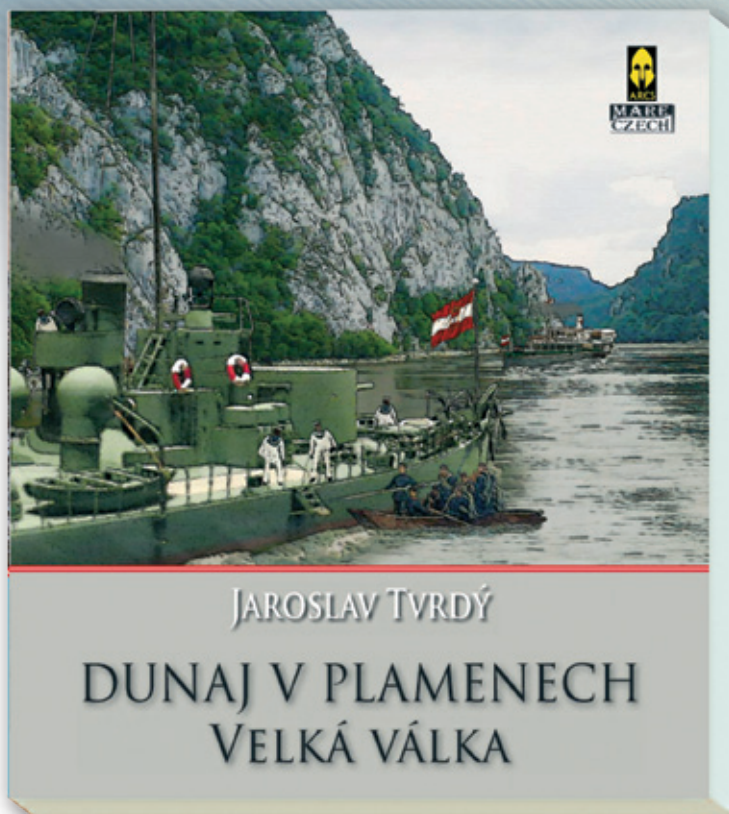




Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



Jaroslav Tvrdý

Dunaj v plamenech

část 1. – Velká válka

počet stran 128

vazba brožovaná

fotografií 96, kreseb 11, map 15

běžná cena 299 Kč,

naše cena 264 Kč,

cena K“M“K 209 Kč

ISBN 978-80-86158-58-7

(ARES)

ISBN 978-80-86930-88-6

(MARE-CZECH)

Publikace vychází

v března 2016

v koedici nakladatelství

Ares a Mare-Czech,

v edici Lodě v české minulosti
svazek 45.

Distribuci zajišťuje Kosmas, s. r. o.

Připravovaná kniha má pohnutou historii. Pro jejího autora, inženýra Jaroslava Tvrdého, byl Dunaj a historie plavby po něm životním tématem. Jsou plodní autoři, kteří dokáží chrlit knihy jako na běžícím pásu, a jako by jim bylo jedno, jestli ta příští bude o letadlech, tancích, lodích či čemkoliv jiném. A jsou autoři, kteří mají své jediné téma, a tomu se věnují naplno.

V případě Jaroslava Tvrdého šlo navíc o autora vzácně skromného, protože vlastně... autorem nebyl! *Dunaj v plamenech* totiž psal celý život, nikdy ho ale nedopsal. Nikdy neměl prostě ten pocit, že už je skutečně hotový, že už prostudoval, ověřil si a analyzoval natolik velké množství zdrojů, že už prošel natolik velký počet archivů, aby mohl říci: „Vím, a proto vím, že mohu vyprávět.“

Rukopis, tedy nedokončený rukopis, který redakce dostala k dispozici od manželky a bratra Jaroslava Tvrdého se dal pochopitelně zpracovat různými způsoby. A je jisté, že sám autor by text ve výsledku pojal jinak. Bohužel zde již není, aby to, jak jsme se s ním vypořádali my, ocenil, či naopak zkritizoval.

Po prostudování rukopisu jsme dospěli k závěru, že text je možné rozdělit do tří samostatných a v zásadě homogenních celků. Jeden z těchto celků představuje Dunaj a Velká válka.

Historie je nikdy nekončící a neustále se vpřed valící proud. A i když Jaroslav Tvrdý nezačal u oněch příslovečných Římanů, zpracovává moderní historii války na Dunaji a okolo něj v období dlouho před vypuknutím Velké války. A pochopit, k čemu došlo v letech 1914 až 1918, není v případě Dunaje skutečně dost dobře možné, nepochopíme-li, co vedlo k vzájemné nenávisti mezi státy okolo této řeky.

První část knihy proto tvoří vše to, co první světové válce předcházelo. A jsou to události klíčové pro celou Evropu. Od pronikání Turků do Evropy na úsvitu novověku až po jejich definitivní vytlačení z ní v éře balkánských válek. Vždyť neuspokojivé řešení balkánských krizí vedlo nejen k první světové

válce, ale v podobě válek na území rozpadající se Jugoslávie k snad vůbec největšímu prolévání krve v Evropě od skončení druhé světové války. A více či méně úspěšný boj vedený ruskými cary proti Osmanské říši vedl zase k otevření „zadních vrátek“, jimiž Rusové pronikali do Evropy.

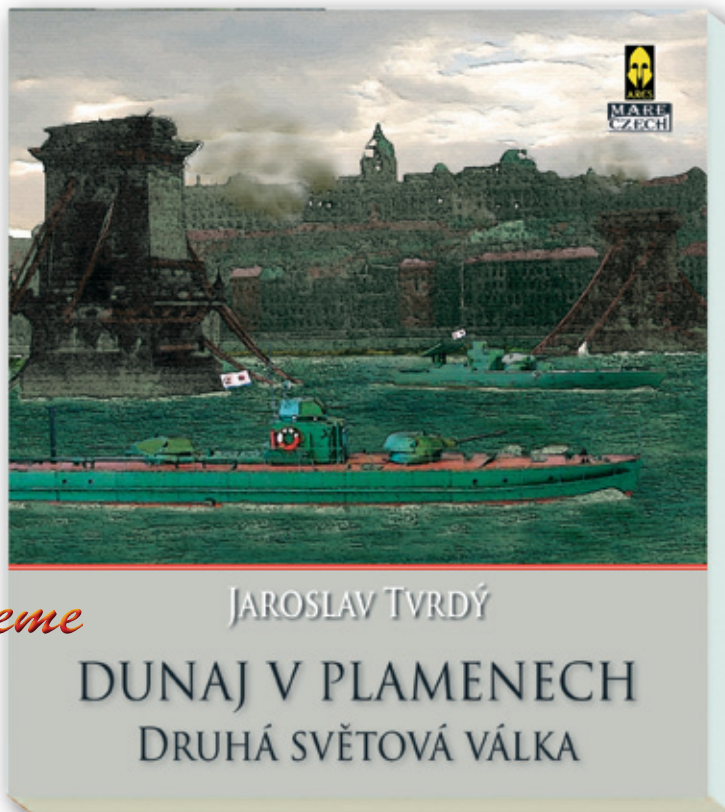
Druhou část knihy tvoří vlastní téma publikace. Tedy Velká válka na Dunaji. Klíčovými hráči se zde stala loďstva Rakouska-Uherska, Srbska, Rumunska, Bulharska, Německa a Ruska. Informace o činnosti britské dunajské flotily či o působení francouzských jednotek na Dunaji pak bude jistě pro řadu čtenářů úplnou novinkou... starou již sto let!

Třetí část knihy se pak zabývá rozpadem rakousko-uherské monarchie a především bojem, který vedly nově vzniklé státy okolo Dunaje proti nebezpečí představovanému maďarskými revizionisty, kteří se zaštitili novým komunistickým učením. Tedy válka proti bolševické Maďarské republice rad.

A konečně poslední částí knihy, rozdělené do dvou kapitol, je historie podunajských flotil nových států po skončení první světové války. Až na výjimky se zde ale text věnuje pouze osudu plavidel – pod jugoslávskou, maďarskou, rumunskou, rakouskou či československou vlajkou –, která za sebou měla válečnou historii a léta bojů v rakousko-uherské *Donauflotte*.

Vraťme se ale k oněm třem homogenním celkům tvořícím původní rukopis. Druhým je pochopitelně historie bojů druhé světové války na Dunaji, třetí pak samostatně osudy vlajkové loď československého loďstva hlídkového plavidla *T. G. Masaryk*. Obě tato témata, oba tyto celky plánujeme vydat jako samostatné publikace.

Publikace *Dunaj v plamenech – Velká válka* je vydávána v rámci dvou edic současně – *Malé kapitoly Velké války* nakladatelství Ares a *Loď v české minulosti* nakladatelství Mare-Czech.



