

Filozofická fakulta Univerzity Karlovy v Praze

Ústav českých dějin

Bakalářská práce

Petr Duben

**Bitevní křižník Dunaje: Válečná loď President Masaryk
za první republiky**

**The battlecruiser of Danube: Warship President
Masaryk during first Czechoslovak Republic**

Poděkování

Rád bych poděkoval prof. PhDr. Ivanu Šedivému, CSc. za vedení práce, podnětné rady a vstřícný přístup při konzultacích. Také bych chtěl poděkovat zaměstnancům Vojenského ústředního archivu v Praze za vstřícný přístup při mém bádání. Nakonec bych ještě rád připojil poděkování paní Mgr. Martině Skramušské za důkladnou korekturu.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze, dne 13. 2. 2023

Petr Duben

Abstrakt

Tématem této práce je československá válečná loď President Masaryk v letech 1930-1938. Práce je členěna do tří kapitol.

První kapitola se zabývá stavbou lodi. Další pojednává o službě lodi a službě na ní a zároveň ji srovnává se soudobými říčními válečnými plavidly. Třetí kapitola je pak věnována tématu, jak civilisté prostřednictvím novin či prohlášení vojenských činitelů loď vnímali.

Klíčová slova

Válečné námořnictvo, říční námořnictvo, válečná loď President Masaryk

Summary

Main theme of the thesis is czechoslovak warship President Masaryk in the period 1930-1938.

The thesis is divided to three chapters.

The first chapter targets shipbuilding. The second chapter focuses on service of the ship and its crew, also it compares with contemporary river warships. The third chapter is dedicated to civilian reception of the warship through newspapers and statements by military officials

Keywords

River navy, brownwater navy, warship President Masaryk

Obsah

Úvod	7
Exkurz ke kořenům a historii československého námořnictva	10
Stavba lodi.....	14
Služba lodi	21
Služba na lodi <i>President Masaryk</i>	21
Srovnání s dalšími vojenskými plavidly ve středoevropské oblasti	30
Pohled veřejnosti na loď <i>President Masaryk</i>	34
Slavnostní spuštění lodi na vodu.....	34
Prvorepublikový tisk o lodi <i>President Masaryk</i>	38
Doslov – Další osudy lodě <i>President Masaryk</i>	43
Závěr.....	45
Poznámka k bibliografii	46
Bibliografie	47
Prameny – archiválie	47
Prameny – tisk	47
Sekundární literatura.....	47
Sekundární literatura – populárně naučná	48
Online zdroje.....	48
Přílohy	49
Příloha 1 – TTD lodi <i>President Masaryk</i> (pro dobu její služby za první republiky 1932-1938).....	49
Příloha 2 – fotografická příloha	49

Úvod

Tato práce si klade za cíl přiblížit válečnou loď *President Masaryk* za první republiky; chce kromě zmapování služby lodě (zejména účast na větších cvičeních) stručně shrnout problematiku její stavby a také představit obraz o lodi, který se mezi veřejnost šířil prostřednictvím novin, či prohlášení vojenských představitelů. Také bych pomoci této práce rád nahlédl do života její posádky. Téma jsem si vybral také proto, že není příliš známé.

K volbě tohoto tématu mě trochu překvapivě postrčila četba beletrie (konkrétně série České země – o alternativním česko-slovenském království, které se pyšní silným námořnictvem – od Jana Kotouče). Protože se o vojenské dějiny zajímám už delší dobu, napadlo mě, že bych mohl udělat práci o jediné československé válečné lodi, která je hodna toho jména (ostatní čs. válečná plavidla byla obvykle více či méně improvizované bojové čluny). Přesto (nebo právě proto), že je to taková kuriozita, toho o lodi *President Masaryk* a potažmo celé československé dunajské flotile nebylo napsáno právě mnoho, tak zde byla – jak se poté ukázalo – oprávněná naděje, že v archivu najdu i prameny, které ještě nikdo přede mnou nevyužil do své práce.

Dříve se čs. dunajské flotile v období služby této lodě věnovali Ing. René Grégr, Ing. Miroslav Hubert, Ing. Jaroslav Tvrđý a do jisté míry Ivo Pejčoch. Ing. René Grégr psal články spíše populárně naučného charakteru do časopisů HPM v 90. letech 20. století, přičemž se věnoval zejména technickým specifikacím lodí. Ve člancích, které se mi podařilo dohledat¹, psal relativně kriticky, přičemž odkazoval na své starší texty (které se mi nepodařilo dohledat), v nichž měl spíše vyzdvihovat pozitiva lodi *President Masaryk*.

Ing. Jaroslav Tvrđý se věnoval dunajským flotilám různých států. Zmiňuje i různé smlouvy, týkající se mezinárodního obchodu, které dunajské flotily (včetně té československé) ovlivňovaly. Co se týče samotné lodi *President Masaryk*, tak mimo jiné zpracoval celý lodní deník. Bohužel své dílo nestihl před smrtí vydat a je pravděpodobné, že se v posmrtně vydaných knihách neobjevilo všechno. Kupříkladu je velmi dobře zpracováno období druhé

¹ GRÉGR, René. *Historie čs. Dunajské flotily do roku 1939, HPM speciál*

GRÉGR, René. *Historie čs. Dunajské flotily do roku 1939 (dokončení), HPM č. 1/1992*

GRÉGR, René. *Válečná loď President Masaryk, HPM č. 6/1992*

světové války (zejména v období bojů), ale třeba zprávy z období první republiky (například ke cvičení) mi v knihách chybí.² Také je v knize prezentována zejména klasická historie lodě, ve které není příliš přihlédnuto ke každodennímu životu posádky lodě (ač je mnohem podrobnější než v jakékoliv jiné práci).

Ivo Pejčoch se věnoval československé dunajské flotile z více různých úhlů pohledu. Do knihy *Válečné lodě* [4], která je věnována válečným námořnictvům v období mezi světovými válkami a druhé světové války, přispěl kapitolkou o československých lodích, ta je opět zaměřená spíše na technické parametry, přestavby a základní osud lodí.³ V rozsáhlejší článku v časopise historie a vojenství se naproti tomu věnuje organizaci československých jednotek používající válečné lodě a také nabízí lehčí náhled do každodennosti námořníků/ženistů.⁴

Ing. Miroslav Hubert se československým válečným plavidlům věnoval dlouhodobě (mezi lety 1950-52 navíc sám sloužil na dělovém člunu). Ve svých pracích⁵ se věnoval zejména technické stránce lodí, doplněné o stručnou historii. Ve své knize *Hlídková loď President Masaryk z pohledu techniky* polemizuje s některými názory R. Grégra. Velmi podrobný technický rozbor lodě pomáhá přiblížit dokonce i život posádky, pokud loď nekotvila v přístavu, protože na rozdíl od většiny dalších prací se věnuje i podmínkám ve kterých posádka žila (od kajut až po kuchyni či toalety).

K práci budu využívat archiválie z Vojenského ústředního archivu v Praze, které se týkají zejména stavby lodě. Jde zejména o zprávy, které podával stavební dozorce mjr. H. Topil MNO (Ministerstvo národní obrany), dále různá hlášení, návrhy a jednání mezi zmíněným stavebním dozorcem, MNO, Škodovými závody a velitelstvím mostního praporu. Občas zde lze narazit i na zprávy pro skupiny, které se na stavbě lodi nepodílely (například pro jugoslávského vojenského atašé nebo pro tisk, či radiožurnál).

² TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. *Lodě v české minulosti (Mare-Czech)*. ISBN 978-80-86158-59-4.

³ PEJČOCH, Ivo, Tomáš HÁJEK a Zdeněk NOVÁK. *Válečné lodě*. Praha: Naše vojsko, 1993. ISBN 80-206-0357-3.

⁴ PEJČOCH, Ivo. *Československé lodní vojsko 1918-1959, Historie a vojenství*. 4/2012.

⁵ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk z pohledu techniky*. Praha: Mare-Czech, 2004. *Lodě v české minulosti (Mare-Czech)*. ISBN 80-903149-2-9.

HUBERT, Miroslav a Karel PAVALA. *Vojenské lodě Československa 1918-1959*. Praha: Ares, 1999. ISBN 80-86158-11-X.

Dále novinové články dostupné online na stránkách Moravské zemské knihovny (zde zejména zprávy o působení lodi *President Masaryk*) a sekundární literaturu. Bohužel se mi kvůli časovým a logistickým důvodům nepodařilo navštívit Vojenský historický archív v Bratislavě a Vojenský archív v Trnavě, kde by se měly nacházet archiválie 6. ženijního pluku, které by mohly lépe přiblížit službu hlídkové lodě *President Masaryk* v československém vojsku (například účast na větších cvičeních).

Výzkumné otázky práce jsou: Za jakými účely byla postavena hlídková loď *President Masaryk* a nakolik splnila svůj účel (účely)? Při práci budu postupovat klasickou historickou metodou, založenou na vnější a vnitřní kritice pramene, přičemž budu používat textovou a obsahovou analýzu.

Exkurz ke kořenům a historii československého námořnictva

Československá dunajská flotila nevznikla až postavením lodě *President Masaryk*, proto bych si na úvod dovolil kratší exkurz do její historie a potažmo do historie československého námořnictva.

Navzdory vnitrozemské poloze měla Československá republika už v době svého vzniku řadu vycvičených námořníků. Bylo to dáno tím, že území budoucí ČSR coby rozvinutá část Rakousko-Uherska (zejména jeho česká část) poskytovalo mimo jiné vzdělané techniky, palubní lékaře atp. Čeští námořníci měli v rakousko-uherském námořnictvu důležitou úlohu, protože obvykle působili v roli specialistů, jako byli strojníci, dělostřelci a lékaři – mnozí dosáhli i důstojnické hodnosti. Řada z nich se na konci války účastnila vzpoury v Boce Kotorské. Po válce proběhly dokonce diplomatické pokusy o vytvoření československého koridoru mezi Maďarskem a Rakouskem, který by zajišťoval spojení s Jugoslávií (království SHS) a v případě úspěchu pronájem jednoho z jugoslávských přístavů, který by se následně stal základnou československého námořnictva. Tyto rozhovory nakonec ztroskotaly na odporu Maďarska, Rakouska a také Itálie. Poslední zmiňovaná země už tak nelibě nesla novou konkurenci na Jadranu v podobě Jugoslávie (zkáza bitevní lodě *Viribus Unitis* je toho důkazem) a nechtěla tam pouštět kohokoliv dalšího.

První československá námořní jednotka vznikla v Pule 3. listopadu 1918. Postupně nabírala československé námořníky, kteří dříve sloužili v rakousko-uherském námořnictvu. Nakonec se z ní utvořil 1. pluk československé námořní legie. Ten před odjezdem domů používal coby funkční loď motorový člun pojmenovaný *Čechoslovák* (v rámci vyřizování – pravděpodobně odjezdu Čechoslováků – podnikl dvě plavby s delegáty přes minová pole do Rijeky a zpět) a dále 4 hulky (odstrojené a odstavené lodě). Vrcholem slávy československého loďstva na Jadranu se stal 10. -12. listopad 1918. Když už byla část československých námořníků na cestě do vlasti, Italové začali obsazovat válečné lodě v pulském přístavu. Samozřejmě začali s přeživšími dreadnoughty (*Tegetthoff* a *Prinz Eugen*). Velení jugoslávského námořnictva se v této situaci obrátilo na Čechy, kteří měli nejen status italského spojence, ale i schopné námořníky, aby jim pomohli zachránit alespoň některé válečné lodě. S tím českoslovenští námořníci nadšeně souhlasili. Večer 10. listopadu tedy vypluly z Puly se zhasnutými světly

bitevní lodě (semidreadnoughty) *Radetzky* a *Zrinyi* plující pod československou vlajkou – tehdy ještě červenobílou. 12. listopadu dopluly lodě do Splitu, který okupovali Američané. Ani ti ovšem nenechali bitevní lodě nově vzniklé Jugoslávii, ale zabavili je pro sebe, aby je po pár letech předali Italům, kteří je sešrotovali. Českoslovenští námořníci po zabavení lodí odjeli domů.⁶

Československé legie v Rusku také na různých místech provozovaly lodě, na některých místech je dokonce použily v boji. Poprvé lodě použily na Volze u Kazaně 1. a 2. srpna 1918 kdy byla použita flotila provizorních dělových člunů v rámci kombinovaného útoku. Zde se ovšem posádky lodí skládaly převážně z ruských lodníků. Čechoslováci zde působili převážně jako výsadek, případně obsluha palubních zbraní. V těchto bojových akcích se legie střetla pouze s pozemními jednotkami (později bolševici přisunuli i monitory, aby tuto improvizovanou flotilu eliminovali, nicméně toho se už čs. legie nezúčastnily). K významnějším střetům došlo na jezeře Bajkal. Po dobytí Krasnojarsku začali legionáři sestavovat vlastní flotilu pro podporu vlastních akcí na březích Bajkalu. Prvním plavidlem čs. bajkalské flotily se stal menší kolesový parník *Sibirjak*, ke kterému se postupně připojily další lodě. Na Bajkale došlo také k jediné námořní bitvě, kterou československé jednotky kdy svedly. K námořní bitvě u Mysové došlo v podstatě náhodou. Parníky *Sibirjak* a *Feodosia* se dvěma dělovými baržamiⁱⁱ předtím provedly výsadek pěchoty v týlu bolševických sil. Na místě se setkaly s dalšími čs. plavidly, která den předtím přepravila první část výsadku. Jejich velitel plánoval původně přímý návrat do vlastního přístavu v Listvjance, nicméně neodolal a zamířil k Mysové. Legionářské lodě kryté mlhou vyrazily k hlavnímu bolševickému přístavu, který ležel ve vzdálenosti 38 km. Mlha se rozptýlila, když se legionářská plavidla dostala na vzdálenost 8 km od přístavu. Bolševici si hrozící nebezpečí uvědomili, když se čs. lodě přiblížily na vzdálenost 4 km, jelikož si je předtím spletli s vlastními parníky, které jim měly přivést proviant.

Dělostřelci na čs. plavidlech zahájili palbu jako první a po chvíli se jim podařil rozhodující zásah. Praporčíkovi Kolínovi se podařilo zápalným granátem zasáhnout bolševický ledoborec *Bajkal*, což byla jedna ze dvou největších ozbrojených lodí na jezeře (sesterská loď *Angara* tou dobou nebyla v přístavu). Na lodi vypukl požár, který jeho osádka nebyla schopna uhasit. Posádka musela loď opustit a *Bajkal* shořel. Po tomto zásahu se dal na útěk i již těžce poškozený

⁶ MAREK, Jindřich. *Piráti svobody*. 1. vyd. Cheb: Svět křídlel, 2002. ISBN 80-85280-85-X. str. 72-83

bolševický parník *Krugobajkalec*. Následně ruští dělostřelci z barž trefili nádrž s naftou, což ještě přiživilo zmatek panující v Mysové, kde se pod palbu lodí dostaly bolševické ešelony na nádraží. Cestou z Mysové potkali legionářské parníky i *Angaru*, ta se však vyhnula boji. I v těchto bojích na Bajkale lodě obsluhovali převážně Rusové a Čechoslováci obsluhovali zejména lodní děla.

