

Podplukovník Ing. Dr. Vladimír Hájek:

Technické provedení přechodu Marny r. 1918.

V Rozhledech techn. zbraní čís. 1, 2/1933 popisuje plk. ing. Veselý celkové provedení přechodu Marny r. 1918 hlavně po stránce taktické a vyvozuje z něho příslušné závěry, jež se ostatně zračí ve všech poválečných předpisech, náš „Boj o vodní toky“ (G-1-2) nevyjímajíc.

Opírajíce se o jeho celkové vyličení přechodu, všimněme si v této stati, jak byl přechod Marny připraven po stránce technické a pokusme se vykonstruovati z dosavadních pramenů německých a francouzských celkový technický plán přechodu. Dále si všimněme, jak byl tento technický plán pozměněn vývojem bojových událostí, neboť z toho poznáme, do jaké míry Němci správně předvíдали a v čem chybili. Pro toto srovnání nemůže nám postačiti jen časové vyličení bojových událostí a výpočet zasazených jednotek a určení cílů, nýbrž třeba si blíže povšimnouti řeky a tvaru břehů, jakož i početného stavu a organického složení přecházejících německých

jednotek a mostových souprav. Teprve podle těchto údajů můžeme si přepočítati tehdejší plán přechodu na naše poměry. Rovněž třeba se zmíniti o tom, jak byly vybudovány a jaká byla odolnost francouzských obranných postavení.

Po stránce technické lze přechod Marny v červenci 1918 rozložit na tato období:

1. přípravy na přechod,
2. provedení přechodu 15. července (převážení a stavba mostů),
3. živení přechodu a udržování spojení obou břehů ve dnech 16. až 19. července,
4. ústup Němců přes Marnu v noci s 19. na 20. července.

Vlastní způsob přechodu technicky se dělil na 2 období:

1. období: převážení pontony předních 4 praporů v každé divisi,
2. období: stavby válečných mostů započatých krátce po zahájení převážení.

Všechny ostatní jednotky, hlavně dělostřelectvo, mělo přejíti po válečných mostech.

Z velikého počtu použitých ženíjních jednotek a válečných mostových souprav a jiného ženíjního materiálu vidíme, s jakými obrovskými ženíjními prostředky třeba počítati pro přechod armády, tím spíše, že přechod přes Marnu r. 1918, ač byl bohatě ženíjními prostředky vybaven, selhal, hlavně proto, že podle německých i francouzských pramenů nebylo ještě těchto prostředků dostatek!*)

I. Popis řeky Marny.

Řeka Marna mezi Château Thierry a Epernay protéká, jsouc vlnovitě zaříznuta, v hornatém území. Její šířka je průměrně 70 m, hloubka 3—4 m, proud poměrně značný. (Pozn.: Rychlost vteřinovou prameny neudávají.) Výšiny po obou březích přesahují údolí o 170 až 200 m. Svahy jsou posázeny ovocnými stromy, hlavně šampaňskou vinnou révou. Na jižních svazích sahá hustý les hluboko do údolí, kdežto na severních svazích pokrývá jen kopce. Četná bočná údolí prorážejí úbočí obou břehů; z nich nejširší a nejhlubší je potok Surmelin, přitékající z jihu.

Pro obránce byl hornatý, lesnatý terén na jižním břehu Marny velmi výhodný, neboť byl nepřehledný, bez cest; mimo to mezi potokem Surmelin a Epernay je mnoho rybníků. Pro útočníka byl tento terén nevýhodný.**)

Francouzské postavení na Marně.

Jak bylo uvedeno, věděli Francouzové o zamýšleném německém přechodu, dokonce znali den i hodinu, kdy má započítí. Jako přípravu proti němu přitáhli nejen četné zálohy, ale stáhli i přední okraje pásma hlavního odporu dále na jih od břehů, ač ne ve všech armádních sborech důsledně, jak je zřejmo z pozdějšího hlášení maršála Pétaina. Jak vysvítá z přiložené skizzy a ze speciálky, vložené v „Der letzte deutsche Angriff“, byla nejbližší čára hlavního odporu asi 500 m jižně od břehu jediné ve východní části

*) Viz pozn. na str. 1262.

**) Bližší viz „Der letzte deutsche Angriff 1918“.

pásma 36. německé divise (u Reuilly) a jinak byla všude dále od břehu (1—2 km).*)

Celkové vybudování 1. postavení bylo nedostatečné, protože francouzské jednotky byly jednak unaveny, jednak se stále měnily. Za to 2. francouzské postavení, jež bylo asi 5 km jižně Marny, bylo dobře vybudováno, neboť bylo započato 9. června a zřízeno armádní ženíi, za pomoci jednotek teritoriálních a amerických, i proto, že práce netrpěly mnoho nepřátelskou palbou.

Přímo na řece proti spojencům leželo 6 německých divisí, a to od západu k východu 10., 36., 23., 200., 1. gardová, 37 (přímá vzdušná vzdálenost Gland—Troissy 17'5 km), kdežto další 3 nejvýchodnější německé divise (113., 10., 2. gard. div.) musily se k řece teprve probít.