Připravujeme

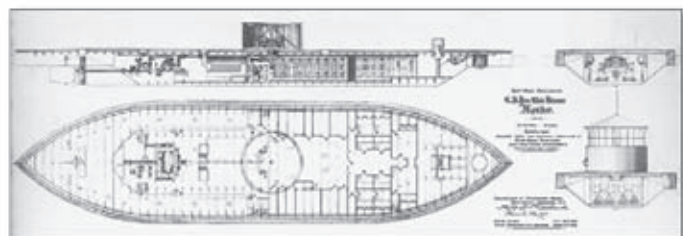


O autorovi

Ing. Jaroslav Tvrdý se narodil 3. května 1954 v Ledči nad Sázavou. Velkým koníčkem autora zůstala celý život historie, především pak historie zaměřená na válku na vodě, ať na moři, nebo na řece. Jaroslav Tvrdý si uvědomil, že dosud nikdo nezpracoval ucelenou historii řeky Dunaj. Doposud si historici vždy vybrali pouze nějaké historické události, které se vztahovaly k určitému úseku Dunaje. Psaní knihy i pátrání v archivech věnoval mnoho let. S ing. Milošem Kratochvílem získali množství informací v státních i soukromých archivech doma i v zahraničí, navštívili mnohé pamětníky. Vydání své knihy se bohužel nedomohl, ve svých šedesáti letech v roce 2014 nečekaně zemřel.



LODE
ČESKÉ
MINULOSTI



Naholže generální plán USS Monitor z roku 1862 (archiv Mare-Czech).

Dále HMS Warrior, první celostátní válečná loď z roku 1861, slouží dnes jako loďí muzeum v Portsmouthu ve Velké Británii (foto Tereza Přílozová).

Dunaj pramení v pohoří Schwarzwald v jihozápadním Německu a po 2860 kilometrech se vlévá v rozsáhlé deltě do Černého moře třemi rameny: Kilijským, Sulinským a Svatého Jiří. Tato druhá největší evropská řeka (po Volze) má přes 300 přítoků, z nichž některé jsou poměrně velké řeky – např. Dráva, Váh, Dráva, Tisa, Sáva, Morava, Siret a Prut. Protéká několika evropskými státy, které v průběhu staletí měnily jak své jméno, tak rozlohu, a na některých místech tvoří její přítoky hranice.

Hladina vody v Dunaji dosti kolísá. Zatímco na jaře je vodostav nejvyšší, na podzim a v zimě klesá natolik, že na horním úseku je plavba obtížná až nemožná. Pro ilustraci uvedme, že v maďarském hlavním městě Budapešti činí změna úrovně hladiny během roku šest až osm metrů. Romanité je i řeka řeky na jejím splavném úseku od německého města Ulm. Horní část po 1819. řeky kilometr (slovenské město Gabčíkovo) je široká od sta do tří set padesáti metrů, na středním úseku do 930. Řeky kilometr (rumunské město Turnu Severin) je to dvě stě osmdesát až sedm set metrů a na dolním úseku pak pět až šest set metrů.

Velmi různá je i rychlost proudu Dunaje. Největší bývá plavba v Železných vrátech poblíž známého Turnu Severin. Řeka tam nejprve protéká Kazanskou úžinou o šířce sto až sto padesát metrů a o hloubce kolem sedmdesáti me-

DUNAJ V PLAMENECH – VELKÁ VÁLKA

JAROSLAV TVRDÝ



trů a pak se poměrně ostře stáčí k jihu. Vodní masy se zde urychlují na osm až šestnáct kilometrů za hodinu, což bylo i pro lodě s motorovým pohonem často nepřekonatelnou překážkou. Musely proto při plavbě proti proudu využít pomoci dodatečných remorkérů či lokomotiv pohybových se podél břehů.

DUNAJ JAKO HRANICE SVĚTŮ

Dunaj a jeho břehy se od šestnáctého století staly dějištěm bojů mezi expandujícím islámem z osmanským Osmanem (tureckou) říší a křesťanskými státy střední a východní Evropy. Když Habsburkové zdědili roku 1526 Uherské království, ruzem se ocitli tváří v tvář nepříteli. Turci v té době už obsadili většinu Balkánu a na podzim 1529 se dokonce nakrátko objevili před Vídní, hlavním městem Rakouska. Rakusanům se ale podařilo v průběhu následujících 250 let vytlačit Turky až na dolní Dunaj a do balkánského vnitrozemí. Rakusané opakovaně budovali dunajské vo-

jenaské flotily vybavené veslovými a plachtovními loděmi, v pozdější době dokonce neseoucími děla.

Na podzim 1779 dorazila k břehům Dunaje na jeho dolním toku armáda dalšího nebezpečného protivníka Turků – ruské říše. Rusové zde síle dlouho nezdrželi, ale mírovou smlouvou z roku 1784 získali status ochránců ortodoxních křesťanů, žijících v Osmanské říši. A toho nalcitě využili. Pod vlivem osvobození pravoslavných Řeků, Rumunů a Bulharů začali energicky likvidovat poslední zbytky tureckého panství na jihovýchodě Balkánu. V letech 1790–1791, 1807–1812, 1827–1829 a 1853–1854 operovaly v ústí Dunaje ruské říční flotily.

V krymské válce bylo síle Rusko poraženo Brity, Francouzi a Turky a podle Pařížské smlouvy z roku 1856 muselo udržovat na Černém moři válečnou flotilu, tato situace však netrvala dlouho.

Po porážce Francie ve válce s Prusky vypovědělo Rusko v roce 1871 Pařížskou smlouvu a začalo znovu budovat své černomořské loďstvo. Ve druhé polovině devatenáctého století bylo jen otázkou, kdy Rusové znovu dobudou ústí Dunaje.



derf, jejíž výrobky do své výstroje zavedla také rakousko-uherská armáda. Oštěná věže bylo zprvu ruční jako u tureckých monitorů, od roku 1874 s pomocí dvojnásobně vyššího parního stroje. Při poměrně silném pancéřování (boky 44 milimetrů, věž 44 až 51 milimetrů, paluba 19 milimetrů) se díky použití oceli při konstrukci trupu podařilo dosáhnout ponoru pouhých jeden metr – ovšem za cenu snížené užitné nomeny. Při tomto ponoru mohly loďke nalodit pohybů 16 tun uhlí,

což jim stačilo na jediný den plavby. Také zao-
bavteřina – pouhých 50 ran pro obě dle – neby-
la dostatečná a monitory museli doprovázet zá-
sobovací loď. Při celkovém výkonu obou parních
strojů 320 lhp nepřekročili průměrná rychlost:
pouhých 8,3 uzlu. Společný úvod vody by bu-
doplatečně lodníci Post Flumener Schiffbau AG
roku 1871 a v létě roku 1872 absolvovali zkoušku
plavby ke spojení s velkou námořnicí. Jmé-
na *Marea* a *Leitha* dostaly podle přítků Dumaje
a další monitory je v tom mělo následovat.

Křest ohněm si oba monitory odbyly v září 1879 při přechodu řeky Sávy rakousko-uherskou

Rakouské monitory u Zomunu

[illegible]

První rakousko-uherská monitory *Mare* a *Leitha*, jak je prezentoval časopis *Světocizn* v srpnu 1876 (kresba František Chalupa, archiv Mare-Czech).

armádu z Chorvatska do Bosny. Lešha podporovala 13. armádní sbor a ostřelovala Brčko, zatímco pod palbou Marose, kryjícího jednotky 4. armádního sboru, se ocitl Samac.

V dalších letech byly loď vždy po několika měsících v roce mino provoz. V letech 1893–1894 byly loď radikálně modernizovány; původní střeje a kotle byly nahrazeny novými zařizením od německé firmy Schichaua Elbing o výkonu 700 hp, deločerpatelé zámělna běhli a jedním dělem Krupp L35 a rybníkolodní malární výhled zastupoval nyní dva revolverové kanóny Hotchkiss L33 ráže 47 milimetrů spolu s jedním kulometem ráže 6 milimetrů Skoda-Dornum M1893, vybavený firmou Škoda Plzeň – pozdějším hlavním dodavatelem del rakousko-uherského válečného námořnictva a jeho dmoisické flotile.

DALŠÍ VÝVOJ C A K DUNAJSKÉ FLOTILY

V polovině osmdesátých let devatenáctého století vznikla při vídeňském ministerstvu války zvláštní komise národních důstojníků, která důkladně analyzovala hydrologické podmínky na Dunaji a jeho přítocih, chodnosti existující vlastní monitorů a doporučila výstavbu dalších čtyř lodí stejného typu. Ale snížení politického napětí mezi evropskými mocnostmi v té době způsobilo, že další dvě lodě se nikdy nestavěly a na počátku devadesátých let devatenáctého století v lodnici Schönböhen & Hartmann v Budapešti.

