

Plukovník žen. Ing. Dr. Vladimír H á j e k:

Násilný přechod rak.-uh. XXIII. sboru přes Piavu v červnu 1918.

Ve „Vierteljahreshefte für Pioniere“, č. 2/1938, popisuje generál. v záloze Ing. Heppner, jakožto bývalý důstojník ženijního štábu rak.-uh. XXIII. sboru, průběh násilného přechodu a ústup tohoto sboru přes Piavu ve dnech 15.—24. června 1918. Tento přechod je popisem dalšího výseku z velké části rak.-uh. ofensivy, vedené od Alp až po moře, a je částečně znám z vyličení ofensivy u Montella (XXIV. sbor).

Přechod XXIV. sboru (6. armády), složeného ze čtyř divisí, a jeho útok přes Piavu na Montello a ústup byl popsán podrobně gen. Míškem v knize „Boj o řeky“. Líčení gen. v záloze Ing. Heppnera jest dal-

*) Viz Hájek: Důstojnické listy, čís. 24/1935.

ším výstižným líčením této ofensivy a činnosti ženistů u 5. (sočské) armády, t. j. z opačného, nejjižnějšího křídla. Sočská 5. armáda útočila se sbory XVI, IV, VII a XXIII. Měla 1. den proniknout až do Trevisa.

Popisovaný XXIII. sbor útočil od ústí Piavy do Adriatického moře, kde hraničil s úsekem terstským, kdežto na severu navazoval na něj VII. sbor.

Průběh ofensivy tohoto sboru se přimyká všeobecně k průběhu vyličenému gen. Míškem. Jak známo, přechod proti Montellu trig. 369 byl rovněž zahájen 15. VI. Jednotlivé divise pronikly sice na výšiny Montella, kde stálo italské dělostřelectvo, ale další útok nemohl být podniknut, protože pro nastalé deštivé počasí a nepřátelské letectvo nemohli Rakušané převézt své dělostřelectvo přes Piavu a podporovat tak útok. Rovněž přechod sousedního XVI. sboru (nejsevernější sbor 5. sočské armády) byl odražen. Proto čtyři a půl divise XXIV. sboru musily zůstat na Montellu celý den bez dělostřelecké podpory a bez dostatečného střeliva (mosty byly povodní strženy) a v noci na 23. června byly staženy zpět za Piavu. Podobný průběh přechodu byl i na jihu u XXIII. sboru.

Rak.-uh. XXIII. sbor byl rozložen od jihu k severu na frontě takto: 1. jezdecká divise, 10. pěší divise, 12. pěší divise a později 57. pěší divise. Fronta probíhala zhruba od jihu od moře přes Molinato podél východního břehu Piave Vecchia přes Bressanin (zde Italové drželi předmostí až k Testaduře a odtud na sever podél východního břehu hlavního toku Piavy až k Noventě. Na jih od Testadury na hlavním (zadním) toku Piavy bylo vybudováno šest pilotových mostů (u Agenzie a Trezzy, C. Baia, Tombolinu, Piave Nuova, Grisolery a Ca Fornery), dále těžký etapní most u Palzo Bressanin (pro těžké mořďíře) a lávka pro jezdce u Grisolery a několik lávek pro pěší jižně od Ca Fornery.

Šířka hlavního (zadního) toku Piavy za normální vody 100—140 m, hloubka 5—6 m, šířka předního ramena Piavy, zv. Piavy Vecchia asi 80 m. Za povodně stoupá voda rychle o 6—7 m. Oba toky a moře vytváří ostrov, který byl obsazen 1. jezdeckou divisí a který se zúčastnil přechodu jen svým severním husarským plukem 5.

Ženíjní prostředky sboru:

- 6 ženijních rot (početní stav 200 mužů),
- 1 mostní rota (početní stav 200 mužů),
- 2 elektroroty,
- 18 stavebních rot (početní stav 50 až 200 mužů),
- 6 mostových souprav Birago.

Úkolem XXIII. sboru bylo útočit ve svazu se třemi sbory útočícími severně (VII., IV. a XVI. sbor).

XXIII. sbor měl útočit podél železnice S. Dona—Mèolo—Benátky, jeho úkol měl být demonstrační, kdežto tři severní sbory měly vést hlavní úder. Události však význam XXIII. sboru pozměnily, neboť proti všemu očekávání pronikl nejdále.

Přípravy a plánování přechodu:

- 1. dvě přechodová místa u S. Dona pro převážení pontony u 10. pěší divise,
- 2. stavba válečného mostu u S. Dona a
- 3. stavba těžkého etapního mostu přes plavební kanál u Intestadury (materiál byl připraven vzadu na hlavním dolním toku Piavy).

Dále podle postupu na západním břehu Piavy:

4. stavba zesíleného kolonového mostu u Fossalta z italských pontonů, uložených v Ceggie,

5. stavba etapního mostu na šestidílných železných lodích u Code (míněny snad sedmidílné lodi. Pozn. recens.). Materiál byl připraven vzuadu na hlavním dolním toku Piavy).

