

Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



René Grégr

**Zánik křižníku Zenta**

Poslední plavba rakousko-uherského chráněného křižníku

počet stran 122

fotografií, ilustrací, výkresů a map 157 včetně barevných

vazba brožovaná

běžná cena včetně DPH 299 Kč,

ISBN: 978-80-86930-72-5

Publikace vyšla v květnu 2016 v edici *Lodě v české minulosti* svazek 46.

Distribuci zajišťuje Kosmas, s. r. o.

Se jménem křižníku Zenta se čtenář v dnešní námořní literatuře setkává jen zřídka. Jeho potopení před sto lety, tehdy ještě za c. a k. monarchie, bylo označováno za tragedii, ale dnes se zmiňuje spíše jen

jako úvodní epizoda ze začátku 1. světové války. Toto je omyl, neboť úspěch francouzské akce, jejímž cílem bylo původně jen demonstrativní zničení blokádu provádějícího plavidla, znamenalo nakonec na dlouhou dobu ovládnutí tehdy jediného námořního válčiště ve Středomoří – Jaderského moře. A nešlo jen o úspěch vojenský, nýbrž také psychologický. Sebevědomí rakousko-uherského námořního velení, získané 48 let předtím u Lissy (ostrova Vis) dostalo až příliš tvrdou ránu.

Před sto lety – přesně 16. srpna 1914 – u dnešního známého černohorského letoviska Petrovac (tehdy ale ještě rakouská Castellastua) zahynulo 183 mladých námořníků (z nich asi desetina našich krajanů) z posádky lodi osamocené v boji vůči gigantické přesile celé francouzské středomořské floty. Líčení průběhu bylo ještě dlouho poté možno nalézt v desítkách populárních i odborných článků. Jejich kvalita však trpěla tím, že většinou vycházely ze vzpomínek zachráněných a objektivitu nahrazovala nostalgie. Jenže vzpomínky často klamou a líčení průběhu boje ze strany protivníka bylo málo přesné. Pro jeho flotu takové síly a s takovými tradicemi to byla opravdu jen epizoda. A dokumenty? Ty počínaje lodním deníkem šly s lodí ke dnu a nemohly být nalezeny. Poloha vraku byla přesně neznámá a o jeho prozkoumání neměl po dlouhá desetiletí nikdo ani zájem.

Českému čtenáři pak autor přeje, aby získal informace, které mu přiblíží dobu, kdy možná jeden z jeho předků nosil uniformu právě toho námořnictva, v jehož svazku - svým způsobem nešťastná – ZENTA, dlouhá léta bez jakékoliv hanby až do konce sloužila. Nejen veselé historky ze života našich „mariňáků v c.k. marině“ slýchal autor jako malý chlapec sedící mezi nimi při jejich častých setkáních u svého otce... Jejich památce, ale především těch krajanů, kteří se těchto nostalgických schůzek nedožili a ztratili svůj mladý život jak na ZENTĚ, tak na ponorkách a dalších válečných lodích staré monarchie na Jadranu v letech 1914–1918, věnuje autor tuto svou práci.

Publikace je doplněna o dvě přílohy o expedicích českých potápěčů k vraku křižníku ZENTA.



*Autor René Grégr (upravo) s dalším naším autorem Miroslavem Hubertem u roce 2011  
Křižník Zenta a torpédoborec Ulan na dobou ilustraci*



# Zánik křižníku Zenta

Poslední plavba rakousko-uherského chráněného křižníku

René Grégr

**MARE  
CZECH**  
PRAHA 2016



toť pro vlastní lehké síly, aby náhlými případy do hlubší Jadrana pronikající floty nepříteli oslabovala. A dělostřelecké ostřelování základny Pola mělo vzhledem na počet pobřežních pevností, dobře opevněných těžkými děly, asi stejný výsledek, jako měla anglo-francouzská flota v Dardanelech jen o několik měsíců později. Rakousko-uherské pobřežní dělostřelctvo bylo totiž veelku na výši.