S.M.S. *Křídla* byl spuštěn na vodu v srpnu 1892 a již v říjnu téhož roku byl uveden do služby. S.M.S. *Křídla* pak výtělý rakousko-uherský vlnjak 21. dubna 1893. Loď byla výtělá a rychelejší než předchozí typ. Při výtělu 446 tun dosahovaly tři parní stroje o výkonu 1200 iHP rychlosti deset uzlů. Na přídi a zádi nesy po jedné věži s dělem L15 ráže 120 milimetrů, nad nimi na palubě návěstově se nacházely v superpozici (což bylo novum) dvě děla Škoda L42 ráže 66 milimetrů a uprostřed loď pak dva kulomety Salvator-Dormus ráže osm milimetrů. Děla hlavní ráže model C86 pro *Křídla* dodaly ještě německé Kruppovy závody, *Škoda* pak dostal namontech děla Škoda na poněkud výšších lafetech, což umožňovalo na fotografích obě loď realisti. Tento



v letech 1912 až 1913²¹, ale za suverenity svého
disaře nad Bosnou a Hercegovinou zaplatilo vysokou
daň. Dne 28. června 1914 byl v hlavním bo-
senském městě Sarajevu zavražděn příslušníkem
tajné organizace srbských nacionalistů násled-
ník rakousko-uherského trůnu Franz Ferdinand
d'Este s manželkou.

Dne 23. července obdrželo Srbsko v soukromí a vyšetřováním atentátu rakousko-uherské ultimátum, jehož některé podmínky byly pro něj nepřijetelné. Následně 28. července přišlo z Vídně

do srbského hlavního města Bělehradu vyhláše-
ní války, které v Evropě vyvolalo řetězovou reakci
a zapojení většiny mocností do konfliktu nazýva-
ného nejprve Velká válka a později první světo-
vá válka.

V jeho důsledku se nejen rozpadly dvě velké říše (franká a rakousko-uherská) a v Německu vznikla na troskách císařství republika, ale došlo i ke vzniku nových států v podmaněné oblasti a k zárodku nových sporů, které následně přispěly ke vzniku další světové války.

2. VELKÁ VÁLKA NA DUNAJI

ky: na severu Dunaj, jehož levý břeh Rakoušani ovládali od strategického dopravního uzlu Orsova v blízkosti Zelených vrát až po jeho soutok se Sávou u Belehradu, a dále Sáva až po soutok s Drávou u Raši. Na západě byla pohraniční řeka Dunaj, která odbočovala Srebko od Bosny a Hercegoviny. Zatímco poslední jmenovaná řeka byla pro monitory na většině své délky neplavná, na Sávě byly v Beřku (asi 50 kilometrů od Raši) dislokovány *Maras a Leutas* a u soutoku Sávy s Dunajem u Zemana *Sestona, Kőrös, Temes a Beograd*. To jím umožňovalo v případě potřeby ustoupit na rakousko-uherské území.

První gráty vypálila skupina Zemur 29. berze-
se 1914 na *kelemdži*¹² a plovot *Kulim-dag*.
Dne 12. srpna překročili ruskouko-uherské
5. a 2. armádu jak *Dravta*, tak i *Sávu*, kde přepra-
vu IV. sboru mezi *Mitrovici* a *Sabacem* podporova-
ly polbou *Maru* a *Leitova*. Jejich bojové maza-
ne se stalo klíčovým poté, co „trostná vypravu“ Ru-
kuzán skočila porážkou v bitvě v pohorí *Čer* (cca
30 kilometrů od *Sabace*) ve dnech 16. až 19. srpna

Rakousko-uherský monitor Times
(sbírka Prof. Ing. Friedrich Prásky)



Dne 3. října byl při palném přepadu u Ravenné zasazen 12 granátů moderních polních děl ze vzdálenosti cca tisíce metrů monitor *Leitha*. Byla vyřazena všechna děla a ve velitelské věži padla celá osádka až na velitele. *Linienichifloetnani* (Lach) Karl Topf ji totiž těsně předtím opustil.

Dvacátého třetího října najel ve tři čtvrtě na tři ráno ráno u městečka Grabová Temes na miny umístěnou zde ruskými námořníky nadporučíka Volkovického. Vybouchla pod pravou věží děla 120mm L/35, způsobila sekundární výbuch podvětvového skladu střeliva a roztržení lodního boku. Osádka odlehčená o 31 padlých se marně snažila v palbě srbských pušek čerpat vodu zauplavující trup ručními čerpadly a nakonec musel velitel Lach, Olaf Wolff vydat rozkaz opustit loď.

Důsledkem této události bylo vybavení monitorů u dalších rakousko-uherských lodí příďovým ochranným zařízením „Minerodent“ (minové hrábě) a nasazení přestavěných civilních lodí k lovení min.

Další ztráty zaznamenala *Donaufloettille* na Dunaji. Dne 9. září se Srbové vylodili na severním (levém) břehu řeky a obsadili na několik dní město Pančevo – základnu hlídkových člunů *D* a *G*. Obě lodě musely být vyhozeny do vzduchu, aby nepadly do rukou nepříteli. Na druhé straně byla ztráta *Temes* kompenzována novým monitorem *Enns*, spuštěným na vodu v Linci 29. července 1914. S výtlakem 536 tun byl větší než *Temes* a *Baden* a měl nově výkonnější děla L/45 ráže 12 centimetrů v dvouhlavňové věži na přídi. Sekundární výzbroj sestávala ze dvou univerzálních děl L/50 ráže sedm centimetrů schopných palby na pozemní i vzdušné cíle. Byly namontovány šachovnicově na palubě nástavby a zprvu byly chráněny jen zvýšeným pancéřovým nábradím. Po zkušenkách z války na Sávě dostaly dodatek otevřené věže.

Výkon strojů o výkonu 1500 hp lodí umožnil dosáhnout na klidné vodě rychlosti 13 uzlů. Její Achillovou patou ovšem byla zadová výzbroj sestávající ze tří houfnic 12 cm L/10 v pancéřových litých kopulích. Jejich dolehlé – posých šest kilometrů – byl naprosto nedostatečný a věž na přídi nebyla schopna palby přes zád.

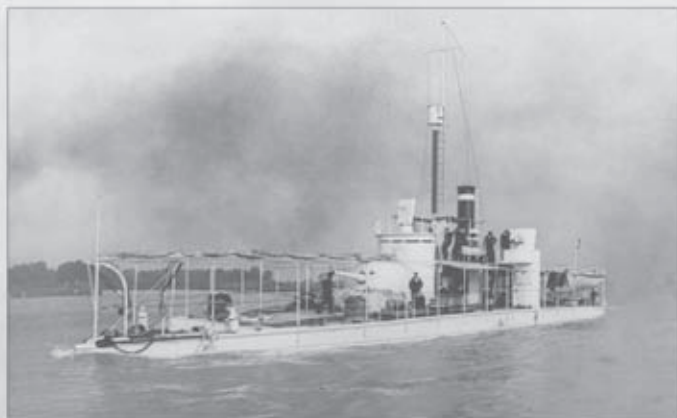
Enns se připojil k *Donaufloettille* 24. října. Dne 21. listopadu 1914 svedl boj s francouzskou baterií ráže 138 milimetrů na návrší Vraňar v Bělehradě. Děla 12 cm L/45 se v souboji na vzdálenost deset kilometrů sice ovděšila, ale jakmile se loď otočila k baterii zádí a odpalovala, byla prakticky bezbranná.

NEVYDARENÁ RAKOUSKO-UHERSKÁ OFENZIVA

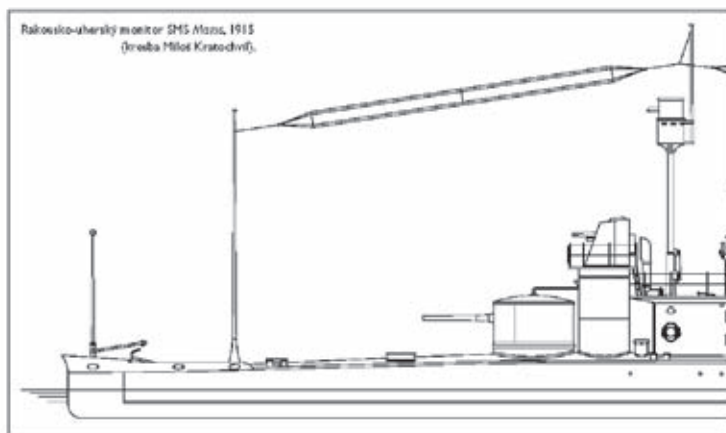
Z hlediska vhodnosti výzbroje pro válku na řece byly dělostrojky *Donaufloettille* nejlépe hodnoceny *Körös* a *Samos*. Oběma připadla klíčová role při podpoře další rakouské ofenzivy. Ta začala koncem října 1914 a Srbové ji šelili s velkými problémy, neboť trpěli velkým nedostatkem dělostřelecké munice.

Prvního listopadu vyklidili Sabac a jižně od něj ustoupili pod palbou *Körös*, *Maros* a *Leithy* i z klíčových Mizarských výšin. Srbové se pokusili zachytit na řece Kolubara¹³, ale rakousko-uherská armáda řeku přešla, obchvátla srbskou 1. armádu na jihu a donutila Srby k ústupu na jihovýchod.