Posledním místem, kde se v Rusku objevily lodě s československými vlajkami (a tentokrát i posádkami) byl Vladivostok. Přibližně v polovině května 1918 zde zavlála československá vlajka na remorkéru *Naděžnyj*, který byl původně najat, aby usnadnil dopravu legionářům. Když místní bolševici začali dělat problémy, podílel se po vyzbrojení dvěma kulomety i na obsazení města. Nutno podotknout, že se svými silami mohli legionáři město dobýt jen díky tomu, že v přístavu kotvil japonský predreadnought *Asahi* a britský křižník *Suffolk*, které de facto pohrůzkou použití svých děl odradily bolševiky od vážnějšího odporu a většina jich uprchla z města. K legionářskému flotu (v jednu dobu zřejmě používala jednotka název *Český flot*) se přidalo (bylo získáno) ještě několik lodí, ty se však již bojů neúčastnily. Sloužily při přepravní službě případně při záchranných pracích jako například loď *Streljok*, která 20. 7. 1920 zachraňovala americkou loď *Logan* s transportem legionářů, která uvízla na mělčině.⁷

Na domácí půdě se námořníci ukázali už 28. 10. 1918. Vzhledem k početnímu stavu si C. a K. námořnictvo mohlo dovolit poslat některé (například méně spolehlivé) námořníky na práci do vnitrozemí. Jiní zde byli na dovolené či na černo. Když viděli, že „to konečně vypuklo“, udělalo pár z nich obhlídku, při které se zjistilo, že nově vznikající stát nemá v Praze žádné ozbrojené jednotky, a naopak posádka Prahy by mohla celkem snadno jeho vznik překazit nebo minimálně značně zproblematizovat ozbrojeným zásahem, který by se mohl jednoduše zvrhnout v masakr. Shromáždili všechny námořníky, které našli (bylo jich asi osmdesát), ozbrojili je a vybavili zimní výstrojí (jelikož většina námořníků měla letní uniformu, byly ve vršovických kasárnách získány husarské kožíšky – část pušek byla získána tamtéž, zbytek už předtím na Masarykově nádraží).

Námořníci poté přispěli obklíčením zemského velitelství k tomu, že posádka Prahy nedostala rozkaz k zásahu. K námořnické setnině se přidávali postupně další námořníci. První větší mimopražskou akcí setniny bylo obsazení chebského letiště.⁸ Později byli námořníci zapojeni

⁷ Tamtéž – str. 90-110

⁸ Tamtéž – str. 40-51

do bojů o Slovensko proti Maďarům. Vzhledem k nedostatku lodního materiálu (Československo nezdědilo ani jednu ozbrojenou říční loď) sloužili jako pěchota, či posádky obrněných vlaků. Už tehdy ale vyvstala potřeba takových plavidel, jelikož Maďaři nasadili v bojích dva monitory, které ostřelováním velmi znepríjemňovaly život československé pěchotě na březích Dunaje. Po skončení bojů byly do jisté míry nouzově přestavěny na nepancéřované dělové čluny lodě *Omd 1* a *Omd 2*, které byly stavěny pro C. a K. loďstvo a jejich původním úkolem mělo být lovení cvičných torpéd v jadranských přístavech. Byla vytvořena dvě námořní tělesa. Dunajské v Bratislavě, které dostalo již zmíněné čluny *Omd 1* a *Omd 2* spolu s několika menšími čluny. Druhé těleso bylo umístěno v Litoměřicích na Labi a provozovalo pouze pár neozbrojených plavidel. Postupně se stávalo zřejmé, že Československo si nemůže dovolit silné námořnictvo. Labský útvar byl úplně zrušen a k 1. lednu 1922 přestalo existovat čs. námořnictvo. Bratislavský útvar v podobě lodní a říční roty byl převeden pod ženijní vojsko a sloučen s mostní rotou do vodního praporu (v květnu 1924 přejmenován na mostní prapor a 15. srpna 1934 byl z vodní a minové roty vytvořen říční prapor začleněný do nově vzniklého 6. ženijního pluku). Jediné, co připomínalo námořní minulost byly specifické uniformy, které nosili příslušníci těchto dvou rot.⁹

Nápad na československé říční válečné lodě také nebyl převratný. Pokud ponecháme stranou starověké bitvy nejen na Nilu a schopnosti vikingských drakarů operovat na řekách, pak pomyslnou první vlašťovkou bylo použití kolesových parníků s nízkým ponorem Brity během opiových válek. Revoluci potom představoval *USS Monitor* použitý za americké občanské války. Ozbrojená říční plavidla se ukázala velmi užitečná v koloniálních konfliktech (např. Kitchenerova armáda, která měla potlačit mahdistické povstání v Súdánu, byla při svém postupu podél Nilu doprovázena flotilou dělových člunů, které jí mimo jiné poskytly účinnou palebnou podporu v bitvě u Omdurmánu). Rakousko-Uhersko rovněž vybuďovalo říční flotilu, která se poměrně úspěšně zapojila do 1. světové války.

⁹ Tamtéž – str. 120-158

Stavba lodi

Ve druhé polovině 20. let se na Ministerstvu národní obrany (MNO) začaly objevovat úvahy o pořízení velké hlídkové lodi pro Dunaj.¹⁰ Důvody vzniku těchto úvah byly zřejmě následující. Maďarsko coby tradiční rival Československa mělo relativně silnou říční flotilu, stejně jako většina dalších dunajských států (kromě Rakouska, které své lodě prodalo Maďarsku a Německa, jenž drželo horní tok Dunaje, kde by se větší válečné lodě nevyplatily. Konkrétně maďarská flotila disponovala šesti menšími monitory (za Rakousko-Uherska byly označovány jako hlídkové lodě) a dvěma menšími hlídkovými čluny (+pomocné lodě)¹¹. Československo mělo na Dunaji pouze několik strážních, vlečných či minových člunů a dva nepancéřované dělové čluny, které byly původně stavěny za jiným účelem. Pro úkoly dělových člunů se rozhodně nejednalo o nejlepší plavidla.

Je jisté, že tato plavidla by proti maďarským lodím neměla sebemenší šanci. Možná se nabízela i možnost nahradit chátrající dělové čluny touto hlídkovou lodí, nicméně je nutné opravit informaci z knihy *Válečné lodě* [4], že tyto čluny byly vyřazeny koncem dvacátých let. Jugoslávský vojenský atašé vznesl roku 1930 dotaz na sílu československé dunajské flotily (počty plavidel mostního praporu) a bylo mu odpovězeno, že oba dělové čluny jsou i nadále ve stavu a příštího roku by k nim měla přibýt i hlídková loď.¹² Navíc se oba dělové čluny účastnily spouštění hlídkové lodě. Posledním důvodem, který byl později akcentován i při stavbě, byla reprezentace Československa a svým způsobem i „čs. dunajské flotily“ neboť po zařazení do služby měla sloužit jako vlajková loď nejen lodní roty, ale i celého mostního praporu.

Prvního února 1929 uzavřelo MNO smlouvu o postavení hlídkové lodi se Škodovými závody. Jeden z požadavků zněl na rychlost 35 km/h (necelých 19,5 uzle), což by z ní dělalo pravděpodobně nejrychlejší válečnou loď na Dunaji. Konstrukce lodi částečně vycházela z plánů rakousko-uherské třídy hlídkových lodí *Wels*, jelikož plány modernější třídy *Stör* zřejmě nemělo Československo k dispozici. Loď měla být vyzbrojena čtyřmi děly a čtyřmi kulomety –

¹⁰ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str. 13

¹¹ PEJČOCH, Ivo; HÁJEK, Tomáš a NOVÁK, Zdeněk. *Válečné lodě*. Praha: Naše vojsko, 1993. ISBN 80-206-0357-3. str. 175

¹² Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9275

vše ve dvouhlavňových věžích s možností vysokého náměru kvůli palbě na vzdušné cíle¹³ (za zmínku stojí, že původně se plánovalo 6 kulometů s tím, že v každé věži měly být 2 namontované proti pozemním/námořním cílům a jeden proti vzdušným cílům. Pro nedostatek místa ve věži, který by vznikl při použití této konfigurace se přešlo na uplatněné řešení, kdy v každé kulometné věži bylo dvojce kulometů s možností vyššího náměru)¹⁴. Loď byla postavena z pancéřové oceli o tloušťce 5 mm, kulometné věže byly z osmimilimetrového pancéřování, zatímco velitelská věž a dělové věže měly 10 mm pancíře.¹⁵

Pro dosažení co nejvyšší rychlosti byl trup poměrně dlouhý a štíhlý (poměr délky k šířce byl ještě větší než u třídy *Wels*, která tím byla známá). Oproti starým monitorům byl rozdíl podobný jako mezi bitevním křižníkem a bitevní lodí. Na druhou stranu dlouhý štíhlý trup měl i svoje nevýhody, mezi které patřila nižší stabilita. To způsobovalo, že na loď nemohla být umístěna příliš výkonná děla (jednak kvůli tomu, kolik zabírala místa, jednak proto, že zpětný ráz při boční salvě mohl loď převrátit). Svě o tom vědí Maďaři, kteří museli jednu svou hlídkovou loď přestavět (udělat nižší nástavby a provést další opatření ke snížení těžiště lodi) aby byla schopná nést výkonnější kanony¹⁶

Stavba lodi byla problematická, jelikož podniky, které byly zapojeny (zejména loděnice v Komárně) neměly s válečnými plavidly potřebné zkušenosti. Jedna z mála věcí, které se nemusely moc řešit, byla výzbroj. Kulometry byly osvědčené vz. 7/24, používané československou armádou několik let. Jednalo se v podstatě o kulomet Schwarzlose používaný již rakousko-uherskou armádou konvertovaný na střelivo ráže 7,92 mm (původně používal municí ráže 8 mm). Trochu jiná situace byla s kanony. Ty byly úplně nový vzor navíc nezvyklé ráže 66 milimetrů. Existují různé úvahy, proč byla vybrána taková ráže místo standardní ráže 75 mm, do které by se ideálně nemusela pořizovat speciální munice. Teorie, že Škodovy závody využily příležitosti, aby se zbavily starších děl (která se jinak uplatnila např. na rakousko-uherských torpédoborcích), byla vyvrácena¹⁷, nicméně zde zůstává otázka, jestli jim to nepomohlo zbavit se pouze některých částí děl, jako byly třeba náhradní hlavně atd. Kromě

¹³ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

¹⁴ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9275

¹⁵ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

¹⁶ TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. Loď v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4. str. 68-70

¹⁷ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str. 84-85

nutnosti nakoupit odlišnou municí se žádné problémy s výzbrojí neobjevily a kanony obstály ve všech zkouškách.

Odděleně se ještě řešila cvičná munice. Když velitelství mostního praporu zaslalo na MNO dotaz, zda z přidělených finančních prostředků mají nakoupit i cvičnou municí (což by muselo být na úkor části ostré munice) nebo zda se věc vyřeší jinak, dostali odpověď, že na cvičnou municí bude vyčleněna částka z rozpočtu na rok 1931.¹⁸ Loď byla konstruována tak, aby v případě potřeby mohla být použita ke kladení min. Měla na zádi kolejnice pro jejich kladení, ovšem miny by musely být skladovány přímo na palubě, jelikož loď pro ně neměla uzpůsobené vnitřní prostory. Pravděpodobně velení lodní roty nechtělo zasahovat do kompetencí minové roty, a tak doporučilo využít prostor určený původně pro skladování min k jiným účelům (k tomuto došlo již ve fázi stavby).¹⁹

Během stavby se řešily možnosti úprav různých částí lodě. Návrhy posílal vojenský dozorce stavby major Topil, někdy také velitelství mostního praporu. Mjr. Topil někdy posílal návrhy odděleně, později, pokud se nejednalo o naléhavou věc v rámci měsíčních hlášení o postupu stavby. Jednalo se jak o věci důležité, k provozu lodě (například nahrazení spojek na transmisi odolnějšími)²⁰, tak o záležitosti, které více či méně odpovídaly prestižním důvodům v rámci stavby této lodě (například, že důstojníci by měli mít mimo obyčejných věšáků i nějakou skříň na šatstvo, jelikož se počítalo s tím, že loď může být navštívena někým významným a mělo se za to, že skříň je v tomto ohledu lepší); na půl cesty je pak uchycení plachet – ty ovšem nebyly používány k pohonu lodě, jako v minulých stoletích, ale jako jakýsi slunečník či deštník pro posádku v době míru – po změně se měl snížit odpor vzduchu při plavbě, ale také se tím mělo dosáhnout líbivějšího vzhledu. Nejmarkantnější úpravou bylo prodloužení trupu, aby se získalo více místa (mj. na pomocný kotol pro vytápění lodě – způsob vytápění lodě se řešil déle a ve hře přitom bylo několik různých navrhovaných možností).²¹

Poněkud neočekávané problémy nastaly s pancéřováním, jelikož zejména pětimilimetrové pancéřové plechy praskaly, navzdory tomu, že předtím byly testovány tzv. nástřelovými testy, při nichž musely přestát zásah nábojem vz. 23 vypáleným ze vzdálenosti 175 m puškou vz. 24.

¹⁸ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9275

¹⁹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

²⁰ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273. signatura 99-4/1-3

²¹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

Několik dní po spuštění lodě na vodu musel být trup opět vytažen kvůli výměně vadných pancéřových desek. Některé zřejmě následkem neodborného zacházení např.: během vrtání děr pro nýty. Také moc nepomáhalo, že byly skladovány v loděnici pod širým nebem, vystavené rozmarům počasí, což neplatilo jen pro pancéřové části. Štábní kapitán Pavala ve zprávě z inspekční cesty do loděnice ze dnů 30. – 31. ledna popisuje mj. že nádrže na naftu pro loď *President Masaryk*, které byly tou dobou na místě (trup byl tou dobou v Kladně) byly zcela pokryté rzi, kvůli čemuž musí být před instalací řádně vyčištěny a pozinkovány, aby případná další rez nekontaminovala palivo.