Pokud jde však o vlastní strukturu floty, pak tato byla víc než nesourodá. Jak vidno z tabulek v příloze, měla v roce 1914 více velkých bitevních lodí než moderních torpédoborů. Děla, jejichž monopolním dodavatelem byla firma Škoda, byla světové špičky, ale zvolený kalibr byl obvykle niž-

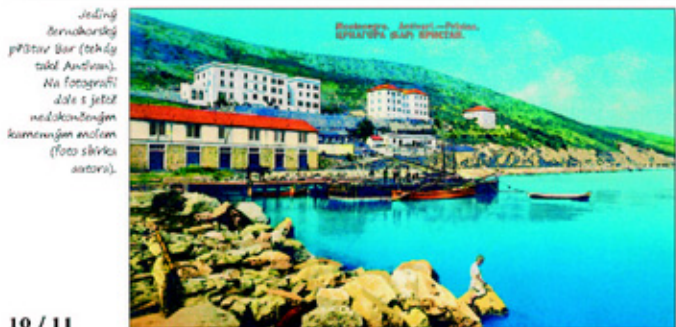
ší, než bylo v Evropě normou. Stavba pro Jadrán tehdy velmi vhodných pancéřových křižníků byla brzy zastavena a typ bitevního křižníku nebyl vyvíjen vůbec. Namísto toho se finanční prostředky vynakládaly ještě těsně před válkou na tzv. „modernizaci“ malých a slabých radových lodí typu HABSBURG, které se v boji neměly postavit ani většině stejně starých pancéřových křižníků nepříteli. Lehké křižníky byly slabé a malé (právě ZENTA), a i tak jich bylo málo. Moderních torpédoborů bylo šest a ve stavbě zatím další žádný, zato torpédovek bylo 70. Posledních 27 bylo konstrukce vysoce moderní, ale jejich děla ráže 66mm byla nejen slabá, ale i s nízkými paramet-



*Montenegro, Antivari, Bajza.*

Děla zábr ZENTY  
kráče po dokončení,  
Pola 2897  
(foto sbírka  
Karl Schwetz).

Levok ZENTY  
s rozsvíceným přílozem  
torpédometem  
a v ulvaněném nádraží  
před rokem 1906  
(foto sbírka austrá).



Jediny  
beruborský  
přístav Bar (tehdy  
někdy Antivari).  
Na fotografii  
dále s jistě  
neakonděním  
kameninám anolam  
(foto sbírka  
austrá).





Černohorský král Nikola I. (foto škrtko autora).

Vlevo nahoře: ZENTA těsně před výšlou. Oč sestevorská křižnička jí bylo s jistotou rozsekat jen zblízka (foto škrtko autora).

Vlevo dole: Otvěrnice typu MONARCH spolu s křižničkou KASPER KARL VI. a SANKT GEORGI (opraveno) (foto škrtko autora).

mohly přistávat nakladní parníky (Bar), nebyly plinovníky. Neměly ani – čisté vojensky posuzováno – smysl. Přerušeni přívodu potravin a materiálních zásob do vnitrozemí námořní cestou pak bylo možno doahnout i bez jeho obázané cestou námořní blokády.

A zde je natno se konečně zmínit o Černé Hoře, překvapivě rychle možném nepříteli i na moři. Tam boj přímo nepřehážel v dvahu, neboť kromě malé královské parní jachty RUMIJA protivník námořní lodi vůbec neměl. Existenci válečného loďstva a pobřežních pevností mu pak zakazovalo po ruskoturecké válce (1877–1878) usnesení Berlínského kongresu. Malá a chudá Černá Hora se svými asi 450 000 obyvateli sice mohla v případě totální mobilizace postavit armádu o síle asi 50 000 mužů, ale ta měla spíše formu domobrany. K regulárnímu vojsku v počtu asi 5000 mužů bylo v míru možno počítat královskou gardu a oddíl polního dělostřelce, které měly děla a houfnice většinou z ruskoturecké války. Přes kvalitu Černohorců, kteří měli pověst vynikajících vojáků, o nějaké větší akci spojené s dobytím celé oblasti Boky Kotorské nemohlo být ani řeči.

Geografika pozice Černé Hory měla své výhody i nevýhody. Krajina vysokohorského typu bez přirozených přístupových cest byla těžké téměř nedobytnou, ale bylo možno ji vyhladovět, neboť úrodná půda v ní skoro nebyla. Byla odkázána nejen na dovoz obilí, ale i dalších potravin, které tam většinou přicházely z Rakouska-Uherska, stejně jako průmyslové zboží.