6. při rozstřílení těžkého etapního mostu u Palzo Bressanin stavba těžkého soulodí u Fossalta a Agenzie.

V dalším průběhu operací:

7. stavba těžkého, dvoukolejného etapního mostu u S. Dona jako náhrada za zničený silniční most.

Rozdělení ženijních rot a stavebních rot:

Pro úkoly 1) a 2) byly útočné divisi přiděleny čtyři ženijní roty a čtyři stavební roty. Pro stavby mostů za 3) a 5) byly přiděleny jedna ženijní rota a čtyři stavební roty, vše pod jedním velitelem (skupina Wührer). Pro mosty a soulodí za 4), 6) a 7) přiděleny mostní rota, jedna ženijní rota a jedna stavební rota.

Ženijní prostředky sboru:

a) pro 10. divisi k převezení a stavbě dvou válečných mostů 6 mostových souprav Birago a 150 loďek,*)

b) pro 12. pěší divisi souprava 70 loďek a příslušných elementů mostovky pro lávku,

c) materiál pro most přes plavební kanál a pro loďový most u Code (pro 10. pěší divisi),

d) záložní materiál v Ceggie a S. Anastasie.

Přechodový materiál pro husarský pluk 5 neudán (snad loďky, pozn. recens.).

Obě elektroroty obsluhovaly 70 čerpacích stanic a jiná osvětlovací a elektrická zařízení.

Ze stavebních rot byly čtyři vyhrazeny na udržování silnic a zbylých pět rot bylo pro obsluhu parních úzkorozchodných drah a u jiných technických zařízení.

Násilný přechod 10. pěší divise:

10. pěší divise zaujímal úsek asi 2,5 km široký (viz obr. 1, 2).

1. Severní přechodová skupina (velitel generálmajor v. Weiss): 19. p. brig. (p. pl. 15 a 55 — oba pluky za sebou), 2 prapory p. pl. 20 (severně), 1 jezdecká četa, horská dělostřelecká baterie 1 (doprovodná).

Ženijní prostředky: 2 žen. roty a 3 stavební roty, v celku 180 mužů. Přechodový prostor: proti proudu od zničeného silničního mostu v S. Dona, šířka úseku asi 1 km.

2. Jižní přechodová skupina (generálmajor v. Einem): 20. p. brigáda (p. pl. 21 a 98, oba pluky za sebou), husarský pl. 5, 1 jezdecká četa, horská, děl. bat. 2 (doprovodná). Šířka úseků 1 km.

Ženijní prostředky: 2 žen. roty, 1 stavební rota se 200 muži, 2 a $\frac{1}{2}$ most. soupravy a 50 loďek.

*) Poznámka: loďky (Zillen) jsou dřevěné ženijní loďky, dl. 5—7 m, šir. 1,40 m, s 2 veslaři, obsažnost 10 mužů. Vzuadu byla zřízena výrobná na tyto loďky, kde do zahájení ofensivy vyrobeno 350 loďek.

3. Zálaha: V záloze si ponechala 10. p. divise: půl mostové soupravy a 30 loďek v Bortolettu na silnici z Ceggie—S. Dony.

4. Stavba válečných mostů: Každá přechodová skupina měla po převážení vystavět jeden válečný most. Severní válečný most měl být později pro 12. divisi, jižní měl zůstat pro 10. divisi.

5. Dovoz a nošení pontonů: Doprava mostových souprav k Piavě provedena u každé pěší brigády jinak. U 19. pěší brigády do 12. června byla každou noc dopravena vždy jen jedna souprava (celkem tři soupravy), a to v jednom tahu až do míst vyčkávacích. Souprava musila proto vyrazit od Livenzy již v 19 hod., t. j. za světla a zastřena jako vozy se senem a p. U 20. pěší brigády posunovány všechny soupravy kupředu současně a zato však ve 3 nocích počínaje 11. VI. Vyčkávací místa, kam pontony dopraveny jednosprežím na vozech, byla asi 500 m od hráze.

K nošení dvojdílných pontonů na řeku určení nosiči od pěších pluků 2. sledu (každá brigáda měla dva pluky za sebou). Nosičů bylo více, než bylo potřeba, aby byly kryty ztráty. Pontony dovezeny asi 500 m od břehu, tam odtud byly jednotlivé díly doneseny na břeh, složeny v dvojdílné pontony a skryty v hrázi do travers předem připravených. Místa, kam měly být pontony doneseny na břehy, označena tabulkami a čísly, černě orámovanými. Prostory mezi pontony, kam měly být doneseny loďky, byly označeny tabulkami očíslovanými, ale bez rámečku. Pro přechod bylo výhodné, že podél celé Piavy ve vzdálenosti 50—100 m byla hráz, vysoká 8—9 m, široká v koruně 4 m, než se mohly umístit pontony. Rovněž podél druhého břehu se táhla podél Piavy hráz.

6. Zaujetí vyčkávacích míst pontonů: bylo zahájeno 9. VI. a mělo být skončeno 14. VI. ráno podle přesných rozkazů. Dvojdílné pontony byly umístěny hned za hrází. Za posledních dvou nocí dopravena na hráz i horská děla, jejichž účelem bylo zničit odpory, jež by se vyskytly za převážení na nepřátelské hrázi.