Kladenské hutě neměly mnoho zkušeností s výrobou pancéřování, které zároveň sloužilo jako konstrukční ocel. To, že mělo poměrně malou tloušťku, činilo věc ještě náročnější. Problém se táhl relativně dlouho, z pozdějších zpráv majora Topila je cítit frustrace, když vypočítává jednotlivé popraskané plechy. Problém byl vyřešen až když hutě použily rakousko-uherské normy pro výrobu pancéřových plechů pro říční lodě.²² Další průtahy způsobilo, že pracovníci hutě na stavbu části konstrukce použili pancéřové plechy, které před tím nebyly ozkoušeny. Po jednáních mezi majorem Topilem, firmou a MNO bylo dohodnuto, že když budou poslány vzorky do vojenského technického ústavu (a projdou testy) může být tento materiál použit.²³

Další věcí, kterou špkt. Pavala na své inspekční cestě zkritizoval bylo kormidlo (přesněji kormidlovou peruč), jelikož bylo duté a snadno se mohlo deformovat. Navrhoval proto vyplnit tuto dutinu nějakým druhem dřeva, které je odolné vůči vodě např. kvajakovým dřevem. Tento návrh byl zamítnut, protože by to loď ještě více zatížilo, navíc by se obdobná zátěž musela přidat i na druhý konec lodi, aby si uchovala stabilitu. Další nedostatek tohoto návrhu byl, že pokud by zde vznikl nějaký problém s tímto dřevem, přišlo by se na něj zřejmě příliš pozdě.²⁴

Dalším problémem, který musel major Topil řešit v průběhu stavby lodě byly vodotěsné dveře. Při prvních testech vodotěsnosti (ty probíhaly tak, že se do jednoho uzavřeného oddílu napustila voda a sledovalo se kolik vody a jak rychle se dostane do sousedních oddílů – tyto testy se pochopitelně prováděly na prázdném trupu, aby voda nepoškodila vybavení) se totiž ukázalo, že tyto dveře jsou mnohé ale rozhodně nevodotěsné, protože i sousední oddíly začaly

²² Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonů: 9273, 9274, 9275

²³ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonů: 9273

²⁴ Tamtéž

poměrně rychle připomínat bazén. Dveře proto musely být upraveny přidáním těsnění. Vzhledem k tomu, že dveře nebyly příliš silné se přišlo na to, že voda prosakovala i poté, proto byl Škodovým závodům zaslán požadavek, aby konstrukci vodotěsných dveří dostatečně zesílily.²⁵

V rámci lodě byl můstek spojen s několika dalšími místy také telefonním vedením. Šlo o linky pro obousměrné hovory. Tyto linky vedly jednak na stálá místa ve strojovně, radiokabině, kabině velitele a k Dieselovému elektrickému agregátu, jednak na přípojky k podstavci zadní dělové věže a na horní plošinu velitelské věže. Na tyto přípojky bylo možné připojit polní telefon, ale nebyl tam stálý přístroj.²⁶ S okolím pak mohla loď komunikovat pomocí radiostanice nebo světelnými signály (Morseova abeceda signalizovaná pomocí světlometu). Teoreticky se mohla používat signalizace pomocí praporků, ale neobjevil jsem doklady o tom, že by se skutečně používala.²⁷

Jisté problémy přinesla také pohonná soustava. Byla relativně spolehlivá, ale nedařilo se docílit požadované rychlosti. To byl také důvod, proč poprvé armáda loď odmítla převzít – v původním provedení zdaleka nesplňovala požadovanou rychlost. Důvodů bylo zřejmě více. Oproti původnímu projektu vzrostl výtlač loď, zatímco stroje zůstaly stejné, dále analytici, kteří počítali projektovanou maximální rychlost počítali s ideálními podmínkami, které mohly nastat třeba v okolí Budapešti, ale rozhodně ne na československém úseku Dunaje. Další věcí, která loď zřejmě poněkud brzdila (s čímž se ale pravděpodobně počítalo), bylo, že vycházela ze starší třídy *Wels*, která měla průřez kýlu přibližně ve tvaru U. Pokud by konstruktéři vzali za základ třídu *Stör*, měla by loď průřez přibližně tvaru V, což by omezilo odpor vody. Jak je ovšem poznamenáno výše, není jisté, zda byly výkresy třídy *Stör* k dispozici.²⁸

Tyto problémy vyústily v úpravy (například byl přidán další komín a zvýšen výkon), které zvýšily rychlost lodi alespoň na 31 km/h v podmínkách československého úseku Dunaje (což byla oficiálně udávaná rychlost – občas za lepších podmínek se dala vyvinout i vyšší, jindy během

²⁵ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. signatura 99 4/1 217

²⁶ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9274

²⁷ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str.10, str. 77-79

²⁸ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str.10, str. 26-27

zhoršených podmínek se ale jednalo pouze o 29 km/h.²⁹ Kromě problémů s rychlostí se ukázal ještě jeden neduh pohonné soustavy lodi *President Masaryk* – relativně vysoká spotřeba paliva.³⁰ Již během úprav strojovny byli přítomní příslušníci lodní roty, kteří ji měli obsluhovat. Nešlo o celý personál strojovny, ale jen o pár mužů. Lze tedy předpokládat, že šlo o strojmistra a pravděpodobně pár nejvýše postavených strojníků. Ti se měli se svým zařízením seznámit dopodrobna už v průběhu stavby.³¹ Tento postup byl prozíravý, ale nikterak výjimečný (podobně postupovala např. *Kriegsmarine* při stavbě ponorek – tam se ale účastnila celá posádka³²). Kromě toho byly pořádány přednášky o zařízení a obsluze hlídkové lodi *President Masaryk* pro všechny důstojníky a délesloužící poddůstojníky z lodní a minové roty (přeci jen už to byla větší loď a část přístrojů se ovládala jinak než na motorových člunech, kterými byly čs. jednotky vyzbrojeny). Z těch se posléze rekrutovala část posádky.³³

Další modernizace (zejména v oblasti výzbroje, ale i pohonu) loď absolvovala až za druhé světové války jako součást německé *Donauflotte*. Není ale bez zajímavosti, že inženýři ze škodovky v roce 1936 považovali dělostřeleckou výzbroj lodi za zastaralou a příliš málo výkonnou a navrhovali minimálně pro novostavby novější modely děl (možná později i přezbrojení lodi). Vzhledem k tomu, že Němci ještě v roce 1944 psali pochvalné zprávy o vysoké účinnosti starých děl na lodi *President Masaryk* a nahradili je až poté, co jim do nich došla munice je možné, že škodovka chtěla jednoduše získat další zakázku.³⁴

Požadavky na všestrannost lodi byly často přítěží. MNO objednalo loď, která měla zvládnout téměř cokoliv. Výsledkem bylo mimo jiné vlečné zařízení, které sice fungovalo, ale omezovalo jiné schopnosti lodi. Jednak manévrovací (kvůli velké hmotnosti), jednak kvůli svému umístění omezovalo palebný sektor zadní dělové věže. Bylo proto také brzy odstraněno. Je to také

²⁹ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str. 45-52

³⁰ GRÉGR, René. *Válečná loď President Masaryk, HPM*, Praha: Vydavatelství HPM spol. s.r.o., 1992, roč. 2, č. 6, str. 24-26

³¹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9275

³² WILLIAMSON, Gordon. *Německé ponorky vs eskortní torpédoorbce: bitva o Atlantik*. Praha: Grada, 2008. Duel (Grada). ISBN 978-80-247-2516-1. str. 49-50

³³ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9275

³⁴ TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. *Lodě v české minulosti* (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4. str. 191

nejspíš důvod, proč byla loď *President Masaryk* v jedné publikaci označena za přestavbu civilního remorkéru.³⁵

Dalším problémem během stavby lodě byl požár loděnice v Komárně 24. listopadu 1930, při kterém lehla popelem dílna a s ní některé součástky připravené pro loď *President Masaryk*. Tyto předměty, jako bylo kormidelní kolo, jeřáby (dva lehčí a jeden těžší) nebo třeba 33 bočních oken (a další součástky) bylo nutné znovu vyrobit. Naštěstí při požáru nikdo nebyl zraněn a k dalšímu podobnému incidentu už během stavby nedošlo.³⁶

S blížícím se datem spuštění lodi na vodu se rozeběhly diskuse o tom, jak se má loď jmenovat. Československá dunajská flotila dosud používala pouze čluny značené zkratkou, tvořenou zpravidla třemi písmeny a číslem (například dělové čluny měly označení *Omd 1* a *Omd 2*). Vzhledem k velikosti a prestižní úloze lodi se ovšem takové označení zdálo být nevhodné. Poté, co velitelství mostního praporu zaslalo dotaz ohledně jména lodi na MNO (8. 2. 1930), se diskuse přenesla tam. Za předpokladu, že při psaní dokumentů nedošlo k chybě, bylo jméno *President Masaryk* navrženo majorem Rotkovským, který zprávu sepisoval. Návrh byl zaslán Kanceláři prezidenta republiky, kde byl schválen.³⁷

Ačkoliv to historický vývoj zřejmě příliš neovlivnilo, stavba hlídkové lodi *President Masaryk* se stala cílem velmi úspěšné špionážní akce ze strany Německa. Akce byla tak úspěšná, že československá strana se o tom dozvěděla až náhodou v roce 1974. Tehdy Ing. René Grégr dostal na sjezdu s německými námořními historiky na památku od Dr. Ing. Hadelera (což byl mj. konstruktér německé letadlové lodi *Graf Zepellin*) dokument, který si koncem druhé světové války odnesl z archivů Kriegsmarine. V dokumentu pocházejícím z roku 1932 (napsaném německy) je přesný popis lodi *President Masaryk*, včetně výsledků zkoušek a konstrukčních závad. Odhaduje se, že tento dokument napsal a předal/prodal Němcům jeden nejmenovaný štábní kapitán, který s Němci kolaboval i za války.³⁸

³⁵ TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. Loď v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4. str. 27

³⁶ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9275

³⁷ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

³⁸ GRÉGR, René. *Válečná loď President Masaryk, HPM*, Praha: Vydavatelství HPM spol. s.r.o., 1992, roč. 2, č. 6, str. 24-26

Služba lodi

Služba na lodi *President Masaryk*

Služba na lodi *President Masaryk* byla v Československé republice specifická (vzhledem k tomu, že Československá armáda neměla jinou podobně velkou a vyzbrojenou loď). Přestože „námořníci“ měli vlastní uniformy, spadali pod ženíjní vojsko, a kromě lodních cvičení prošli například výcvikem v demolicích a manipulaci s výbušninami. V případě lodních cvičení nešlo jen o cvičení přímo za účasti hlídkové lodi *President Masaryk*, ale i výcvik na menších loďkách, a to od jejich ovládnutí na řece až po jejich uvazování, přičemž některá tato cvičení šla provozovat i v zimě a v podmínkách kdy by byl takovýto výcvik na řece příliš rizikový. V těchto případech se používala osazovací soulodí na vozících, případně probíhal pouze instruktážní výcvik.

Součástí výcviku byl i klasický pěchotní výcvik včetně plynového cvičení (bylo zde i povinné cvičení v plynové komoře). Také se prováděl výcvik neplavců nebo nácvik záchrany tonoucího. Dále se prováděl nácvik střelby z pušky, či pistole nebo za předpokladu, že dělali na lodi střelce tak i z kulometů nebo děl. Pro výcvik mířičů a střelců byly v roce 1929 zavedeny střelby z flobertky. Ukázalo se, že na výcvik mají dobrý vliv, takže se staly běžnou součástí výcviku i pro muže, kteří sloužili na lodi *President Masaryk*.

V letech 1930–1931 byly v dílnách mostního praporu vyrobeny nové plovoucí terče. V rámci zadání pro jejich výrobu byly důležité požadavky na odolnost, a na to, aby se od nich neodrážely střely, či jejich úlomky. V rámci běžného výcviku se pochopitelně kladl mnohem větší důraz na plavecký výcvik (to bylo společné pro celou lodní rotu).³⁹ Národnostně se mužstvo říčního praporu skládalo zejména z Čechů a příslušníků německé menšiny (V roce hlášení o výcviku z roku 1929 se píše, že poddůstojníci vedoucí výcvik museli rozkazy opakovat alespoň dvakrát – česky a německy – aby měli jistotu, že jim všichni vojáci/rekruti porozumí). Dá se předpokládat, že na lodi *President Masaryk* byla většina posádky složená z Čechů – ať už kvůli prestiži, nebo kvůli spolehlivosti (za mnichovské krize posádka jednoho strážního člunu dezertovala se svým plavidlem k Němcům, když nebyli na palubě důstojníci a poddůstojníci).

³⁹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

Lodní rota musela navíc krátce před uvedením lodi *President Masaryk* řešit zásadní nedostatek personálu (především mužstva). Hlášení z přelomu let 1930/1931 udává, že na provoz lodí (*President Masaryk*, 2 dělové čluny a 2 strážní čluny) bude třeba celkem 83 příslušníků mužstva a dalších 20 na interní sužbu v rámci roty, zatímco v rotě se nachází pouze 37 příslušníků mužstva. Chybělo tedy více než 50% mužstva (pro loď *President Masaryk* byl jako potřebný počet uváděn 35 mužů – zřejmě byly do mužstva započítány i poddůstojnické hodnosti mimo rotmistry).⁴⁰

Před nástupem na loď *President Masaryk* musel vojín (ženista) projít výcvikem v náhradní lodní rotě. Tato výcviková jednotka měla stálý personál v počtu 17 osob. Velel jí důstojník v hodnosti štábního kapitána. Byla rozdělena na dvě čety pod vedením důstojníků poručických hodností (zdroj nespécifikuje v těchto případech přesnou hodnost – podporučík/poručík/nadporučík). Pod velitele čet spadalo dohromady 12 instruktorů – zřejmě byl v každé četě jeden instruktor s hodností četař/rotný, jeden v hodnosti desátníka, další s hodností svobodníka a tři instruktoři vojíni. Kromě toho patřil do stavu roty výkonný „rotmistr“ s hodností četaře či rotného a jeden vojín sloužící jako trubač.⁴¹ Někdy mohli jako instruktoři sloužit i příslušníci mužstva ze staršího ročníku.⁴²

Na samotné lodi *President Masaryk* mělo být celkem 53 důstojníků a vojáků ve složení velitel lodi – štábní kapitán, 1. a 2. důstojník patřili k nižším důstojníkům (ppor., por., npor., kpt. – jejich přesná hodnost není v použitých zdrojích specifikována), děl. mistr – rotmistr; v obsluze děl bylo celkem 13 mužů – rotmistr, dva četaři, desátník, dva svobodníci a 7 vojáků; kulometry obsluhovalo 6 mužů – 2 četaři, desátník, svobodník a 2 vojíni; dále loďmistr – rotmistr s pěti lodníky – svobodník a 4 vojíni; strojnou měl na starost strojmistr – rotmistr se strojníky – 4 četaři, desátník, 3 svobodníci a 6 vojáků; dále zde byli elektrotechnici – četař, desátník a voják, radiotelegrafisté – četař, svobodník a voják, radiomechanik – desátník a dva kuchaři – vojíni.⁴³ Sekundární literatura uvádí nižší čísla – např. M. Hubert uvádí jako posádku 3 důstojníky (včetně velitele), 3 rotmistry a 32 mužů. Zde se ovšem může jednat o mírové počty.