Politicky byla Černá Hora orientována tradičně na Rusko, které jí poskytovalo i silnou finanční pomoc. Vojenské plány a úvahy počítaly s nejtěsnější spoluprací s bratrskou armádou srbskou, jenže její rozsah závisel na vztahu vládnoucích dynastií a ten nebyl nejlepší, navíc spojený se vzájemnou nedůvěrou. Ukázalo se to velice brzy v případě odlišného vyhlášení války dunajské monarchie.

V úterý 28. července Rakousko-Uhersko vyhlásilo válku Srbku, dva dny poté mobilizovalo Rusko a 1. srpna Německo vyhlásilo válku Rus-



## BLOKÁDA

Dokumenty a směrnice pro provedení blokády, vypracované v souladu s usneseními konference o válečném námořním právu, konané v Londýně od 4. prosince 1906 do 4. února 1909, byly konečně připraveny a nyní šlo jen o to, jak je předat černohorské straně. Bylo rozhodnuto, že tak učiní důstojník z křižničky SZIGETVÁR, který v doprovodu jednoho torpédoborce a jedné torpédovky připluje do Baru. Stalo se tak 9. srpna a to způsobem, který by dnes jistě byl nazván teatrálním. Rakouská plavidla připlula před Bar, tam zakotvila a z křižničky byla spuštěna jala, do níž nasadil důstojník a dokumenty a tyto předal na kapitánátu přístavu tamnímu policejnímu prefektovi. V nich se mj. oznamovalo, že 10. srpna od 12 hodin monarchie zahajuje námořní blokádu celého černohorského přístavu podle platných mezinárodních předpisů. Cizí neutrální plavidla, pokud v přístavu kotví, mohou jej ve lhůtě 24 hodin evobodně opustit. Prefekt prohlásil, že s tím nesouhlasí a dokument odmítl převzít. Křižnička poté odplul do Ulcinj, kde se ceremonie opakovala. Tam akce v onen den skončila, ale v Boce vyvstal nový problém, tentokrát kupodivu ani technického, ani bojového charakteru.

K vyplutí byl připraven křižnička ZENTA, ale náhle se ocitl bez velitele. Tím byl fregatní kapitán Josef Culot (ročník 1871), jinak dosti známá postavička v e.k. Kriegsmarine. Bylo až nepochopitelné, že mu dosud procházely trapasy vyvolané jeho důstevním stavem. Nejspíše žerty vůči mužstvu mu snad velení mohlo do určité míry tolerovat, ale podivínství spojené s častou samohlavou, potřilostí a zapomnětlivostí se nepojevily a požadavky, kladenými na velitele křižničky. Nikdo v admiráلتě si toho kupodivu nevšiml, i když

v předvečer konfliktu byla ZENTA jasně předurčena k nasazení ve vodách, ve kterých bylo nutno počítat s bojovými akcemi. Tuto skutečnost si ale zřejmě uvědomil sám Culot a ať byl veden jakýmkoliv motivem, ohlásil, že v bojových podmínkách není schopen vést své lodi. Nastal zmatek a rychle se hledala náhrada. ZENTU převzal až 13. srpna odpoledne fregatní kapitán Paul Pachner (ročník 1870), který loď dobře znal, neboť na ní vykonal plavbu kolem Afriky a k břehům Jižní Ameriky. A Culot? Ten byl postaven mimo službu po vyšetření zdravotního stavu a v roce 1917 poslán ve věku 46 let do předšlápného důchodu.

