

UNIVERZITA KARLOVA

FILOZOFICKÁ FAKULTA

Ústav světových dějin

Historie, obecné dějiny

TEZE DISERTAČNÍ PRÁCE

Mgr. Karolína Kalecká

**MODERNIZACE RAKOUSKO-UHERSKÉHO VÁLEČNÉHO NÁMOŘNICTVA
V LETECH 1897–1914**

DEVELOPMENT OF AUSTRO-HUNGARIAN NAVY, 1897–1914

Praha, 2017

Vedoucí práce: prof. PhDr. Václav Horčíčka, Ph.D.

Úvod

Po zářném úspěchu roku 1866 zažívalo rakousko-uherské válečné námořnictvo několik desetiletí stagnace, úpadku či mířilo do slepé uličky *jeune école*, aby po přelomu století, po jedné či dvou personálních změnách na nejvyšším postu své správy, nastoupilo období rozmachu, kdy se v poměrně krátké době stalo nezanedbatelným prvkem námořní rovnováhy ve Středomoří. Zatímco dříve se nezdálo a ani nechtělo být ničím víc než silou obrany pobřeží, v posledním desetiletí před první světovou válkou stavělo bitevní lodě, které mohly nejlépe posloužit v bitvě na otevřeném moři a jejichž stavbu popoháněla rivalita s Itálií, podivným a pochybným spojencem, s nímž Rakousko-Uhersko necelý rok před vypuknutím světového konfliktu uzavřelo novou dohodu o námořní spolupráci v rámci Trojspolku. Stavbu první divize lodí typu dreadnought se podařilo zahájit ještě před ústavním schválením prostředků způsobem, který nebyl využit v boji o druhou divizi, a nejenže bitevní loďstvo postavené v duchu dobových teorií a víře v rozhodující bitvu bylo pro Rakousko-Uhersko zřejmě zbytečným luxusem, ale sumy na ně vynaložené, které mohly být investovány smysluplněji, ať už do infrastruktury či do pozemního vojska, byly tím vyšší, že průmyslové monopoly, bez nichž nebylo možné se při stavbě lodí obejít, držely své ceny příliš vysoko. Zatímco následník trůnu František Ferdinand d'Este rozvoj loďstva podporoval, František Josef I. k námořnictvu nechoval žádnou zvláštní náklonnost a uherští politici se nezřídka nacházeli na opačné straně barikády. V těchto rysech bývá vývoj rakousko-uherského válečného námořnictva po přelomu 19. a 20. století obvykle načrtnut.

Prostě konstatovat, že vedení rakousko-uherského válečného námořnictva budovalo své loďstvo věrno Mahanovým myšlenkám, jejichž středobodem byla námořní nadvláda, či že to byl admirál Montecuccoli, kdo námořnictvo konečně vysvobodil z pout obrany pobřeží, ovšem nestačí. Vše muselo mít svůj důvod, který ale v komplikovaném politickém systému habsburské monarchie lze v některých případech jen velmi těžko nalézt. Rozvoj loďstva nepochybně limitovalo přesvědčení, že možná není tím nejdůležitějším, do čeho by mělo soustátí investovat, a finanční možnosti států. Pro jeho budování mluvily naopak události na Balkáně a ve východním Středomoří v posledních letech před vypuknutím první světové války, a pro ty, kdo věřili, že Itálie je více nepřítelem než spojencem, byla argumentem pro i živá činnost v italských loděnicích. Stavba prvních dvou lodí třídy Tegetthoff byla zahájena za zády vlád, zúčastněnými firmami takzvaně na vlastní riziko, což naznačuje, že neméně důležitými mohly být pro rozvoj loďstva události na poli vnitřní politiky.

