

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 282

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

doporučená cena bez DPH 399 Kč

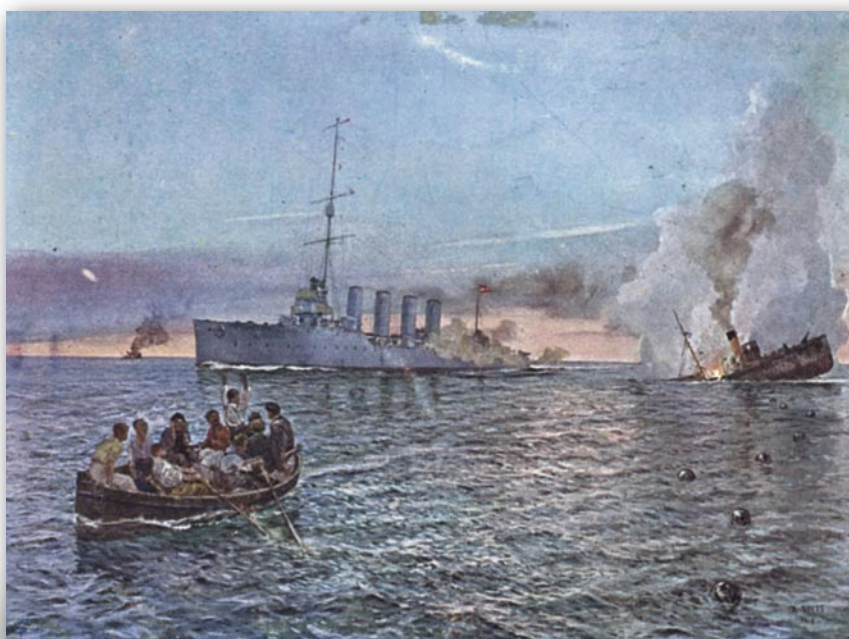
běžná cena: 439 Kč, naše cena: 409 Kč, K“M“K: 365 Kč
ISBN: 978-80-86930-28-2

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

Tato publikace měla být podle původního úmyslu autorů pouze důkladným a co možná nejpřesnějším popisem jedné (i když největší) námořní bitvy, k níž došlo za první světové

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 nejspíše 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, tvrdošijně uváděný jako typ Rumäne. Těžko říci, o kterou loď konkrétně šlo, nejsilnější mezi zbývajícími 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 zabočili 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.

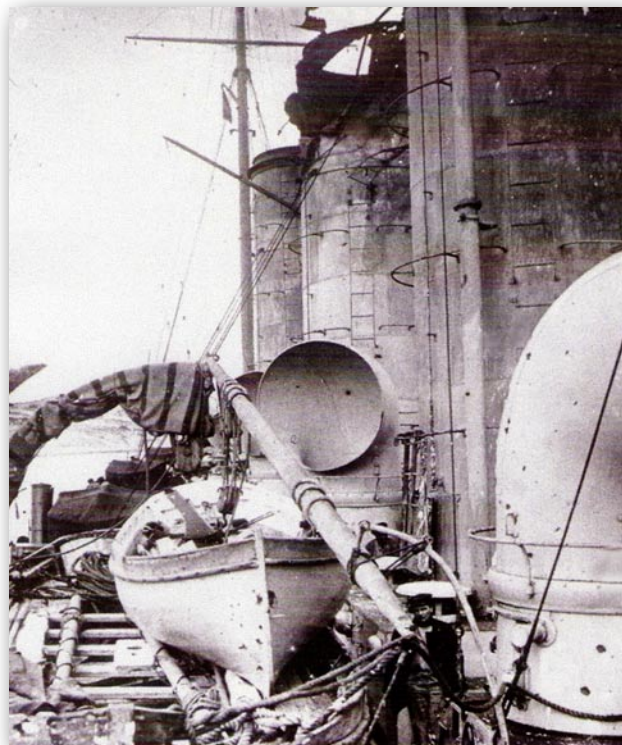
Protivníci poněkud zaostali, ale stejně byl o osm minut později předán signalizační stanici na pobřeží pokyn: – Střílet na nepřátelské jednotky! –