Započítí blokády bylo zatím odloženo a na prvé křižování se připravoval SZIGETVÁR. Jak měla blokádní plavba probíhat? Organizace byla až převýborná. Každodenně od úsvitu do setmění měl podél celého nepřátelského pobřeží projíždět sem i tam cestovní rychlostí jeden z obou křižniček, který měl být provázen vždy jedním torpédoborcem vpředu a dalším vzdáleně směrem k otevřenému moři. Na krátkém černohorském pobřeží se nacházel jediný a navíc nedobudovaný přístav, který mohl u jediného kamenného mola přijímat maximálně dva nakladní parníky. Druhý přístav, Ulcinj, měl sice nádhernou písčitou pláž, ale v zálivu byly hloubky od jednoho do dvou metrů, a proto v něm žádná větší loď zakotvit nemohla. A do ústi mělké řeky Bojana, tvořící navíc hranici a formálně neutrální, ale ve skutečnosti nepřátelsky naladěnou Albánie, se mohly odvážit pouze v době vysokého vodního stavu říční parníky s nízkým ponorem a ty, jak dobře známe, mnoho nákladu vzít nemohly. Zajímavé až sem, na samou hranici blokádní linie, tedy nejméně smysl nemělo. Na hlídce před Barom pak stábla malá torpédovka s ekonomickou spotřebou paliva, která raději mohla předat zprávu o příštím narušení blokády do neďaleké Boky, kde větší lodi stály zakotveny. V monarchii si však potrpěli na důkladnost do všech detailů, a i proto ji to stálo do několika dnů jeden byt starší křižničky a spousta lidí příša a zivot.



Nahoře Bar po ostřelování ZENTOU těsně před vyhlášením námořní blokády (foto škrtko autora).

bitevní lodi typu RADEZKYJ dosud nedorazila. A nezačala ani teprve dodatečně požadovaná námořní blokáda Černé Hory zřejmě z prostého důvodu, že ještě nebyl systém jejího provádění, což jak známo v dobách monarchie vyžadovalo byrokraticky precizní vypracování dokonalejších instrukcí.

Nieméně následující den 8. srpna ráno se před otevřeným přístavem Bar objevily dva v Boce kotvící křižničky ZENTA a SZIGETVÁR, aby zničily radiostanice vybudované na mysu Volčevica,

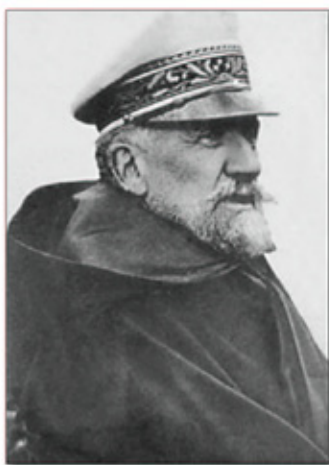
výtrnavějším do otevřeného moře se široké rejdy před Barom. Tento úkol lehce splynul z malé vzdálenosti, neboť v onen den tam ještě Černohorci nesačili instalovat plinovanou baterii polních houfnic. Poté provedly prohlídku jediných plavidel, které kotvila v přístavišti. Ani potopit ani zabavit je ale nebylo možné, neboť jedna byla turecká a druhá pod novou vládkou Albánie, což bylo sporné. O několik dnů později, když byla v platnosti již blokáda, by ji to neprošlo, neboť ve skutečnosti šlo o plachetnici černohorskou.



Slavný ruský akademický malíř A. Kirker byl mistrem ve zpodobování námořních bojových scén a vlnil zobrazení slavné války lodí. Zde ale zpodobil scénu, která se nikdy nestala. ULANI byl na počátku dělostřelby již vzhůru emí před ZENTOU (foto šelva autora).



## PODIVNÉ ŘÍZENÍ PALBY FRANCOUZSKÝM ADMIRÁLEM



Vítězem francouzsko-britské Floty byl viceadmirál Goude de Lapeyrière (foto šelva Mare-Casock).