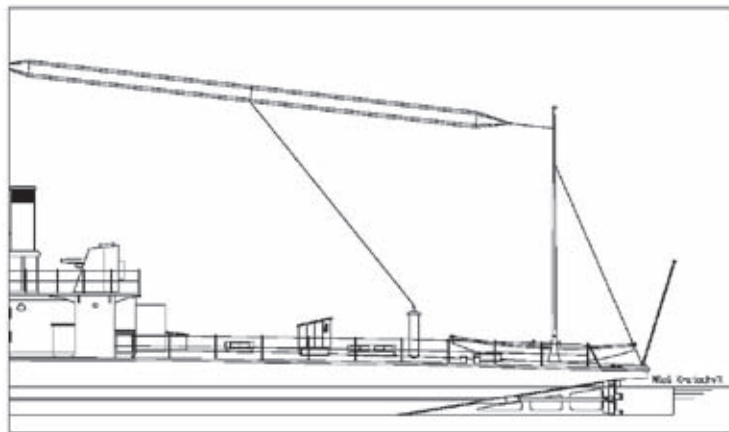
Druhého listopadu 1914 Srbové vyklidili Bělehrad. O pět dní později se podařilo ukončit odminování Savy a oddíly *Donaufloettille* z Dunaje a Savy se spojily u Bělehradu. Jejich úkolem byla nyní podpora levého křídla rakousko-uherských vojsk opírající se o Dunaj u Grocka. Vrhni velitel *General der Infanterie* (generál pěchoty) Oskar Potiorek totiž plánoval zmístit nepřítelkou 2. armádu na pravém srbském křídle silami své 5. armády, pak se obrátit k jihu a donutit Srby ke kapitulaci.



Pohledy od zádě i od přídi na rakousko-uherský monitor *Enns* (obrázky Prof. Ing. Friedrich Prasky).



Rakousko-uherský obrněný parník *Bolton* (archív Marek-Czech).



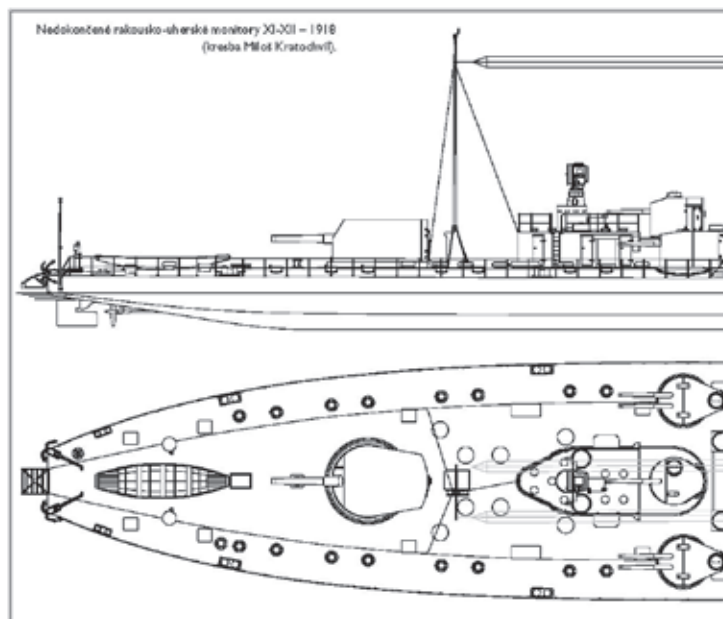
velkými rozměry a nedostatečným pancéřováním nemohly tyto lodě monitory nahradit, i když jejich posádkám rozhodně nechyběl bojový duch. Jejich přestavba však buďapečské loděnice vytáhla spolu s opravami poškozených lodí natolik, že stavba daleko důležitější lodě *S.M.S. Ison*, sestavy monitoru *Enns*, trvala téměř 1,5 roku. Až byl její kotel položen už v listopadu 1913, spuštěna na vodu byla až v únoru 1915 a s uvedena do služby teprve 11. dubna 1915.

Není divu, že další dva monitory zvláštního a zlepšeného typu – *S.M.S. Sava* a *S.M.S. Traun* II byly objednané v loděnicích v Linci. Výtlakem 600 tun se přibližily rumunským monitorům, výkon strojů, rychlost, ponor (1,3 metru) a pancéřování (boční pás 40 milimetrů, věže 50 milimetrů, paluba 25 milimetrů) zůstaly stejné jako u plavidel *Enns* a *Ison*. Výšší velitelská věž a přestěhování sekundární výzbroje na hlavní palubu umožni-

ly lepší výhled vzad, hlavní nástavba se zmenšila a v její zadní části se na záložním stanovišti řízení palby objevila otočná pancéřová věžička s průzory.

Všechny čtyři na válku postavené rakousko-uherské monitory měly kotle vytápěny naftou a nebyly stereoskopické dalekoměry domácího výrobce Goerz¹⁴. Výrobně náročné teleskopické stožary na nich nahradily ocelové konstrukce z L profilů, nesoucí na svém vrcholu „vrani hnízdo“ určené pro pozorování a řízení dělostřelecké palby.

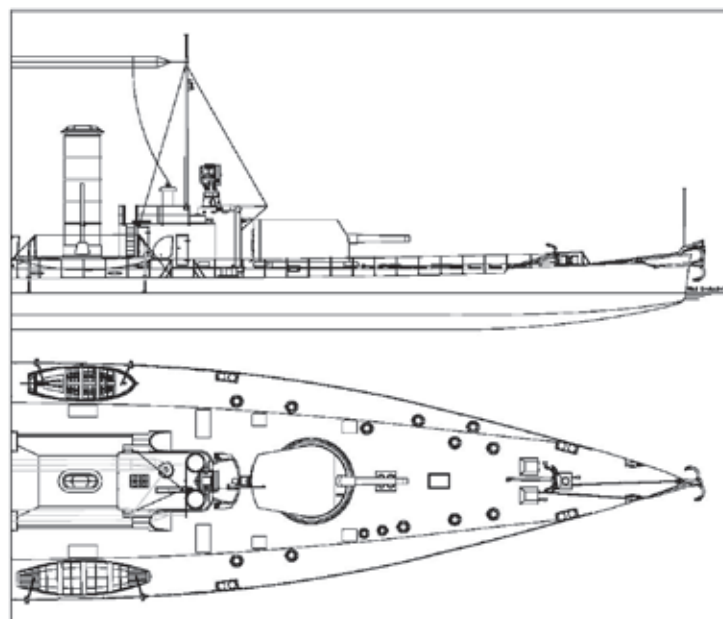
Dvě se tři houfnice 12 cm L/10 na zádí a příďová věž 12 cm L/45 byly také převzaty z typu *Enns*. Kulometry již nebyly umístěny ve slabě pancéřované nástavbě, ale v otočných věžičkách po obou bocích velitelské věže. Nahrazení nejspolehlivějších houfnic věží a dvěma protiletadlovými děly 7 cm L/26 ve společné kolébě ale žádné zlepšení nepřineslo.



níků *Donaufloßtille*, kteří požadovali mimo jiné vyšší rychlost, naftové vytápění kotlů a především šachovnicové uspořádání děl obou ráží, aby bylo možno v každém směru střílet z co nejvyššího počtu hlavních. Hlavní konstruktor Schifffbau-

-Oberingenieur S. Morin zřejmě kvůli tomu doplnil do již schváleného projektu další, tentokrát jednoblávnovou věž L/45 ráže devět centimetrů, umístěnou na palubě nástavby a schopnou palby téměř všemi směry¹¹.

Na žádost velitelé *Donaufloßtille* byl také proveden zásah do projektu u dvou posledních hlídkových lodí *Stör (jeseter)* a *Lachs (losos)*. Až během



stavby byly doevadní dvouhlavňové věže 7 cm L/26 vyměněny za jednoblávnové 7,5 cm L/30. Ani jedna z těchto lodí se již bojového nasazení nedočkala: hlídkové lodě byly sice dokončeny, ale nebyly zařazeny do služby, monitory nebyly do konce války ani spuštěny v lodnici v Linci na vodu.