7. Dokončení technických příprav:

1. června ráno měla 10. pěší divise na hrázi Piavy připraven tento přechodový materiál:

u severní skupiny: 48 pontonových dílů a 70 loďek,

u jižní skupiny: 40 pontonových dílů a 50 loďek,

u 12. pěší divise: u jižní skupiny I 30 loďek.

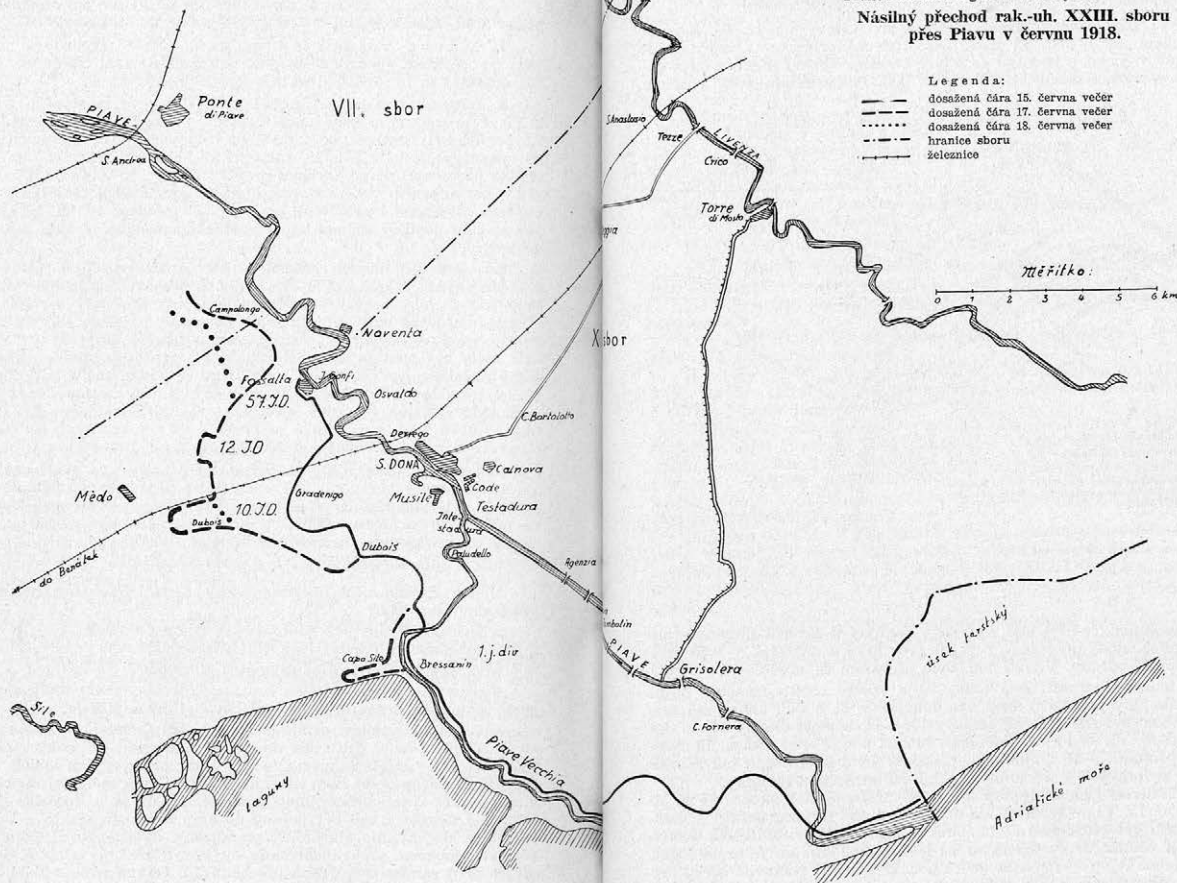
Pontony byly zaneseny na hráz podél řeky, a aby byly chráněny proti střepinám granátů, byly vyplněny pytlíky s pískem.

Obě ženijní skupiny, přímo podřízené sboru, dostaly rovněž přesné směrnice pro přísun materiálu do 14. VI. Materiál pro těžký most přes Piave Vecchia, u Intestadury a loďový most na železných loďích u Code byl připraven na dolní části hlavního toku Piavy a měly jej dopravit na místa stavby dva válečné čluny. Materiál pro most u Fossaita byl připraven u Ceggie a měl být potahy dovezen na místo stavby. Přípravy byly sice utajeny, ale přeběhlíky prozrazeny. Nejdůležitější moment pro přechod, moment překvapení, tedy chyběl. Rozložení jednotek 10. pěší divise před samým zahájením přechodu 15. června ráno v 6.30 hod. je vidět z obr. 2. Jen přidělené stavební roty nejsou zakresleny, rovněž chybí umístění zálohy sboru (půl mostové soupravy a 30 loďek).