Právě vnitropolitické události byly doposud velmi opomíjeny, a dostatečná pozornost nebyla věnována ani vlivu, který měly na záležitosti válečného námořnictva mechanismy, díky nimž složitá struktura Rakouska-Uherska držela při sobě a v jejichž rámci řešila své společné záležitosti. Odpovídající pozornost jim nevěnuje žádná ze základních prací k dějinám c. a k. válečného námořnictva, *Austro-Hungarian Naval Policy 1904–1914*, již napsal Milan N. Vego,¹ ani Lawrence Sondhaus ve své *The Naval Policy of Austria Hungary*². První je ostatně spíše stručným výčtem faktů, který naznačuje jen málo vnitřních souvislostí, druhá pro svůj široký záběr nemůže dostatečně zohlednit všechny podrobnosti, a mimoto obě obsahují řadu

¹ Milan N. VEGO, *Austro-Hungarian Naval Policy 1904–1914*. London-Portland (Or): Frank Cass, 1996.

² Lawrence SONDHAUS, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867–1918: Navalism, Industrial Development and the Politics of Dualism*. West Lafayette: Purdue University Press, 1999.

nepřesností, a to zejména vinou využití informací z druhé ruky. Paul G. Halpern ve své *The Mediterranean Naval Situation*³ přesně a podrobně líčí nezdařený pokus zahájit stavbu druhé divize dreadnoughtů dříve, než budou schváleny finanční prostředky, chybí zde ale jakýkoliv náznak spojitosti se stavbou lodí třídy Tegetthoff, která byla touto klíčovou začata úspěšně, což ovšem není míněno jako výtko, neboť primárním tématem této vynikající knihy dějiny rakousko-uherského válečného námořnictva nejsou. O stavbě první divize dreadnoughtů naopak velmi podrobně pojednává Christopher Ramoser, téma jeho práce *K. u. k. Schlachtschiffe in der Adria* je ale zcela vytrženo z kontextu dosavadního i budoucího rozvoje loďstva a postrádá jakékoliv politické pozadí.⁴

Tato studie naopak vychází z předpokladu, že vnitropolitický kontext přehlížen nelze. Jednalo se o mnohem více než debaty v delegacích, které žádná z obou výše zmíněných základních prací neopomíná, v nichž se ale události a rozhodnutí spíše odrážejí, než že by byly vytvářeny – snad kromě soupeření obou částí monarchie o průmyslové zakázky. Jak je problematika rozvoje rakousko-uherského válečného námořnictva komplexní, se ukazuje až při pohledu z velké blízkosti. Dalším klíčovým předpokladem je existence dlouhodobě působících příčin, jejichž následky se začínají projevovat až po několika letech, a jsou to právě tyto vnitřní souvislosti, které si zatím vysloužily tak málo pozornosti, a pro něž jsou velmi podstatné události a mechanismy uvnitř monarchie samotné. S nimi úzce souvisí otázka, nikoliv zda, ale do jaké míry plány šéfů Námořní sekce limitovala finanční situace států, popřípadě ochota vlád poskytnout finanční prostředky. V tomto kontextu je třeba pohlížet i na průmyslovou lobby, vysoké ceny nabízené domácím průmyslem monarchie a ohledy, které na něj bylo třeba brát. Bez povšimnutí konečně nesmí zůstat ani fakt, že dosud bylo jen velmi málo řečeno o tom, jak konkrétně se projevovала podpora následníka trůnu, a proto je nutné pokusit se nalézt důkazy jeho vlivu na budování rakousko-uherského válečného loďstva.

Časový rámec této práce, rozmezí let 1897–1914, byl zvolen proto, že roku 1897 byl velitelem rakousko-uherského válečného námořnictva jmenován viceadmirál Hermann svobodný pán Spaun, a právě v době, kdy stál v jeho čele, se charakter válečného loďstva habsburské monarchie začal výrazně měnit díky stavbě většího počtu bitevních lodí. Vypuknutím první světové války pak veškerý rozvoj námořnictva takřka skončil, a pokud za války přece probíhal, byly okolnosti tak odlišné, že se jej nezdá vhodné do této studie zahrnout.

