

# MARE CZECH



Nakladatelství Mare-Czech představuje titul:



## **BITVA V otrantské úžině**

Největší námořní střetnutí první světové války na Jadranu

Jiří Novák, Andrej Žiarovský, Stanislav Šupík  
počet stran 182

fotografií a ilustrací 177, výkresů 20, mapy 4  
vazba brožovaná se záložkami

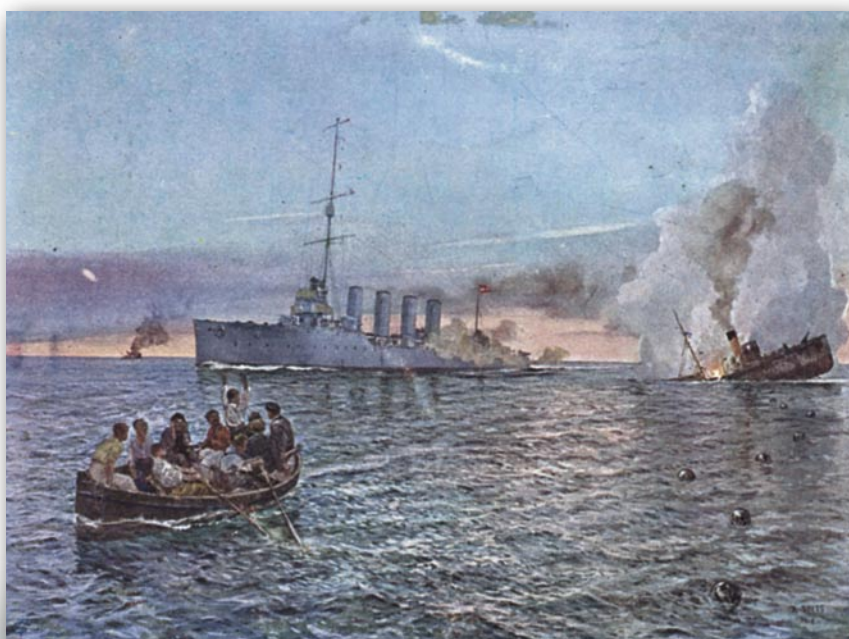
doporučená cena bez DPH 399 Kč

běžná cena: 439 Kč, naše cena: 409 Kč, "M"K: 365 Kč  
ISBN: 978-80-86930-28-2

Publikace vychází v limitované číslované edici  
s podpisy autorů. Součástí publikace jsou dvě  
knižní záložky

války na Jadranu. Během dlouhých desetiletí se totiž popis průběhu zmíněného střetnutí, které se odehrálo v Otrantském průlivu 15. května 1917, v podání různých historiků pozoruhodně měnil. Z drobných omylů a nepřesností se stálým opakováním stávala „historická pravda“, k níž si občas někdo cosi přidal, jiný pro změnu zapomněl uvést důležité informace a další prostě bez prověřování opsal či mizerně obkreslil, co mu přišlo pod ruku. Neradostný výsledek takových postupů je možno nejsnáze rozpoznat na při různých příležitostech uveřejňovaných orientačních mapkách, kde se dokázaly záhadně ztratit, nebo plout odjinud a jinam celé skupiny lodí. Nezbyvalo proto než se vrátit k nejstarším pramenům, hlášením velitelů, lodním deníkům i dalším písemnostem a pečlivě srovnávat jednotlivé údaje. Autoři pevně doufají, že se jim podařilo dostat se tak blízko tehdejší skutečnosti, jak to dnes ještě jde.

Jenomže... Pokud má kniha mimo odborníků na danou problematiku oslovit také početnější čtenářskou obec, je nutno zasadit celé líčení do širších souvislostí. Nezbyvalo proto než „začít od Adama“ a ke slavné bitvě se postupně propracovat. Tak se stalo, že ústřední událost nakonec zabírá méně prostoru než všechno, co je potřebné k dokreslení situace. Ze zamýšlené útlé brožury se trochu nechtěně stala opravdová kniha, ve které čtenář nalezne přehled hlavních





válečných událostí na tomto bojišti i spoustu méně známých informací, k nimž se není vždycky snadné dostat. Podobně je tomu s velkým množstvím fotografií, mezi kterými se najde řada dosud nikdy nepublikovaných snímků, nově zpracovanými mapkami a nákresy válečných plavidel i námořních letounů. Při líčení bojů jsou pochopitelně vždy zdůrazňovány epizody, jichž se zúčastnily právě ty rakousko-uherské válečné lodě, které sehrály hlavní roli v popisované bitvě.