II. Přechodová sestava a předpoklady pro provedení přechodu.

Sestavení armády:

7. armáda měla 12 divisí; z nich 9 divisí měla v 1. sledu a nejvýchodnější z nich (2. gardová divise) měla útočné pásmo již mimo Marnu. 8 divisí v 1. sledu od Gland (na západě) měly obsazeny řeku v délce měřeno podie břehů, 24 km (až k místu, kde na východě překračovalo francouzské postavení na severní břeh Marny jižně Verneuil), z toho 6 divisí bylo rozloženo na úseku vzdušně měřeném 17'5 km. Průměrná šířka pásma divise ve střední skupině Vichura činila 2 km, u východní skupiny Conta asi 3 km, kdežto u západní skupiny Kathen 4 až 5 km.

2. V každé divisi měly přejít 2 pěší pluky, každý dvěma prapory v 1. sledu na 4 místech převážení. Každá divise měla proto k dispozici 1 sbor. mostovou soupravu, t. j. 26 pontonů, z nichž 2 zbyly jako záloha. Po převážení těchto 4 praporů měla dále převážet jen polovice pontonů, kdežto druhá polovina pontonů měla se soustředit na místech určených k stavbě mostů. Celkem bylo pro přechod Marny k dispozici 330 pontonů.**)

3. Pro prapor byly počítány 4 koloběhy skupinou 6 pontonů, doba koloběhu 4 až 5 min. Ve skutečnosti byl převezen každý prapor za 16 až 20 minut.

4. Početní stav německého pěšího praporu:***) 3 pěší roty po 60 mužích, 9 těžkých kulometů, 2 lehké minomety. Tyto malé počty 4 praporů v divisi stačily převést 4 skupiny 6 pontonů ve 4 kolobězích.

*) Zakreslení francouzských předních stráží, předního okraje hlavního odporu a 2. postavení viz náčrt 1, provedený podle skizzy k článku plk. Baillse v *Revue du genie* 1932 a hlavně speciálku, vloženou v díle „Der letzte deutsche Angriff“. Hloubka proniknutí Němci je zřejmě ze skizzy ve *Voj. Rozhl.* č. 2/1933.

**) Při přechodu přes Dvinu (šíř. 350 až 400 m), kterou překročili Němci 3 divise v 1. sledu, měla každá divise 76 pontonů.

***) Všechny tyto údaje jsou vzaty z přednášek pplk. Saintagne na francouzské válečné škole. Překvapují neobyčejně malé početní stavy pěších rot (60 oproti našim 160 mužům). Jak vidět, převezli Němci v 1. sledu hlavně palebné prostředky a jen nejnutnější počet pěšáků. Tyto údaje se mi však nezdaří správné, neboť počítáme-li 6 pontonů $\times$ 18 mužů $\times$ 4 koloběhy, dostaneme 432 p. Naproti tomu byly převáženy podle pplk. Saintagne, 3 pěší roty, 1 rota kulometná, 2 lehké minomety, t. j. 3 roty $\times$ 60 mužů + 9 kulometů $\times$ 9 mužů + 2 minomety $\times$ 10 mužů, t. j. 281 p. (Obsluha u těžkého kulometu odhadnuta na 9 mužů, u minometu na 10 mužů.) Pozn. aut. Naproti tomu udává kniha „Der letzte deutsche Angriff“ početní stav polního praporu na př. u 200. gard. divise 710 mužů a jeho „Grabenstärke“ neboli „Kampfstärke“ 280 až 290 mužů. Jinde však odečítá od polního počtu jen 270 mužů následkem zmenšení početních stavů nemocni nebo dovolenými a nemocnými, tedy zřejmě protiklady!

Obsažnost německého pontonu (nedělený ponton): 18 mužů (2 pěší družstva).

Do pontonu se vešly: a) buď 2 pěší družstva (18 mužů), b) nebo 1. pěší družstvo a 1 těžký kulomet nebo 1 lehký kulomet.

Přeplutí řeky trvalo 1 min., vlečení po břehu naložení a vyložení 3 min. Tudíž prapor byl převezen při 4 koloběžích za 16 až 20 min.

K stavbě válečných mostů pro každou divisi měl se stavěti 1 lehký válečný most a 1 těžký válečný most a bylo pro ně zvlášť připraveno dalších 21 divisních souprav po 6 pontonech, t. j. 126 pontonů. Poněvadž pole německého válečného mostu měří 50 m, bylo pro šířku řeky 70 m potřeba:

pro lehký válečný most	14 pontonů
pro těžký válečný most	28 pontonů
Celkem pro oba mosty	42 pontonů

Pro všech 8 divisí by bylo bývalo tedy třeba na stavbu mostů $8 \times 42 = 336$ pontonů; ježto bylo připraveno pro mosty jen 126 pontonů, musili Němci čekat při stavbě těžkých válečných mostů na pontony uvolněné od převážení!