Tím nejzákladnějším pro budování loďstva a rozvoj námořnictva jsou finanční prostředky, proto jsou ústřední linií této studie vyjednávání o rozpočtu c. a k. válečného námořnictva. Cílem není hodnotit, nakolik lépe mohli ministři financí spravovat státní finance či k čemu mohli přikročit, aby mohli válečnému námořnictvu vyhovět ve všech ohledech, hodnocení debat o výši rozpočtu námořnictva se naopak opírá o předpoklad, že pokud ministři financí označili nějakou částku za nejvyšší hranici, pak hranicí skutečně byla, ať už z jakéhokoliv důvodu. Jedním z nejpádňějších mohla být hospodářská síla či slabost monarchie. Z deprese způsobené krachem roku 1873 se v 80. letech začala rakouská ekonomika znatelně zotavovat, byla rozšiřována železniční síť, rostl bankovní kapitál a v 90. letech se začala finanční sféra pevněji propojovat s průmyslovou, jak se banky stávaly ochotnějšími

³ Paul G. HALPERN, *The Mediterranean Naval Situation 1908–1914*. Cambridge (Ma): Harvard University Press, 1971.

⁴ Christopher RAMOSER, *K. u. k. Schlachtschiffe in der Adria. Österreich-Ungarns Tegetthoff-Klasse*. Wien: ÖBV Pädagogischer Verlag, 1998.

sponzorovat převod soukromých společností na akciové a jejich spojování do koncernů, banky kolem sebe taktéž začaly vytvářet kartely. Rakouský průmysl se také stával velmi koncentrovaným, roku 1911 vyráběly 92 % surového železa jen tři firmy, počet společností těžících železo ve čtyřech desetiletích po krachu klesl o 58 % a roku 1913 připadalo na osm ze 186 cukrovarnických firem 35 % celkové produkce. Jen mezi lety 1904 a 1907 vzrostla zaměstnanost v železářském a ocelářském průmyslu o třetinu a v bavlnářství o 23 %. Roku 1910 bylo 26 % rakouských a 18 % uherských pracujících zaměstnáno v průmyslu a hornictví, proti tomu 53 % a 67 % v zemědělství; zaměstnanost v zemědělství za předchozích dvacet let klesla, a to ze 62 %, respektive 67 %. V Uhrách tak jako v Rakousku existovala síť velkých bank, které držely většinu kapitálu, nicméně Uhry byly v poněkud zvláštní situaci, protože kromě vyspělého mlynářského, hutnického a metalurgického průmyslu neměly mnoho co nabídnout. Uherský cukrovarnický a textilní průmysl za rakouským notně zaostával.⁵ V Rakousku patřil železářský průmysl k nejrychleji rostoucím průmyslovým odvětvím a lze předpokládat, že právě on mohl mít na stavbě lodí, a tím i na budování loďstva zájem. Rakouský státní rozpočet byl od roku 1889 po 18 let v přebytku,⁶ což může znamenat, že alespoň Rakousko si investice do námořnictva v jisté míře mohlo dovolit.

Hodnota zahraničního obchodu Rakouska-Uherska vzrostla z 4,6 miliardy korun roku 1904 na 6,2 miliardy roku 1913, hlavním obchodním partnerem monarchie bylo Německo, na něž připadalo 40–50 % jejího vývozu a 35–40 % dovozu. Na předlitavské půdě ležící Terst byl největším obchodním přístavem habsburské monarchie a domovem jejích dvou největších rejdářských společností, roku 1837 založeného Rakouského Lloydů a od roku 1895 fungující Austro-Americany. Pokud měla být pro rozvoj válečného námořnictva argumentem ochrana zámořského obchodu a pobřeží, je snadno představitelné, že pro Rakousko se jednalo o argument pádnější než pro Uhry. Hodnota rakousko-uherského námořního obchodu sice vzrostla z 770 milionů korun roku 1904 na 1,2 miliardy roku 1913, jenomže zatímco rakouské obchodní loďstvo mělo roku 1914 oceánské lodě o 713 550 BRT, uherské obchodní lodě měly celkem jen 231 653 BRT.⁷ Jediným uherským přístavem byla Fiume, jejíž rozvoj uherská vláda podporovala, a Maďaři snili o tom, že jednou předčí Terst.⁸ Roku 1909 připlyly do tohoto přístavu lodě o celkem 2 325 807 BRT, což byl 10,4% nárůst oproti roku 1905, ovšem do Terstu v roce 1909 připlyly lodě o celkem 4 008 010 BRT, což v tomtéž období znamenalo nárůst o 33,5 %.⁹ Mimoto Rakousko-Uhersko sice mělo přibližně 600 kilometrů pobřeží,¹⁰ ovšem Dalmácie se svými ostrovy byla součástí Předlitavska, a z asi 155 kilometrů zalitavského pobřeží byla pod přímou správou Budapešti pouze Fiume s bezprostředním okolím. Na první

⁵ OKEY, Robin, *The Habsburg Monarchy. From Enlightenment to Eclipse*. New York: St. Martin's Press, 2001, s. 229–235.