### Ukázky:

Rakouská dělostřelba se soustředila na v čele nepřátelské sestavy plující torpédoborec, tvrdošíjně uváděný jako typ Rumäne. Těžko říci, o kterou loď konkrétně šlo, nejsilnější mezi zbývajících jednotkami byl však Giovanni Acerbi z až za války stavěné III. série typu Indomito. Jeho výzbroj tvořilo šest 10,2cm kanonů. Jako jediný tak palebnou silou převyšoval své rakousko-uherské soupeře a mohl opravdu účinně zasáhnout do boje stále ještě vedeného na značnou vzdálenost.

V 8.52 zabořili Rakušané ještě více k jihu, k mysu Pali (leží hned u dračského přístavu). Italské torpédoborce se někdy v té době rozdělily. Dvojice Schiaffino a Mosto zamířila také k mysu Pali, zatímco Acerbi a Pilo severně k mysu Rodoni.

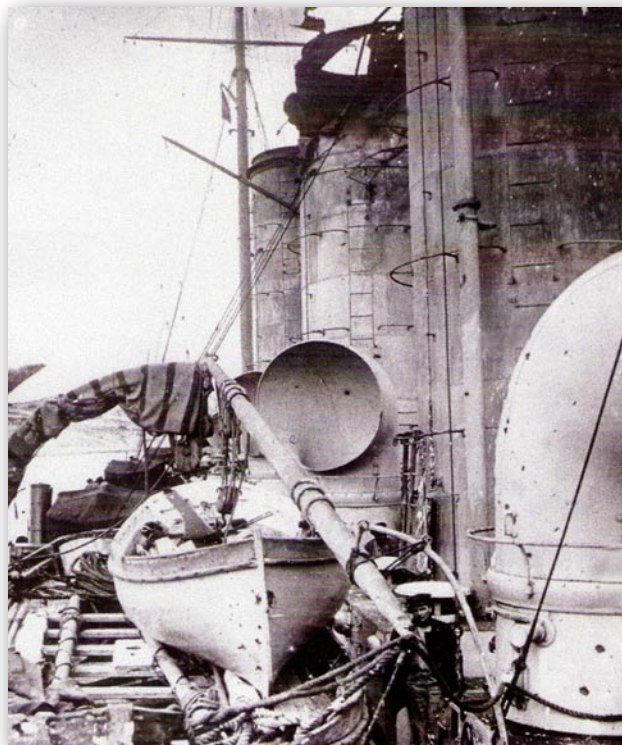
Protivníci poněkud zaostali, ale stejně byl o osm minut později předán signalizační stanici na pobřeží pokyn: – Střílet na nepřátelské jednotky! –

Kurz byl krátce poté upraven tak, aby se rakousko-uherská plavidla dostala co nejbližší k pozemní baterii Mali Durcit. Ta podpořila vlastní loď střelbou šrapnelů, alespoň podle zápisu v palubním deníku Csepelu (Schrappnellfeuer). Nejspíš však máme před sebou další omyl, neboť šrapnel je dutá střela, naplněná velkým množstvím kulí a výbušninou, s nastavitelnou dobou exploze. K ní by mělo dojít ještě ve vzduchu nad hlavami nepřátel, kterým tak příliš nepomůže ani úkryt v zákopech – tedy munice vhodnější k ničení živé síly než techniky. Rakouští kanonýři proto mnohem pravděpodobněji stříleli klasickými dělostřeleckými granáty s nárazovým zapalovačem. V každém případě to stačilo. Italové dorazili k hranici obranných minových polí, ale jakmile se ozvala děla z pobřeží, ztratili chuť pokračovat v boji a otočili na západ. Pochopili, že jejich příležitost nenávratně minula a celý dohodový svazek se vydal zpět s úmyslem pomoci ochromenému torpédoborci Aquila. Nevědomky tím zamířil i vstříc druhému rakousko-uherskému uskupení...

...Novara hledala svůj cíl nejdéle, ale krátce před pátou přibližně osm námořních mil severozápadně od Fano byla úspěšná i ona. Narazila hned na dvě skupiny hlídkových lodí. První výstřel z Novary padl v 5.07 a v průběhu následující půlhodiny se podařilo potopit pět trawlerů. Navíc pět jiných plavidel bylo poškozeno, z toho jedno neopravitelně.