⁴⁰ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9275

⁴¹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Předpisy. Signatura Mob. - 8

⁴² Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

⁴³ Vojenský ústřední archiv, Praha. Předpisy. Signatura Mob. - 8

Vzhledem k tomu, že Československo ve třicátých letech nevedlo žádnou válku, tak se služba na lodi skládala z její údržby, výcviku a větších cvičení případně občasných hlídek (tyto hlídkové plavby mohly být ovšem také součástí výcviku a cvičení). Námořníci sloužící na lodi *President Masaryk* do jisté míry profitovali z důrazu na prestiž, který se promítal do její stavby. Na rozdíl od lodí třídy *Wels*, ze kterých vycházela konstrukce lodi, kde prostí námořníci museli spát, kde se dalo (například v přední kotevně), byly na lodi *President Masaryk* lůžka pro celou posádku⁴⁴(vzhledem ke zdroji je možné, že lůžka byla pouze pro mírovou posádku s tím, že část vojáků by se o lůžka musela dělit – například, když část z nich držela hlídku). Nutno ovšem podotknout, že všechny kajuty na lodi měly dohromady velikost menší jak na tehdejší dobu moderní jednopokojový byt.⁴⁵ Z vybavení lodi dále zaujmou i dvě ledničky.⁴⁶

Co se týče stravování posádky, tak o něm nejsou přesné údaje, nicméně Ivo Pejčoch nicméně zveřejnil ve svém článku jídelníček 3. ženijního pluku. Souhlasím s jeho názorem, že příslušníci lodní roty (a tím i posádka hlídkové lodi *President Masaryk*) mohli mít alespoň v době klidu – tj. když zrovna nebyli kvůli nějaké akci mimo přístav, podobný, či stejný jídelníček. K snídani se (u 3. ženijního pluku) podávala pouze černá káva (až na neděle, kdy byla bílá káva s rohlíky). K obědu se podávaly různé masité pokrmy. Střídal se zde vepřový, či hovězí guláš (s knedlíkem, brambory nebo makarony), vepřová pečeně s brambory a zelím nebo hovězí maso (buď s povidly a knedlíkem nebo s fazolemi na kyselo). Ženisté pak večeřeli sladké, či slané pokrmy (častější byla na jídelníčku sladká jídla). K večeřím se rovněž podávala káva – zde zřejmě platilo stejné pravidlo jako u snídaně (bílá káva jen v neděli).

Jinak se na jídelníčku, co se týče večeří, střídaly ze sladkých pokrmů nudle s mákem, knedlík s povidly (pravděpodobně něco jako alpský knedlík) a buchty s povidly, které bývaly 2x týdně. Ze slaných pokrmů se pak podávalo rizoto, 10 dkg špeku, či salámu nebo vuřt se zelím a brambory.⁴⁷ Pokud byla ovšem loď mimo přístav a dosah pozemních kuchyní (a měla stejný jídelníček), musel by se jídelníček přizpůsobit vybavení kuchyně na lodi *President Masaryk*.

⁴⁴ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str. 71

⁴⁵ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9274, signatura 99 4/1 195

⁴⁶ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str. 74

⁴⁷ PEJČOCH, Ivo. Československé lodní vojsko 1918-1959, *Historie a vojenství*. 4/2012. str. 24-25

Vzhledem k tomu, že ve vybavení nebyla žádná pec nebo trouba, ale pouze sporák/vaříč⁴⁸, tak kuchaři nemohli připravovat některá jídla (např. buchty). Vzhledem k vybavení lodní kuchyně mohl kávu v některých případech nahradit čaj. Ze stejného pramene se dá vyčíst, že důstojnická strava se mohla lišit od jídel, která dostávali námořní/ženijní vojáci a poddůstojníci⁴⁹

Jelikož loď *President Masaryk* měla hlavní základnu v Bratislavě, tak její posádka trávila mnoho svého volného času (vycházky) právě ve slovenské metropoli. To mohlo pochopitelně působit jisté problémy. Kromě toho, že v rozkazech bylo opakovaně zdůrazňováno poučování mužstva o tom, jak se chovat – např. aby nerušili provoz tím, že budou vytvářet hloučky, postávat ve větších skupinách před výkladními skříněmi obchodů nebo chodit po špatné straně chodníků (správná strana byla v tomto případě tehdy levá).⁵⁰ Prapor také v Bratislavě pořádal mimo jiné veslařské závody, což bylo na pomezí výcviku a zábavy.⁵¹

Minimálně část důstojníků měla v Bratislavě své rodiny, tak se jim velení snažilo umožnit i společenský život. V době, kdy byla hlídková loď *President Masaryk* ve službě například tím, že gážisté (v článku není uvedeno, zda tato výsada na rozdíl od jiných, které dříve požíval důstojnický sbor, byla dostupná i nižším hodnostním stupňům) měli slevu na předplatné do Slovenského národního divadla.⁵²

V rámci výcviku může zaujmout spolupráce se člunem ozbrojeným jedním těžkým kulometem v otočné věži. Je možné, že sloužil jako doprovodný člun hlídkové lodi. Tento člun je do jisté míry záhadný, protože se neví, kdy a jak vznikl. M. Hubert jako možnost uvádí přestavbu jednoho ze strážních člunů *OMs12-22*. Vzhledem k tomu, že člun je znám z mnoha fotografií (jednak ze zkoušek a výcviku se zamlžovacím zařízením, jednak z fotografií, kde je společně právě s lodí *President Masaryk*), ale není na žádných známých oficiálních seznamech je obtížné určit, kdy začala jeho služba.⁵³

⁴⁸ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str. 72

⁴⁹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9274

⁵⁰ PEJČOCH, Ivo. Československé lodní vojsko 1918-1959, *Historie a vojenství*. 4/2012. str. 7

⁵¹ Ústřední vojenský archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

⁵² PEJČOCH, Ivo. Československé lodní vojsko 1918-1959, *Historie a vojenství*. 4/2012. str. 7

⁵³ HUBERT, Miroslav. *Vojenské lodě Československa*. 1. vyd. Děčín: Ares, 1999. str. 31-32

Jednou z vojenských tradic, kterou si českoslovenští námořníci (nejen na hlídkové lodi *President Masaryk*) moc neužili byl tzv. plukovní svátek. Jelikož 6. ženijní pluk vznikl celkem pozdě (r. 1936), byl jeho plukovní svátek zaveden až v roce 1937. To byl také jediný rok, kdy si ho vojáci mohli v klidu užít. Zajímavostí je, že na rozdíl od většiny pluků čs. armády, které měly plukovní svátek na výročí vzniku jednotky měl 6. ženijní pluk tento svátek na výročí dne, kdy mu prezident Edvard Beneš předal plukovní prapor. Důvodem bylo, že datum založení pluku – 1. září – spadalo do doby, kdy se konala větší cvičení. Svátkem pluku se tedy stal den 20. září. Pochopitelně ve vypjatých dnech mobilizace v roce 1938 se plukovní svátek moc oslavovat nedal (nehledě na to, že ženijní pluky byly za mobilizace rozpuštěny).⁵⁴

Roční výcvikové cykly končily závěrečným cvičením celé jednotky (lodní rota). Vzhledem k tomu, že k materiálům z doby, kdy byl ve službě *President Masaryk* jsem neměl přístup (jsou zřejmě na Slovensku), jako ukázkou použiji zprávy o závěrečném cvičení mostního praporu z r. 1929 (a později i z většího cvičení téhož roku, kterého se účastnily kromě mostního praporu i vyšší jednotky, jako pěší divize).

„Úkol lodní roty:

1/Obeznámení se s plavebními poměry Dunaje na trati mezi km 1765–1709.

2/Provedení průzkumu ústí Žitvy, ústí Hronu, ostrůvku Nagy Sziget, u Lukaviny, sz a Ebedi psz.

Zjištění plavebních poměrů u ostrova Helembý a poproudě od Mócs, Karva a Parkány.

Zjištění počtu vodních mlýnů v celé trati Dunaje od Děvína po Szob

3/ Ukončení výcviku obsluhy děl a kulometů, prohloubení výcviku signalistů a předávání světelných signálů

4/ Provedení nepřímé střelby z děl a polní střelby z kulometů⁵⁵

Hladký průběh cvičení mohly narušit technické problémy starších plavidel. Například v průběhu citovaného cvičení z r. 1929 musela posádka člunu *Omd 2* opravovat na svém plavidle závady na kormidle a na motoru (sesterský člun *OMd 1* během tohoto cvičení neměl žádné problémy, což bylo zřejmě způsobeno tím, že krátce před cvičením podstoupil generální opravu.)

⁵⁴ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO – PREZÍDIUM II (III. díl) – 1927-1939. signatura 59 2/37

⁵⁵ Citace: Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

Určitou představu o tom, jak vypadaly větší manévry z pohledu příslušníků lodní roty si lze udělat, z rozkazu z jednoho takového cvičení z roku 1929, který vydal lodní rotě generál B. – velitel armádní skupiny modré armády (rozkaz vydán v 16 hodin 4. srpna 1929.

„... Vaše rota s ozbrojenými čluny OMd-1, OMd-2, OMs-11, OMs-15 a vlečným člunem OMv 30 je dnešním dnem z rozkazu HVOA. podřízena mé armádní skupině.

II. Úmysl velitele armády: Použití bojových jednotek lodní roty při přechodu přes řeku Dunaj v úseku Dunardvany – Parkáň a později chrániti tento úsek ze směru poproudního.

III. Úkol: Průzkum uvedeného úseku, spojení pravého s levým břehem při přechodu a podpora převážených jednotek při získávání půdy na pravém břehu.

IV. Provedení: Dne 5./VIII přemístíte se s Vaší bojovou skupinou do Parkáně, při čemž pozorováním a případně bojem hledíte získati co nejvíce zpráv. Po provedeném průzkumu hlásíte výsledky cestou vel. 10. pěší divize velitelství armádní skupiny gen. B. Tam očekáváte dalších rozkazů.

Gen B

velitel armádní skupiny

modré armády

K tomu nařizují:

Dne 5./VIII. t. r. přemístíte se s čluny OMd-1, OMd-2, OMs-11, OMs-15 a OMv-30 z Bratislavy do Parkáně. Potřebné pohonné hmoty pro první dobu vezměte s sebou. Dne 5./VIII. odjedou z Bratislavy – Zimní přístav 2 autocisterny s 1 přívěsnou cisternou do Komárna, kdež bude přívěsná cisterna naplněná dynakolem předána minové rotě. Obě autocisterny a řidiči, spolujezdci a jedním mužem techn. správy odjedou pak do Parkáně, kdež stojí k Vaší dispozici. Jako velitele převozu přidělte autocisternám schopného poddůstojníka / aspiranta /. Oba řidiče, spolujezdce a vojína techn. správy vezměte do stravovacího stavu.

V době od 6./VIII. do 11./VIII. provedte navigační cvičení spojené s průzkumem Dunaje v trati Parkáň-Komárno, dle přímých pokynů obdržených od vel. zem. žen. vojska.

V době od 12./VIII. do 14./VIII. včetně provedte ve Váhu u Komárna ostrou polní střelbu z motorových člunů a to: 12./VIII. přípravy 13./VIII. střelbu z těžkých kulometů, 14./VIII. palbu z lodních děl.

Zpáteční plavbu do Bratislavy dne 15./VIII. provedte tím způsobem, že trať Gutor – Děvín proplujete za noci, při čemž kladu důraz na spojení optickou signalisací a eventuální vzájemnou pomoc, aby se předešlo pohraničním incidentům.)

Velitel mostního praporu:

Ačkoliv hlavní výzbrojí lodě byly kanony a těžké kulometry, posádka byla rovněž ozbrojena. V letech 1934/35 tvořila výzbroj směsice pušek vz. 24, pistolí vz. 24 a bodáků.⁵⁷ Vzhledem k tomu, že v ÚVA byly k dispozici válečné počty pouze pro tento rok, mohla se osobní výzbroj do roku 1938 trochu pozměnit. Jako možnou změnu pokládám nahrazení pušek vz. 24 karabinami vz. 33, jelikož byly kratší, a tudíž vhodnější pro manipulaci v omezených prostorech uvnitř lodě. S postupným vyzbrojováním vojska vyšším počtem automatických zbraní je rovněž možné zařazení jednoho nebo dvou lehkých kulometů vz. 26 (nebo vz. 30) do výzbroje posádky. Zde stojí za zmínku, že v roce 1930 s nimi (konkrétně s lk vz. 26) příslušníci lodní roty prodělali výcvik.

Z dokumentů není jasné kolika námořníků se to týkalo. V roce 1934/35 ve výzbroji lodní roty nebyly žádné lehké kulometry, nicméně dva byly ve výzbroji družstva strážních a minových člunů (v roce 1930 o něm nebyla ani zmínka, můžeme tedy předpokládat, že tato jednotka se alespoň organizačně vydělila z lodní a minové roty mezi lety 1930 a 1934 – v letech 1934/35 měly v „inventáři“ po jednom lehkém kulometu dva strážní čluny). Naopak zařazení samopalů (KP vz. 38 nebo ZKZ-383) pokládám za nerealistické, protože jejich výroba byla zahájena až v roce 1938 a prioritu měla logicky pěchota, případně pevnostní jednotky. Za zmínku stojí, že v rámci lodě není místnost označená jako zbrojnice, tak je pravděpodobné, že osobní zbraně byly mimo službu uloženy v kajutách.

Službu lodi i posádky ztěžoval relativní nezájem vrchního velení československé armády o nasazení říčního praporu. To jednak způsobilo zmatky během mobilizace (viz. dále) a jednak chyběla celková koncepce nasazení říčního praporu. Nicméně ještě hůř na tom byla v tomto ohledu minová rota, která v rámci plánů měla krátce po vyhlášení války zaminovat československý úsek Dunaje. Vzhledem k její výzbroji (většina člunů a prámů, která měla práci udělat byly nepancéřované – část dokonce byly minové veslice! – jedinou výjimkou byla pancéřová minonoska *OMm 35*, zařazená do služby krátce před podepsáním mnichovské dohody) byl tento úkol pro většinu mužstva spíše komplikovanou sebevraždou.

⁵⁶ Citace: Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9273

⁵⁷ Vojenský ústřední archiv, Praha. Předpisy. Signatura Mob. - 8

Za velké hospodářské krize velitelství armády zvažovalo hlídkovou loď *President Masaryk* prodat. Jednak se změnila priority v obraně (za hlavního protivníka se začalo považovat Německo místo Maďarska – a tam se před anšlusem Rakouska ještě po Dunaji nedalo dostat), jednak ve velení nebyli námořní taktici, kteří by vypracovali komplexnější plány pro využití lodní roty. Možnost prodeje se objevila v roce 1934 kvůli pohraničnímu střetu Kolumbie a Peru o oblast u města Letica, který začal v roce 1932. V této malé válce se Kolumbii dařilo zprvu postupovat, ale svých hlavních cílů nedosáhla. Pro toto bojiště v Jižní Americe bylo typické, že říční plavidla zde hrála velmi důležitou roli (mnohem důležitější, než kdy hrála – nebo budou hrát – v Evropě).