⁶ WANDRUSZKA, Adam, URBANITSCH, Peter, BRUSATTI, Alois, vyd. *Die Habsburgermonarchie, sv. I. Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1973, s. 87, 164.

⁷ VEGO, Milan N., *Austro-Hungarian Naval Policy 1904–1914*. London-Portland (Or): Frank Cass, 1996, s. 32, příloha 9 a 10, s. 200; MAYER, Horst Friedrich, WINKLER, Dieter, *In allen Häfen war Österreich. Die österreichisch-ungarische Handelsmarine*. 2. vyd. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei, 2003, Edition S, s. 52, 64.

⁸ MAY, Arthur J., *The Hapsburg Monarchy 1867–1914*. New York: Norton & Company, 1968, s. 87.

⁹ SKŘIVAN, Aleš, st., SKŘIVAN, Aleš, ml., NOVOTNÝ, Lukáš, KOČVAR, Jan, *Zdvořilý nezájem. Ekonomické a politické zájmy Rakousko-Uherska na Dálném východě 1900–1914*. Agentura Pankrác: Praha, 2014, příloha 1, s. 210.

¹⁰ VEGO, s. 22.

pohled tedy uherská vlády příliš velký zájem na válečném námořnictvu mít nemusela, tím méně, že pro Rakousko-Uhersko byla na prvním místě obrana hranic na souši. Všechny tyto skutečnosti mohly ochotu investovat do budování loďstva významně ovlivnit a spolu s finanční situací obou států určovat výši finančních prostředků, které mělo válečné námořnictvo k dispozici. Nakolik bylo pro válečné námořnictvo výhodné vracet tyto finanční prostředky státům tím, že bude objednávat a nakupovat u domácího průmyslu, popřípadě nakolik to bylo vůbec možné, je jedním z dílčích témat, která jsou v této studii sledována.

Dalším tématem je vztah zahraniční politiky a rozvoje válečného námořnictva. Pro jakýkoliv námořní konflikt byl zásadní postoj Velké Británie, a pro Rakousko-Uhersko také Itálie, která byla na moři jeho bezprostředním sousedem. Od roku 1887 spojovaly habsburskou monarchii s oběma těmito velmocemi Středomořské dohody, které se týkaly diplomatické spolupráce při udržování statu quo ve Středozezemním a přilehlých mořích, a kromě toho Kálnoky předpokládal, že Británii by do jakékoliv rusko-rakouské války přivedly její vlastní zájmy. Právě kvůli Rusku měl rakousko-uherský ministr zahraničí na čele nejvíce vrásek, tím spíš že téhož roku vypršel Spolek tří císařů. Ještě během bulharské krize roku 1887 se Středomořské dohody ukázaly pro Rakousko-Uhersko užitečnější než kterákoliv jiná aliance, a již v létě byla zahájena jednání o rozšíření dohod proti ruským machinacím v Sofii a Konstantinopoli. Vzhledem k tomu, že bez Británie nebyla Itálie příliš užitečná – Kálnokymu nestálo za námahu ani se snažit zajistit si její pomoc v rámci Trojspolku –, kladl Kálnoky důraz na jednání ve třech, a i proto, že podezřívával Itálii ze snahy svázat monarchii ruce na Blízkém východě, odmítl její návrh rozšířit dohodu i pro případ rozpadu Osmanské říše. Když v říjnu Kálnoky posílal koncept dohody do Londýna, připojil upozornění, že Rakousko-Uhersko ani s italskou pomocí nemůže bránit Úžiny a Konstantinopol, bez britské spolupráce by se habsburská monarchie musela soustředit na ochranu svým užších zájmů na Balkáně, jelikož může Rusko spíš tolerovat v Konstantinopoli, než v Bulharsku nebo Makedonii.