Celkově se tak podařilo přímo v akci potopit 13 drifterů. Podle seznamu ztrát přišlo Royal Navy toho dne v Otrantském průlivu o trawler Admirable, Avondale, Coral Haven, Caignoon, Felicitas, Girl Gracie, Girl Rose, Henelore (Henelora?), Quarry Knowe, Selby, Serene, Taita (Taita?), Transit a Young Linnet. Loď vyřazená v důsledku masivních poškození byla pravděpodobně Royal Frisby. Z oddílů, tvořících uzávěru, byly zvláště těžce postiženy skupiny „S“ (Avondale, Caignoon, Henelore, Serene), „O“ (Coral Haven, Girl Rose a Taita) a „N“ (Admirable, Transit a Selby potopeny, Jean a Gowan Lee těžce poškozeny). Skupiny „B“, „C“ a „T“, k nimž patřily ostatní potopené lodě, utrpěly podstatně méně.

Rybáři se rozhodně nemínili vzdát bez boje. Ze svých zastaralých a nevykonných děl rakousko-uherské křižníky několikrát zasáhli, ale nemohli je vážně ohrozit. Jejich statečnost nezůstala nepovšimnuta. Velitele trawleru Gowan Lea, skippera (označení pro velitele malého plavidla) Josepha Watta dokonce za hrdinství, prokázané v tomto boji, několik měsíců na to dekoroval samotný král Jiří V. nejvyšším britským vyznamenáním Victoria Cross. Ve zdůvodnění se uvádí, že skipper Watt neuposlechl výzvy rakousko-uherského křižníku k zastavení strojů a opuštění lodě, ale naopak se snažil zvýšením rychlosti uniknout a na nepřátelský křižník zahájil palbu z palubního 5,7cm děla. Gowan Lea byla zasažena a její kanon záhy vyřazen z činnosti. Díky neohroženosti skippera Watta se však přece jen zdařilo vyvést plavidlo z nebezpečí. Ale nejen to – se svými muži ještě navíc zachránil zbytky posádky těžce poškozeného trawleru Floandi...



## O autorech:



### Jiří Novák

se narodil 8. října 1950 v Plzni, kde trvale žije. Vystudoval zde střední průmyslovou školu elektrotechnickou a pracuje ve firmě Plzeňská energetika a.s. Historií bývalého rakousko-uherského válečného loďstva, jeho výstavbou a hlavně osudy za první světové války se soustavně zabývá od počátku sedmdesátých let minulého století. Důraz přitom klade na podíl továren z českých zemí a účast českých námořníků.

Mimo dlouhé řady článků v odborně zaměřených periodikách, spolupráce na televizních pořadech a filmech publikoval na toto téma knihy Bitva o Jadran (Jota, Brno 1998, 2. vydání 2002), Torpédo pal! (Ares/Nашe vojsko, Praha 2001) a Příběh „Ostrožtelce“ (Mare-Czech/Ares, Praha 2004). Bitva v Otrantské úžině je tedy již jeho čtvrtou knihou.



### Ing. Andrej Žiarovský

se narodil v roce 1971, trvale žije v Bratislavě. Vystudoval strojní fakultu Slovenské technické univerzity v Bratislavě se zaměřením na tepelnou energetiku. Svou kariéru začal v letectví a logistice na manažerských pozicích ve společnostech Air Slovakia, Ministerstvu dopravy, pošt a telekomunikací SR a LET – Letecké závody Kunovice. Od roku 2003 působí v energetice. Pracoval ve společnostech Alstom Power Service a Enel – Slovenské elektrárne. Od ledna 2008 působí ve Skupině ČEZ.

O lodě a námořní historii se zajímá již od dětství. Posledních deset let se věnuje převážně historii rakousko-uherského válečného loďstva, zejména jeho dunajské flotily a historii říčních válečných flotil podunajských států. V této oblasti již publikoval několik článků zaměřených na události první a druhé světové války.



### Stanislav Šupík

se narodil v roce 1954 v Kutné Hoře. Vyučil se strojním zámečnickem a celý život pracoval v kolínské Tesle, po jejím zániku v následnické firmě Elmech Kolín. Od dětství se zajímal o modelářství, hlavně lodní. Později se začal věnovat kreslení modelářských plánků válečných lodí, převážně z období druhé světové války. Od poloviny devadesátých let se specializoval na rakousko-uherskou Kriegsmarine. Při spolupráci s našimi předními modeláři, např. s panem Tesařem z Loun, později s panem Tollarem z Chomutova, vznikly postupně modelářské výkresy lodí S.M.S. Babenberg, S.M.S. Sankt Georg, S.M.S. Monarch, S.M.S. Tiger a další. Stejně se započala i spolupráce s nynějším spoluautorem – Jiřím Novákem z Plzně.