Během příměří, které bylo uzavřeno v květnu roku 1933, obě strany začaly dozbrojovat pro případ, kdyby se pohraniční spor nepodařilo vyřešit v rámci Společnosti národů (ta se podílela i na zprostředkování příměří). V tomto zbrojení byli na řekách Peruánci nepochybně úspěšnější. Podařilo se jim objednat dva dělové čluny v USA, zablokovat kolumbijský pokus o nákup španělského dělového člunu *Dato* a 3. 1. 1934 posílily jejich říční flotilu na Amazonce dokonce 2 torpédoborceⁱⁱⁱ třídy *Novik* nakoupené v Estonsku.

Škodovka po dohodě s československou armádou nabídla kromě pozemních děl i válečné lodě – hlídkovou loď *President Masaryk* a podobnou loď (avšak nikoli sesterskou loď), která měla být postavena a dodána do 7 měsíců. Kolumbijská strana ovšem nebyla spokojena s některými vlastnostmi lodi *President Masaryk*, kterými by patrně trpěla i druhá loď. Prvním problémem byl malý akční rádius lodi (přestože pro podmínky československého Dunaje byl pro změnu zbytečně velký) a druhým byla Achillova pata československé lodi – slabé pancéřování, a tudíž i malá odolnost vůči dělostřelecké palbě na menší vzdálenosti. Škodovka tedy nabídla dvě lodě podle úplně nového projektu, ale ani ty se na místo určení nedostaly, neboť zřejmě ještě před vypracováním projektu byla objednávka zrušena, protože pohraniční spor se podařilo vyřešit mírovou cestou přes SN.⁵⁸

Soudě podle dostupných informací se tato jednání vůbec nedostala na veřejnost (minimálně ne v rámci tisku) a vzhledem k tomu, jak jednání dopadla, se o nich možná nedozvěděli ani příslušníci lodní roty, dokonce ani samotná posádka, která díky nim mohla přijít o loď.

⁵⁸ TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. Lodě v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4. str. 30-32.

Nakonec se však hlídková loď *President Masaryk* dostala do bojové akce i před druhou světovou válkou. Problémem, který za mobilizace pocítil říční prapor (i hlídková loď *President Masaryk*), bylo, že v rámci mobilizačních plánů byly rozpuštěny ženijní pluky a jejich vyšší důstojníci byli přeřazeni (zřejmě k nově mobilizovaným útvarům). Mezi takto přeřazenými důstojníky byl i velitel říčního praporu a první kapitán lodi *President Masaryk* major Pavala (když byl Pavala povýšen na majora a získal funkci velitele říčního praporu, kapitánem lodi *President Masaryk* se stal štábní kapitán Jiří Grüner), který se vrátil k jednotce až 6. listopadu. V krizové situaci tak jednotka přišla o vyšší velitele.

5. listopadu 1938 došlo k jediné akci hlídkové lodi *President Masaryk*, která ji mohla dostat do boje pod československou vlajkou. Nejprve došlo k setkání s maďarskou hlídkovou lodí *Sopron*, o kterém jsou dosti rozporné zprávy, nicméně zřejmě při něm nepadly žádné (ani varovné výstřely. Další incident už tak v klidu neproběhl. U Doborgazy stavěli maďarské jednotky pontonový most, ale velitel hlídkové lodi *President Masaryk*, se pravděpodobně domníval, že přechod maďarských jednotek přes Dunaj má začít až následující den. Proto v rámci svých rozkazů, které zahrnovaly ráznou odpověď na maďarské provokace, nechal vystřelit varovnou dávku z přední kulometné věže před maďarská plavidla, která se nacházela u slovenského břehu řeky.⁵⁹

⁵⁹ TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. Lodě v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4. str. 56-59

Tabulka válečných počtů hlídkové lodi *President Masaryk* k roku 1934/35⁶⁰

Vnitřní složka	Škpt.	kpt., npor., por, ppor.	Rtm.	Čet.	Des.	Svob.	Voj.	Puška vz. 24	pistole	bodák	TK vz. 24	6,6 cm kanon vz. 30	Osvětlovací pistole	Munice puškové ráže	Munice pro pistole	6,6 cm granát	světlice
Velitel hlídkové lodi	1								1						24		
První důstojník		1							1						24		
Druhý důstojník		1							1						24		
Rotmistr děl. mistr			1						1	1					24		
Obsluha děla			1	2	1	2	7	10	3	13		4		600	72	600	
Obsluha kulometu				2	1	1	2		6	6	4			8000	144		
lod'mistr			1						1	1			1		24		52
lodník						1	4	5		5				300			
strojmistr			1						1	1					24		
strojník				4	1	3	6	10	4	14				600	96		
Elektro – technik				1	1		1	2	1	3				120	24		
Radiote – legrafista				1		1	1		1	3					24		
Radiome – chanik					1					1							
kuchař							2	2		2				120			

Srovnání s dalšími vojenskými plavidly ve středoevropské oblasti

V této kapitole bude hlídková loď *President Masaryk* srovnána s dalšími bojovými říčními loděmi (zejména s dělovými čluny a hlídkovými loděmi/monitory).

Nejprve bude nabídnuto srovnání s československými dělovými čluny *Omd 1* a *Omd 2*. Nutno říct, že používání těchto dělových člunů bylo spíše nouzové a byl to důsledek toho, že se českoslovenští politici nechali přesvědčit francouzskými vyjednavací, aby po vzniku Československa nepožadovali hlídkové lodě z dědictví Rakousko-Uherska. Tyto dva čluny totiž původně neměly sloužit jako bojová plavidla. Původně měly sloužit jako čluny, které měly lovit cvičná torpéda na moři. Tato 20,5 metru dlouhá plavidla s posádkou dvaceti mužů⁶¹ neměla žádné pancéřování a byla vyzbrojena dvěma horskými děly vz. 15 ráže 75 mm (jedním na přídi,

⁶⁰ Vojenský ústřední archiv, Praha. Předpisy. Signatura Mob. - 8

⁶¹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Předpisy. Signatura Mob. - 8

druhým na zádi) a dvěma těžkými kulomety vz. 7/24 (systém Schwarzlose) umístěnými na nástavbě (rovněž jeden na přední části nástavby a druhý na zadní části). Jejich rychlost byla 22,5 km/h (něco málo přes 13 uzlů). Obecně se dá říct, že tyto čluny měly daleko blíž k ozbrojeným legionářským parníčkům z Bajkalu (na rozdíl od nich byly ovšem poháněné diesellovými motory) než k monitorům a hlídkovým lodím jako byl *President Masaryk*. S legionářskými parníčky měly společnou ještě jednu věc. Jelikož nebyly od kýlu stavěné na svou roli, zpětný ráz při střelbě z jejich vlastních děl a vibrace jejich (pro trup zřejmě příliš silných) motorů způsobovaly rozpadání trupu. Později se k tomu navíc začaly přidávat i problémy s opotřebovanými motory.

S těmito problémy je na první pohled překvapivé, že tyto čluny vydržely ve službě až do poloviny 30. let.⁶² Tou dobou už ovšem značně přesluhovaly – už v roce 1926 ženijní oddělení MNO hlásilo, že kvůli jejich špatnému stavu (dřevo, ze kterého byly jejich trupy, hnilo) je bude nutné vyřadit do dvou let.⁶³ Na druhou stranu je třeba si uvědomit, že dunajské flotile se nedostávalo příliš mnoho prostředků a stavba lodi *President Masaryk* byla spíše výjimkou potvrzující pravidlo. Českoslovenští námořníci s nimi museli pracovat zkrátka proto, že neměli na vybranou.⁶⁴ Jediná výhoda, kterou tyto dělové čluny měly oproti hlídkové lodi, byla větší ráže hlavní výzbroje, nicméně vzhledem k vyššímu počtu děl byla váha boční salvy lepší pro hlídkovou loď *President Masaryk*.

Ze zahraničních lodí lze začít dvěma loděmi třídy *Fogas*, jejichž působení bylo složité, jelikož se staly v meziválečném období předmětem několika výměn a obchodů mezi Rakouskem a Maďarskem v době mnichovské dohody byla jedna z nich v německých rukách a druhá v maďarských. Byly to malé hlídkové lodě (daly by se též označit za velmi malé monitory) o výtlačku 60 tun, délce 36 m s posádkou čítající 27 mužů. Byly relativně pomalé – jejich rychlost byla 12 uzlů (21,6 km/h, byť někde lze najít i rychlost 22,2 km/h), jejich výzbroj se skládala z jednoho kanonu ráže 66 mm (verze z dob první světové války ze Škodovky, *President Masaryk* měl modernější model) a dvou kulometů. Jejich pancéřování mělo tloušťku 4-5 mm. Vůči těmto lodím měla hlídková loď převahu ve všech parametrech.⁶⁵

⁶² MAREK, Jindřich. *Piráti svobody*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2002. ISBN 80-85280-85-X. str. 155-156

⁶³ GRÉGR, René. *Historie čs. dunajské flotily do r. 1939*, *HPM*, Praha: Vydavatelství HPM spol. s.r.o., 1992, roč. 2, č. 1, str. 22-23

⁶⁴ MAREK, Jindřich. *Piráti svobody*. 1. vyd. Cheb: Svět křidel, 2002. ISBN 80-85280-85-X. str. 155-156

⁶⁵ https://www.navypedia.org/ships/hungary/hu_cf_siofok.htm (26. pro. 22)

Dalším potencionálním protivníkem by byly lodě třídy *Wels*, ze kterých konstrukčně *President Masaryk* vycházel. Ve 30. letech se všechny čtyři lodě této třídy nacházely v maďarských rukách – byly to *Szeged* (ex *Wels*), *Baja* (ex. *Barsch*), *Győr* (ex. *Compo*) a *Kecskmét* (ex. *Viza*). Na lodi *Baja/Barsch* je zajímavé, že v roce 1923 ji Rakousko nabízelo Československu, ale MNO tehdy nemělo dost financí. Když je v roce 1928 získalo a pokusilo se o koupi, bylo rakouskou stranou odmítnuto a loď byla nakonec vyměněna za jednu z lodí třídy *Fogas* a finanční kompenzaci od Maďarska.⁶⁶

Lodě byly trochu lépe pancéřovány než *President Masaryk* (boční pás měl tloušťku 8 mm a paluby 6 mm oproti 5 mm bočnímu pásu a palubám na *PM*). Vzhledem k tomu, že před jejich rozdělením mezi nástupnické státy byly lodě odzbrojeny, prošly všechny lodě v meziválečném období přezbrojením, po kterém nesly dvě 75 milimetrová děla (většinou se jednalo o upravená polní děla, až na *Győr*, který dostal 8 cm protiletadlová děla od švédské firmy Bofors) a 4 kulometry. Koncem 30. let dostaly některé z nich ještě protitankovou pušku ráže 20 mm. Jejich rychlost byla 15 uzlů (cca 27 km/h^{IV}). Také byly o něco menší než *President Masaryk*. Obecně se dá říct, že tyto lodě byly srovnatelné s naší hlídkovou lodí (měly silnější pancéřování a těžší děla, nicméně čs. loď byla rychlejší a kvůli většímu počtu děl by její boční salva měla zřejmě ničivější účinek).⁶⁷

Posledními většími loděmi, se kterými mohla československá hlídková loď na Dunaji potenciálně bojovat byly dvě lodě třídy *Stör* (*Sopron* – ex. *Stör* a *Debreczen* – ex. *Lachs*) nacházející se v maďarských rukách. Přestože tyto lodě měly moderněji pojatou konstrukci trupu, díky které měly menší odpor vody, byly pomalejší než *President Masaryk*, protože měly slabší stroje (jejich rychlost byla 16 uzlů = necelých 29 km/h). Byly lépe pancéřované – pancíř 6-22 mm – přičemž nejsilnější byl na dělových věžích. Ve 30. letech byly vyzbrojeny dvěma děly ráže 84 mm a šesti kulometry. Srovnání s československou hlídkovou lodí by vyznělo podobně jako pro lodě třídy *Wels*, nicméně z lodí potencionálních protivníků by byly právě tyto dvě lodě pro loď *President Masaryk* největší hrozbou.⁶⁸

⁶⁶ TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Velká válka*. Praha: Ares, 2016. Lodě v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-58-7, str. 86-107

⁶⁷ https://www.navypedia.org/ships/hungary/hu_cf_compo.htm (26. pro. 22)

⁶⁸ https://www.navypedia.org/ships/hungary/hu_cf_komarom.htm (26. pro. 22)

Kromě Maďarska hraničilo Československo ještě s jedním státem, se kterým nemělo příliš dobré vztahy a který měl celkem silnou říční flotilu. Tím státem bylo Polsko, které mělo poměrně silnou Pinskou flotilu. Ačkoliv se *President Masaryk* s polskými loděmi nemohl potkat (a za normálních okolností by se neměl potkat i kdyby se historie vyvíjela jinak), nabídnu porovnání i s těmito loděmi.

Nejsilnějšími říčními plavidly Pinské flotily byly čtyři monitory třídy *Warszawa* postavené na začátku dvacátých let. Tyto lodě prošly dvěma koly modernizace (1. kolo na konci 20. let – změna výzbroje; 2. kolo 1936-1939 větší úpravy). Vzhledem k chybějícím přesným datům mohly být ve službě v době mnichovské dohody nejspíš 3 lodě – modernizovaná *Toruń*, nemodernizovaný *Horodyszcz*, a buď modernizovaná *Warszawa* nebo nemodernizovaný *Pińsk*. Pancéřování zřejmě zůstávalo stejné, dosahovalo podobné tloušťky jako na lodi *President Masaryk* (5-10 mm s tím, že některé části měly polské lodě zřejmě pancéřovány lépe). Údaje o výzbroji se v sekundární literatuře mohou mírně lišit, ale před druhou modernizací šlo zřejmě o jednu 100 mm houfnici (vz. 14/19 ze škodovky) a 1-2 75 milimetrové kanony doplněné čtyřmi kulomety. Při modernizaci byla houfnice nahrazena dalším 75 milimetrovým dělem. Maximální rychlost se také v sekundární literatuře liší – nejvyšší uvedená rychlost je 13,5 uzle (cca 24,3 km/h).^{69 70}

Pokud nepočítáme ozbrojené kolesové parníky, jejichž bojová hodnota byla přes dělostřeleckou výzbroj mizivá (kolesa byla velmi zranitelná palbou a jejich zničení by udělalo z lodě nehybný terč) a menší plavidla měla polská říční flotila ještě dělové čluny *Kraków* a *Wilno*. Byly dokončeny v roce 1926 a oproti čs. dělovým člunům měly nepochybně mnohem větší bojovou hodnotu. Měly pancéřování silné 5-8 mm a byly vyzbrojeny třemi houfnicemi ráže 100 mm^v (jedna dvouhlavňová a jedna jednohlavňová lafeta) doplněné dvěma až čtyřmi kulomety (koncem 30. let byly kulomety puškové ráže vyměněny za velkorážní kulomety ráže 13,2 mm – pravděpodobně typ Hotchkiss). Maximální rychlost kolísá v sekundární literatuře mezi 7,3 a 12,5 uzly (od zhruba 13 km/h po 22,5 km/h).^{71 72}

⁶⁹ https://www.navypedia.org/ships/poland/pl_of_warszawa.htm (26. pro. 22)

⁷⁰ HRBEK, Ivan, *Lodstva států účastnících se druhé světové války*, 1. vyd., Praha: Naše vojsko, 1994, ISBN 80-206-0245-3, str. 134

⁷¹ https://www.navypedia.org/ships/poland/pl_of_krakow.htm (26. pro. 22)

⁷² HRBEK, Ivan, *Lodstva států účastnících se druhé světové války*, 1. vyd., Praha: Naše vojsko, 1994, ISBN 80-206-0245-3, str. 134

Pohled veřejnosti na loď *President Masaryk*

Přestože dnes celkem málokdo ví, že Československo mělo vlastní válečné lodě, ve své době to bylo velmi populární. Jak již bylo naznačeno v historickém exkurzu, spousta Čechů prošla rakousko-uherským námořnictvem. Také za Rakousko-Uherska byli čeští politici jedni z těch, kteří nejnadšeněji podporovali stavbu dreadnoughtů třídy *Viribus Unitis* (to mělo i ekonomické důvody). Po 1. světové válce Československo nemělo skutečné válečné lodě, takže když se rozběhla stavba vlastní válečné lodi (byť jen říční) přitáhla spoustu pozornosti.