Z výpočtu pontonů lze předpokládati, že Němci měli možnost stavěti ihned lehké mosty z oněch připravených 21 souprav divisních, ale že se stavbou těžkých mostů musili vyčkati, až se uvolní pontony od převážení. Lehký válečný most byl 4stěnný pro těžkou polní houfnici, těžký válečný most byl 6stěnný únosnosti 9 t (viz „Der letzte deutsche Angriff“).

Materiál na stavbu mostů měl co možná zůstat na povozech a měl se na nich, po převezení prvních 4 praporů, v každé divisi dovézt až na řeku. Byl složen na zvlášť příhodných místech, jako byly pískovny, příkré svahy a j. vhodná místa, ležící blízko řeky. Sev. svahy Marny začínají příkrě spadat k Marně ve vzdálenosti 3—4 km od řeky. Proto nebylo možno zajeti s mostními vozy blíže než na 3 až 4 km k řece, neboť dále se příliš rozléhal zvuk. Pontony musily se nositi na tyto veliké vzdálenosti, při čemž pionýři musili býti buď bosí nebo míti nohy otočeny látkou. Jižní svahy převyšovaly severní svah o 15 až 20 m. (Viz „Pioniere im Weltkrieg“).

Podle tohoto díla zbylo pionýrům na vlastní přípravy k provedení přechodu 14 dní. Před tím od poloviny června do konce června byli pionýři cvičeni v převážení.

Tyto přípravy obsahovaly:

1. průzkum, zdokonalení a zřízení cest,
2. průzkum míst pro převážení a stavbu mostů,
3. průzkum a přípravu míst vyčkávacích pro mostové soupravy,
4. průzkum a zřízení míst pro složení mostového náradí,
5. průzkum a zřízení cest od míst vyčkávacích k řece,
6. úprava mostových vozů pro nehluchou jízdu,
7. příprava materiálu na výpomocné mosty,
8. hledání a zřízení výpomocných plavidel,
9. zřízení parkovišť pro ženijní a j. parky,
10. informování pěchoty,
11. stavba pozorovaten a velitelských stanovišť.

Zcela v blízkosti řeky bylo složeno jen mostové náradí.

6. Doprovodné dělostřelectvo mělo přejíti hned po oněch 4 praporech buď převezením anebo po válečných mostech (s posledním způsobem bylo hlavně počítáno, ale zklamal). Stavba válečných mostů měla se začít ihned

po převozu prvních 4 praporů v každé divisi. Výpomocné mosty se měly stavěti až po dokončení těžkých válečných mostů. Umístění mostů bylo dáno zřízenými již komunikacemi na jižním břehu Marny; příchodové cesty na severním břehu byly asi Němci zvlášť postaveny, protože jich původně nebylo.

7. K přechodu bylo připraveno:

6 mostových souprav sborových po 26 pontonech . . .	156 pontonů,
29 mostových souprav divisních po 6 pontonech . . .	174 pontonů,
celkem . . .	330 pontonů.*)

Ztráty pontonů při převážení prvních 4 praporů nebyly značné, neboť francouzským předním strážím na břehu uniklo donešení a položení pontonů na vodu. Je to viděti i z toho, že se první převezení stalo přesně podle předpokládaného rozvrhu. Zato veliké byly ztráty pontonů při stavbě a udržování válečných mostů dělostřeleckou a leteckou palbou, jak uvidíme později a dále z toho, že se Němcům ani do večera nepodařilo postavit původně určené 2 mosty pro každou divisi. K večeru 15/7 měli Němci postaveno jen 9 vál. mostů, z toho 4 těžké.

Celkový početní stav použitých pionýrských jednotek.

Celkem pro přechod zasadili Němci:

59 pionýrských rot, z toho 28 z hlavních záloh armádních. Přesné rozdělení těchto rot na jednotlivé divise není známo. Jediné je známo, že 200. divise měla přidělen 20. pionýrský prapor, pro 1 skupinu o 6 pontonech 1 pionýrskou rotu, pro 4 skupiny 4 pionýrské rot.

Pro 8 útočných divisí, soudě podle 200. divise, by bylo bývalo potřeba na převezení předcházejících 8 divisí $8 \times 4 = 32$ pionýrských rot.**)

*) Z těchto souprav bylo zničeno již při donášení pontonů na vodu palbou (viz plk. Baills R. d. G. 1932 a „Pioniere im Weltkrieg“):

u 10. divise	2 pontony z 26 pontonů,
„ 36. „	5 „ „ 26 „ „
„ 1. gard. div.	4 „ „ 26 „ „
„ 37. divise	9 „ „ 26 „ „
„ 113. „	2 „ „ 26 „ „

Rovněž byly značné ztráty pontonů mostových souprav, které byly vyzadu připraveny na stavbu válečných mostů během jejich jízdy k řece, což způsobilo značné zdržení stavby. Pozn. aut.