Součástí publikace jsou i dvě knižní záložky



Převodní tabulka nepoužívanějších ráží z palců na milimetry

| palce | mm   | palce | mm  | palce | mm  | palce | mm  |
|-------|------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|
| 0,303 | 7,7  | 4,7   | 120 | 8     | 203 | 15    | 381 |
| 0,5   | 12,7 | 5     | 127 | 10    | 250 | 16    | 406 |
| 0,787 | 20   | 5,25  | 133 | 11    | 280 | 17,7  | 450 |
| 1,575 | 40   | 5,5   | 140 | 12    | 305 | 18    | 457 |
| 3     | 76   | 5,9   | 150 | 12,6  | 320 | 18,1  | 460 |
| 3,9   | 100  | 6     | 152 | 13,4  | 340 | 21    | 533 |
| 4     | 102  | 6,1   | 155 | 13,5  | 343 | 21,65 | 550 |
| 4,5   | 114  | 7,5   | 190 | 14    | 356 | 24    | 610 |





**MARE  
CZECH  
PRAHA 2011**



A black and white photograph showing a large rigid airship, likely a Zeppelin, flying over a body of water. Below the airship, a fleet of naval ships, including several battleships and smaller vessels, is visible. The scene appears to be a military exercise or a demonstration of the airship's capabilities.

## 20/21



Pěkný pohled na bitevní loď *Tegetthoff* bohužel „kazi“  
částečně viditelná kouřící loď v pozadí.  
(sbírka Bohumila Aulinger)







Rakouští námořní letci neměli na různých údiáno – přistání na hladinu zvlášť v nepříznivém počasí očividně končí selháním, někdy i smrtelným fiaskem. (archiv Bohumila Kudělky)

podřídilo v noci z 26. na 27. duben 1915 dvěma torpédami zasaženo a potopit hlídkující pancéřový křižník *Léon Gambetta*. Vládní posádky, bezmála sedm stovek mužů, zahynala, zbytek zachránili italská torpédová plavidla ze základny v Brindisi a Tarantu. Na bojovou akci, která se odehrála nedaleko jejich břehů, reagovala v té době stále ještě oficiálně spojenecká Itálie a pozoruhodnou jednostranností. Rozlišila pásmo svých výstrojích vod na celých 30 mil od pobřeží a její válečná plavidla dostala příkaz zmítní každou rakousko-uherskou ponorku, která se v nich objeví!

Vrstve se k černohorským břehům, k této rakousko-uherské „blokádní úmrtí francouzské blokády“, která vzhledem k velké přesile francouzského loďstva byla sice naprosto neprůstupná, ale přesto balkánského protivníka účinně omlažovala. Jak již víme, lary v ní hlavní roli ponorky, ale nakonec se nedaly ani ostatní vojska rakousko-uherské floty.

Nejmenšími jednotkami v boji Kotoraké byly pouhé tři staré, malé a pomalé obrněné typy Monarch – neschopné na velkém moři odolávat moderním lícovým lodím protivníka, ale použitelné k zesílení obrany základny až při útoku z moře, nebo k ničení baterií na Lovčera. S velkou dávkou opatrnosti mohly také mezi jednotlivými

Bíva v Otrantské úžině

78/79



obránců. Výsledek se dal čekat: několik zásahů granáty a šrapnelů do *Novary* – nástožky pro Rakousky jen s malými technickými škodami; mnohem horší bylo šest mrtvých a 10 raněných. Další tři zranění rakousko-uherské námořníky měl na svědomí náhodný zásah do torpédovky 807. Lehce poškozené plavidlo doprovázeli torpédoborce přímo zpět do Puly, kdežto křižník se s ostatními torpédovkami připojil k hlavnímu svazu a vrátil až s ním.

Mimo právě popsané příhody se všude jinde Rakouskům podařilo protivníka dokonale překvapit a zplést citlivé šky. Na druhou stranu se jim však nikde v napadených menších přístavech

nepodařilo narazit na očekávaná lehká vojenská plavidla, případně námořní letouny. K setkání s italskými válečnými lodmi došlo pouze daleko na jihu, kde operovala skupina křižníků *Helgoland*.