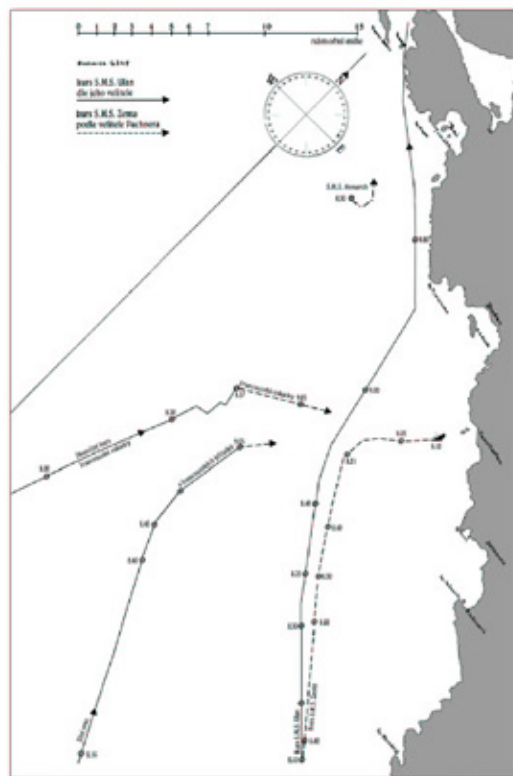
V 9.02 vypálila dvojitá dělová věž č. 1, vlnkové lodi COURBET první dva ostré granáty ráže 305 mm na ZENTU, jejíž záď skýtal v dálkoměrech jen malíčky cíl. Oba letělý příliš daleko. Po 22 vteřinách střel podle instrukcí druhý dreadnought JEAN BART, ale k údivu admirála nevypálil jen z přední věže, jak měl, ale plnou salvu, která byla krátká. Dělostřelecký důstojník COURBETA obdržel mezitím rozkaz „Otevřít palbu“, a proto i věže COURBETA vypálily plnou zaměřující salvu, která byla přesnější. Po dalších 22 vteřinách měl zase střelit JEAN BART, ale ještě než se tak stalo, propukla divoká kanonáda ze všech těžkých hlavních lodí celé eskadry. Ty, aniž byly admirálem informovány o jeho instrukcích pro řízení palby, považovaly signál za platný i pro ně. A poněvadž střelby vůbec neměly, nedostaly ani údaje měření z centrály pro řízení palby nacházející se na vlnkové lodi. Střelily proto každá podle vlastního vizuálního měření a v lese gejzírů vody po dopadu granátů nerozpoznaly, kam dopadají jejich vlastní. A zde je nutno hledat důvod, proč ZENTA v dešti 240 a 305 mm granátů z přibližně 90 dělových hlavních mohla dlouho uniknout, aniž byla zasažena.

Ještě než budou popsány instrukce admirála pro boj a jak je v průběhu akce měnil, nutno se zmínit o dalších příčinách, které ke všeobecnému flásku střelby také přispěly. Již po otevření palby celou eskadrou, kdy ota dreadnoughty vedly nadále palbu podle údajů centrály, musela tedy

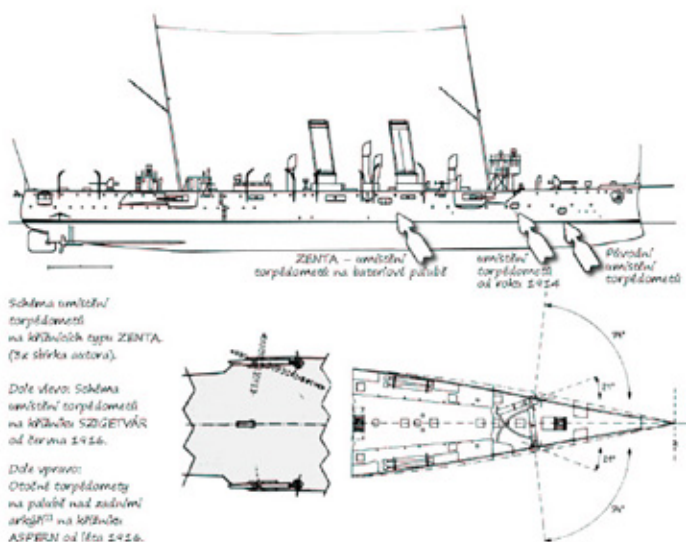
činnost přerušit. Na bojisti se náhle objevily dva velké křižníky a dálkoměry dostaly za úkol zjistit jejich identitu. Že jde o lodi anglické se podle charakteristické siluety sice rychle zjistilo, ale došlo ke ztrátě času pro natnost znovu zaměřovat ZENTU jako cíl. Nondrobná vlnková signalizace po otevření palby celou eskadrou způsobila, že najednou začala střelba děla střední ráže 138 mm z COURBETA, o jejíž palbě bude ještě řeč v souvislosti se střelbou 120 mm děl ZENTY.

Celá historie aféry či flásku francouzské dělostřelby začala již za pobytu floty u ostrova Panó 15. srpna. Tam admirál de Lapeyrière pověřil

Skica průběhu bojů, přibližně vztahem ULANI k bojovníkovi KARS ULAMA (bez žabových klobouků) je celkem správná. Kars francouzské eskadry a její pohyby jsou ale naprosto mylné.