**) Naproti tomu podle údajů „Der letzte deutsche Angriff“ měla prý každá divise:

- 2 pionýrské rotý organické,
- 1 pionýrský prapor armádní zálohy,
- 2 pionýrské rotý od divisí 2. nebo 3. sledu,

celkem 9 pionýrských rot pro divisi. Mimo to byly určeny pro přechodovou skupinu (t. j. pro 2 až 3 divise) ještě 2 pionýrské rotý od záložní divise. Početní stav pionýrské roty v pramenech udán není.

Původně zamýšlelo velitelství 7. armády zasaditi pro každou divisi (viz „Pioniere im Weltkrieg“):

- a) 1. pion. prapor se sborovou mostovou soupravou pro převážení,
- b) 2 pion. rotý s 5 divisními mostovými soupravami pro stavbu mostů,
- c) 3 pion. rotý pro účely jižně od Marny,
- d) 1 pion. rotu jako zálohu.

Pro nedostatek materiálu bylo vše nutno redukovati, mostové soupravy o 1 sborovou soupravu a 12 divisních souprav. Proto dostala každá divise jen 4 divisní soupravy a pro celou 7. armádu zbyla jako záloha jen 1 divisní souprava. Viz rovněž „Pioniere im Weltkrieg“.

Původně bylo plánováno provésti tedy přechod s množstvím mostového materiálu mnohem větším a s většími počty pionýrů. — Redukování těchto prostředků se Něm-

Zbylých 27 pionýrských rot (t. j. 59—32) potřebovala asi každá divise na stavbu mostů, lávek, cest a ramp a jako zálohu.

Ježto můžeme předpokládati, že jako posádka pro skupinu 6 pontonů postačilo 30 pionýrů, je zřejmo, že zbylo z každé pionýrské rot, určené k převážení těmito 6 pontony, značné množství mužstva jako záloha. Pravděpodobně nesli pionýři pontony k řece sami, bez pomocníků, a lze se domnívat, že část pionýrů tvořila doprovod pěchoty k odstranění překážek na jižním břehu. (Pozn.: Podle Saintagne.)*)

III. Zamýšlený časový postup přechodu 15/7 (podle francouzských údajů).

Počasi v noci se 14. na 15. července: tmavá noc, silný dešť.

Příprava:

- 1.10 hod. německá přípravná palba dělostřelecká (Hodina H)**),
- 1.05 hod. vyrazení německých pionýrů z vyčkávacích míst pontonů s pontony na ramenou,
- 2.50 hod. pontony měly dorazit na vyrovnávací čaru, vytrasovanou bílým pruhem ve vzdálenosti 400 m od břehu,
- 2.55 hod.—3.00 hod. měly vyplouti všechny pontony (břeh přilehlý a odlehlý byl až 3 m vys.).

Převážení:

- ve 3.00 hod. měla započít 1. plavba,
- ve 3.20 hod. měly být převezeny v každé divisi 4 pěší prapory čtyřmi koloběhy. Pozn. Podle „Pioniere im Weltkrieg“ mělo začítí převážení ve 3.20 hod. Vyrazení pontonů z vytyčené čary (Ablauflinie) k řece ve 2.55 hod. Zároveň s převážením měla se začítí stavba 2 mostů (lehkého a těžkého) v každé divisi pionýrskými rotami 2. a 3. sledu a z mostových souprav zvláště rezervovaných a připravených. Posilové ženijní roty měly hned po převezení vystřídat divisní ženijní rot, aby tyto rot mohly následovat své divise na jižním břehu Marny.

Aby se mostové soupravy uvolnily, mělo se začítí v každé divisi též s 1 výpomocným mostem. Ale podařilo se jen částečně nakácet a připravit dříví a rovněž jen částečně připravit a zajistit přísun tohoto materiálu k řece.

cúm prý těžce vymstilo (viz Unsere Pioniere im Weltkrieg a Militär. Wochenblatt z 18. dubna 1931).

Ze srovnání této četné literatury je zřejmo, že se prameny začasté v údajích rozcházejí. Zejména je z nich vidět, že francouzským autorům není přesně známo, jak Němci plánovali přechod, a bude proto třeba vyčkati, až jak německý, tak i francouzský úřední archiv dostoupí k vyličení válečných událostí z r. 1918.

*) Vzhledem k tomu, že pionýři nesli pontony z vyčkávacích míst přímo na řeku až ze vzdálenosti 1800 m (viz později str. 1265), musili asi vytvořit několik směn nosičů. Proto také musil býti početní stav pion. rot veliký. Přes to na mnohých místech pomáhala při nošení pontonů pěchota. Právě tak později na mnohých místech pomáhali pionýrům stavěti a opravovati mosty sehnání pěšáci, vozatajci a dělostřelectvo.

**) Předtím o 10 min. začala francouzská protipřípravná palba dělostřelecká. Jak známo, byl Francouzům přechod předem prozrazen a znali hodinu H.