Plukovník žen. Ing. Dr. V. Hájek:
Násilný přechod rak.-uh. XXIII. sboru
přes Píavu v červnu 1918.

 dosažená čára 15. června večer
 dosažená čára 17. června večer
 dosažená čára 18. června večer
 hranice sboru
 železnice

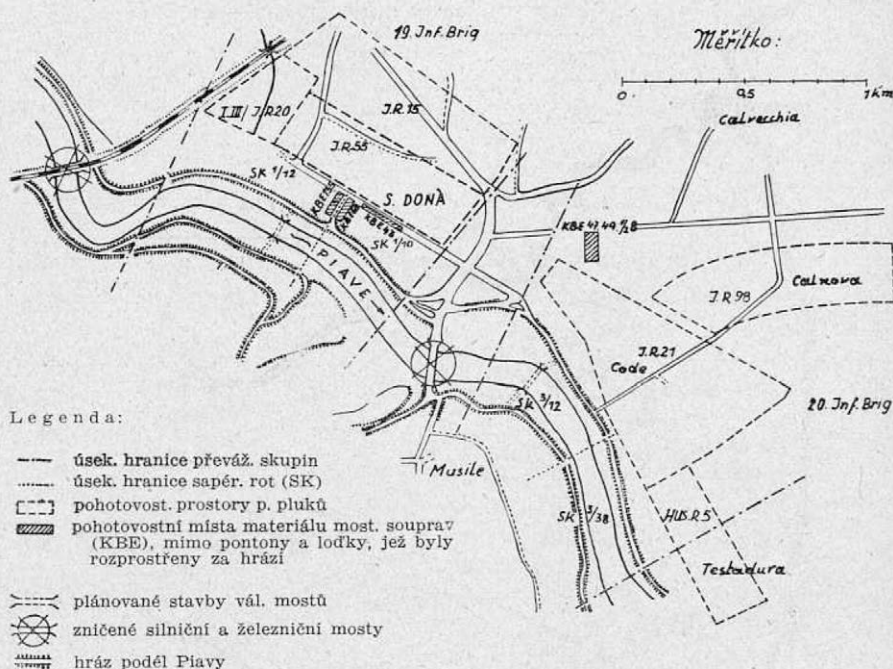
A horizontal number line representing distance in kilometers. It is marked with integers from 0 to 6. The tick marks are at 0, 1, 2, 3, 4, 5, and 6 km.



Provedení přechodu: 15. VI. (1. den přechodu):

14. VI. odpoledne rozkazem určen za přechodový den 15. VI. a označena hodina „h“ 6 hod. 35 min. Dělostřelecká příprava a zaplínování mělo začít v 3 hod. a trvat až do 6 hod. 35 min. Vlastní pěchota měla zaujmout vyčkávací místa 14. VI. ve 22 hod. Palba začala podle rozkazu

Seskupení 10. p. divise 15. června 1918 asi v 6.30 hod.



Obr. 2.

15. VI. ve 3 hod., v 6.50 hod. vyneseny pontony u severní skupiny z pohotovostních míst, přeneseny v palbě přes hráz a skutečně v 6.55 hod. odpluly první odřady. V 8.30 hod. bylo převážení skončeno.

Pontonů bylo rozstříleno tolik, že k stavbě mostu nemohlo dojít. U jižní skupiny převážení skončeno dokonce v 11 hodin, ale se stavbou mostu mohlo být započato až v noci s 15. a 16. a most dlouhý 140 m dokončen až 16. VI. ve 4 hod. ráno. Most měl 21 polí, z toho 1 kozu, 16 dvoj- dílných pontonů a 16 trojdílných pontonů, bylo upotřebeno půl záložní mostové soupravy a 7 dvojdílných pontonů od severní skupiny.

U 12. divise (jen 2 prapory p. pl. 20) přešel 1. sled skupiny I na 25 loďkách až 15. VI. v 11 hod., ale druhý sled byl zaražen palbou a mužstvo musilo být převedeno ke skupině II, kde nebyla nepřátelská dělová palba tak účinná, a převáženo od 12 hod. s 30 loďkami, ježto 14 loďek bylo zničeno. Teprve odpoledne ve 14 hod. skupina II postavila lávku pro pěší z loďek na laně, kterou v 16 hod. rozšířila na lávku pro jezdce. Jižněji u S. Donega podařilo se zřídit přívozy z loďek s přístavními můstky.

U Instadury se nepodařilo během 15. VI. postavit předpokládaný těžký etapní most, ač materiál se podařilo dopravit vlečnými čluny až ke zdymadlu.

Výsledek přechodu: večer 1. dne:

Gd severu k jihu byly večer v činnosti tyto mosty, lávky a přívozy:

U severní přechodové skupiny:

u Osvalda: lávka pro pěší a lávka pro jezdce, obě z loďek,

u C. Donega: 2 soulodí z loďek,

u S. Dona: vykopány rampy pro válečný most, ten však pro nedostatek pontonů postaven nebyl.

Ztráty: 28 pontonových dílů, 33 loďky.

Protože zbývající pontony nevystačily pro most, nařízeno 7 dvoj-
díláků odevzdat jižní skupině.