RUMUNSKÝ VSTUP DO VÁLKY

Události roku 1916 však ukázaly, že by nebyly stavěny zbytečně. Rumunská neutralita neměla dlouhého trvání. I když od podzimu 1915 pluly po Dunaji bez překážek nákladní čluny se zbraněmi a střílivem pro Turecko a Bulharsko a zpět se vracely s nákladem rumunského obilí, probíhala

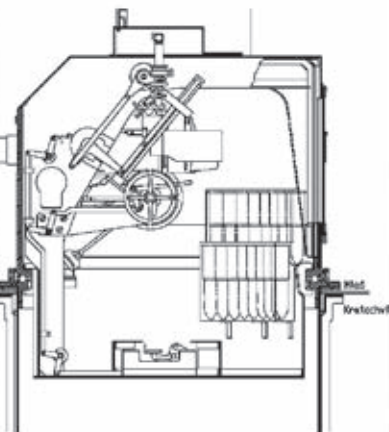
V předvečer útoku byl na levém i pravém boku každého z remorkérů namontován dřevěný výklopový rám s torpédem. Velení převzali důstojníci z Generálního štábu z Bukurešti, kteří nanestřáti dobře neznali místní situaci. Měli se v kylové formaci přiblížit k monitorům na 300 metrů, vyhlásit si individuální cíl a torpédovat jej. Dne 27. srpna 1916 ve 21.30 se jim to skutečně podařilo. Vedoucí remorkér *Rundunica*¹² pod velením kapitána Negulescu však zvýšil rychlost a odpálil svůj torpédo dříve než zbýly dvě lodě – *Cattina* a *Bajoreacu*. Torpéda z *Rundunice* potopila barku a uhlím a benzínem. Další lodě cíl minuly.

Teprve o hodinu později obdržel velitelé *Donaufloßtille* *Linienschiffbau* -patron Karl Lucich radiogram oznamující rumunské vyhlášení války. Po tomto útoku následoval trest. Ráno zahájily monitory palbu na přístavní zařízení, nádrže a naftové nádrže v rumunském Giurgiu na druhém břehu řeky a začaly systematicky likvidovat lodě rumunské pobřežní obrany. Rumunské baterie odpovídaly bombardováním města Ruze a dosud neutrální Bulharsko pod dojmem této události vyhlásilo 1. září 1916 Rumunsku válku.

Od 28. srpna byli ve válečném stavu s Rumunskem i Němci. V prvních zářijových dnech ponechal Mackensen k obraně Dunaje jen slabé síly (tzv. Dunajskou armádu) a se smíšenou bulharsko-německo-tureckou Armádou Dobružďa¹⁴ zaútočil podél pravého břehu Dunaje na Constantu.

DALŠÍ BOJE PROTI RUMUNSKU

Donaufloßtille měla podpořit jeho levé křídlo, ale nemohla. K překvapení jejích důstojníků se Rumunům uvažovalo za plovoucí bariérou a minovým



Rekonstrukce návrhu dělové věže 7,5 cm d30 – Škoda 1916 pro hlídkovou loď *Stör* (zobrazení Moritz Kratochvíl).

polem u ostrova Kalimok (439. říční kilometr), na něm údajně spotřebovali většinu svých min. Připravili se sice o možnost střetnout se s protivníkem v přímém boji, ale zamýšlela výhoda byla větší: o šest kilometrů dál se na pravém břehu řeky nacházela u městečka Turtucaia¹⁵ rumunský opěrný bod a v případě vojenských operací proti Bulharsku se zde měla rumunská armáda přepravit na pravý břeh Dunaje. Turtucaia byla ale dobyta Bulhary 6. září po čtyřdenním boji, i když zejména západní sektor pevnosti podpořily palbou rumunské monitory *Lascar Catargiu*, *Alexandru Lahovari* a *Michail Kogalniceanu* a hlídkové čluny číslo 3, 4, 7 a 8.

Pád pevnosti Turtucaia a následně Silistria – dalšího vhodného přechodového bodu na Dunaji – donutil Rumuny zastavit ofenzivu v Transylvánii. S pomocí ruských jednotek generála Zajackovského koncentrovaných u Cobadinu již na Constantu se pokusili obklíčit a zničit bulharskou Mackensenovu armádu. Přechod byl naplánován u bulharského města Rjahovo (465. říční kilometr).

Rumunská plovoucí a minová bariéra u Kalimoku znemožnila podporu přechodu lodními *Divizí de Dunare*, kdežto *Donaufloßtille* se díky ní ocitla ve správném čas na správném místě. Přechod zahájila rumunská 10. pěší divize se 3. armádou generála Averescu 1. října o půl čtvrté ráno na člunech a pontonech.

Téhož dne dopoledne začali rumunští ženisté budovat pontonový most. *Donaufloßtille* obdržela kolem poledne 1. října rozkaz od nejvyššího německého velitele v oblasti, *Generála der Infanterie* Roberta Koehe, most zničit. První vyhluky ještě za tmy hlídkové lodě *Compé*, *Viza* a *Barsch*. Za deště a mlhy najela *Compé* na mělčinu, další dvě lodě ale dosáhly 2. října kolem osmé hodiny ráno ostrova Lungu asi tisíce metrů od mostu. Nehledě na minové nebezpečí se k němu přiblížily asi na dvě stě metrů a palbou děl a kulometů ničily pontony, jednotky čekající na břehu řeky a způsobili paniku mezi vojáky pohybujícími se po mostě.

Proti rakousko-uherským lodím zasáhly baterie 7. pěší brigády, dělostřelecký oddíl 13. plu-

Rumunský monitor Alexandru Lahovari (zobrazení Jaroslav Tvrdo).



Zaskočený Károlyi rezignoval, následován Berinkého vládou. Moc převzali komunisté se socialistickými demokraty v šele a Belou Kunem. Podle sovětského vzoru ustanovili vládu lidových komunistů, odmítli ultimátum Dohody a od 24. března začali formovat novou brannou moc *Vörös Hadsereg* (Rudou armádu). Netrvalo dlouho a nad Dunajem znovu zahřměly dělové salvy.

PROTI RUDÉMU NEBEZPEČÍ

Do armády Maďarské republiky rad vstoupil značný počet bývalých důstojníků, poddůstojníků a vojnů bývalé c. a k. branné moci. Nešlo jim o politické důvody – chtěli bránit to, co zůstalo z Maďarska. Největší tomu bylo i u Dunajské flotily. Zbylé tři použitelné monitory *Morav*, *Leitha* (pod novým názvem *Leita*) a *Szamos* byly provizorně vyzbrojeny 10cm houfnicemi, 8cm děly a kulomety, hlídkové lodě pak jen kulomety. Některé z nich nesly i falešná děla ze dřeva⁶⁶, pozice *Stáru* (přejmenovanému na *Komárom*) a *Lach-*

au (Poszony⁶⁷) zbylo po jednom původním kanonu 7,5cm / L30.

Nezbytky ovšem mnoho a loďstvo Ety Kuna mohlo získat daleko silnější loď hned v prvních dnech své existence. Pokus Ušternova nastupce *Captaina* Vernona Haggarda o evakuaci Vixovy spojenecké vojenské mise z Budapešti dne 23. března 1919 a pomocí monitorů *Kuna* a *Bosna* a jugoslávskými posádkami a francouzskými a britskými důstojníky na palubě skončil málem zabavením jak monitorů, tak i dvou doprovodných britských člunů 228 a 210. Velitel flotily Mažuranič – až sám vážně zraněn střelou ze břehu – vyvedl své loď pod palbou rudých gard pozdě večer z města ven a vrátil se s nimi do přístavu Raja na demarkační čáře.

Cela akce, při níž loď pluly pod britskými a francouzskými vládkami, byla zřejmě zbytečná: podplukovník Vix a jeho podřízený opustili Budapešť bez větších problémů vlakem.

Když selhalo vyjednávání Maďarů se státy Dohody, přišly ke slovu zbraně. Patnáctého dubna 1919 zahájila postup k Fece Tise severní sku-

pina rumunských vojsk a 27. dubna ji následovala východní skupina československé armády pod velením francouzského generála Hennocqua. Obědila Zakarpatskou ukrajinu/Podkarpatskou Rus a 30. dubna se spojila u Čopu s Rumunem.

Společná operace obou států tak dosáhla svého cíle – zabránila příchodu jednotek Sovětského Ruska na pomoc maďarské Rudé armádě. Její jednotky ve snaze vyhnout se obklíčení začaly ustupovat z výběžku mezi posílenými Rumunů a východní částí Fichonovy linie.

Dne 27. dubna dala československá vláda rozkaz svým jednotkám obsadit toto území. Šestá divize italských legií a II. brigáda vyrazily k vítězství na průmyslové a dopravní centrum Miskolc a na hornické město Salgotarjan. Jejich vojáci však narazili na silný odpor maďarské Rudé armády, která pod velením talentovaného náčelníka štábu Auréla Stromfelda přešla 20. května do protiočtu silami tří sborů. Dne 10. června dosáhla polských hranic a rozdělila československou armádu na Slovensku na dvě části.

RUDÁ FLOTILA NA DUNAJI

Útokům maďarského I. sboru musela odolat i československá 7. divize italských legií, bránící dunajskou hranici od Komárna až po Bratislavu. Ke slovu přišly i válečné lodě, bojující jen na maďarské straně. Britsko-jugoslávská flotila⁶⁸ se chovala v Baje zdrženlivě a do bojů nezasáhla. Na lodích nebyl plný stav posádek, chyběl zejména strojní personál. Maďaři navíc přehradili Dunaj třemi minovými uzávěrami a u Pakosu ponechali k jejich ochraně několik lodí.