Kurz byl krátce poté upraven tak, aby se rakousko-uherská plavidla dostala co nejbližší k pozemní baterii Mali Durcit. Ta podpořila vlastní lodě střelbou šrapnelů, alespoň podle zápisu v palubním deníku Csepelu (Schrapnellfeuer). 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, Taitis (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 Taitis) 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, prokazané 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/Naše vojsko, Praha 2001) a Příběh „Ostrostřelce“ (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 plánek 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



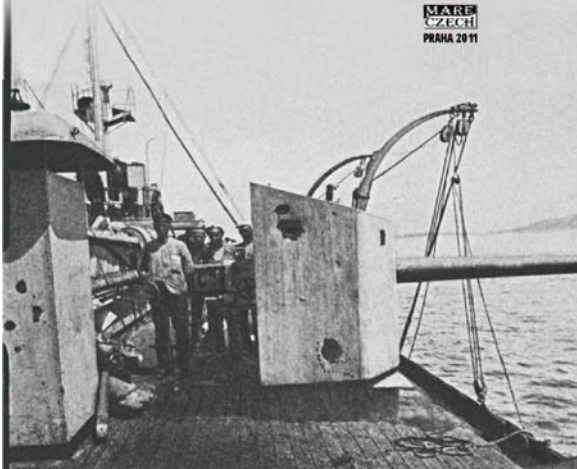
Převodní tabulka nepoužívanějších ráží z palců na milimetry

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



BITVA V OTRANTSKÉ ÚŽINĚ

MAREK
CZECH
PRAHA 2011



vystavbu opevnění na společné hranici. Až do svého vstupu do války na straně Dohody v květnu 1915 tak italská diplomacie lavírovala mezi „spojenci z Trojspolku a přáteli z Trojdhody“.

Kámen úrazu: Kaiserova Hochseeflotte

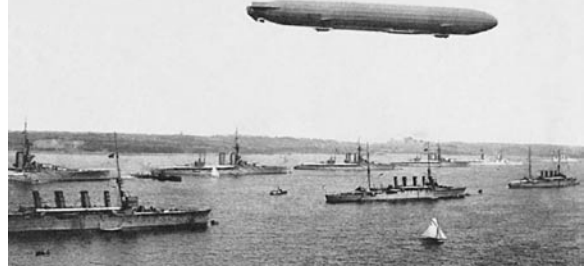
Císař Vilém II. zbrojeval válebné lodě, ve kterých se zblběl v době návštěv u své babičky, britské královny Viktorie. V osmdesátých letech nastal ochotného a nadšeného realizátora své představy Německa jako námořní velmoci. V roce 1868 byl po velkých tahanicích a říšským sněmem vyhlášen plán výstavby loďstva, které mělo mít 17 bitevných lodí. To ještě v Británii prošlo bez výraznějšího komentáře, třeba s projevy nevole.

Britská Admirálta se držela pravidla *Tao Paoera* *Standard* spojovacího v tom, že *Royal Navy* muselo být vždy silnější než spojená loďstva dvou dalších velmocí. Od trafaletarské bitvy v roce 1805, v níž admirál Horatio Nelson rozdružil spojenecké španělsko-francouzské loďstvo, se po celý zbytek devatenáctého století britským vládním dařilo

tuto doktrínu realizovat bez větších problémů zejména díky ekonomické a technologické síle britského impéria. Růst německé ekonomiky však umožnil Vilémovi II. vyrvat doposud nepochoybě vítěnou „Vilémovi moře“ na souboj – zatím jen v závodech ve zbrojení.