U jižní přechodové skupiny:

u Code-Musile: započato se stavbou válečného mostu, mezitím převáženo pontony,

u Intestadury: skončeny jsou předběžné práce pro stavbu mostu na spodní Piavě.

Ztráty: mosty dělovou palbou poškozeny, ale schůdné, 12 pontonových dílů a asi polovina loďek.

K večeru 15. VI. držela 10. pěší divise na nepřátelském břehu předmostí na čáře Fossalta—Gradenico—Dubois—Bresanin. Největší hloubka proniknutí činila 5 km.

Pěchota 12. pěší divise pronikla na jižní břeh Piavy, kdežto dělostřelectvo bylo ještě na vlastním břehu. Jižně od 1. jezdecké divise vnikla teprve v noci do předmostí Bressanin, jižněji Italové drželi své postavení. Přechod se podařil tam, kde Piava tvořila jedno koryto, kdežto severně od XXIII. sboru, kde činila několik ramen v celkové šířce až 3 km, se přechod nepodařil.

Z Ceggia odeslána v noci záloha 30 pontonových dílů a 30 loďek k severní skupině. Současně telegraficky vyžádány další nutné soupravy, zvláště pontony do Ceggie. Večer v 9 hod. XXIII. sbor byl zesílen na severu 57. pěší divisí, která úsilnými pochody teprve musila dospět k Piavě.

Severní VII. sbor sice Piavu přešel, ale získal jen málo prostoru. Počasí pěkné. Pilotové mosty na dolní části hlavního toku Piavy byly částečně poškozeny dělovou palbou, ale byly opraveny a učiněny schůdnými.

Pokračování přechodu 2. den (16. VI.):

U severní skupiny u S. Dona dokončeno kopání ramp pro stavbu mostu v 7 hod., právě když došla z Ceggia záloha 30 pontonových dílů. V 8 hod. započata stavba pontonového mostu. O tom, jak byla obtížná, svědčí ta okolnost, že musilo být přisunuto od 6. armády ve 22.30 hod. ještě dalších 34 pontonových dílů, a 80 m dlouhý most byl dokončen až 17. VI. ve 3 hodiny! Tolik pontonů bylo rozstříleno.

U jižní přechodové skupiny byl most u Code dokončen 16. VI. v 4 hod., ale za svítání letci zničen. Tyto nálety se dopoledne opakovaly. Proto místo mostu byly zřízeny 2 veslové soulodí devadesátky, ale jedno z nich bylo letci potopeno. Z 96 pontonových dílů v poledne zbylo jen 20, ale i ty byly poškozeny.

U obou skupin bylo telefonické vedení rozstříleno, takže se velitelství sboru teprve v 1 hod. odpoledne dozvědělo od ženijního štábního důstojníka, kterého vyslalo k řece, o situaci.

Rovněž u Fossalta se nepodařila stavba mostu z italských ocelových pontonů, proto nařízeno místo něho postavit u Gradeniga (j. Osvalda) přívoz.

U Intestadury byl dokončen most až večer pro ustavičné letecké nálety a držel se celý příští den. Sloužil k přechodu dělostřelectva a munčních vozů. Loďový most z železných lodí u Code nebylo možno dokončit pro stálou dělovou palbu a letecké útoky. Místo něho v noci na 17. VI. postaven u Code-Musile těžký kladkový přívoz z železných lodí pro 30 tun, který byl dokončen 17. VI ve 3 hod. Bylo jím možno převézt naráz 4 děla s obsluhou nebo 150—200 mužů. K S. Donega poslal sbor 25 loděk, jimiž se nejprve převáželo a z nichž, když nepřátelská palba ustala, postavena lávka pro pěší. Obě lávky z loděk u Osvalda vydržely.

Situace XXIII. sboru večer v 10.30 hod.:

Předmostí bylo značněji rozšířeno na čáru Fossalto—Capo d'Argine (mimo)-Corazze. Severně VII. sbor valně nepokročil. Jako posila byla sboru přidělena z armádní zálohy 57. pěší divise, která pochody teprve byla přisunuta a mohla zasáhnout a přejít Piavu až příští den. Počasí bylo deštivé.

Pokračování přechodu 3. den (17. VI):

Válečný most u S. Dona a těžký kladkový přívoz u Code byly od 3 hod. v provozu a udrženy. 12. pěší divise dostala odpoledne rozkaz postavit další most u S. Osvalda a jako posila byly jí přiděleny 3 motorizované mostové soupřavy.