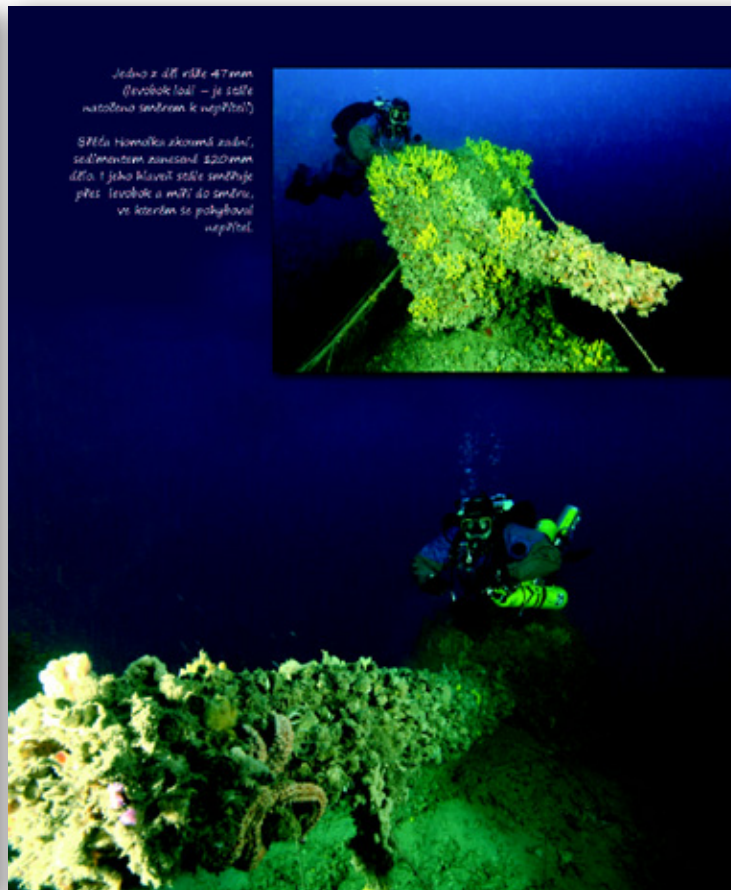






Torpédový výzbroj ZENTY měla původně sestávat ze čtyř torpédometů ráže 450mm jednodílně instalovaných na obou bočních. Dva byly umístěny nízko nad čarou ponoru blízko příde, takže při výšší rychlosti byly jejich kryty zalévány vlnou. Proto na všech sestevských křižnících v letech 1906-1907 byla provedena přestavba a torpédometry instalovány dále od příde. Lepší vyhlídka na úsporné odpalování torpéd skýtala instalace torpédometů na bateriové palubě, jak předpokládal i projekt. První ZENTA tak byla i stavěna, jenže v admirálitě se našli „experti“, jimž počet čtyř torpédometů na malém křižníku se i z úsporných důvodů zdál zbytečný, a tak

prostory těchto torpédometů byly zevně překryty ocelovou platinou a využity jinak. Oba další křižníky byly postaveny již bez těchto prostor. Praxe za války však ukázala, že pokud torpédomet má být vůbec instalován na větší válečné lodi, pak musí být výše nad hladinou a musí být otočný. Proto byly určeny pro použití při ústupovém boji. Pokud se týká strojů, pak všechny tři křižníky nesly dva čtyřpístkové o nominálním výkonu 7200 HP, pro které páru dodávalo osm vodotrubných kotlů typu Yarrow na spalování uhlí. Stroje umožňovaly maximální rychlost 20 uzlů v době, kdy byly nové. Za války již žádná z jednotek nedosahla větší rychlosti než 18 uzlů, a to bylo málo.



Jedno z tří říše 47mm (levobok loď – je stále natočena směrem k nepříteli)

Světla Homolky zkoumá zádň, seřizováním zanesené 220mm dle. I jeho hlávkou stále směřuje přes levobok a míří do směru, ve kterém se pohyboval nepřítel.