Kálnoky byl spokojen s dohodami tak, jak byly, tedy jako s principiálními a obecnými teoretickými sliby, nepřál si, aby získaly příliš závazný charakter, což by mohlo přimět Brity redukovat je na minimum, a sám nechtěl Itálii poskytnout v západním Středomoří víc než diplomatickou podporu. Jistou krizí prošla tato aliance na přelomu let 1893–94; po návštěvě ruských válečných lodí v Toulonu v říjnu 1893 se Kálnoky začal obávat, že konfrontována s rusko-francouzskou kombinací by se Británie mohla ze Středomoří stáhnout. K tomu se přidala ekonomická krize v Itálii a povstání na Sicílii; rakousko-uherský ministr zahraničí už musel zvažovat možnost, že opuštěna Británií i Itálií a s vlašnou podporou ze strany Německa zůstane Podunajská monarchie na Blízkém východě izolována. V lednu 1894 proto poslal do Londýna podobné varování jako roku 1887 – dostalo se mu odpovědi, že Británie by se jistě nestáhla z války s Ruskem, ovšem nemohl se vypořádat s ním i Francií zároveň, britský ministr zahraničí a posléze předseda vlády hrabě Rosebery proto žádal ujištění, že Trojspolek udrží Francii neutrální. K tomu nebyli ochotní Němci, kteří se naopak spojili s Francií proti Británii v otázce Konga, pročež Rosebery hrozil i vypovězením dohod. Nakonec tak ovšem neučinil, Británie ostatně nemohla ustoupit Rusku v záležitosti Úžin, aniž by poškodila vlastní zájmy, a tak mohla Kálnokovo politika dál počítat s diplomatickou spoluprací s touto ostrovní velmocí. Potřeboval ji, neboť na Blízkém východě bylo spojenectví s Německem a Itálií v lepším případě zcela neúčinné.

Vůči Itálii se Kálnoky nechtěl vázat na Blízkém východě nebo jí v oblasti garantovat sféru vlivu, ani zvětšovat rakousko-uherské závazky proti Francii, jenomže Itálie možná nebyla příliš cenným spojencem, zato mohla způsobit monarchii velké škody přeběhnutím do nepřátelského tábora, k Francii nebo Rusku. Proto souhlasil s doplňkovou rakousko-italskou dohodou, která se roku 1891 stala součástí trojspolkové smlouvy. Týkala se situace na Balkáně – obě strany se zavázaly udržovat status quo, pokud by jej ale některá byla nucena změnit dočasnou či trvalo okupací nějakého území, musela se na tomto postupu dohodnout s druhou a zajistit jí odpovídající kompenzaci. Kálnoky se spokojil s pouhým ústním ujištěním italského ambasadora v Berlíně, že anexe Bosny nebude vnímána jako porušení statu quo a Itálie nebude požadovat jakékoliv kompenzace z rakouského území – což pro italskou vládu samozřejmě nebylo závazné. Trojspolek byl zamořený nedůvěrou, v létě roku 1888 se Itálie a Německo zdály společně intrikovat proti Rakousku-Uhersku, když císař Vilém I. i předseda italské vlády Francesco Crispi odsoudili rakouskou proslovanskou a klerikální politiku, potíže způsoboval rozdílný postoj obou států k papeži a velkým problémem v rakousko-italských vztazích se stával iredentismus. Vlnu iredentistické agitace vzedmulo rozpuštění italského spolku Pro Patria v Terstu, načež Crispi nechal v létě roku 1890 rozpustit nejhlásitější iredentistické organizace, právě aby nebyly poškozeny vztahy s Rakouskem-Uherskem, a naopak byl podán důkaz, že vláda iredentisty v žádném případě nepodporuje.¹¹