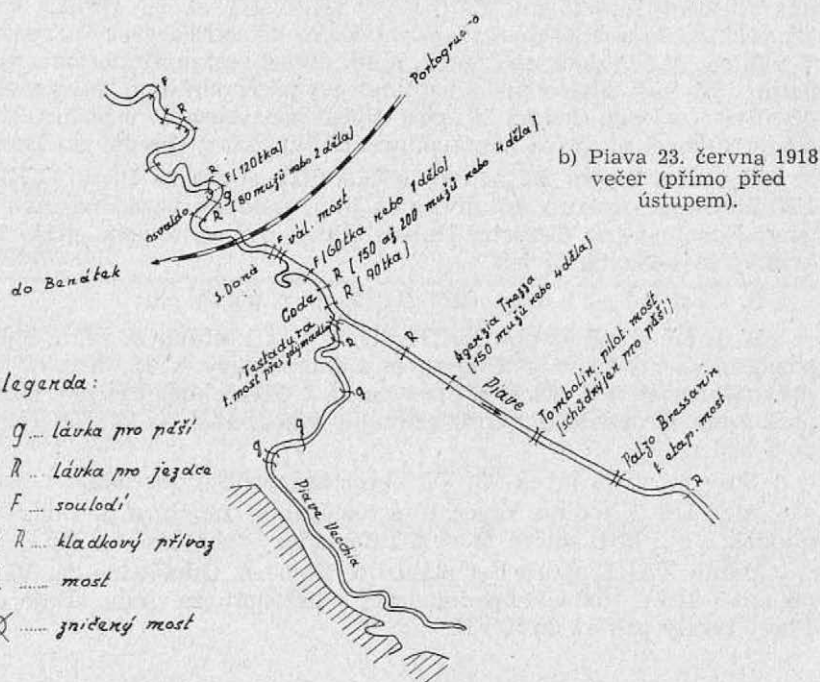
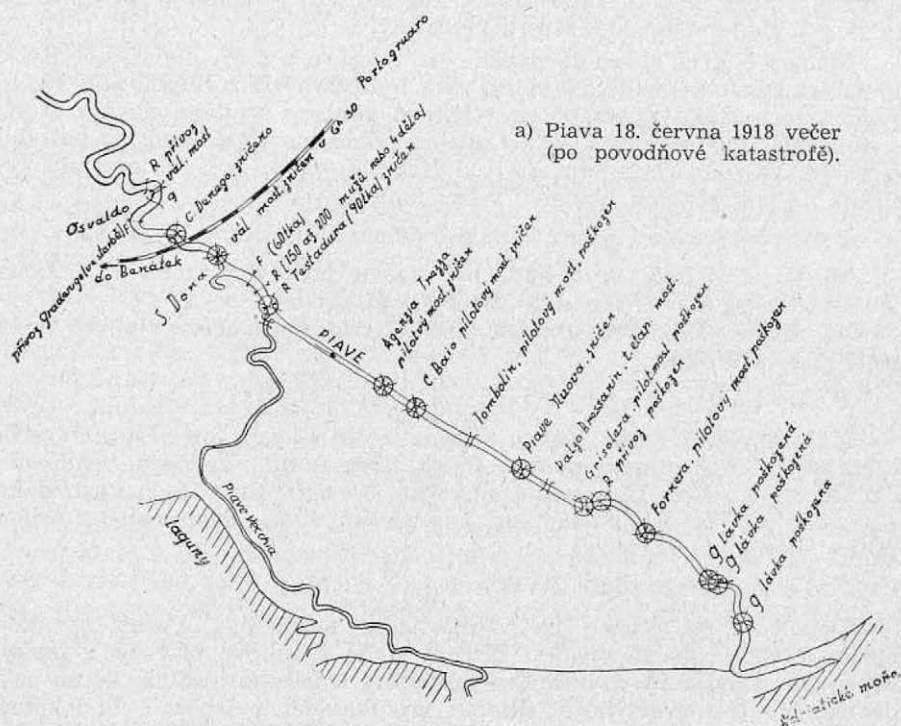
Večer ve 20.30 hod. započato s úpravou ramp a až 18. VI za svítání se stavbou mostu.

XXIII. sbor valně nepostoupil, jak zřejmo z obr. 1. Pomocí nově zasazené 57. pěší divise na severním křídle útok sboru dobře pokračoval. Rovněž k polednímu přešel Piavu jeden pěší pluk nové posilové 46. střelecké divise. Italská situace se stala velmi ohroženou. Počasí bylo velmi deštivé.

Pokračování přechodu 4. den (18. VI):

18. VI v 8 hod. ráno dán do provozu druhý těžký kladkový přívoz u Testadury, zřízený z materiálu připraveného pro most. Most u S. Dona udržen. Stavba nového mostu u 12. divise u Osvalda musila být pro silnou nepřátelskou palbu zastavena, proto nedošlo rovněž k postavení přívozu u Gradenica. Mezitím Piava po dvoudenním dešti tak stoupala, že strhla mosty u sborů ležících severně. Přes to udržen most zvyšováním podpor u S. Dona až do 18. hod. a plovoucí materiál schytáván nadlidskou námahou ženistů. Ale v 18.30 hod. ohrožovaly plovoucí hromady most tak, že bylo nutno kotevní lana popustit. Most se v půli roztrhl, ale podařilo se obě poloviny mostu splavit ke břehům a zachránit čtyři pětiny materiálu. Na pontonech se pak dále převáželo. Lávka z loděk u Denega byla stržena, 18 loděk ztraceno. Místo ní postavena 2 soulodí z loděk. Rovněž mosty na dolní Piavě byly strženy (Agenzia, Trezzo, C. Baio, Piave Nuova). Povodni odolal kolonní most u Tombolinu; ač poškozen, byl

Stav přechodových míst na Píavě 18. července 1918 (po vodní katastrofě)
a 23. června (těsně před ústupem).



