uspořádanou kulometnou palbu a neměl proto valného úspěchu, ale ukázal již Němcům, že jejich úspěch nebude rozhodný a měl tedy značný vliv i na jejich morální stav. Od 17. července armáda von Boehmova, o jejímž ústupu bylo již rozhodnuto, chová se defensivně a připravuje ústup. Takový byl konec německé ofensivy!

Z tohoto stručného líčení vyplývá především důležitý význam rychlého přísunu a dopravy prostředků přes řeku, která v tomto případě byla možná jen tehdy, kdyby se bývalo vytvořilo nad řekou a přístupy k ní souvislé a stále umělé zamlžení, které by zabránilo letectvu bombardování a dělostřelectvu zastřílení a účinnou palbu na mosty. Snadno pochopíme, že toto zastřílení musilo býti provedeno velmi urychleně, aby nová dělostřelecká sestava mohla působiti brzy a účinně; bylo provedeno, jak známo, většinou pomocí letounů a balonů.

Dýmové zamlžení by bývalo této činnosti z větší míry zabránilo. Zdá se, že Němci při přechodu Marny příliš důvěřovali v převahu své palby a předvídali jen slabý odpor a zanedbali v technickém provedení přechodu jeden důležitý prvek, t. j. stále zastření příchodů k řece a míst přechodů.

Nelze ovšem říci, jak již víme, že Němci opominuli úplně tuto stránku technického provedení. V pásmech 1. gardové divise, 37. divise, 113. divise a částečně i 200. divise užili Němci umělého zamlžení, a proto zde byl jejich postup nejrychlejší a nejhlubší. Také technický úspěch při stavbě mostů byl tu pozoruhodný. Tohoto taktického i technického úspěchu Němci však neudrželi, a to hlavně proto, že po prvních úspěších přestali dále důsledně zamlžovat.

Ani nelze tvrditi, že si Němci nebyli vědomi důležitosti rychlého přísunu a stále dopravy prostředků k řece a přes ni. Víme, že v celé oblasti přechodu (Gland a Verneuil v to) vedlo 7 sjízdných cest až k řece. Dále

byla předvídána stavba 14 mostů, což znamená 2 mosty pro jednu cestu, resp. jednu divisi. Tato okolnost by dovolovala řídit cirkulaci pro každý směr zvlášť, ačkoli prakticky to není tak jednoduché, neboť rychlost jednotlivých prostředků dopravovaných přes most je závislá na druhu mostu a nesouhlasí s rychlostí, která je přípustná na cestě. Kromě toho měly být zřízeny lávky pro lehčí prvky a pěší. Později se měly vybudovati mosty výpomocné, aby nahradily anebo zdvojily mosty válečné. Je nám ovšem známo, že technický stav silnic a cest nebyl žádoucí, a osvětlili jsme si již pravděpodobnou příčinu této skutečnosti.

Němci byli si jistě dobře vědomi významu té nevýhody, která pro ně jako pro útočníky vyplývala z toho, že zásobování fronty musí provádět po válečných mostech. Ale zdá se, že vůbec nepřihlíželi k zvýšení donosnosti dělostřelectva a že věřili v absolutní převahu svých palebných prostředků. Proto mnohé věci technicky i takticky zanedbali.

Němci si nevyloučili na příklad dostatečné množství záložního materiálu, který má být k dispozici pro případ, který ve skutečnosti také nastal, kdyby selhalo překvapení a operace se vyvíjela již od prvopočátku proti očekávání (francouzská protipříprava).

Přes ofensivní francouzskou akci z 18. července mohli Němci v noci s 19. na 20. července přejít Marnu využívající četných přechodů (29 mostů válečných i výpomocných a lávek mimo přívozy), které jejich pionýři udrželi za celého ústupu armády a hned po něm většinou zničili. Poměrně snadný ústup Němců byl způsoben, jak se zdá, tím, že část VI. armády jižně od Marny, potomní IX. armáda, byla na konci svých sil a nemohla se účinně zúčastnit ofensivy dne 19. července. Také značný počet míst přechodu zabránil Francouzům působiti na ně mohutnější palbou a provésti jich zničení. Je jisto, že kdyby armáda Boehmova byla měla v tomto případě za sebou větší řeku než Marnu a s menším počtem mostů, což je více než pravděpodobné, poněvadž by širší řeka nedovolila mít 29 hotových přechodů v den ústupu, bylo by přešlo přes řeku jen málo vozidel a z vojska jen menší část, a to převážením. Porážka by se bývala proměnila v úplnou zkázu a rozvrat. Z toho plyne, že máme-li v plánu přechod přes velkou řeku, nesmíme pustiti se zřetele i možný neúspěch a předem musíme předvídati a učiniti všechna potřebná a nutná opatření.