- ve 4.50 hod. měly být dokončeny stavby lehkých válečných mostů. Zbytek pontonů se měl shromáždit na místech stavby těžkých mostů. Začátek „Feuerwalze“, t. j. začátek útoku z výchozí základny (železniční násyp),*)
- ve 5.20 hod. podle říšskoněmeckých pramenů, které uvádí v své studii i plk. Baills měly být těžké (vlastně zesílené) válečné mosty dokončeny v hodinu $H + 250$ minut, t. j. v 1.10 hod. + 4.10 hod., nebo-li v 5.20 hod.,**)
- ve 18.50 hod. měly být ukončeny výpomocné mosty ($H + 220$ minut + 14 hod.).

IV. Skutečný časový průběh ženijní činnosti 15/7.

Přípravy a převážení.

Hodinový program až do 3.20 hod. byl přesně vyplněn. V tuto dobu byly v každé divisi převezeny 4 prapory, které slezly pomocí žebříků jižní svahy Marne. Ve 3.10 hod. byla již první pěchota na jižním břehu a 3.30 hod. zmocnili se Němci železniční trati (t. j. výchozí základny). Převezené pionýrské hlídky spolu s pěchotou útočily na kulometná hnízda. Na př. jedna pionýrská rota ukořistila 9 těžkých kulometů a zajala 78 nepřátel.

Od 3.20 hod. převážela dále jen polovina pontonů. Druhá polovina se shromažďovala na místech určených ke stavbě mostů.

Dále začaly přípravy na převážení nezbytných koní a některých ochranných děl (Überwachungsgeschütze) a převoz doprovodného dělostřelectva. Předtím ve 3.10 hod. započala stavba mostů ze souprav zvlášť připravených. Velmi dobré služby konaly zejména kladkové přívozy.

S t a v b y m o s t ů. Tyto stavby sice podle programu byly začaty, ale nikde nebyly podle programu provedeny. U různých divisí z nedostatku pontonů bylo postaveno jen po 1 mostě, a to vesměs značně opožděně, u některých divisí dokončen most až z večera. Příčina toho byla nejen dělová palba, ale i letecké pumy, neboť již v 8 hod. přiletěla silná eskadra letecká a zničila některé mosty. Místo předpokládaného těžkého válečného mostu byly postaveny u některých divisí lávky!

Stavba mostů se podařila jen u některých divisí, a to nejdříve v 6.20 hod. (u 1. gardové divise) místo v 5.20 h. Jednotlivé doby dokončení staveb mostů byly: V 6.35 hod. byl sice dokončen u 23. divise lehký válečný most, ale byl večer rozstřílen a nebyl již pro nedostatek pontonů postaven vůbec. V 13.30 hod. dokončen tu zesílený válečný most.

V 7 hod. dokončen zesílený válečný most u 200. divise a udržen. Místo lehkého válečného mostu však postavena lávka a několik přívozů.***)

V 6.20 hod., 8.45 hod. dokončeny lehké válečné mosty u 1. gardové divise a u 113. divise, u 37. divise dokončen zesílený most již v 7.45 h.

V 16.30 hod. a 16 hod. dokončeny zesílené mosty u 1. gardové a u 113. divise. Jen obě tyto divise splnily předpokládaný program, ovšem opožděně. Zde také dosáhli Němci nejhlubšího předmostí. (Viz „Unsere Pioniere im Weltkrieg“.)

*) Tuto železniční trať je dobře vidět na obr. str. 139, „Voj. Rozhl.“ č. 2.

**) Na rychlejší ukončení stavby mostů, než jak bylo předvidáno, byla rozepsána odměna 1—2 marky pro každého muže pionýrské rot. Věc velmi zajímavá, ale vojínů nedůstojná. Pozn. aut.

***) O uložení pontonů a o jiných přípravách utajení přechodu u 200. divise, hlavně i při nesení na řeku, viz „Voj. rozhledy“, str. 236. Pozn. aut.

Celkem byly pro 8 divisí v 1. sledu postaveny do večera 15/7 4 lehké a 5 těžkých válečných mostů. 10. divisi se nepodařilo postavit žádný most a měla jen několik přívozů, 36. divise dokončila lehký válečný most až večer. Výpomocný most se nepodařilo postavit žádný ani do večera.*)

V. Detailní vylíčení převážení 1. sledu 200. divise u Tréloup (náčrt 2).**)

Z dokumentu 20. pion. praporu, který se dostal Francouzům do ruky, je znám přesný obraz přechodu provedeného 200. divisí.

Na náčrtu 2 je vidět, jak byla volena místa vyčkávací (A, B), dále 4 místa přechodu (v každém byl převezen 1 pěší prapor) a 2 místa stavby mostů (západní pro lehký most, východní pro těžký most). Přípravy byly tu započaty 2. a 3. července.

Skládka materiálu A byla volena severozápadně od Tréloup (vzdálenost 1800 m od řeky) v malém trojúhelníkovitém lesíku, a to pro obě západní místa převážení celkem 13 pontonů. Zbytek materiálu na stavbu mostů byl připraven vzadu na povozech a měl být přisunut včas potřeby.