Obr. 3a, b.

aspoň schůdný pro pěši, a dále těžký etapní most u Palzo Bressaninu a těžký etapní most u Intestaduru. Rovněž těžký kladkový přívoz u S. Dona a u Code vodní katastrofu předržely.

Situace XXIII. sboru se zlepšila jen na severu u 57. divise. 46. divise do večera Piavu nepřešla. Nejhorší však bylo, že většina mostů přes Piavu byla stržena. Jako výpomoc za ztracené pontony vyslána nová motorizovaná mostová souprava k S. Osvaldu. Stav mostů a lávek po povodni večer 18. VI znázorňuje obr. 3a, b). Stržením mostů a lávek se staly vyhlídky na pokračování ofensivy velmi malé.

Pokračování přechodu 5. den (10. VI):

19. VI od 4 hod. do 6 hod. byl znovu postaven most u S. Dona a u Gradeniga a u S. Osvalda zřízeny opět přívozy.

46. divise přešla Piavu a pomohla XXIII. sboru udržet dobytý terén proti stálým útokům.

Pokračování přechodu 6. den (20. VI):

Malá bitevní činnost. Znovu zřízena lávka z loděk pro pěši u Osvalda a opraven těžký etapní most u Palzo Bressaninu. Povodeň opadávala a prahy mostů bylo třeba stále snižovat. 10. pěší divise byla vystřídána a stažena za Piavu k odpočinku. 1. jezdecká divise byla zesílena orientačním sborem (4 prapory).

7. den přechodu (21. VI). 1. den ústupu.

Dopoledne se situace na bojišti valně nezměnila. Počasí se stále lepšilo a voda značně opadla. Zřízeny další kladkové přívozy a lávky. Odpoledne došel rozkaz vrchního velitelství k ústupu, protože se na celé piaské frontě nepodařilo dosáhnout pronikavějších úspěchů. Pod klamným heslem retablování dalo večer velitelství sboru rozkaz k ústupu 12. pěší divise s dělostřelectvem a těžkým dělostřelectvem 10. pěší divise. V půlnoci dán rozkaz, aby se 57. a 46. divise seskupily do dvou sledů pro ústup. 57. pěší divise měla ustoupit po přechodech u Novente-Osvaldu, 46. divise u Dona-Code a 10. pěší divise měla obsadit v noci s 22. na 23. silnici vedoucí na hrázi na západním břehu Piavy (předmostí Bressanin).

V noci s 22. na 23. ustoupila část VII. sboru za Piavu. XXIII. sbor (57. divise na severu a 46. divise na jihu) ustoupil nazad na čaru Campolengo-Ronche-Capo d'Argine-Dubois. Proti dvěma divisím stálo tu sedm čerstvých italských divisí.

9. den přechodu (22. VI), 2. den ústupu:

K druhé etapě ústupu XXIII. sboru, t. j. k stupu za řeku, byly k dispozici most u S. Dona a těžký most u Intestadury. V 13. 30 hod. byl těžce poškozen most u S. Dona a opraven až v 18.15 hod. Přívozy zůstaly nepoškozeny. Gros XXIII. sboru ustoupilo v noci s 23. na 24. VI. (od 22 hod. do 1 hod.).

Stav mostů a lávek 23. VI. večer znázorňuje obr. 3b.

24. VI. v 1 hodinu započato s rozbíráním mostu u S. Dona a lávek z loděk. Ve 2 hod. zničen most u Intestadury trháním.

Ústup XXIII. sboru byl plánovitě skončen. Odpoledne 24. VI. musila opustit i 10. p. divise západní hráz a ustoupit za řeku. Boje o ostrov Piavy trvaly pak až do 5. VII.

Celá ofensivní a ústupová operace přes Piavu trvala 9 dní a 10 nocí. Je zajímavé, že při ofensivním postupu dosáhl XXIII. sbor a XXIV. sbor (u Montella) největších úspěchů, což u obou sborů vrchní velitelství nejméně očekávalo.

Zkušenosti z přechodu Piavy:

1. Zdar násilného přechodu Piavy třeba přičíst podrobným přípravám, zejména předběžným nácvikům přechodu na řece Livenze za frontou.

2. Řeka, jež teče jedním korytem, se snadno překoná, nikoli však tok mající několik ramen. Užší předmostí bylo na Piavě obsazeno za půl hodiny po odplutí 1. sledů. Tam, kde měla ramena, se přechod nezdařil (Piava v oblasti XVI. sboru).

3. Kritické období přechodu nastává až po odplutí několika prvních sledů, když nepřítel přehradnou palbou a leteckými nálety úplně uzavře příchody k řece. Velmi nebezpečný byl postřel dalekonosným dělostřelectvem a monitory (na Piavě z lagun). Zejména jsou nebezpečné letecké nálety na mosty i tím, že řídí dělovou palbu.