Na začátku Britové síle ne bez problémů, ale stále ještě úspěšně udržovali na oceánu svou kvantitativní převahu. Když už ne úplně proti dvěma nejmladším loďstvům, tak proti německé *Hochseeflotte* určitě. Nový německý námořní program z 2. června 1900, mluvící o 36 bitevných lodích do roku 1917, ale už zvedl poslance britského parlamentu z lavice a hodné podrželi britské vstupní mínění. Reskei Británie byl program výstavby loďstva, předpokládající postavení dvou

Přehledná přehlídka britské loďstva. V popředí tři z velkých lehkých křižníků, nesoucích jména námořníků, s nimiž se dále nejednou setkáme, za nimi řada tehdy nejželezějších bitevných lodí, nazývaných *dreadnoughty*. (archív Reného Gréga)



Kapitola druhá

Válečná loďstva

(J. Novák)

Bílina devatenáctého století došlo ve všech významnějších evropských loďstvech k principiálním změnám. Všeobecný pokrok zasáhl i do oblasti konstrukce vojenských plavidel, v níž se po několika předchozích státech z technického hlediska nic zvlášť podstatného neudálo. Přechod od plachet na parní pohon, rychle se zdokonalující palubní dělostřelce a užší železa (později oceli) nejen k samotné stavbě, ale rovněž k pancéřování válečných lodí vyvolaly nutnost přehodnotit názory na podobu i pozici doevadních loďských kategorií. Nastalo období horečného hledání nových typů, vyhovujících změnícím podmínkám.

Druhá polovina devatenáctého století byla v loďním inženýrství obdobím hledání a experimentů. Nejznamenitější námořní válčivka – radová loď – byla v průběhu několika málo desetiletí v loďstvech velmocí vystřídaná obrněná, z jejíž loď ještě vyčnívaly řady dělových hlavní, ale na palubě se stále častěji objevovaly otočné kanony zvládající se ráže, umožňující účinné ustřelování protivníka i bez natočení celé loďi bokem k němu. Nezpomenu výhodu nakonec završilo umístění nepřátelských děl do otočných pancéřových věží. Zavedení výbušných střel pak znamenalo definitivní konec odlišnosti trupů lodí starých ze dřeva.

Rakousko-uherské válečné plavidlo an nejdříve indiarovalá mezinárodních sícl. (Ab Ošterech die Wienedekte, Vídeň 1991)

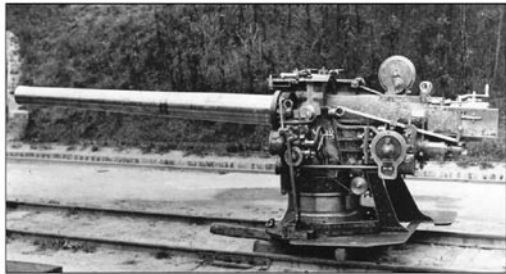
Pozití vodotrubných kotlů a strojů s viscosobnou expanzí vedlo ke zvýšení výkonů parního pohonu při soustavném zmenšení nároků na množství vznešného paliva. Nevydritelným důsledkem bylo odstranění nyní již postradatelného oplachtění. Tak se zrodily hlubší lodě, jejichž úkoly však zůstaly velmi podobné starším loďím řadovým. V sevívaných travech měly vybojovat rozhodnou bitvu se stejnými loďmi nepřítelů a rozhodnout o výsledku války na moři.

Z o něco menších nákloných frigate a korvet se postupně vyvinuly křižáky různých velikostí. I ty z velké části „podílely“ posláním svých předchůdců, lodí plnicích obrovský rozsah nejrozmanitějších úkolů velmi důležitých, ale přece jen pomocných účelů – zbrojení a doprovodného službu, překvapivé nájezdy, prosazování zájmů vlastní země v oddělených oblastech a mnoho dalšího.

Zato vývoj lehkých jednotek se ubíral zásadně jiným směrem. Dřívější letky, letky letky a jiné lodě pro drobnou válku mohly setva obzvláště větší kolegy, vynález rakousko-uherského frigate kapitána Lappisa ale všochno změnil. Jeho vlastním pohonem vybavené torpédo mohlo být vypáleno z jakékoli loďi včetně válečných člunů a bylo přitom schopné potopit i mohutnou a nesrovnatelně dražší bitevní loď. Velmi brzy se proto pobížeční vody zabývaly hejny torpédových člunů, rozměrnějších torpédovek a následně ještě větších torpédoborec, schopných operací i na otevřených mořích a oceánech. Torpédo se však také stalo hlavní zbraní rychle zdokonalovaných ponorek. Podobná úsilí se ukázaly kotvené námořní miny. Nebyly žádnou převratnou novinkou, spíše šlo o jejich stále masovější používání. Nastatí je bylo možné kladit jen v mělkých vodách, neboť délka kotveních lan měla svoji těžko překročitelnou hranici. K jejich pokládání sloužily minenoecké lodičárny mály na starosti minolevky.