Nebyly to ovšem jen důvody historické a fakt, že válečná loď (s dělovými věžemi, komíny a pancéřováním) jednoduše pozornost přitahuje. Válečné lodě dlouhou dobu představovaly symbol vyspělosti, prosperity a moci. Vzhledem k tomu, že loď byla objednána před tím, než Československo zasáhla krize, mluvilo se o tom, že nezůstane jediná a budou objednány další možná i lepší – ačkoliv byla prezentována jako nejlepší loď svého typu, která se vyrovná nebo předčí jakékoliv (zejména maďarské) válečné lodě na Dunaji – s výjimkou (těžkých) monitorů, které ovšem na Dunaji měli jen spojenci Československa – Rumunsko a Jugoslávie.

Slavnostní spuštění lodi na vodu

Slavnostní spuštění lodi *President Masaryk* na vodu byla událost v „životě“ této lodi, která ve své současnosti způsobila zřejmě největší ohlas ve veřejném prostoru. Kvůli již zmíněným problémům s pancéřováním musela být tato událost několikrát odložena (nebylo by dobrou vizitkou, kdyby se trup okamžitě po spuštění na vodu začal potápět). Přičemž původně se uvažovalo o spuštění na vodu už v květnu roku 1930.⁷³ Zemské vojenské velitelství v Bratislavě poslalo návrh programu spuštění trupu hlídkové lodi *President Masaryk* na MNO, kde ho schválili. Na MNO se jednalo o tom, aby se spuštění na vodu mohlo filmovat a program obřadu mohl být vysílán v radiožurnálu. V radiožurnálu byli ochotní vysílat pod podmínkou, že dostanou vědět 14 dní předem.⁷⁴ Čestnou vlajku podle tohoto návrhu mělo předat sdružení jadranského odboje a samotný křest provést buď dáma z vládních kruhů nebo manželka generála. Za MNO se měli zúčastnit náčelník hl. štábu se svými zástupci, generální inspektor, zástupce francouzské vojenské mise, přednosta IV. odboru a vybraní příslušníci 1. oddělení IV.

⁷³ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. Signatura 99 4/1 61

⁷⁴ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. Signatura 99 4/1 80

odboru. Zajímavé je, že měla být omezena účast civilních hodnostářů. Pauzy v programu měly být v rámci rádiového vysílání vyplněné přednáškami. Navržená témata přednášek byla např.: Význam Dunaje pro Československou republiku nebo Potřeba a význam říčních válečných lodí.

75

Program měl být následující:

- 1.) *Vyrozumění vojenského stavebního dozorce správou loděnice, že vše je připraveno k spuštění lodi.*
- 2.) *Vojenský stavební dozorce hlásí nejvyššímu přítomnému voj. hodnostáři začátek obřadu.*
- 3.) *Trubači znamení „Pozor“.*
- 4.) *Proslov zástupce MNO.*
- 5.) *Křest lodi obvyklým proslovem a spuštěním lahve champ. vína.*
- 6.) *Znamení ke spuštění elektr. zvonkem a 3x zdar! Povel „K počtě zbraň“. Dělové saluty. Hudba hraje státní hymnu.*
- 7.) *Projev uznání zástupce MNO. staviteli lodi a poděkování za účast, hudba koncertuje.*
- 8.) *Odchod deputací s hudbou.*
- 9.) *Eventuální nastalé pauzy byly by vyplněny vhodnou přednáškou o významu Dunaje a pobřežní obrany, které by se mohly vysílati z místnosti v blízkosti spouště...⁷⁶*

Po dalších průtazích způsobených prasklými pancéřovými deskami bylo spuštění na vodu nejprve odloženo na 28. září a nakonec na 19. října. V rámci zprávy pro tisk žádali redaktoři i nějaké fotografie trupu lodi a zprávu pro veřejnost. MNO vzalo žádost na vědomí a nařídilo majoru Topilovi, aby pořídil tři snímky celého trupu lodě z různých úhlů tak, aby nebyly vidět detaily (takovéto snímky nebyly podle MNO nebezpečné, jelikož z nich nešlo vyčíst to podstatné – kvalita děl, která stejně ještě nebyla instalována; síla a kvalita pancéřování, rychlost lodi nebo počet vezené munice).

V navrhované zprávě pro tisk bylo zdůrazněno, že zatímco všechny podunajské státy od Rakouska po Rumunsko mají říční válečná loďstva a některé z nich (Rumunsko, Jugoslávie a

⁷⁵ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. Signatura 99 4/1 80

⁷⁶ Citace dle: Ústřední vojenský archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. Karton č. 9274 (pokračování mělo být na vloženém dvojlistu, který pravděpodobně chyběl nebo jsem jej z nějakého jiného důvodu neofotil)

Maďarsko – ačkoliv poslední z nich tomu kvůli Trianonu říkali říční stráž) je mají velmi silná. Bylo zde také vysvětleno rozdělení větších říčních bojových plavidel na hlídkové lodě a monitory, spolu se zdůvodněním, proč Československo staví „jenom“ menší hlídkovou loď, a ne velký monitor (bylo to vysvětleno tím, že plavební podmínky na našem toku Dunaje jsou vhodnější pro hlídkové lodi než pro monitory).

Následoval rozsáhlý výčet očekávaných úkolů hlídkové lodi (od hlídek a průzkumu přes kurýrní službu, zabránění nepříteli v přechodu řeky nebo dělostřeleckou podporu pozemních vojsk až po ničení nepřátelského obchodního loďstva a ochranu toho vlastního). Zkrátka veřejnost měla vidět v lodi dokonalé všestranné plavidlo (ačkoliv v reálu rozhodně dokonalé nebylo, tak snaha o všestrannost se v návrzích zakrýt nedá). Skutečnou pýchu flotily.

Zpráva pokračovala trochu bližším popisem vlastností lodě. Za zmínku stojí, že některé konkrétnější formulace jsou škrtnuty – např.: ve větě, která uvádí, že loď bude vyzbrojena lehkými kanony a kulomety je přeškrtnuto slovo „lehkými“ a podobně je učiněno ve formulaci o tom, že na lodi bude světlomet střední velikosti. V následujícím odstavci o posádce zaujme, že loď popisuje jako pro posádku poměrně nepohodlnou, aniž by uvedl, že přesto se jedná o pokrok, co se komfortu posádky týče proti ex-rakouským hlídkovým lodím, které používaly jiné státy. Dále je uvedeno, že spouštěná loď ještě není hotová (je to pouze trup s nejdůležitějším zařízením, které by nebylo možno instalovat na vodě nebo by jeho instalace na vodě byla příliš obtížná).

Poslední odstavec této navrhované zprávy vzdával hold výrobcům (ale hlavně Škodovým závodům), které sice již před tím vyráběly některé součástky pro válečné lodě (například těžká děla ve Škodovce), ale samy před tím nikdy válečnou loď jako celek nestavěly. Při ukázce výsledků práce, kterou do tehdejší doby firmy předvedly (problémy s pancéřovými deskami byly taktně vynechány), ukázaly tím svou skvělou úroveň a vyspělost. Na závěr přeje těmto firmám, aby v brzké době byly schopné konkurovat v tomto oboru i podnikům z přímořských států, které mají díky své poloze ve stavbě válečných lodí dlouhou tradici.⁷⁷

Co se filmování a vysílání týče tak už v červnu – rozkaz je datován 7. 6. 1930 - (s tak velkým zdržením se nepočítalo) dostali příslušníci kinoskupiny z Vojenského technického ústavu

⁷⁷ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu: 9274, signatura 99 4/1 195

rozkaz, aby se připravili na natočení obřadu spouštění hlídkové lodi *President Masaryk* na vodu.⁷⁸ Později bylo ovšem vedení radiožurnálu vzkázáno, že program spouštění lodi na vodu byl ze závažných důvodů omezen a vysílání se kvůli tomu nebude moct konat.

Na slavnostní spuštění hlídkové lodi na vodu se připravoval i mostní prapor. Vzhledem k tomu, že v jeho řadách měla hlídková loď *President Masaryk* sloužit, měli se jeho vojáci a některá plavidla účastnit slavnosti také. Velitel mostního praporu nechal připravit již během září na slavnost dělové čluny *Omd 1*, *Omd 2*, minové čluny *OMm 33* a *OMm 34* a strážní člun *OMs 11*. Pochopitelně příprava na slavnost spočívala hlavně v úpravě nátěru a podobných kosmetických úpravách. Soudě podle posledních náčrtků formací, které se měly zúčastnit byly na oslavách z aktivních válečných pravděpodobně přítomny pouze oba dělové čluny a dva minové (původně se počítalo s dělovými a čtyřmi buď minovými nebo strážními čluny, nicméně po dohodě s veslařskými kluby pořadatelé zřejmě usoudili, že Dunaj by s tolika čluny byla příliš plná a zřejmě by pak hrozilo ještě větší riziko srážky).

Nicméně odklady při spouštění hlídkové lodě měly i světlejší stránku v podobě doplnění programu. O zpestření programu se postaraly také veslařské spolky v Bratislavě. Jejich členové poslali na MNO žádost, zda by se nemohli zúčastnit i se svými plavidly (s výzdobou v podobě vlajek). Také chtěli předat posádce hlídkové lodi (v dopisu byla nesprávně označená jako monitor) dary v podobě trubky, čajového, či likérového servisu a vimpelu.^{vi79}

Během odkladů se také „nafoukl“ i seznam hostů. Mezi pozvanými byli zemský prezident Slovenska (Dr. Drobný), jeho viceprezident (Dr. Orszagh), šéf presidia krajského úřadu v Bratislavě, přednosta technického odboru vládní rady, přednosta plavebního úřadu vládní rady, přednosta státní slovenské správy dunajské, přednosta plavebního úřadu, ředitel dunajské plavby, starosta Bratislavy, inspektor čs. Dunajské plavby (kapitán Hudeček^{viii}). Z Komárna byli pozváni starosta, okresní náčelník a policejní kapitán. Mezi pozvanými byli i vodní skauti a veslařský klub z Bratislavy nebo starosta města Parkán. Dále zástupci firem, které se na stavbě podílely – ředitel Poldiny Hutě a sedm zástupců Škodových závodů (vč. Karla Löwensteina). Seznam pozvaných civilních účastníků uzavírají ministerský rada z ministerstva veřejných prací (Ing. Neudorf), sekční šéf (Dr. Janík)^{viii}, generální ředitel čs. Labské plavební

⁷⁸ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. signatura 99 7/1 108

⁷⁹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. signatura 99 4/1 198

společnosti, přednosta státního plavebního úřadu v Praze a přednosta poříčního plavebního úřadu labského.⁸⁰

MNO vyslalo na obřad šest svých zástupců vč. majora Rotkovského. Svou deputaci vyslala i Praha a Obec čs. bývalých námořníků a účastníků odboje na Jadranu.^{ix} Z vojenských hodnostářů se měli zúčastnit: ministr NO nebo jeho zástupce, zemský vojenský velitel, velitel zemského ženijního vojska, posádkový velitel Komárna a velitel 10. pěší divize^x. Pochopitelně se zúčastnili i příslušníci mostního praporu, kam měla být loď po svém dokončení zařazena.⁸¹

Prvorepublikový tisk o lodi *President Masaryk*

Co se jediné československé hlídkové lodi týče, tak největší ohlas mělo v tisku její spuštění na vodu. Různě dlouhé články či zmínky na toto téma lze najít v Národních listech, Lidových novinách, deníku Večer, Sokolském věstníku, týdeníku Čech (politický týdeník katolický), Moravské orlici (týdeník), nebo v periodiku Venkov (deník agrárníků). Lze usuzovat, že značný ohlas to mělo i v regionálním slovenském tisku, který jsem ovšem neměl k dispozici.