Rakousko-uherský svazek se u italských břehů rozdělil, aby napadl víc cíli současně. Křižník, doprovázený torpédoborem *Oryen*, ostřeloval nádraží a vagony v Barlettě, u Manfredonie si podobně počínaly *Caspele* a *Titra*, zatímco *Lissa* ponořila námořní signalizační stanici u Vieste. Okolo 4.15 se však pobíh *Helgolandu* objevily malé italské torpédoborce *Agulone* a *Tarbone*, dokonalé jejich velitelé zjistili, s kým mají čest. Medaile spásu



154/155



Snímek, pořízený krátce po štátním spojení. Vpředu torpédoborec *Titra*, následují lehké křižníky, formaci uzavírá *Smít Georg*. Po stranách doprovází torpédová plavidla. (archiv Remeš Gréga, díkova Jaroslav Nový)

se stalo, že za okolní všeobecné euforie se žena jednoho z podřízáků *Novary* přímo na moři s malým dítětem v náručí dorvěla, že její manžel padl. Heysslerova tato zkušenost vedla k tomu, že u své posádky přítomnost manželů a dětí na základně nepovoloval.

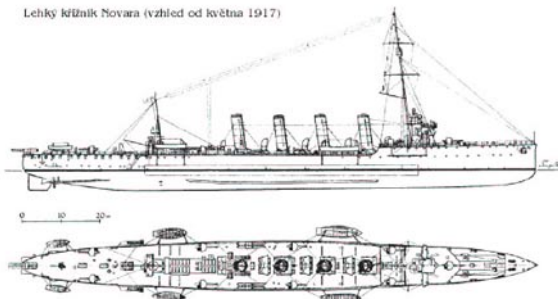
přestoupil do řady sestavy. V půl šesté všechny lodě minuly myš Spitz d'Ostro a vpluly do Doly. Zde je čekalo nadšené vítání z rovníků širokých lodí a podřadných salů z pevnosti Mamula, jakož i brokové tóny posádkové kapely na nabřeží. V 18.45 již všechny lodě šťastně upustily kotvy na řepě v újmovosti. Heyssler ve svých vzpomínkách uvádí také jednu událost, která jim přes všechnu radost, kterou právě protivní, důkladně ožila. Horthy nebyl jediný, kdo měl manželku u sebe. V důsledku horčického nezábožnosti ve vztazích byla přítomnost manželů důstojníků a vyšších podřízáků v Kotoru více méně tolerována. Tak

Zhývalo ještě vyložit zajatce, kteří hektický dnů arovali zvenčí v podpalubě bojujících lodí. Bylo jich tolik, že lodní vězení nestačila a tak zajatci museli být umístěni i v jiných prostorech. Na *Helgolandu* například na odtěvně, kde proti- líté chvíle bývají v motýlích a při zpěvu náboženských písní. Ze všechno něžní skutečnost, že před odvedením z lodí dva obědové poddali o přijetí u kapitána Heysslera, aby mu poděkovali za korektní zacházení. Zbytek války zajaté posádky

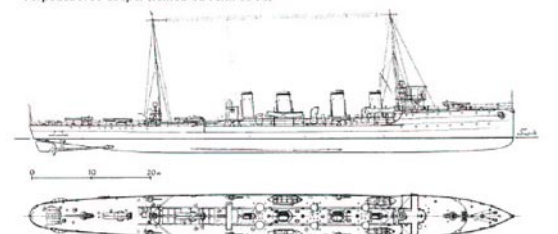
Bíva v Otrantské úžině

162/163

Lehký křižník *Novara* (vzhled od května 1917)

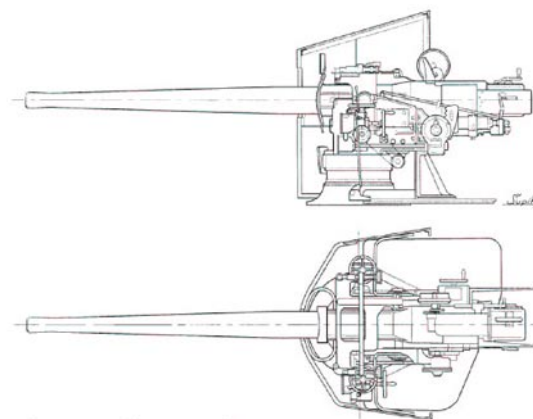


Torpédoborec *Caspele* (vzhled od roku 1916)



#### 4. Náčrt děl

Lodní kanon Škoda ráže 10 cm, d 50



Bíva v Otrantské úžině

264/265