Na rozhraní devatenáctého a dvacátého století se tak ustálily hlavní kategorie válečných lodí, o nichž se nyní zminíme poněkud podrobněji.

Bitva v Otrantské úžině 20/21



tozat jen nahrazení obyčejných středistových 15cm děl úhinnějšími 15cm kanony. Mnohem horší však bylo, že stavba probíhala zrovna během převratných změn v loďní konstrukci, k nimž došlo na základě výzkumných zbrojovky. Vstupovaly do služby v letech 1906-1907 proto už jako zastaralé. Představíme-li si takového „eruvivodu“ a števčí 24cm děl vedle britského *dreadnoughtu* a dvojnásobným výtlakem a dvojitou 30,5cm kanony není třeba zalestit dál rovádět. Dolejme pouze, že se tyto rakousko-uherské obrněnce svými vlastnostmi blížily spíš pancéřovým křižníkům, tedy druhé nejmladší loďní kategorii. Kychlosti by mezi nimi patřily k průměru, mohutnosti výzbroje a pancéřování ke špatně.

Na začátku první světové války tvořily III. divizi bitevných lodí a *Erzherzog Karl* se stal vstříkovou lodí 2. eskadry, sestavené ze starších obr-

něnů. Při velké reorganizaci celé floty počátkem jara 1918, kdy došlo k vyřazení značného množství zastaralých jednotek, zůstala celá divize ve službě. Byla jen přejmenována na „Těžkou“ a přivtělena ke I. říšské flotile, operující z boky Kórska.

Prvními bitevními loďmi, které se ještě na světové válce mohly pokládat za moderní, byly tři polodreadnoughty typu *Radetzky*. Zvyk nazývat typ podle prvního (a vodu spuštěného plavidla byl v tomto případě porušen, neboť to neslo jméno *Erzherzog Franz Ferdinand*, které se mělo snadno zamístit s typem předcházejícím (poslední z trojice byl *Zeruya*). Ani tentokrát nemělo námořnictvo příliš šťastnou ruku, neboť nepřítel uplulo na návrh dělostřelce rakouského inženýra Pappera vybudovat těžké loďní dělostřelcevo jednotné zbraňu novými, vykonými 30,5cm kanony – na přídi a zádě ve dvojité, na borch pouze jednoduše montáži. Místo toho si

Přehledná přehlídka bitevní loď *Tegethoff* božazel „kan“ častěji viditelná korzici lodí v pozadí. (obrázka Bohumila Auingera)





Rakouští námořní letci neměli na různých ostřanech – přehlídce na hladině zvířít v nepřítomném počtu cílech končila také, nářady i mnohem méně. (archív Eukimie Kudlíčky)

poděřílo v noci z 28. na 27. duben 1915 dvěma torpédy zasáhlo a potopit hlídkující pancéřový křižník *Leon Gambetta*. Vládní posádky, bezmála sedm stovek mužů, zahynala, zbytek zachránili italská torpédoborce z základny v Brindisi a Tarantu. Na bojovou akcii, která se odehrála nedaleko jejich břehů, reagovala v té době stále ještě oficiálně společenství Itálie a pozoruhodnou jednostranností. Rozšířila pásmo svých výstrojích vod na svých 20 mil od pobřeží a její válečná plavidla dostala příkaz zmířit každou rakousko-uherskou ponorku, která se v nich objeví!

Vrátíme se k černohorským břehům, k této rakousko-uherské „blokádní trestití“ francouzské blokády“, která vzhledem k velké převaze francouzského loďstva byla sice naprosto neprůstupná, ale přesto balkánského protivníka účinně oslabovala. Jak již víme, larysy v ní hlavní roli ponorky, ale nahradit se nedaly ani ostatní scelosti rakousko-uherské floty.