Vzhledem k tomu, že na Jadranu se v posledním desetiletí před první světovou válkou odehrál závod v námořním zbrojení mezi Rakouskem-Uherskem a Itálií, lze předpokládat, že jistý vliv na budování rakousko-uherského válečného loďstva mohl mít i další vývoj rakousko-italských vztahů. Itálie a její válečné námořnictvo patří k tématům, která v této studii taktéž dostaly více prostoru, protože je třeba pokusit se odhalit skutečný vliv závodu v námořním zbrojení na vývoj válečné floty habsburské monarchie a alespoň naznačit, v čem spočívají jeho příčiny. Poslední záležitostí, jíž je věnována bližší pozornost, je podoba, již rakousko-uherské válečné loďstvo nabylo. Výsledná podoba loďstva neponechává místo pochybám, že bylo budováno pro bitvu. Kromě Vega toto konstatuje například Zvonimir Freivogel ve svém příspěvku v *To Crown the Waves*,¹² a že pod Spaunovým vedením se rakousko-uherské válečné námořnictvo vydalo směrem vyznačeným Mahanovými teoriemi zmiňuje v prvním svazku své *Seemacht unter rot weiß roter Flagge* i Karl Gruber.¹³ Vzhledem k tomu, že se vždy jedná jen o velmi stručné zmínky, je třeba se pokusit blíže objasnit, jaký vliv dobové strategické myšlení a navalistická móda na formování loďstva měly. Jakkoliv se při nedostatku původních materiálů, které by tyto teze potvrzovaly, nelze obejít bez použití zpětné logiky, taktéž není možné omezit se při rozebírání událostí doby plně protichůdných teorií a rychlých technických změn pouze na ni, a zejména je potřeba konkrétně říci, jak se dobové teorie na podobě loďstva – mimo povrchního konstatování o velkém počtu bitevních lodí a zanedbávání lehkých jednotek – odrazily, a alespoň se pokusit rozkrýt, jak vedení rakousko-uherského námořnictva reagovalo na technické novinky a jak sami šéfové Námořní sekce na strategii, úkoly svého loďstva a jeho

¹¹ BRIDGE, Francis Roy, *From Sadowa to Sarajevo. The Foreign Policy of Austria-Hungary. 1866–1914*. London-New York: Routledge, 2002, Foreign Policies of the Great Powers, sv. VI, s. 164–209.

¹² Vincent P. O'HARA, David D. DICKSON, Richard WORTH, ed. *To Crown the Waves. The Great Navies of the First World War*. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.

¹³ Karl GRUBER, *Seemacht unter rot weiß roter Flagge, sv. I*. Salzburg: Österreichischer Milizverlag, 2005.

složení pohlíželi. Konečně ani rivalita s Itálií nebyla pouhým počítáním děl, ale také kalkulacemi s výkonností průmyslu a finančními prostředky, podstatná je zejména otázka, jak se k tomuto soupeření stavělo samo vedení námořnictva.

Naopak mnohem méně pozornosti je v této studii věnováno Německu, a to jak jeho vztahům s habsburskou monarchií, tak na rozvoji jeho loďstva, protože těžištěm vztahů německého a rakousko-uherského námořnictva byla spolupráce na poli techniky a zpravodajských služeb.¹⁴ Cílem výzkumu nebylo popsat modernizaci c. a k. válečného loďstva po technické stránce, v předkládané práci je ryze technickým záležitostem vymezeno pouze tolik prostoru kolik se zdálo nezbytně nutné. Nakonec je třeba upozornit, že neexistuje objektivní způsob, jímž by bylo možné vypočítat sílu loďstva; záleží jak na stáří a typu plavidel, tak na jejich parametrech, které mohou mít pro každého jinou hodnotu. Proto nelze brát čísla reprezentující sílu jednotlivých loďstev jako absolutní, a proto nebylo ambicí výzkumu sílu rakousko-uherského válečného loďstva jakkoliv vyčíslit.