V noci 15. července k půlnoci byly z míst A, B odneseny pontony po cestě (šipkou naznačené) předem dobře vyznačené, aby byly rozloženy na čáře pohotovostní aa', bb'. Odtud se dostaly pontony ve 2.45 hod. na řeku. Jich položení na řeku uniklo (jak se zdá, stalo se tak i u jiných divisí), pozornosti francouzských stráží na jižním břehu.

Podle zápisníku, odňatého německému důstojníku 3. pluku myslivců, bylo u 200. divise dosaženo 20. pionýrským praporem těchto časových momentů:*)

- 2.45 hod. odplutí pontonů s 22 těžkými kulomety,
- 3.00 hod. začátek nepravidelného převážení,
- 3.20 hod. prodloužena dělová palba za železnici (výchozí základna útoku),
- 3.21 hod. výchozí základny dobyt,
- 3.40 hod. oba prapory překročily řeku,
- 4.50 hod. 7 praporů převezeno; začátek útoku,
- 5.00 hod. začátek přechodu přes lávky atd.

VI. Ženíjní činnost v noci s 15. na 16. července.

Jak známo, podařilo se německým pionýrům postavit do večera 15/7 jen 9 mostů (4 lehké, 5 zesílených) a několik přívozů a lávek. Teprve v noci s 15. na 16. mohli pionýři začít stavět lehké výpomocné mosty a lávky.

*) Místo stavby mostů viz „Voj. rozhledy“ čís. 2, str. 241. Jediné u 113. divise má státí v 8.45 hod. norm. most u Verneuil a zesílený most v 16 hod. u Troissy. Viz „Pioniere im Weltkriege“. Pozn. aut.

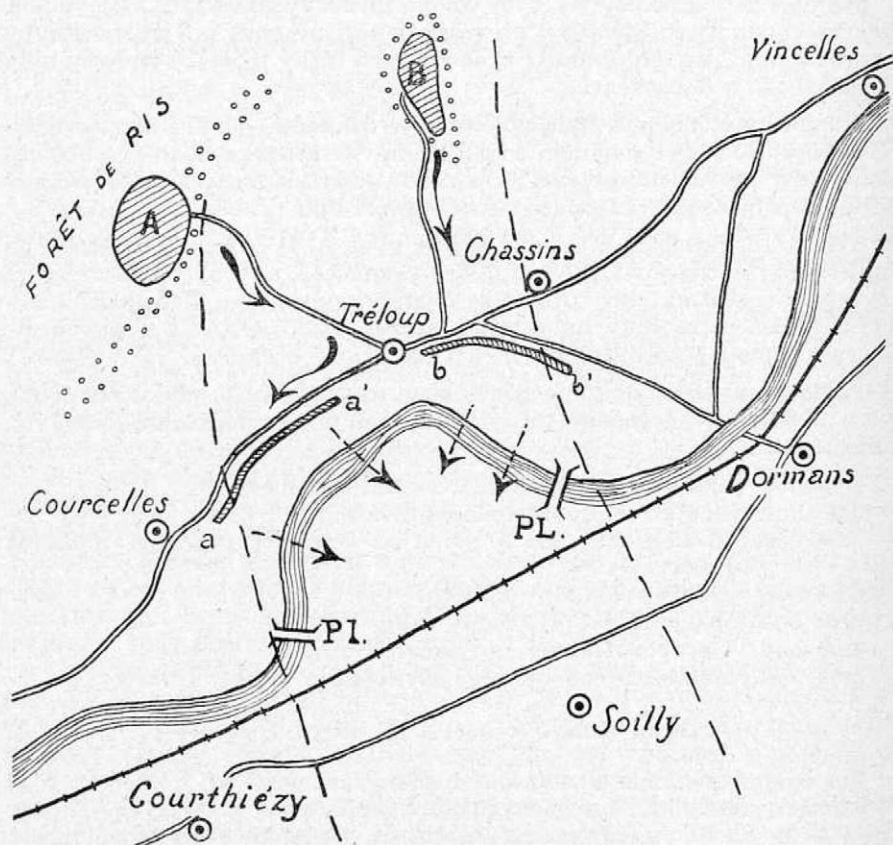
**) Tento přechod je, jak se zdá, Franconzům jedině přesně známý. Z tohoto přechodu konstruuji francouzští autoři obraz celkového přechodu. Plk. Baills otiskuje v R. d. Génie fotografie tohoto ukořistěného dokumentu.

Dále v díle „Pioniere im Weltkriege“ je vylíčena činnost 5. gardové pionýrské roty, zařazené u 1. gardové divise, jež útočila na Dormains. Tato pionýrská rota byla přidělena 2. gardovému pluku pro boje v lesích jižně od Comblizy, ale již od 15. večer byla stažena nazpět na Marnu a udržovala mosty a stavěla lávky. Ličení vypisuje hrůzy dělové palby a hlavně leteckého bombardování mostů a zmatek, který panoval za přechodu.