To umožnilo monitorům a hlídkovým člunům rudé flotily zejména na přelomu května a června 1919 proti československé armádě, postrádající početnější dělostřelečtvo a dělostřeleckou munici, účinně zasahovat. Byly nasazeny na říčním úseku mezi Komárnem a maďarskou Ostřihomí (Esztergom). Jako první si odhlí 10. května bojový křižník *Poszony*. O 15 dnů později byly do boje nasazeny *Szamos*, *Fogas* a *Komárom*.

Nejaktivnější byly tyto tři loď v ranních hodinách 30. května, kdy podporovaly přechod



Plavba Fogas
s doprovodem
mladšího-ukrajinského
hlídkového loď typu
Véls na dobové
polední
(sbírka Jaroslav Tvrď).

66 / 67

Monitor Enns (sbírka Tvrď a Kratochvíl).



Československý ministr zahraničí Edvard Beneš však odjel z Paříže jen několik dní po podpisu antintergermanické mírové smlouvy a je téměř jisté, že příslušnou žádost Spojencům nepodal.

KOSTLIVCI VE SKŘINI

Pro vysvětlení této ohromující nečinnosti je konečně nutno otevřít Pandoraovu skříňku a podívat se nezaujatým okem na personální konflikt, který probíhal uvnitř československé armády v prvních letech budování a o kterém se dnešní česká historiografie nemluví.

Šlo o snahu zhmotit se bývalých příslušníků rakousko-uherské armády, kteří v jejích řadách působili a kteří ji v počátcích prokazovali cenné služby. Jenže v závěrečné etapě první světové války vznikly převážně z válečných zajatců československé ozbrojené síly v zahraničí (legie) a byly nasazeny na straně Dohody. Tuto mocnou zbraň při politických jednáních o samostatnosti Československa představovala jedna divize vzniklá ve Francii, dvě v Itálii a dokonce celý armádní sbor o téměř 60 000 mužích v Rusku. Není divu, že se nová politická reprezentace Československa pokoušela od počátku své existence silou a pomocí francouzské vojenské mise postavit právě na nich. Bez ohledu na to, že jim často chybělo odborné vojenské vzdělání a především zkušenosti s velením větším jednotkám na poli.

O tomto problému napísal generál Maurice Pellée, tehdejší náčelník francouzské vojenské mise v Československu: „Důstojníci českého původu, kteří zůstali až do konce v řadách staré rakouské armády, prošli depresi a otevřenou porážkou. Pokud zůstali ve službě, jsou vystaveni útokům a podezřením... Legionáři důstojníci žádají, aby byli vyloučeni z armády (alespoň co nejvíce z ní).“

Dokud byli bývalí rakousko-uherské důstojníci ve vysokých funkcích MNO, snažili se prosadit, aby československé válečné loďstvo bylo budováno na základě odbornosti i válečných zkušeností.

Muži jako náčelník operačního oddělení MNO plukovník Kalhous za války poznali cenu dunajských monitorů a považovali je pro ochranu dunajské hranice nezbytné. Pod jejich patronací došlo 20. prosince 1919 k reorganizaci československého válečného loďstva.

Byl zřízen oddíl československého válečného loďstva pro Labe v Litoměřicích a oddíl československého válečného loďstva pro Dunaj v Bratislavě, oba podřízeny 34. (lodnímu) oddělení MNO⁶⁹. To bylo zprvu samostatné, ale později bylo převáděno do technického a dopravního odboru ministerstva. Obě oddíly spadaly pouze v posádkových záležitostech pod místní posádková velitelství a v jejich čele stáli bývalí aktivní námořní důstojníci Eduard Plný a Zdenko Hudeček⁷⁰.

Ke dni 17. dubna 1920 loďstvo disponovalo šesti čluny a dalších šestnáct bylo ve stavbě. V Parkány a Bratislavě mělo loďstvo dvě baterie pro čtyřech dělech ráže devět centimetrů, připravovalo se vybudování arzenálu a poddůstojnické školy. Plány na dozorčení zahrnovaly tři monitory.

PAMĚTNÍ SPIS ADMIRÁLA RADONĚ

Toto budování válečného loďstva jako samostatné zbraně však nesliklo pozornosti politické a velení MNO. V důvěrné zprávě generálního inspektora československých vojsk z 31. října 1919, adresované prezidentu MNO se uvádí, že lodní oddělení MNO chce „za každou cenu prosadit u námořního tělesa důstojníky aktivní na úkor důstojníků rezervních nejvíce zasloužilých o českou věc po převratu a také více obliběných“. Zjednotěné řečeno nahradit důstojníky se zkušenostmi z rakousko-uherské armády, což se týkalo prakticky všech odborníků na námořnictvo, důstojníky se zkušenostmi z legií, kteří neměli k námořnictvu žádný vztah.



Vlevo: Zdenko Hudeček na válečném námořním hlídkovém loď
Přední: Bořivoj Radoně (sbírka Jaroslav Tvrď, kolekce Karel Pašek).

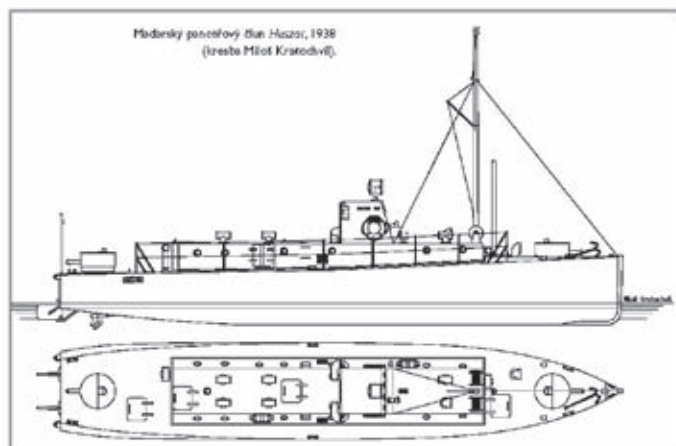
Vlevo: Konrad Radoně Bořivoj Radoně (sbírka Marek Čížek).

Velitelem námořnictva, respektive námořního odboru, měl být admirál Bořivoj Radoně, příjatelem do československé armády 16. dubna 1919 jako penzista. Tento bývalý velitel rakousko-uherského námořního letectva a náčelník operačního oddělení námořního ministerstva ve Vídni, povýšený císařem Karlem I. na *Konradadmirála* až 1. listopadu 1918, odešel dne 27. prosince 1919 generálnímu inspektoru československé branné moci *Pamětní spis* s velmi překvapivým obsahem. Aniž by znal záměry vlády a lodního oddělení při MNO, podrobil budování a existenci československého ozbrojeného loďstva kritice. Kontrolní a strážní službu na Dunaji navrhoval řešit malými jednotkami příslušnými k jinému odboru. Klade si

nich min a překážek mohli podle něj provádět ženísté, panoforové vlaky obnovené námořníky doporučil přidat k železničnímu vojsku.

Závěr je nekompromisní a bezesporu odvíjí výstavbu československé dunajské flotily na dlouhá léta: „Celkem vzato se zřízení neplodného válečného loďstva pro tuto dobu vůbec nedoporučuje.“

Lodní oddělení MNO by podle něj mělo provést likvidaci nynější organizace námořnictva, předat muštrů k původním okresním doplňovacím velitelstvím a důstojníky – nechtějí-li se věnovat službě v námořním obchodním loďstvu – přidělit k jiným vojenským formacím schopným využít jejich odbornosti.



98 / 99 DUNA JI FLAMENECH - VEĹKA VÁLKA Maďarská Miřková loď Győr (střelka Tervy a Kratochvíl).

PARODIE NA VÁLČNÉ ĹŮSTVO

Československé řídící síly na tom byly se svým vyhlašením podstatně hůře.

K 1. lednu 1922 bylo 34. (dodně) oddělení zrušeno a s ním i oba oddíly československého válečného loďstva. Nupak v Bratislavě vznikl samostatný vodní praporek pod velením plukovníka ve výslužbě Karla Müllera, podřízený tamnímu Zemskému vojenskému velitelství. K němu převeleli z původního oddílu československého válečného loďstva pro Labe čast důstojníků a poddůstojníků, zatímco labský oddíl sám se stal základem žemijního pluku číslo 1 v Terentině. K vodnímu praporu byla převelena mostní rota bratislavského žemijního pluku číslo 4. Kromě ní měl ještě rotu minovou, lodní, náhradní a arzenál. Ovšem počet jeho příslušníků byl tak malý, že ve srovnání s maďarskou řídící stráží vypadal jako

trapaslík. Odečteme-li mostní rotu, pak měl praporek nahrazující československé válečné loďstvo jen 238 příslušníků, z toho 20 důstojníků a 27 rotmistrů. A ještě pár čísel: samotná lodní rota čítala jen pět důstojníků, 13 rotmistrů a 78 vojáků a náčelníků poddůstojníků.

S těmito počty samozřejmě nebylo možno nic podniknout. Totéž se týká nedostatečného vybavení.