Celý expediční a realizační tým – skupinová foto.

soustředění na rakouských jezerech, trénování náročných technických ponorů a seznamování s historickými dokumenty. Každý v týmu musel dopředu vědět, co bude na vraku loď, pokud se nám ho podaří objevit, dělat. To všechno si vyzádovalo čas a hlavně peníze. Odjezd do Černé Hory byl naplánován na duben 2005. Postupně se do Baru sjížděl celý potápěčský tým, řešilo se ubytování, pronájem lodí a celý průběh natáčení. Dobré bylo, že jsme měli možnost si pronajmout jednu českou a jednu černo-horskou potápěčskou loď. Vzhledem k počtu lidí a techniky to byla velká výhoda. Základní roli v celém takovém podniku hraje počasí. Ač se to zdá nemožné, i Jadrán se umí pohodně rozparádit. Stalo se to jednou, moře bylo

zpočátku jako zrcadlo, byl klid a světlo sluníčko. Nadherna viditelnost. Zdálo se, že to bude „pohodový“ ponor. Tři týmy potápěčů na vraku a najednou černo, vítr a vlny. Jednu z lodí, naši staříčkou Laboe, jsme museli okamžitě odvázat od vraku ZENTY. Uvázaná zůstala jen o mnoho lehčí doprovodná jachta Downunder. Laboe pak dvě hodiny ve velkých vlnách kroužila kolem místa ponoru, abychom později mohli pomáhat s vyzvednutím potápěčů. Zážitek, při kterém řlo chvílemi o život jak posádky lodí, tak hlavně potápěčů. Ono není jednoduché dostat chlapa se 100kg výstroje ve dvoumetrových vlnách bezpečně na palubu lodí!

## PŘÍLOHA 2

### VRAK S.M.S. ZENTA OČIMA POTÁPĚČE

Duben 2005, Černá Hora

Skočím do vody a okolo mě se rozprostře mrtvá Jaderské moře. To ticho je úžasně a po neklidné plavbě na moři i uklidňující.

Petr Stejkal vedle mě sestupuje podél lana jako první. Připravím si kameru a začnu pořizovat první snímky pro náš film Sešestství vraků. Je to úžasný pocit vstupovat na místo námořní tragédie po více jak devadesáti letech. Před námi zde bylo jenom pár potápěčů. My jsme ale první, kteří vše řádně dokumentujeme a snažíme o kompletnější zmapování tohoto historického vraku. Hloubkoměr ukazuje 58 metrů. Rozhlížím se a snažím se, aby si moje oči rychleji přivykly dané hloubce. Konečně nalevo od sebe rozeznám v mrtvém oparu siluetu lodí. Je obrovská. Zhorcené stotary, na kterých visí staré rybářské síťe porostlé řasami. Jak plavu stále blíž, objevují se další detaily. Vidím otevřená okna. Vyvrácené dveře. Je to zvláštní pocit navštívit a uvidět zakonzervované místo činu. Místo, kde dokončila svoji zkázu válečná loď Zenta.

Spojujím kameru a pomalu se otáčím bokem k lodi. Nacházíme se na předním můstku a zřetelně vidím Petra, jak se přibližuje k přednímu kanónu, který se vyznačuje charakteristickým rysem – vajíčkovým předním pancířem. Snažím se dostat nad před lodí a natočit vše z pohledu, jak byly pořízené i historické fotografie. Podílo se. Pomalu se přibližuji ke kanónu a zjišťuji míru jeho poškození. Obrovská díra v palubě té-

mě za kanónem naznačuje, že obeluze asi moc nepřilo válečné štěti, samozřejmě pokud v okamžiku výbuchu byla u svého kanónu. Okolní ticho je překurovino jenom mými nádechy. Hloubka přes 60 metrů dělá a mým myšlením avé. Je obtížné se soustředit na cokoliv. Člověk je ve všem takový pomalejší. Přibližuji se ke kapitánskému můstku a tady najím velký průstřel do pancéřované části kapitánské můstku. Kdo tady asi přežil? Pomalu plavu po levoboku lodí. Pozorují kladky a lanoví ležící na palubě. Je úžasně, že vše se zachovalo i po několika letech. Uvědomuji si, že hloubka 70 metrů vlastně pomohla uchovat tento vrak před rubejícím člověkem.

Miloš Pilař a Boris Gol



a proto jsem vyrazil do této vesnice. Navíc jsem to neměl daleko jako rodilý Chrudimák. Najdu stopy po tomto námořníku?