4. Převážecího materiálu musí být v záloze vždy dostatek.

XXIII. sbor měl před přechodem 6 hipomobilních souprav, jež vesměs přidělil útočící 10. p. divisi. Tyto soupravy měly postačit jak pro převážení, tak i pro válečné mosty. 10. divise upotřebila pontonů 5 a $1\frac{1}{2}$ souprav na převážení a půl soupravy si ponechala jako zálohu. Při převážení bylo však rozstříleno tolik pontonů, že stavba válečného mostu bez nových posil nebyla vůbec možná. O veliké zranitelnosti pontonů svědčí nejlépe tato tabulka zničených pontonových dílů během 1. dne přechodu:

15. června ráno měla 10. p. divise 96 pontonových dílů (6×16 dílů):

10. div. měla 96 pont. dílů a, to	19. p. brig.	20. p. brig.	div. záloha
	48	40	8 pontonových dílů
zničeno před převážením	6	2	—
během převážení	22	10	—
během dne 15/VI	10	4	—
Celkem 15/VI zničeno	38	16	—
Pro stavbu mostu v noci zbylo pontonových dílů	10	24	8 pontonových dílů

16/VI během dopoledne zničeno dalších 22 pontonových dílů.

Během celého přechodu stálými posilami spotřeboval XXIII. sbor, vlastně jeho 10. p. divise, pontony $13\frac{1}{2}$ mostových souprav Birago kromě italských ocelových pontonů a loděk. Dále byl sbor zesílen ženijní rotou 46. střelecké divise.

Celkem spotřebováno 10. divisi:

pontony 6 vlastních souprav a 3 posilových $9 \times 16 = 144$ pontonových dílů,
 pontony cd říční skupiny II. 30 pontonových dílů,
 pontony od armády 40 pontonových dílů,

Celkem . . . 214 p. d. ($13\frac{1}{2}$) soupr.

Po ofenzivě z tohoto materiálu zbyly 3 úplné mostové soupravy a materiál ostatních souprav bez pontonů. Tudiž zbylo 30% materiálu (mostovka a kozy), ale jen 22% všech zasazených pontonů, neboli ztráty na pontonech činily 78%. Z těchto velikých ztrát plyne tento závěr:

Počítat, že pontony, kterými se provede převážení, vystačí i na pozdější stavbu mostu, je mylné. Proto pro válečné mosty je třeba připravit pontony zvlášť a nepočítat pro most s pontony, jimiž jsme převáželi. Jediné tak bude lze možno postavit most.

5. Pontonové mosty se ukázaly neobyčejně zranitelnými. Dělostřelectvem a letectvem byly pontony lehce potopeny. Naproti tomu kozy jako podpory mostu odolávaly dobře palbě a snadno se opravovaly. Proto všude tam, kde to hloubka a rychlost připustí, mají se stavět kozy jako podpory. Delší dobu stavby kozových mostů bohatě vyváží jejich poměrně malá zranitelnost.

6. Lodky se osvědčily jako výborný prostředek k zřízení lávek.

7. Krátký vodní výcvik sapérských rot proti pionýrským rotám byl nevýhodou (rak.-uher. sapéři a pionýři byli spojeni v jeden celek teprve v listopadu 1917).

Plukovník Ing. RTDr. Vladimír Hájek :

Přechod Piavy spojenci v říjnu 1918.

Přechod Piavy spojeneckými vojsky italskými a francouzskými ve dnech 26.—30. října 1918 je zejména zajímavý v oblasti 12. armády na střední Piavě. Tento přechod, o kterém je poměrně málo pramenů, vyznačuje se tou zvláštností, že byl proveden za večera, aby hned bylo možno začít pod ochranou tmy se stavbou mostu.

V rámci celé ofenzivy, provedené čtyřmi armádami od Alp až po ústí Piavy, bylo připraveno pro přechod Piavy neobyčejné množství přechodového materiálu (na př. mostových souprav pro 20 válečných mostů). Všimněme si nejdříve v první části všeobecně průběhu celé ofenzivy, v jejíž jižní části byla překročována Piava, a v druhé části si povšimněme výseku násilného přechodu u 12. armády, zejména její 23. (francouzské) divise, jejíž přechod byl řešen zcela odlišně od jiných přechodů. Plán přechodu této divise totiž záležel v tom, že téměř celá divise měla přejít po dvou válečných mostech a na jednotlivých pontonech se měly převézt s překvapením jen dvě pěší roty, pod jejichž ochranou se měly stavět oba mosty. Tento způsob byl tu volen proto, že převážení jednotlivými pontony přes dravý proud (rychlost vody 3,50 až 4 m) bylo nebezpečné, neboť pontony byly strhávány proudem několik kilometrů po vodě. Vidíme tu jakousi obdobu přechodu Němců na Marně v červenci 1918, kde rovněž byla nařízena ihned po několika koloběžích pontonů stavba válečných mostů. Ovšem na Marně Němci převáželi velkým množstvím pontonů a stavba mostu ve dne (převáženo za svítání), se nepodařila. Zde, u francouzské 23. divise, skutečně se podařilo, že po půlnoci, kdy se z předpokládaných dvou mostů přece jeden podařilo postavit, přešly všechny tři pluky 23. divise a italské jednotky, a to ve čtyřstupech