VII. Činnost od 16. do 19. července.

Je vylíčena dosti podrobně ve „Voj. rozhl.“ na str. 241. Víme, že Němci nezískali další terén pro odpor spojeneckých vojsk i pro těžké udržování spojení přes řeku; hlavně se nedostávalo německým vojskům střeliva a výživy. Většina německých vojsk musila vydržeti na druhém břehu Marny po 5 dní se svými útočnými zásobami.

Náčrt 2.



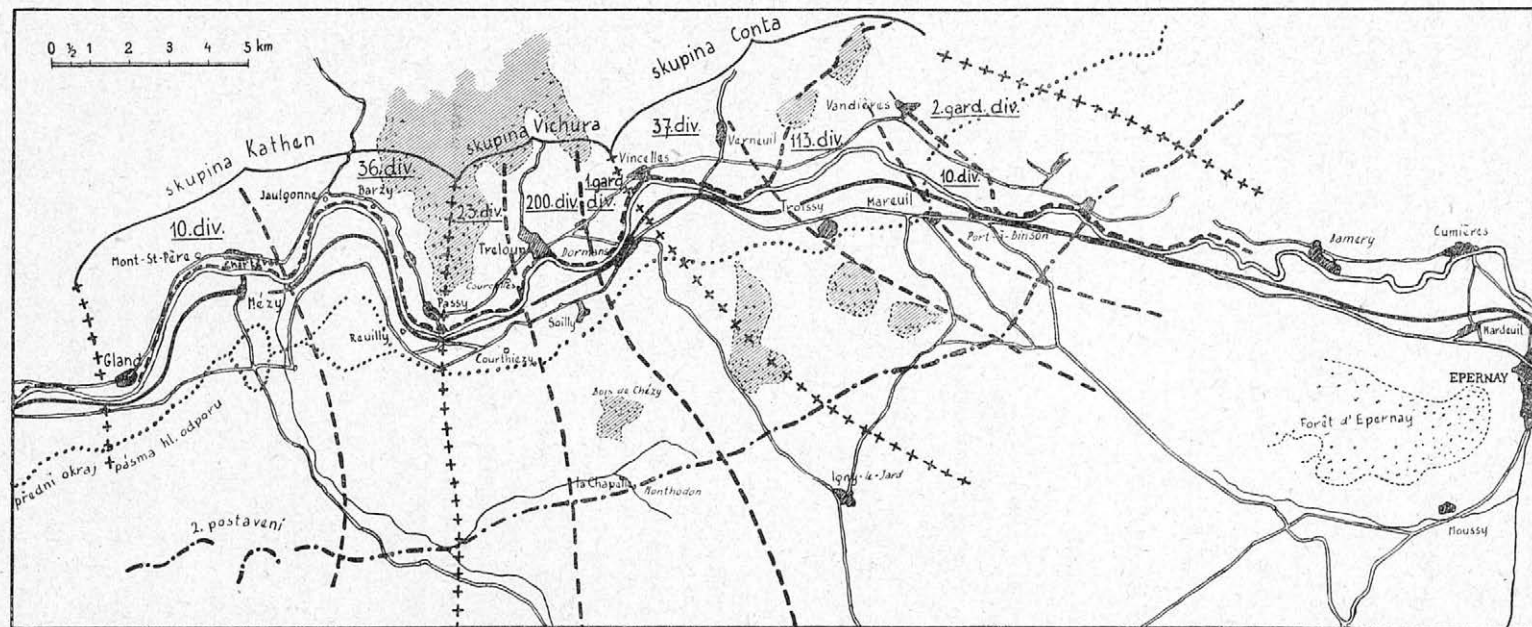
Převážení v pásmu 200. divise u Tréloup.

Legenda:

A, B = místa vyčkávací,
 a a' = místa pohotovostní,
 b b' = místa pohotovostní,

→ = místa převážení,
 Pl = lehký válečný most,
 PL = těžký válečný most.

Až do 19. večer musili pionýři vynaložiti obrovskou energii, aby udrželi hlavně pontonové mosty, neboť ztráty dělovou palbou a leteckým bombardováním byly veliké a nebylo dostatek záloh. Do 19. večer se podařilo Němcům postavit výpomocné mosty, takže celkem měli v činnosti 11 různých mostů.



Rozhledy techn. zbraní (VR. roč. XIV, 1933), roč. III. (1933), čís. 4.

VIII. Ústup Němců přes Marnu v noci s 19. na 20. července.

Ústup měl být proveden v uvedené noci počínaje 22. hodinou a to do 4 hodin ráno. Ještě v 22 hod. se nesmělo na frontě nic změnit. Přes to IX. franc. armáda zjistila již 19. v poledne z leteckých snímků 21 nových míst přechodů, a to mostů a lávek, a jala se je postřelovati svým dělostřelectvem.