Podle knihy *Dunaj v plamenech: Velká válka* měl už prvního září 1924 vyjít v novinách článek o tom, že za nedlouho bude na Dunaji spuštěn 1. československý monitor. V tomto případě se jednalo o dezinformaci, protože lodí, která měla být spuštěna na vodu byl civilní remorkér, který byl na Slovensko přepravený po částech a zde měl být smontován. Bohužel se mi nepodařilo tuto informaci potvrdit, což může být ovšem dáno tím, že článek vyšel v periodiku, které není dostupné přes MZK (autor bohužel také neuvedl jméno listu, ve kterém měla být tato informace otištěna, což značně ztěžuje ověření informace).⁸²

První rozsáhlejší článek vyšel na titulní straně deníku Večer. Byli zde zmíněni někteří hosté, stručný program spuštění na vodu a předání vlajek od Obce bývalých námořníků (nejspíš myšlena Československá obec bývalých námořníků a účastníků námořního odboje na Jadranu), měst Prahy, Bratislavy a Československé dunajské paroplavební společnosti.⁸³

⁸⁰ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. signatura 99 4/1 198

⁸¹ Vojenský ústřední archiv, Praha. Fond MNO IV. odbor (technický) 1930. inv. č. kartonu 9274

⁸² TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Velká válka*. Praha: Ares, 2016. Loď v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-58-7, str. 105

⁸³ (autor neuveden), Prvá válečná loď československá na Dunaji spuštěna na vodu, *Večer*. Praha: Roln. tiskárna, 1930, roč. 17, č. 244, s. 1

Deník *Venkov* měl na toto téma dva poměrně rozsáhlé články. První vyšel na titulní stránce v čísle z 19. října 1930, tedy v den spuštění lodi na vodu. Oznamoval, že toho dne bude na vodu spuštěna první československá hlídková loď, poté shrnul soudobý právní stav na Dunaji, a nakonec zdůraznil význam Dunaje pro jihovýchodní Evropu a státy v Podunají (vč. Československa).⁸⁴ Druhý článek vyšel 21. října 1930 a jednalo se o reportáž ze spouštění lodi na vodu. Z toho, co reportér napsal z projevů do článku se jednalo o moderně vybavenou loď schopnou vyvinout vysokou rychlost. Dále je tam výčet části hostů, informace o bezproblémovém průběhu spouštění na vodu (spolu s informací, že na rozdíl od lodí spouštěných na moři se loď říční spouštějí bokem). Reportér měl zřejmě jednu špatnou informaci, neboť v článku píše, že nastoupená čestná rota patřila k mostnímu praporu, byť zaznamenal hudbu 12. pěšího pluku. Podle jeho zprávy bylo také počasí v den slavnosti takřkajíc „jako na objednávku“. Také zmínil předání darů do důstojnické jídelny na lodi – Masarykův portrét od Strettiho věnovaný Škodovými závody a lodní roh od vodních skautů z Bratislavy.⁸⁵

Další rozsáhlý článek byl v *Národních listech* (také z 21. 10. 1930), po kratším, který vyšel na titulní straně ranního vydání^{xi} ze 20. 10. 1930⁸⁶ a dalším z poledního vydání rovněž 20. 10. (v tom bylo zmíněno, že loď byla vyrobena čistě domácími silami z domácích surovin.).⁸⁷ Oproti deníku *Venkov* zmiňoval také, že nebylo použito starých námořních tradic s rozbíjením lahve šampaňského o trup lodi při křtu, nebo podobných speciálních obřadů – Generál Ing. Škvor (zemský velitel v Bratislavě), dal rozkaz odhalit název lodi (zřejmě na závěr svého proslovu) a tím bylo pokřtění lodi ukončeno. Také bylo zmíněno předání dvou vlajek lodi. Čestné vlajky Československé obce bývalých námořníků a účastníků námořního odboje na Jadranu a slavnostní vlajky od delegace z Prahy.⁸⁸

⁸⁴ M. K., Na Dunaji, *Venkov*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 1930, roč. 25, č. 247, s. 1

⁸⁵ (autor neuveden), První čl. vojenská hlídková loď na vodě, *Venkov*. Praha: Tiskařské a vydavatelské družstvo rolnické, 1930, roč. 25, č. 248, s. 4

⁸⁶ (autor neuveden), Naše první válečná loď, *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 1930, roč. 70, č. 42, s. 1

⁸⁷ (autor neuveden), První československá válečná loď na Dunaji, *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 1930, roč. 70, č. 242, s. 2

⁸⁸ N., „President Masaryk“, první čl. pancéřová loď spuštěna na Dunaji, *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 1930, roč. 70, č. 290, s. 3

Zprávy o spuštění této hlídkové lodi se dostaly i do týdeníku Světozor, kdy je spuštění lodi zachyceno fotograficky i článkem.⁸⁹ Článek spíše než samotný průběh ceremoniálu zachycuje kontext. Upozorňuje, že hlídková loď *President Masaryk* není žádný velký křižník ani monitor, jaké má např. Jugoslávie či Rumunsko, ale lehčí plavidlo určené zejména pro průzkum. To však dle článku nesnižuje nikterak její příspěvek k obraně státu, jelikož je to naše nejsilnější plavidlo, které bylo objednáno kvůli tomu, že československá armáda poměrně zaostává v ochraně Dunaje a v tomto ohledu je silnější i Maďarsko, přestože je omezováno ve zbrojení Trianonskou smlouvou. Článek předkládá nejen vojenskou, ale i symbolickou hodnotu spuštění 1. skutečné válečné lodi Československa na vodu. Jelikož byl Dunaj v rámci mezinárodních smluv po první světové válce zmezinárodněn, Československo se tímto aktem symbolicky ujímá svého podílu na něm, coby českém moři (jak zmiňuje s odkazem na Shakespearovu Vánoční pohádku, ve které české království leželo na břehu moře, tak na tehdejší britský pohled – Dunaj coby „chobot“ moře).

Kromě slavnostního spuštění hlídkové lodi *President Masaryk* na vodu byla za první republiky (v rámci vzorku, který jsem měl k dispozici) řešena ve vícero novinách ještě jedna událost, která se jí týkala – a sice požár v komárenské loděnici z 24. 11. 1930, při kterém byly zničeny některé součástky pro tuto loď. Pokud je mi známo, tak kvůli tomuto požáru nebyl nikdo zatčen (v důsledku se buď přišlo na to, že nebyl založen úmyslně, nebo se nepodařilo dopadnout pachatele).

První zprávu^{xii} přinesly Lidové noviny (25. 11.). Článek zmiňuje velký rozsah požáru, přiživovaného navíc větrem. Na hašení požáru se podíleli jak hasiči z maďarského Komárna, tak místní dobrovolní hasiči. Požár se podařilo zastavit před tím, než se dostal k benzínovým nádržím, které byly součástí komárenské loděnice. Na závěr článku je škoda po požáru odhadnuta na několik milionů korun, protože kompletně zničil strojovnu v loděnici (doslova je psáno, že lehla popelem), kde se pracovalo na zařízeních určených pro hlídkovou loď *President Masaryk*.⁹⁰

⁸⁹ <https://dnnt.mzk.cz/view/uuid:ecccbe30-2829-11e6-ae84-005056827e51?page=uuid:61eac560-2841-11e6-a7c4-005056825209&fulltext=monitor%20president%20masaryk> (článek – v rámci MZK jsou vnitřní stránky časopisu svázány dohromady pro čísla 1-26: Podle fotografií se dá usuzovat, že je to z čísla, které vyšlo 13. 11. 1930) (č. 5) – pozn. P. D. [-jr.-, První naše válečná loď spuštěna na vodu, *Světozor*. Praha: J. Otto, 1930, roč. 31, č. 5]

⁹⁰ (autor neuveden), Požár loděnice v Komárně: Strojovna lehla popelem, *Lidové noviny*. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 1930, roč. 38, č. 594, s. 1

Deník Večer tlumočí zprávu ze slovenského Deníku v čísle z 28. 11. 1930. V rámci vzorku je tento článek k danému tématu nejobsáhlejší. Zpráva informuje, že navzdory různým dezinformacím, které se šíří jak ústně, tak v některém tisku, nebyla loď *President Masaryk* zničena. Nebylo poškozeno ani to nejdůležitější z jejího vybavení (jako kotle a turbíny), přestože článek připouští, že některé součástky mohly požáru padnout za oběť. Dále je zde popřena informace, že kvůli požáru přijdou o práci stovky dělníků z komárenské loděnice s poukazem na to, že práce je zastavena jen na 2-3 dny kvůli komisním přehlídkám.⁹¹

Tato zpráva nevyklučuje možnost, že požár byl založen úmyslně. Autor článku uvažuje, že případný pachatel mohl mít dva motivy: jednak právě zničení hlídkové lodi *President Masaryk* a jednak poškození převážně maďarských dělníků pracujících v loděnici, kteří by – pokud by požár nebyl uhašen včas – mohli skutečně přijít o práci. Také ve své úvaze vylučuje možnost, že by to založili právě maďarští dělníci loděnice s poukazem na jejich loajalitu republiky. Osobně myslím, že lepší důvod pro dělníky k tomu, aby nezaložili požár byla nastupující hospodářská krize. Zničení vlastního pracoviště v této době mnohem více připomíná podřezávání si větve, na které dotyčný sedí.

Ohledně požáru kolovaly dohady i v Národních listech (polední číslo z 28. 11.). V článku se (byť s jistou dávkou obezřetnosti) píše, že podle dostupných informací to byla sabotáž s cílem zničit hlídkovou loď *President Masaryk* a práce nebude přerušena. V tomto krátkém článku stojí za zmínku pár nepřesností. Jde o zprávu, že práce nebude přerušena – zpráva převzatá ze slovenského Deníku se zdá být pravděpodobnější (pár dní přestávka na zjištění a náhradu škod). A také zpráva o tom, že hlídková loď *President Masaryk* má být spuštěna na vodu v květnu následujícího roku (zde bylo spuštění na vodu zaměněno s dokončením lodi – ostatně něco málo přes měsíc zpátky tyto noviny podávaly zprávu o jejím spuštění).⁹²

Poté se v meziválečném období objevuje už jen jedna zmínka o hlídkové lodi *President Masaryk* v použitém vzorku novin. Ve večerním vydání Lidových novin z 6. 11. 1932 se objevuje v rubrice CESTY – TURISTIKA – LÁZNĚ o Dolním Podunají. Je tam špatně určena jako

⁹¹ (autor neuveden), Požár státní loděnice v Komárně byl založen? Dílo zločinné maďarské iredenty? *Večer*. Praha: Roln. tiskárna, 1930, roč. 17, č. 278, s. 2

⁹² (autor neuveden), Hlídková loď „President Masaryk“ měla být zničena?, *Národní listy*. Praha: Julius Grégr, 1930, roč. 70, č. 327, s. 3

dělový člun a jediná informace, kterou se tam lze dočíst je, že tehdy kotvila mezi různými československými i cizími loděmi v komárenském přístavu.⁹³

Pro zajímavost: i v době studené války se loď objevila v tisku (navzdory tomu, že prezident Masaryk nebyl zrovna oblíbenou postavou tehdejšího režimního narativu). V časopise *Zápisník*, který vydávala hlavní politická správa ČSLA, vyšel článek o československé říční flotile, který se zaměřoval zejména na to, čím byla flotila vyzbrojena za první republiky. V článku se nachází i mylná informace, že po druhé světové válce byla hlídková loď *President Masaryk* uvedena do služby.⁹⁴ Tento mylný dojem nejspíše vyvolalo pár fotografií z léta roku 1953, kdy byl dělový člun *DC-1* dočasně mimo provoz a kvůli výcviku byl na palubu lodi *President Masaryk* přemístěn protiletadlový kanon (*Falkvierling*) z této lodi a na můstek byl dočasně umístěn kulomet (ZB-53) – na rozdíl od kanonu tam byl údajně umístěn jen kvůli fotografii.⁹⁵

⁹³ NIGRIN, Karel, CESTY – TURISTIKA – LÁZNĚ: Dolní Podunají, *Lidové noviny*. Brno: Vydavatelské družstvo Lidové strany v Brně, 1932, roč. 40, č. 560, s. 5

⁹⁴ ZAZVONIL, Jaroslav. Docela malá flotila, *Zápisník*. Praha: Magnet-Press, 1968, roč. 12, č. 8, str. 32-33

⁹⁵ HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. 1. vyd. Praha: Mare-Czech, 2004. ISBN 80-903149-2-9. str. 96-97

Doslov – Další osudy lodě *President Masaryk*

Během likvidace druhé republiky Němci převzali i lodě bývalé československé dunajské flotily/říčního praporu. Zajímavostí je, že právě bojové lodě byly jedinou položkou v seznamu Slovenskému státu zabaveného vojenského materiálu, kterou Němci zaplatili.⁹⁶ O loď *President Masaryk* přitom jeví velký zájem, protože se z ní stala nejsilnější loď německé *Donauflotte* a zůstala jí až do konce války.

Během druhé světové války se bývalá československá hlídková loď (nyní přejmenovaná na *Bechelaren*) poprvé dostala do boje během operace Barbarossa, kdy pomáhala rumunským jednotkám vytlačit sověty z delty Dunaje. V tomto období loď také jedinkrát vyplula na moře. Odpoledne 19. srpna 1941 byla vyslána na záchranou operaci na pomoc posádce německého letounu, který havaroval v Černém moři. Jelikož na místo dorazila za tmy, německé letce se posádce nalézt nepodařilo a musela se vrátit. Během této mise loď beze ztrát přestála i nálet sovětských letounů (za operace Barbarossa jich loď ustála několik). Následující den zachránila německé letce jiná loď.

Tato operace měla na loď vážný dopad. Při stavbě hlídkové lodi se totiž s jejím nasazením ve slané vodě vůbec nepočítalo. Netěsnost jednoho z ventilů proto způsobila, že se do kotlů dostala mořská voda, což pohonnému ústrojí hlídkové lodi příliš nesvědčilo a musela být poslána do opravy. Za války byla loď několikrát opravována a modernizována (byly například vyměněny motory a po několika etapách byla vyměněna výzbroj – poslední z původní výzbroje byla vyměněna hlavní děla – v dubnu 1945 – a to pouze proto že do nich došla munice).

Do doby, než se k Dunaji dostaly sovětské jednotky, loď bojovala proti jugoslávským partyzánům. V tomto typu boje slavila loď značné úspěchy. Situace se začala komplikovat v roce 1943, kdy letouny západních spojenců začaly zaminovávat Dunaj. Z německých důstojníků, kteří na lodi veleli, zmíním alespoň námořního nadporučíka (*Oberleutnant zur See*) Rolfa Ciecora, který převzal velení lodi v květnu 1944 a vedl ji v nejobtížnějších situacích do kterých se loď dostala.

⁹⁶ TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. Lodě v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4. str. 60-61

2. července 1944 se loď *Bechelaren* podílela na sestřelení dvou britských bombardérů typu Wellington, které se snažily zaminovat Dunaj v oblasti, kde *Bechelaren* a další lodě *Donauflotte* držely hlídku. Následně čekaly *Bechelaren* zejména ústupové boje proti Rudé armádě a jejím rumunským spojencům. Vzhledem k velkému pokroku, který udělala vojenská technika mezi lety 1930 a 1945, je překvapivé, že loď nedopadla jako maďarská hlídková loď *Debrecen*, která padla za oběť 25. listopadu 1944 oddílu ruských samohybných děl SU-76M, nebo nepadla za oběť náletům.⁹⁷ Je možné, že během bojů na území Rakouska potopila *Bechelaren* dva sovětské obrněné čluny.

Po válce loď krátce používali Američané pod jménem *GB I*, než ji vrátili Československu, kde se vrátila loď k původnímu jménu. Zde bylo navrženo přestavět ji nejprve na protiletadlovou a později na výletní loď. Vzhledem k tomu, že nebyl schválen ani jeden z návrhů (možná kvůli jménu lodi – protože výletní loď podobných parametrů byla postavena jako novostavba, ačkoliv to bylo pravděpodobně dražší než využití už existujícího trupu), byla loď odstrojena a její trup se používal jako pracovní ponton v komárenských loděnicích. Trup byl sešrotován v roce 1978. Kdyby vydržel o jedenáct let déle možná by ho čekal veselejší osud v podobě obnovy jako muzejní loď. (Jako se to stalo v Maďarsku s monitorem *Leitha* z první světové války, který přežil druhou světovou i období komunismu jako plovoucí bagr.)