Zeptám se jedné staré paní a ta mi ukáže na válečný pomník. Ten se nachází kousek za hospodou. Přítoupmi blíž a skutečně na bronzové desce je nápis Josef Alině, utonul na lodi Zenta.

Najdu místní kronikářku a ta mi vypráví: „Jo, viděla jsem nějaké fotografie, to ještě starý pan Alině žil. Ukazoval mi je. Byl tam vyfotografován s nějakými chlapci, asi taky námořníky.“

Moje srdce zajímá, přemluvíím paní kronikářku a ta se mnou vyrazí směr osada Bukovina u Přelouče, k současným majitelům rodného domu Josefa Alině. Ti mi potvrzují, že nějaké fotografie v chalupě v Licomělech kdysi viděli. Podají se zářez a všichni vyrazíme zpět do Licoměle.

Vatupují na malý dvorek rodiny Aliněových a je to zvláštní pocit, jak tento nenápadný domek v zapomenutém koutě východních Čech je propojen s osudem lodi Zenta. Prohlédáváme staré dokumenty, z kterých vypadne řada náhlutých fotografií, kterým vévodí jedna ta hlavní, která mě zajímá.

U sedícího chlapce je dopis tužkou napsán Adam Vorel. Vpravo stojící námořník je označen napsím Prokop Prokop. Ten nalevo stojící nemá nic napsáno. Jenom u jeho nohou je malý černý křížek.

Vše bylo adresované panu Františkovi Aliněovi v Licomělech. Předpokládám, že Josef poslal svému otci tuto fotografii a popsal jmenovitě svoje kamarády tak, aby je otec dokázal identifikovat. U svoji osoby nemusel nic psát. Otec ho přeci znal. Později asi z plety k mrtvému synovi dodělal ten černý křížek u jeho nohou.

Na pohlednici jsou vyfoceni tři mladíci v Pule v roce 1912 na námořní slouženi...



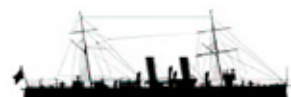
## OBSAH

Dvodem od autora .....	3
Evropská politická situace a Jadran v létě 1914 .....	5
Poslední dny míru na Jadranu .....	9
Akce německých křižníků a vyplutí c.k. floty .....	17
Prvé dny konfliktu s Černou Horou .....	19
Blokáda .....	27
Francouzské přípravy akce na Jadranu .....	29
Prvé dny blokády .....	37
Poslední hodiny ZENTY .....	39
Zahájení boje .....	45
Podivné řízení palby francouzským admirálem .....	49
Konec křižníku ZENTA .....	53
Důsledky ztráty ZENTY .....	63
Kdo potopil ZENTU? .....	67
Závěr .....	69
Dodatek 1 – Křižníky typu ZENTA .....	71
Dodatek 2 – ULAN v den 16. srpna 1914 .....	85
Dodatek 3 – Sestava francouzské „Armée Navale“ pro akci 16. srpna 1914 .....	89
Poznámky .....	96
Příloha 1 – První expedice českých potápěčů k ZENTĚ .....	97
Příloha 2 – Vrak S.M.S. ZENTA očima potápěče .....	113

## Zánik křižníku Zenta

Poslední plavba rakousko-uherského chráněného křižníku

René Grégr



Grafická úprava a technická redakce Marek Příkrýl.  
Jazyková redakce Andrea Vernerová.  
Sazba a litografie Mare-Czech.  
Autoři příloh Boris Gol a Miloš Pilař.

Vydalo nakladatelství Mare-Czech,  
Marek Příkrýl, Křivenická 426/42, Praha 8-Čimice,  
e-mail: nakladatelství@mare-czech.cz,  
www.mare-czech.cz  
jako svou 93. publikaci,  
v edici Loď v české minulosti svazek 46.  
Vydání 1., Praha 2016.

ISBN 978-80-86930-72-5

Tisk a vazba Powerprint a.s.o.

Doporučená prodejní cena včetně DPH 299 Kč

Reprodukování nebo kopírování i částí tohoto díla v podobě mechanické, elektronické nebo šíření jakýmkoliv jiným informačním systémem bez předcházejícího souhlasu držitelů autorských práv odporuje slušnosti, dobrým mravům i zákonu.