Tato práce se pokouší odpovědět na otázku, co mělo rozhodující vliv na rozvoj rakousko-uherského válečného námořnictva, popřípadě jakým způsobem kombinace výše zmíněných faktorů jeho rozvoj ovlivňovala a jak se odrazila na konečné podobě loďstva. Výzkum je založen na studiu archivních pramenů, zejména na fondech rakouského Kriegsarchivu ve Vídni. Jedná se především o materiály Námořní sekce týkající se rozpočtu námořnictva, stavby lodí a hlášení námořních atašé. Právě hlášení námořních atašé z Říma tvoří základ pasáží týkajících se italského válečného námořnictva; atašé získávali většinu svých informací z tisku, rozhovorů s důstojníky či politiky a při návštěvách lodí a průmyslových závodů, které musela povolit italská vláda.¹⁵ Na jejich základě nelze rozkrýt záměry italské politiky, ale lze říci, co konkrétně mohlo o dění v italském námořnictvu vědět vedení námořnictva rakousko-uherského. Mezi materiály vojenské kanceláře následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este, jichž bylo také mnoho využito, se nachází množství dokumentů vypovídajících spíše o představách arcivévody a jeho spolupracovníků než o faktickém stavu věcí. Výzkum byl prováděn i v dalších odděleních Rakouského státního archivu, velmi podstatným zdrojem informací se staly protokoly ze zasedání ministerské rady pro společné záležitosti. Mezi vydanými prameny jsou na prvním místě stenografické protokoly ze zasedání delegace Říšské rady. Tyto ale, bohužel, obsahují pouze plenární zasedání, nikoliv debaty ve výborech, proto se stal nepostradatelným dobový tisk, který oficiální zprávy ze zasedání výborů otiskoval jen s malými, zpravidla pouze stylistickými či formálními, úpravami napříč všemi významnými deníky, tak jako přinášel zprávy o jednání delegace Říšského sněmu. Z novinových zpráv, podobně jako z protokolů zasedání ministerské rady, ovšem nelze rekonstruovat přesný průběh jednání či doslovné znění toho, co bylo řečeno. Jedinečný pohled na situaci zevnitř námořnictva zprostředkovávají paměti kontradmirála Alfreda von Koudelky, který několik let pracoval na prezidiu Námořní sekce a byl v kontaktu jak s velitelem námořnictva, tak s následníkem trůnu. Konfrontovány s ostatními prameny se ale nezdaří být

¹⁴ SCHIEL Rüdiger, *Kaiserliche Marine und k. u. k. Kriegsmarine 1871–1914*. Bochum: Dieter Winkler, 2014, s. 395.

¹⁵ Vojenští atašé měli zakázáno zaplést se do špionáže a není důvod nepředpokládat, že pro námořní platilo totéž. CONRAD von Hötendorf, *Aus meiner Dienstzeit 1906–1918. sv. I, Die Zeit der Annexionskrise 1906–1909*. Wien-Berlin-Leipzig-München: Rikola Verlag, 1921, s. 449.

zcela spolehlivým zdrojem.¹⁶ Zařadit vývoj c. a k. válečného námořnictva do kontextu dobového strategického myšlení by nebylo možné bez knih amerických autorů, především Rolfa Hobsona¹⁷ a Nicholase Lamberta¹⁸.

Dalším cílem je podrobně popsat proces vedoucí k výsledné podobě rakousko-uherského válečného loďstva, zaplnit některá bílá místa, jimž historické bádání dosud nevěnovalo dostatečnou pozornost, a doplnit tak řadu literatury s tematikou rakousko-uherského válečného námořnictva.

Shrnutí získaných poznatků a závěry

V květnu 1914 mohl uherský delegát Géza Gzüllő se zadostiučiněním konstatovat, že „britští a němečtí námořní důstojníci prohlásili, že rakousko-uherské námořnictvo patří k elitním námořnictvům světa.“¹⁹ Již několik let je nebylo možné přehlížet, a tak mohl už o dva roky dříve jeho rakouský kolega Hugo svobodný pán Glanz připomenout, že „v debatě v britském parlamentu je k odůvodnění dalšího zbrojení přibírána i stavba našich dreadnoughtů.“ Stavba dreadnoughtů se zdála být posledním důkazem, že rakousko-uherské válečné námořnictvo se přestalo omezovat na obranu pobřeží, ovšem jak dále uvažoval tentýž delegát, když vůdce britských konzervativců Arthur Balfour „mínil, že Rakousko-Uhersko se svým malým pobřežím a bez kolonií se právě chystá stát jednou ze silných námořních mocností, je přehánění očividné.“²⁰ Rakousko-Uhersko ovšem chtělo své pobřeží bránit aktivně a ofenzivně, jak velitelé jeho námořnictva veřejně přiznávali, a stále silnější bitevní lodě nechávali stavět proto, aby mohly při vhodné příležitosti zaútočit a svést bitvu. Tento typ plavidel ostatně nebyl k ničemu jinému tak vhodný jako právě k bitvě.