⁹⁷ TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. *Lodě v české minulosti* (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4.

Závěr

V této práci jsem se zaměřil na to, z jakých důvodů byla postavena hlídková loď *President Masaryk*, a jak splnila či nesplnila očekávání do ní vkládaná Ministerstvem národní obrany, coby zadavatelem objednávky. Při této práci jsem vycházel z archivních materiálů 4. odboru (technického) MNO, prezidia MNO a předpisů armády první Československé republiky uložených ve Vojenském ústředním archivu, dobového tisku uloženého v digitální knihovně MZK a sekundární literatury. Výzkum ve slovenských archivech, které jsou pro mě zatím z logistických a časových důvodů nedostupné je výzvou do budoucího studia buď pro mě nebo pro druhé.

Mé vývody z těchto pramenů potvrzují tvrzení z knihy *Hlídková loď President Masaryk z pohledu techniky* od Miroslava Huberta o tom, že při rozhodnutí o její stavbě hrál největší roli důraz na prestiž československých ozbrojených sil. K tomu mohu dodat, že minimálně na krátkou dobu mezi spuštěním lodi na vodu a zesílením hospodářské krize v Československu, to zde vyvolalo senzaci. Nicméně pro poměry, které v době zadání objednávky panovaly kolem Dunaje, by bylo mylné úplně vypouštět vojenské důvody, které byly také na místě. Ironií dějin bylo, že své bojové kvality měla loď prokázat nikoli v rukách československých námořníků/ženistů, ale pod vlajkou německé *Kriegsmarine* (viz. příloha). Navzdory spoustě problémům, které provázely stavbu hlídkové lodi *President Masaryk*, jejím konstrukčním nedostatkům a tomu, že šlo o první (a poslední) válečnou loď postavenou v Československu, to byla loď, která se ve své době právem mohla řadit k nejlepším říčním lodím své kategorie.

Také věřím, že nalezené tabulky válečných počtů pomohou vytvořit obrázek o tom, jak fungovala nejen loď *President Masaryk*, ale i celý říční prapor. To je také ovšem otázka pro budoucí bádání. Tato práce přispěla k odhalení historie spojené s touto jedinečnou lodí.

Poznámka k bibliografii

Při hledání v tisku pomocí klíčových slov je možné setkat se i s jinými loděmi stejného, či podobného jména (např. ve 30. letech brázdil vody Labe remorkér *President Masaryk*, zatímco na Dunaji plul remorkér *President T. G. Masaryk*), což může při výzkumu způsobit jisté problémy.

Bibliografie

Prameny – archiválie

Vojenský ústřední archiv, Praha. Předpisy

Vojenský ústřední archiv, Praha. fond MNO IV. (technický)

Vojenský ústřední archiv, Praha. fond MNO – PREZÍDIUM II (III. díl)

Prameny – tisk

Moravská zemská knihovna – online – noviny a časopisy 1930-1938 (Venkov, Národní listy, Lidové noviny, Večer, Světozor + Zápisník r. 1968)

Sekundární literatura

HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. Praha: Mare-Czech, 2004. Loď v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 80-903149-2-9.

MAREK, Jindřich. *Piráti svobody: čeští námořníci v letech 1918-1921*. Cheb: Svět křídel, 2002. ISBN 80-85280-85-X.

HUBERT, Miroslav a Karel PAVALA. *Vojenské lodě Československa 1918-1959*. Praha: Ares, 1999. ISBN 80-86158-11-X.

PEJČOCH, Ivo, Tomáš HÁJEK a Zdeněk NOVÁK. *Válečné lodě*. Praha: Naše vojsko, 1993. ISBN 80-206-0357-3.

TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky válek*. Praha: Ares, 2017. Loď v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4.

TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Velká válka*. Praha: Ares, 2016. Loď v české minulosti (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-58-7.

PEJČOCH, Ivo. Československé lodní vojsko. 1918-1959, *Historie a vojenství* č. 4/2012

BRUCE, Robert B. *Bojové techniky v období kolonializmu 1776-1914*, Brána, 2010. ISBN 978-80-7243-479-4

HRBEK, Ivan. *Lodstva států účastnících se druhé světové války*. Praha: Naše vojsko, 1994. ISBN 80-206-0245-3.

HYNEK, Vladimír, Petr KLUČINA a Evžen ŠKŇOUŘIL. *Válečné lodě*. Praha: Naše vojsko, 1988.

GRÉGR, René. *Austro-Hungarian Warships of World War I*, London: Allan. ISBN 978-0-7110-0623-2

Sekundární literatura – populárně naučná

HUBERT, Miroslav. Československá dunajská flotila v letech 1946 až 1959, *HPM* č. 3/1995

GRÉGR, René. *Historie* čs. Dunajské flotily do roku 1939, *HPM* speciál

GRÉGR, René. *Historie* čs. Dunajské flotily do roku 1939 (dokončení), *HPM* č. 1/1992

HUBERT, Miroslav. Monitory na Dunaji 1860-1945, *HPM* č. 10/1995

GRÉGR, René. Válečná loď *President Masaryk*, *HPM* č. 6/1992

RICHTER, Karel. *Válka začala v Polsku – Utajovaná fakta o německo-sovětské agresi*, Epocha 2004, ISBN 80-86328-43-0

Online zdroje

<http://www.navypedia.org/>

Přílohy

Příloha 1 – TTD lodi *President Masaryk* (pro dobu její služby za první republiky 1932-1938)

Délka	47,5 m
Šířka	6 m
Ponor	1,07 m
Výtlač	214 t
Posádka (minimální/válečná)	42/53
Max. rychlost	31 km/h (cca 17,2 uzlu)
Pancéřování	5-10 mm
Výzbroj	2xII 66mm kanony, 2xII 7,92 mm kulometry^{xiii}

Příloha 2 – fotografická příloha





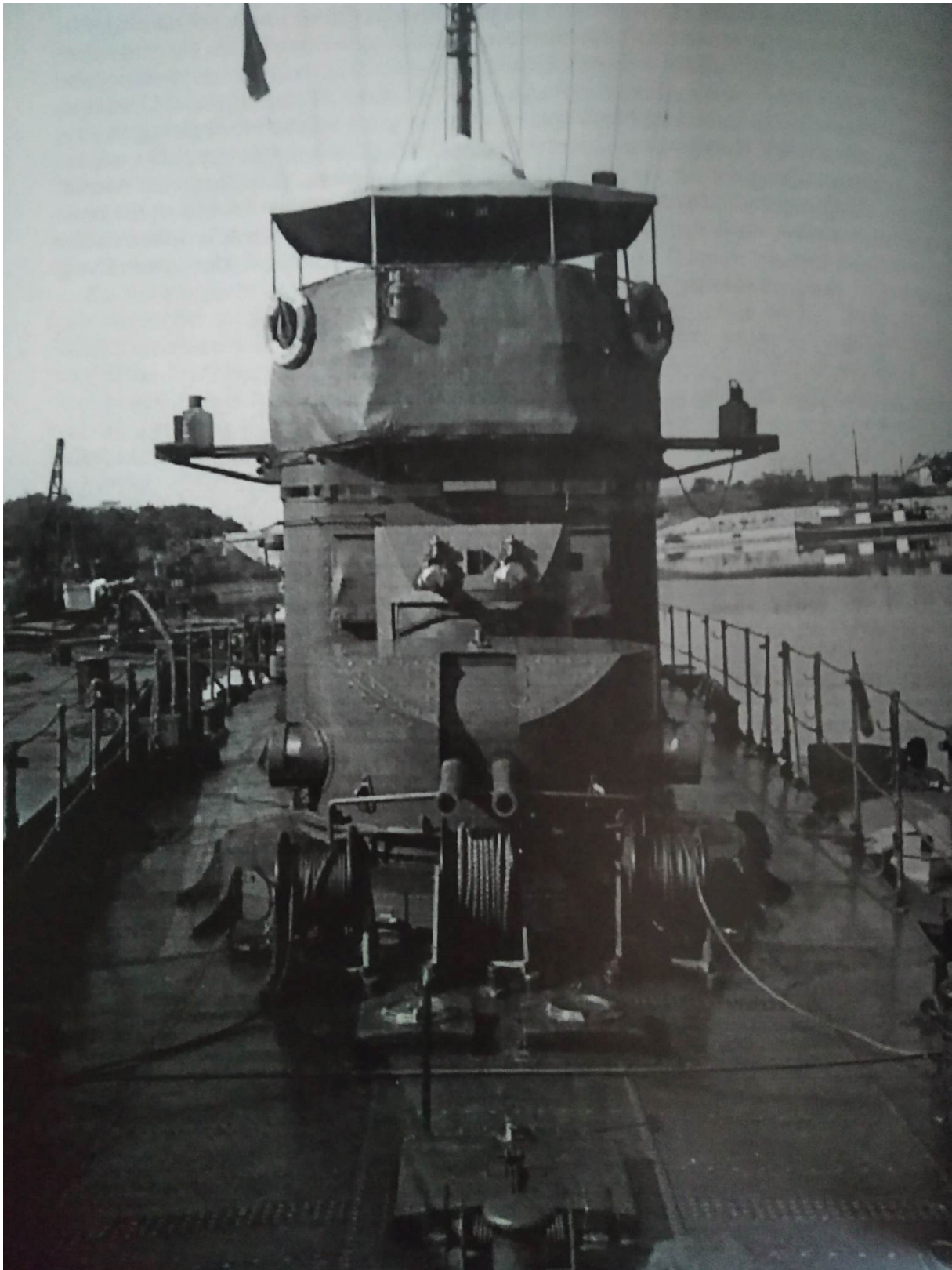
2 fotografie trupu lodi *President Masaryk* před spuštěním na vodu (VÚA Praha)



Pohled na spuštění hlídkové lodě *President Masaryk* z dělového člunu (sbírka Jaroslav Tvrdý, kolekce Karel Pavala – použito z knihy: TVRDÝ, Jaroslav. *Dunaj v plamenech: Roky války*. Praha: Ares, 2017. *Lodě v české minulosti* (Mare-Czech). ISBN 978-80-86158-59-4.)



Hlídková loď *President Masaryk* po dokončení 1931 – před úpravami pro zvýšení rychlosti (archiv J. Frančík, z alba p. Škouly – použito z knihy: HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. Praha: Mare-Czech, 2004. *Lodě v české minulosti* (Mare-Czech). ISBN 80-903149-2-9.)



Pohled na příď hlídkové lodě *President Masaryk* (Podnikový archiv Škoda – použito z knihy: HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. Praha: Mare-Czech, 2004. *Lodě v české minulosti* (Mare-Czech). ISBN 80-903149-2-9.)



Dvě fotografie z poválečného období, které mohly poplést autora článku z r. 1968 (foto mjr. Zima, sbírka V. Janoušek – použito z knihy: HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. Praha: Mare-Czech, 2004. *Loď v české minulosti* (Mare-Czech). ISBN 80-903149-2-9.)

ⁱ Zatímco bitevní lodě označované jako předdreadnoughty nesly zpravidla výzbroj v podobě dvou dvojhlavňových věží s kanony těžké ráže (obvykle 280-343 mm) v ose lodi (jedna na přídí druhá na zádi) doplněné baterií středních děl (obvykle ráže 152 mm, buď ve věžích nebo v kasematách) a děl menší ráže. Z předdreadnoughtů se někdy vydělují semidreadnoughty, které měly navíc druhou baterii těžkých děl (jejichž

ráže se pohybovala obvykle mezi 234-254 mm) v bočních věžích (kromě lodí třídy *Radetzky* jsou dobrým příkladem japonské lodě třídy *Sacuma* nebo britské třídy *Lord Nelson*). Lodě označované jako dreadnoughty už měly jednotnou baterii děl těžké ráže, ovšem nesly více děl (minimálně 6 - pokud počítáme kapesní bitevní lodě třídy *Admiral Graaf Spee* jako bitevní lodě, sami Němci je v průběhu druhé světové války překlasifikovali na těžké křižníky – a maximálně 14 v případě britské bitevní lodi *Agincourt*)

ⁱⁱ V textu knihy *Piráti Svobody* je to skloňované poněkud jinak (v tomto případě s baržemi), což může být dáno buď legionářským slangem, nebo odlišnými pravidly pravopisu té doby – ve vlastním textu používám tvar zjištěný během korektury.

ⁱⁱⁱ Torpédoborec není typ lodě, která by se standartně používala na řekách, nicméně rozměry Amazonky to umožňují.

^{iv} Údaje se mohou různit v závislosti na zdroji – kupř.: v časopise HPM se uvádí, že tyto lodě byly dokonce rychlejší než hlídková loď *President Masaryk*. Protože ve většině českých prací byla loď *President Masaryk* srovnávána s loděmi tříd *Wels* a *Stör* použil jsem pro tyto třídy údaje ze zahraničních zdrojů.

^v Před modernizací roku 1932 nesly jednu starší houfnici ráže 100 mm a dvě děla ráže 75 mm.

^{vi} Vlajka trojúhelníkového tvaru vyvěšovaná na zádi lodě.

^{vii} Tento je uváděn jako civilní host, takže kapitán v tomto případě pravděpodobně neznamená vojenskou hodnost.

^{viii} Pramen neuvádí, co to bylo za sekci, nicméně dobový tisk uvádí, že tam byl za ministerstvo financí.

^{ix} Z neznámého důvodu byla deputace z Prahy a Obce čs. bývalých námořníků a účastníků odboje na Jadranu na jiném dokumentu než ostatní pozvaní civilní hosté. Možná proto, že většinu pražské deputace tvořili bývalí legionáři a Obec... měla podobné postavení jako legionáři, tak je pro jejich čestné postavení (a možná i kvůli tomu, že měly předat slavnostní vlajky) napsali zvlášť

^x Ačkoliv velitel 10. divize na první pohled mezi ostatními vojenskými hodnostáři vyčnívá, předpokládám, že byl mezi účastníky z toho důvodu, že právě jeho divize tou dobou bránila Dunaj a v případě války by spolupracovala mj. s lodní rotou a po jejím dokončení i s lodí *President Masaryk*. Také předpokládám, že čestná rota od 12. pěšího pluku, která se účastnila slavnosti spadala právě do této divize.

^{xi} Vzhledem k tomu, že v rámci Národních listů vycházela 3 čísla denně předpokládám, že 1. číslo bylo ranní, 2. polední a 3. večerní

^{xii} Platí pro vzorek, pochopitelně je možné, že místní tisk (v Komárně) zveřejnil zprávu ještě pozdě večer 24. listopadu, kdy požár proběhl.

^{xiii} 2xII v tabulce znamená dvě dvouhlavňová palebná stanoviště (věže)