S taktického hlediska jest kritický a nejvážnější při přechodu řeky pro vojska ten okamžik, kdy postup dosáhne hranic přímé podpory a je nutno přemístiti přes řeku četné dělostřelectvo. Podle dnešních technických vlastností dělostřeleckého materiálu bude těch hranic dosaženo, když postup začne přesahovati 4—5 km.

Z toho důvodu lze očekávati, že obránce řeky umístí své hlavní postavení 4—5 km od řeky a bude ji vpředu krýti sítí předních stráží složených zejména z kulometných hnízd, do hloubky disponovaných a zastřešených resp. při dostatku času dobře v terénu upravených. Část dělostřelectva za touto hlavní posicí bude mít za úkol obranu hlavního postavení a jediným úkolem druhé části dělostřelectva bude zameziti využití mostů resp. všech ostatních prostředků k přechodu. Za těchto podmínek jest ovšem více než pravděpodobné, že postup prvního dne nepřekročí 4 až 5 kilometrů.

Přechod musí být předvídan na široké frontě a na četných místech a technické prostředky příslušně rozděleny, aby se mohly první den a

následující noc přisunouti na získaný břeh hlavně dostatečně palebné prostředky k opětnému zahájení bitvy, a to dříve, než nepřítel bude s to přisunouti dosti posilových prostředků, aby čelil útoku.

Rozvine se tu, jak jsme již řekli, vlastně boj o převahu prostředků a vítěz toho boje vyhraje i bitvu. Jestliže útočník ztratí bitvu, je vydán zkáze, když nedisponuje na řece dostatkem přechodových prostředků.

Aby se čelilo pozorovacím prostředkům obránce, chránily se tak přístupy k řece a místa přechodu, stává se důležitým a nutným taktickým prostředkem stále a mohutné dýmové zamlžení, které je dnes jedinou možností, jak částečně zabránit ztrátám osob a zranitelnosti přechodového materiálu. Výkon mostů není závislý jen na jich ostřelování a ničení, které nebývá nikdy naprosto úplné, jinak by Němci nebyli měli 15. července večer k dispozici 9 mostů, jako spíše na obtížích přisunu vojsk i materiálu k místům přechodu. Jinými slovy, přicházíme opět k závěru, že je nutno, chceme-li tyto obtíže zmírniti, používati dýmových clon na cestách a přístupech k řece, jde-li o cirkulaci za dne.

Přechod přes velkou řeku nemůže se dále omeziti jen na poloviční taktický úspěch, zejména před rozhodným obráncem, který je s to i podniknouti protiútok. To znamená, že je třeba dosáhnouti i vzdálenějších cílů předvídaných pro první den, jinak skončíme většinou vždy s naprostou pohromou. Po této stránce je dobré studovati přechod přes Marnu, a to ještě za předpokladu, že by Marna byla nahrazena větší řekou, jakou je na př. Rýn! Při této příležitosti sluší připomenouti ne snad všeobecně známý poznatek, že při přechodu velkých toků je prozatím technický pokrok více na prospěch obránci než útočníkovi, neboť účinnost palebných prostředků leteckých a dělostřeleckých se zvýšila a stále zvětšuje, kdežto v převážecím a přechodovém válečném materiálu moderní technika nezměňujevala valného pokroku. Je tedy, jak bylo již dříve řečeno, přechod přes velkou řeku operace zvláště obtížná, neboť vyžaduje jednak překvapení a téměř naprosté palebné převahy na zemi i ve vzduchu a mimo to ohromných technických prostředků. Přicházíme-li k závěru, že k této operaci bude potřebovati mnoho technických prostředků, nutno tedy disponovati již v míru dostatečnými zásobami válečného mostového materiálu a mimo to předvídati a podrobně připravití další jeho výrobu hned, jakmile bude uveden v činnost válečný průmysl. Náš terén nám jasně ukazuje, že při našich operacích musíme počítati s přechody a že tedy musíme být na ně i připraveni!