Dne 21. května 1924 byla tato jednotka přejmenována na mostní praporek, její organizace se však nezměnila. Speciální výstřel praporu byla sice postupně doplňována, avšak kvalita loďního parku se nemýšlela. Ten tvořily v polovině dvacátých let pouze dva dělové čluny (OMd 1 a OMd 2), osm motorových vlečných člunů (OMet 21-28 a OMet 29-36), dále šest strážních (OMs 11-16), dva spojovací čluny OM 38 a OM 39, tři hlídkové čluny (OMh 3-5) a dva čluny minové (OMm 33 a OMm 34).

Celou flotilu vodního praporu doplňovali řada pontonů, manipulačních a kotevnických přístrojů, veslových (V) minových loďek pro kladení jedné třítní miny a dokonce jeden člun s leteckým motorem a vrtulí.

Tři ze šesti lehkých vlečných člunů OMet (obrázky Jaroslav Tervy, kreslířka Karel Pavla).



A tak už koncem dvacátých let dvacátého století začala *Ratna Mornarica* (válečné námořnictvo) objednávat torpédoborce a ponorky v renomovaných britských a francouzských loděnicích. Ovšem s výjimkou dělostřelecké výzbroje. Ta pocházela velmi dlouho pouze ze Škody Plzeň, a zejména výrobky měla řada jugoslávských důstojníků střední a starší generace dobré zkušenosti z minulosti. To umožnilo Škodě pokračovat v období mezi dvěma světovými válkami ve vývoji lodních děl a dosahovat například v implementaci automatizovaného nabíjení děl střední ráže pozoruhodných výsledků.

Jugoslávci byli náročními a schopnými zákazníky. Před druhou světovou válkou dokonce vybudovali torpédoborce *Zagreb* a *Ljubljana* v domácích loděnicích v Kraljevi a Splitu. V posledně jmenovaném městě začali v roce 1938 stavět velké vůdčí torpédoborce a plánovali i stavbu křižníků a děl ráže 100 milimetrů.

Toto vše vyžadovalo velké investice a při omezeném rozpočtu válečného loďstva už peníze na udržování a modernizaci lodí dunajské říční flotily nebyly. Království SHS přitom chyběly menší obrněné čluny. Z *Donauflootille* po dělení pouze jediný. Šlo o stavbu loděnice Závod K. O. Revenasko a tedy loď stejného typu, jakými disponovali Maďaři. Člun neel taktický znak V2 a v roce 1929 byl vyřazen ze služby a prodán soukromé firmě. Slabě ozbrojené remorkéry jako *Ločen* nebo *Mostar* je nahradit nemohly.

Ratna ratna flotila (říční válečná flotila) SHS sdílela na staré rakousko-uherské základně Noví Sad, kde byla i dílna pro provádění menších oprav. Díky tomu mohly být provedeny ve dvacátých letech dvacátého století menší modernizace. V roce 1924 byl na *Moravě* přestavěn teleskopický stohar novosádské většiny s kulometem ze zadní části lodě mezi navigační můstky a komín. Na *Savi* byla demontována hranať vyvýšená nástavba za navigačním můstkem velitelů

vše a místo ní byly napřesky lodě instalovány kolejiště pro polyklivý světlomet. Problematickou houfnicí 12 cm L/10 na zdi nahradilo protiletadlové dělo Škoda 68 mm L/50. Plánovaná instalace diesellových motorů na monitoru *Drupa* se neuskutečnila a na zesílení protiletadlové výzbroje a dodatečné pancéřování si lodě musely počkat až do poloviny třicátých let.

Kromě již zmíněných velkých bojových lodí měla *Ratna ratna flotila* také velitelkou a štábní loď, čtyři pomocné motorové čluny, původně francouzské stíhače ponorek V7¹⁵, tři remorkéry a 14 vlečných člunů pro tylové zabezpečení a tři nemocniční vlečné čluny. Remorkéry a zmobilizovaná civilní plavidla měly vytvořit čtyři pro kladení minových uzávěr a lovení min.

V mírovných letech monitory hlídávaly na základnách blízko hranic – s Maďarskem na Tise u Staré Kuzně a na Dunaji u Bezdaru (1425. říční kilometr) a s Rumunskem u Dubovcu (1067. říční kilometr). Tam měly spolu s pozemními jednotkami bránit případnému přechodu Rumunů na vlastní břeh a po zahájení války kryt palbou říční jednotky určené k zablokování strategického Šip kanálu u Zelených vrat (940. říční kilometr) a tím i plavby po Dunaji.

ĹŮDE RUMUNSKÉHO KRÁĹOVSTVÍ – A ZNOVU ŠKODOVKA

To se ovšem nehodilo Rumunům, pro které export zboží (a zejména surové repy) do střední a západní Evropy představoval nemalobátný zdroj příjmů. Válkou vyčerpané Rumunsko rovněž nemělo dostatek prostředků pro svou *Drupa de Dunare* (říční divizi). Mělo ale vlastní arzenál a loděnici v Galati (Sanctiul naval Galati) a jakmile to finanční situace dovolila, mohlo zde provádět opravy a i poměrně složité přestavby monitorů.

Ačkoli v roce námořní válečné loď dávalo Rumunsko přednost kanonům švédské a italské provenience, u dunajské flotily tomu bylo jinak. Již v roce 1925 řešilo rumunské námořnictvo podle



Dělo 47 mm na ště monitor *Asotul* (obrázky Tervy a Kratochvíl).

ní obrany zádožního sektoru monitorů *Bucovina* a *Bucovina* s původním dodavatelem jejich výzbroje – československou firmou Škoda. Variant bylo několik: od nahrazení nejzadnější věže s houfnicí 12 cm L/10 (Bucovina) dvouhlavňovou věží 12 cm L/45, přes záměnu dvou houfňavých věží blíže k přídi věžemi s dély 12 cm L/50 až po vyložení ekonomickou variantu – použití dvou starých děl ráže 152,4 milimetru z plovoucích baterií na stejných místech. Zajímavé je, že dvouhlavňovou věž s poměrně nečinnými kanony 7 cm L/26 si Rumunsi číteli v každém případě na monitoru *Bucovina*.

conce ponechat. Nic z toho se ale neuskutečnilo a modernizace výzbroje byla odložena až do druhé poloviny třicátých let dvacátého století.

V roce 1929 začala modernizace pěti starých monitorů rakouského typu *Temes*. Jako první ji absolvoval *Ardeal*. Zádová věž 9 cm L/45 byla sňata, po obou stranách nástavby kotelny hned za velitelkou věží byly na úrovni paluby nástavby upraveny dva místky pro signalisty.

Od roku 1932 probíhala modernizace čtyř původních rumunských monitorů *Bratiana*, *Kogalniceanu*, *Lacovari* a *Catargiu*. Byly demontovány houfnice 12 cm L/10, odstraněna zadní nástavba a u některých monitorů instalován sklápěcí komín. Na navigačním můstku nad velitelkou věží bylo umístěno dělo střední ráže. Západním zasa-

Dunaj, velká řeka, se dál klidně valil zeměmi, jejichž národy usilovaly o vzájemné zničení. Jako pramínek se zrodil v Německu, pokračoval dál Rakouskem, jež se mělo stát první obětí zrádného režimu, který se uhnul v Německu hlásil o slovo, protékal po československo-maďarské hranici, která mohla vzplanout každým okamžikem, hnul se Rumunskem, s nímž měli Maďaři otevřené úřty, Jugosláví, která se obávala Maďarska a podezřívavě hleděla na svého mladého

hodořeho spojence Rumunsko, tvořil hranici mezi Rumunskem a Bulharskem, zeměmi, jež se vzájemně skrývaly v uplynulých desetiletích několikrát. A jenom kousek od jeho ústí se rozkládalo temné rudé panství států, jež se zrodil z boje Velké války a bolševické revoluce. Leninovo Sovětské Rusko a následný Stalinův Sovětský svaz čekaly na svou chvíli...

Velká řeka se dál valila k moři, pouze otázkou času ale bylo, kdy znovu vzplane...

POZNÁMKY

1. Pro mistopisné názvy se používají převážně české názvy, pokud existují, v případě, že neexistují pak názvy platné pro tu kterou zemi. Poznámka redakce.
2. Číslovaní třídních kilometrů začíná od ústí řeky. Poznámka autora.
3. Až do postavení přehrady v sedmadesátých letech dvacátého století. Poznámka autora.
4. Všechna data jsou uvedena dle gregoriánského kalendáře, i když Rusové v té době ještě používali juliánský kalendář. Poznámka autora.
5. Celkem za dobu války polotitli Rusové do Dunaje 51 minových poltů ze 438 min, z nichž sto čtyřicet bylo moderní německé konstrukce (systém Hertz). Poznámka autora.
6. Von Runko měl s ponořovacími plavčíky dosti zkušenosti, neboť byl autorem řady projektů námořních ponořovacích fregat a křižníků. Poznámka autora.
7. Průměr rychlosti proti proudu a po proudu řeky jen zkušební plavbě. Poznámka autora.
8. Šeiner Majestät Schiff – loď Jeho Velikostva – tradiční označení rakousko-uherských vládních lodí, odpravidla americké zkratky USS či britské HMS. U měřičů používali Rakusané též zkratku S.M. Monitor, tzn. monitor Jeho Velikostva. Poznámka autora.
9. Pocházel z německého královského rodu Holtenauerů, proto měl s Německem a Rakousko-Uherskem dobré vztahy. Poznámka autora.
10. Admirál Rudolf hrabě Montecuccoli byl zároveň i velitelem rakousko-uherského válečného loďstva.