Ústup se Němcům podařil. Každá divise měla nejméně jeden válečný most neb výpomocný most (113. divise měla obojí), dále značný počet lávek, přívozů, většinou z jezdeckého mostového materiálu, takže ústup se mohl pohodlně provést na široké frontě (celkem bylo 29 míst přechodů). Přívozy byly sestaveny z lehkého jezdeckého materiálu, který nahrazoval mostový materiál ženíjní. Toto velké množství míst přechodu, které nemohlo zdolat francouzské dělostřelectvo, i unavenost francouzských vojsk umožnilo Němcům volný ústup přes řeku.

K ránu 20. července zachránili němečtí pionýři jen část přechodového materiálu, a to 1½ mostové soupravy sborové (39 pontonů) a 3 soupravy divisní (18 pontonů). Výpomocné mosty vyhodili do povětří. Činily tudíž ztráty zničením nebo opuštěním 4½ mostové soupravy sborové a 26 souprav divisních, t. j. $\frac{5}{6}$ všeho mostového materiálu nashromážděného pro násilný přechod.

Ztráty na pionýrech byly značné. Jsou známy jen u 28 pionýrských rot armádní zálohy. U těch bylo usmrceno 8 důstojníků a 157 mužů a raněno 28 důstojníků a 753 mužů, zmizel 1 důstojník a 52 mužů (viz „Unsere Pioniere im Weltkrieg“). Německým pionýrům nastaly nové úkoly, t. j. stavba opevnění na sev. březích Marny, stavba mostů přes Vesle a Aisnu, ke které německá pěchota ustoupila 21/7.

Závěr technický.

1. Pro přechod bylo málo technických prostředků, hlavně chyběla záloha pontonů pro stavbu a udržování pontonových mostů po dobu dalších dní.

2. Pro naše poměry třeba uvážiti:

a) že obsažnost našeho dvojdílného pontonu je větší (20 mužů) — právě tak jako francouzského pontonu — než obsažnost pontonu německého (18 mužů),

b) že početní stav našich rot je téměř 3násobný (německá pěší rota převážela jen bojový počet 60 mužů, naše má 160 mužů), rovněž, že organizace našeho pěšího praporu je odlišná od německého praporu,

c) že nám naše mostová souprava Biragova dává 8 dvoudílných pontonů pro každé místo přechodu místo použitých německých 6 jednotných pontonů (t. zv. „skupiny pontonů“),

d) že Němci na každé místo přechodu pro skupinu 6 pontonů dali celou pionýrskou rotu, ač na posádku pontonů postačilo jen 30 pionýrů,

3. že se záměr německého převážení pontony, převézt 4 prapory v každé divisi a pustit valnou část pěchoty a veškeré dělostřelectvo již po hotových mostech, aby úder byl mocnější, nezdařil. S velkými obtížemi se postavil v divisi jen jeden válečný most (buď lehký nebo těžký, hlavně pro nedostatek pontonů); zato však se velmi osvědčily přívozy, hlavně kladkové a lávky,

4. že původní požadavek postavit v každé divisi 1 lehký a 1 těžký most byl nejen nemožný, ale i zbytečný. Náš předpis žádá pro divisi 1 lehký válečný most a 1 těžký přívoz, což je zřejmě mnohem správnější. Němcům by bylo postačilo počítat asi s polovinou těžkých válečných mostů, a to jen u těch divisí, kde byly na březích vhodné komunikace,

5. že velká zranitelnost pontonových mostů, hlavně plechových pontonů, odůvodňuje myšlenku, snažit se místo nich stavět kozové mosty, jež jsou méně zranitelné. Dále že se dobře osvědčily lávky, jež dělostřelecké a letecké palbě odolávaly. Jinak že musí býti v záloze velké množství pontonů, aby se mohly v mostě vyměňovat prostřílené pontony,*)

6. že Němci nepoužili dostatečně (kromě u Dormans, Vincelles a Verneuil), zadymování za dne,

7. že po stránce technické třeba uznati, že se německým pionýrům přechod podařil a že třebas s velkými ztrátami na pontonech a ženistech, přece jen se jim podařilo udržeti mosty, přívozy a lávky po 5 dní a 5 nocí v dělové a letecké palbě.

Použitá literatura:

Plk. Baills: Le passage de la Marne par les Allemands, 15. července 1918. (Revue du Génie, sešit srpen—září 1931).

Der letzte deutsche Angriff. Reims, 1928. (Schlachten des Weltkrieges, svazek 34, Berlin 1930).

Otto Riebicke: Pioniere im Weltkrieg. Berlin, 1920.

Pplk. Saintagne: Přednášky francouzské válečné školy 1929/30.

Gen. Chauvineau: Revue militaire française 1932.

Speciální mapa se zakreslenými postaveními německými a francouzskými viz „Der letzte deutsche Angriff“.

Další literatura: Viz „Voj. rozhledy“ 1933, pozn. na str. 234.

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 mj. 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“.