Nejzákladnějšími jednotkami v boji Kotoraké byly pouhé tři staré, malé a pomalé obrněné typy *Monarch* – neschopné na velkých mořích odolat moderním lícovým loďům protivníka, ale použitelné k zosilnění obrany základny až při útoku z moře, nebo k ničení baterií na Lovčera. S věkou dávkou opatrnosti mohly také mezi jednotlivými

Bitva v Otrantské úžině 7/8/19



obráně. Výsledek se dal čekat: několik zásahů granáty a šrapnelů do *Novary* – našťastí pro Rakousky jen s malými technickými škodami; mnohem horší bylo šest mrtvých a 10 raněných. Další tři zranění rakousko-uherské námořní měly na svědomí náhodný zásah do torpédovky 807. Lebec poškozené plavidlo doprovodilo torpédoborec 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 zpráskat citlivé škody. Na druhou stranu se jim však nikde v napadených menších přístavech

nepoštěstilo 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 v italských břehů rozdělil, aby napadl více cíli současně. Křižník, doprovázený torpédoborem *Oryen*, ostřeloval nádraží a vagony v Bariettu, u Manfredonie si podobně potýnaly *Csepel* a *Titra*, zatímco *Liba* ponížil námořní signalizační stanici u Vieste. Okolo 4.15 se však poblíž *Helgolandu* objevily malé italské torpédoborce *Agulone* a *Tarbone*, dokonce jejich velitelé zjistili, a kým mají cest. Medaři spásu

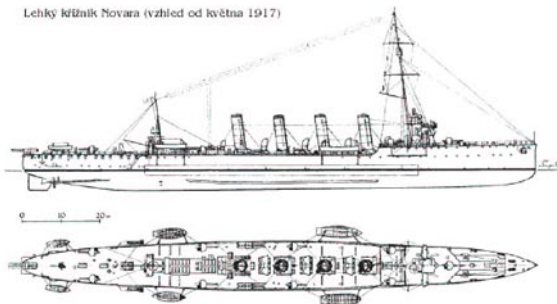


Svímek, potopený křižník po šťastném spojení. Vpředu torpédoborec *Titra*, následují lehké křižníky, formaci uzavírá *Sinkt Georg*, po stranách doprovodná torpédová plavidla. (archív Karelho Čadgy, dílna Jaroslav Nový)

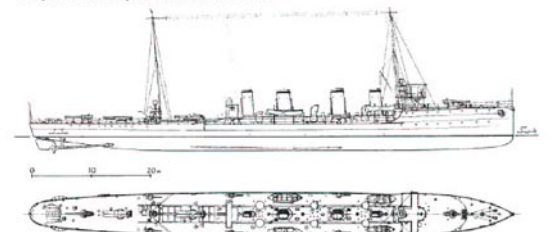
se stala, že za okoli všeobecně euforie se žena jednoho z podléžníků *Novary* přímo na moha a s malým dítětem v náručí dorvěděla, že její manžel padl. Heywlera tato zkušnost vedla k tomu, že u své posádky přítomnost manželů a dětí na základně nepovoloval.

přestavil do šera sestavy. V půl šesté všechny lodě minuly mya Spitzes d'Ostro a vpluly do Dolky. Zde je čekalo nadšené vítání z rovník širokých kotvěřích lodí a podvravných salů z pevnosti *Mamula*, jakož i brevné tóny posádkové kapely na nabřeží. V 18.45 již všechny lodě šťastně upustily kotvy na regle v újmovosti. Heywler ve svých vzpomínkách uvádí také jednu událost, která jim převa všeobecnou radost, kterou právě protivník, důkladně ošlála. Hortby nebyl jediný, kdo měl manželku u sebe. V důsledku horčičho se zámobování ve vnitřnosti byla přítomnost manželů důstojníků a vyšších podléžníků v Kotoru více méně tolerována. Tak

Lehký křižník *Novara* (vzhled od května 1917)



Torpédoborec *Csepel* (vzhled od roku 1916)



4. Náčrtes děl

Lodní kanon *Skoda* ráže 10 cm, d 50