- Až do jara 1918 zastávala obě tyto funkce jen jedna osoba. Poznámka autora.
11. První balkánská válka třen 1912 až květen 1913: Bulharsko, Řecko, Srbsko a Černá Hora proti Turecku. Druhá balkánská válka červen 1913 až srpen 1913: Bulharsko proti Srbsku a Řecku a posléze i proti Rumunsku a Turecku. Poznámka autora.
 12. Místní část na jihozápadě Bělehradu. Roku 1914 zde byla vybudována postavená polní i pobřežní dělostřelce. Poznámka autora.
 13. Právě přístok Savy. Poznámka autora.
 14. Tomea, Boždog, Szamos a Körös měly brské koloidní dálkoměry Barr & Stroud. Poznámka autora.
 15. Železniční spojení přes Srbsko bylo v té době samozřejmě nepožitelné. Poznámka autora.
 16. Hřina (šle, teror) Demajo. Poznámka redakce.
 17. Důvodem přechodu Bulharska na stranu Centrálních mocností byly jak jejich úspěchy na východní i italské frontě, tak nevyřízené úřty se Srbů z druhé balkánské války. Poznámka autora.
 18. I pro tyto monitory však existovaly plány nahrazení zářivých hodinové větě slovnou větě 12cm L/45. Velení *Donauflotte* však s nimi stejně nesehnalo. Poznámka autora.
 19. Potřebné šachovnicové uspořádání věží nebylo dosažitelné na ut hotově projektu bez podstatného zkrácení stavby loď. Morin jej vzal v úvahu ve svém projektu dunajského super-monitors a výšku 2000 tun ze srpna 1917, vyžehován dvěma jednohlavňovými věžemi s délkou ráže 34 centimetrů a čtyřmi dvouhlavňovými věžemi s délkou 9cm L/45. Projekt *Donauflotte* neakceptovala kvůli ponoru 2,6 metru, příliš velkému pro operace na Dunaji. Poznámka autora.
 20. Rumunská vláda údajně čekala jen na vhodný moment. Ten nastal roku 1916 po bitvě na Marně a Brusilovovi ofenzivě na východní frontě. Poznámka autora.
 21. Tyto území se rozkládají na severozápadě dnešní Rumunské republiky a od 11. století bylo ovládáno Maďarskem. Poznámka autora.

POUŽITÁ LITERATURA

- Paul J. Kemp: *Die Royal Navy auf der Donau 1918–1925*, Herbert Weishaupt Verlag, Graz, Rakousko, 1. Auflage 1988
- Georg Pawlik, Heinz Christ, Herbert Winkler: *Die K. u. K. Donauflotte 1870–1918*, Herbert Weishaupt Verlag, Graz, Rakousko, 1. Auflage 1989
- Friedrich Praay: *Die Donasmonitore Österreich-Ungarns*, Neuer Wissenschaftlicher Verlag, Vídeň, Graz, Rakousko, 1. Auflage 2004
- Cristian Crăciunescu, Mihai Georgescu: *Danube Monitors Modelism International*, Bukurešť, Rumunsko
- Cristian Crăciunescu: *Romanian Navy Torpedo-Boats*, Modelism International, Bukurešť 2003, Rumunsko
- Klaus Schindler: *Partisanenkrieg in Jugoslawien 1941–1944*, Mittler Verlag, Hamburk 2002, Německo
- Viktor Marinkushin: *Monitor Zhelezniakov Dve Sudby*, Kyjev 2012, Ukrajina

Archivy:
Škoda archiv Píseň
Vojenský historický archiv, Praha
Archiv Ministerstva Zahraničí
Národní archiv v Praze
Státní archiv Ivanku pri Nitře, Slovensko
Archiv firmy KONSTRUKTA – Defence, a. s.

PODĚKOVÁNÍ A REDAKČNÍ POZNÁMKY

Je mou povinností vydavatelů vyslovit zde díky za laskavou pomoc a poskytnutí písemných podkladů a obrazových materiálů, bez nichž by projekt *Dunaj v plamenech* nemohl v dané podobě vzniknout. Naše poděkování zasluží zejména: nejblíže spolupracovníci autora Miloš Kratochvíl a Ing. Jaroslav Pecháček, Csc., a dále Mgr. Ladislava Nohovcová ze Škoda archivu, Danila Kubíkova z Brna – dcera Františka Malíška, Rolf Clerfor (†) z Harrlslee v Německu – velitel *Bechtelaru*, Ing. Miroslav Hubert z Prahy – historik plavby, Vladimír Janoušek – poslední velitel hlídkové loď *President Masaryk*, Rudolf a Otakar Kolářové z Látně v Ústí nad Labem – synové Rudolfa Kollera, Charles Ch. Kliment, Karel Pavala (†) – syn velitele hlídkové loď *President Masaryk* Karla Pavaly, Prof. Ing. Friedrich Praay, Bojan Roja z Mariboru ve Slovinsku – syn Srečka Roja – velitele monitoru *Sava*, Jiří Tintara z Diffrologického klubu, a pracovníci Vojenského historického archivu v Praze.

V neposlední řadě patří díky i manželce a bratrovi zemřelého autora za rozhodnutí dílo vydat.

Vydavatel učinil všechna opatření vedoucí ke kontaktování všech majitelů práv k materiálům použitým v této knize. Jakékoliv opomenutí, na něž bude upozorněn, bude uvedeno na pravou míru v dalším vydání.

Původ jednotlivých fotografií je uveden v jejich popisku. Nemli uvedeno jméno fotografa, nepodařilo se vydavatel publikace autora snímků zjistit. Fotografie označené stěrkou *Jaroslav Terdy*, kolekce Karla Pavaly pocházejí z pozůstatosti majora Karla Pavaly.

OBSAH

Úvod	5
O autorovi	7

1. Hranice světa	11
Spatné pro moře, dobré pro řeku	11
Dunaj jako hranice světa	12
Válečné síly dunajských mocností	14
Rusko-turecká válka na Dunaji	15
Smlouva ze San Stefana a Berlínský kongres	16
Rakousko-uherské pozice na Dunaji	17
Další vývoj C a K Dunajské flotily	19
Počátek dvacátého století	21
Rumunsko mění strany	22
Sud a přechod	23
2. Velká válka na Dunaji	25
Monitory císaře jsou do války	25
Srbská odpověď	26
Pokračující srbské úspěchy	30
Nevydařená rakousko-uherská ofenziva	30
Reorganizace <i>Donauflotte</i>	33
Spojení v Srbsku	36
Rakousko-německá ofenziva	38
Němci a Bulhaři na Dunaji	39
Postavení <i>Donauflotte</i>	40
Další „rybí“ fluny	41
Nové monitory	43
Rumunský vstup do války	45
Další boje proti Rumunsku	50
Ruská revoluce a závěr bojů	55
Obezpečení Ukrajiny	57

3. Válka střídá válku	59
Od porážky k vítězství, od války k revoluci	59
Rozpad monarchie	60
Konec <i>Donauflotte</i>	60
„Dědicové“ se hlásí o práva	62

Na Dunaj chtějí všichni...	62
Proti rudému nebezpečí	66
Rudá flotila na Dunaji	67
Československé starosti	68
Dobrodružné plány	68
Rychlý vývoj událostí	71
4. Znovuzrození dunajských flotil	73
Nejistá budoucnost flotily císaře pána	73
Maďarsku nikdo nevěří...	73
... a s Československem nikdo nepočítá	75
Ochrana hranic Československa	76
Československo se hlásí o lodě	77
Kostlivci ve skříní	78
Paměťní spis admirála Radoně	78
Nové plány pro Dunaj	80
Mise korvetního kapitána Dittricha	81
Pět minut po dvanácti	82
Nehlezt flintu do žita	83
Flotila admirála bez moře	84
Československé protesty	85

5. Další vývoj dunajských flotil v meziválečném období	87
Nechtěné lodě	87
Výstavba maďarské dunajské flotily	93
Parodie na válečné loďstvo	99
Personální problémy	100
Horká mokrá hranice	101
... návláďa britské flotily	102
Snahy o modernizaci	106
Jugoslávská flotila – přehlednost pro Škodovku	108
... u lodních útvarů království SHS	109
Lodě Rumunského království – a znovu Škodovka	116

Závěr první části	121
Poznámky	123
Použitá literatura	125
Poděkování	125