Shrneme-li všechny dosavadní poznatky, můžeme jako nejdůležitější zásady úspěšného přechodu přes velkou řeku, je-li odpůrce dobře zařízen na svém břehu, vytknouti asi tyto:

1. Naprosté utajení operace.
2. Rychlá a překvapující přípravná palba.
3. Skoro absolutní palebná převaha ve vzduchu i na zemi. Není-li jí, oslepení nepřátelských dělostřeleckých pozorovatelů a dýmové zastření vlastního břehu (cesty a místa přechodu) až do okamžiku, kdy postup bude tak hluboký, aby zabezpečoval přístupy k řece a místa přechodu proti pozorované a účinné střelbě většiny nepřátelského dělostřelctva. Tento postup musí býti podle dnešních zkušeností nejméně 10 km.
4. Demonstrační přechody náležitě připravené a prováděné do té doby, než bude dosaženo bezpečnosti v místech hlavního přechodu, a to za tím účelem, aby bylo zabráněno nepříteli disponovati se zálohami.

5. Značné množství technického materiálu, ať jde o přechod s převapením anebo bez něho, schopného umožnit přes řeku snadný přechod prostředků určených a nutných pro bitvu. Toto množství je nutné také proto, abychom mohli při neúspěchu uniknouti následkům energické odvetné akce obráncovy.

6. Dobrá a výkonná komunikační síť k řece.

7. Materiální příprava v míru.

Major gšt. Karel Štěpánský:

Železnice ve válce.*)

V článku „Verdun“, uveřejněném ve Vojenských rozhledech, čís. 11/1927, zmínil jsem se všeobecně o francouzských železnicích za války, o organizaci vojenské železniční služby a o její působnosti na konkrétním případě verdunském. V článku „Německé železnice a válka“, otištěném ve VR. čís. 7, 8 a 9/1928, podal jsem obsáhlou recenzi díla sepsaného francouzským odborníkem. — Nyní chci pojednat o železnicích býv. Rakousko-Uherska za světové války, poněvadž se nejedná věc z toho týká přímo nás. Chci se zmínit o organizaci a o předválečných přípravách, dále o organizaci a působnosti za války.

Nejprve stručný historický vývoj železnic. — Od r. 1837 do 1842 stavějí železnice soukromé společnosti, nutnost a trasa dráhy je diktována hospodářskými požadavky. Od r. 1842, kdy bylo zřízeno gen. ředitelství státních drah, do r. 1854 je první období státních drah, kdy stát sám staví velké hlavní trati a kdy svým vlivem zasahuje do staveb soukromých drah, aby veškeré stavby vyhovovaly jednomu plánu, který byl diktován požadavky hospodářskými i vojenskými. Od r. 1854 do 1879 je období koncesního zákona, kdy stát, sám jsa v těžkých finančních poměrech, znovu udílí koncese společnostem soukromým, ba, dokonce již vybudované trati dráhy jim prodává; je to období překotných staveb, ne zcela finančně zajištěných, a proto po státním krachu r. 1873 byl vydán r. 1877 sekvestrační zákon, kterým stát přejímá zadlužené soukromé dráhy do nucené správy. Od r. 1880 do konce války je druhé období stát. drah, kdy nové stavby podniká stát svým kapitálem a soukromé dráhy postupně zestátnuje.

R. 1896 bylo zřízeno ministerstvo železnic a jemu svěřen státní dozor na všechny železnice a řízení dopravy na státních železnicích a na soukromých železnicích státem provozovaných, jichž bylo před válkou jen v rakouské polovině asi 23.300 km. Veškeré tyto železnice byly rozděleny na okrsky a spravovány ředitelstvími státních drah, správami provozu nebo traťovými ředitelstvími, jejichž pravomoc a odpovědnost byla značná. Kromě toho byly zde soukromé dráhy spravované společnostmi, v celkové délce asi 4000 km, z nichž největší byly Jižní dráha, Buštěhradská, Ústecko-teplická a Košicko-bohumínská dráha.

*) Prameny: Generál v. v. inž. Emil Ratzenhofer: „Eisenbahn- und Schifffahrtswesen“. Sekční šéf inž. Bruno Enderes: „Die Österreichischen Eisenbahnen“ (obě díla vydána ve Vídni r. 1931 u nakladatelství „Hölder-Pichler-Tempsky Ag.“). Plk. gšt. Antonín Cizibulka: „Weltkrieg und Eisenbahn“ (vydáno ve Vídni r. 1922 nákladem vlastním). „Mitteilungen aus dem Eisenbahn- und Schifffahrtswesen im Weltkrieg“ (vydáno ve Vídni r. 1918 jako 1. a 2. sešit měsíčních zpráv).