Vedení c. a k. válečného námořnictva byly velmi blízké teorie o námořní nadvládě, dosažitelné ať už bitvou nebo blokádou, ale v každém případě vyžadující bitevní lodě, jejichž stavba stála od přelomu století ve středu zájmu a na niž byl kladen hlavní důraz. Tehdy populární přesvědčení, že válečné loďstvo je předpokladem úspěšné hospodářské expanze, a tím i jedním z pilířů velmocenského postavení, patřilo k argumentům pro rozvoj loďstva, tak jako samotná ochrana námořního obchodu monarchie a jejích zájmů, kdekoliv je bylo třeba zastupovat. Křižníků, které by mohly a měly zámořský obchod chránit a reprezentovat monarchii v zámoří, byl ale nedostatek a Rakousko-Uhersko si sotva mohlo dělat naděje chránit za války svůj námořní obchod kdekoliv mimo Jadran. Zatímco ony i torpédoborce a ponorky mohly takřka vždy počkat, bitevní lodě nejenže byly stavěny jedna za druhou, ale jejich stavba spěchala více než cokoliv jiného.

Bránit pobřeží jen pomocí min a ponorek bylo zamítnuto, prostředky malé války zanedbávány, přednost dostávalo bitevní loďstvo, nebo spíše jeho samotné jádro, bitevní lodě, a měřítkem jeho síly se nejspíše od roku 1905 začala stávat Itálie. Mělo být tak silné, aby si

¹⁶ Lothar BAUMGARTNER, vyd. *Denn Österreich lag einst am Meer. Das Leben des Admirals Alfred von Koudelka*. Graz: H. Weishaupt Verlag, 1987.

¹⁷ Rolf, HOBSON, *Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*. München: R. Oldenbourg Verlag, 2004, Beiträge zur Militärgeschichte, sv. 61.

¹⁸ Nicholas A. LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*. Columbia: University of South Carolina Press, 2002.

¹⁹ Pester Lloyd, Abendblatt, 13. 5. 1914, 61, s. 2.

²⁰ Neue Freie Presse, 26. 9. 1912, 17275, s. 5.

Italové dvakrát rozmysleli, než zahájí proti Rakousku-Uhersku válku, případně dokonce rovnocenné, což by je od tohoto úmyslu mohlo zcela odradit, a pokud by se tak nestalo, mělo s italským loďstvem svést bitvu, která by rozhodla o nadvládě nad Jadranem. Nikdy se nejednalo se o reakci na bezprostřední ohrožení z italské strany, šlo pouze na přípravu pro všechny případy, na okamžik, kdy by se habsburská monarchie dočkala od svého pochybného spojence nějakého velmi nepříjemného překvapení. Mimoto, dokud panovala oboustranná podezřívavost, byla Itálie pro budování loďstva stejně dobrým argumentem jako cokoliv jiného, a možná ještě lepším, protože byla tak blízko a v případě války by si nárokovala nadvládu právě nad tím mořem, k němuž jedinému mělo Rakousko-Uhersko přímý přístup. Naději udržet s ní krok v počtu nejmodernějších bitevních lodí dala takzvaná revoluce *Dreadnoughtu*, a možná ještě více ji živila osobitá italská šnečí metoda námořního zbrojení.

Ať již admirál Montecuccoli věřil, že Itálie je první v řadě nepřátel, s nimiž by se monarchie na moři mohla utkat, nebo ji jen používal jako vhodný argument pro podporu svých plánů, faktem je, že nebýt připraven na námořní válku proti Itálii znamenalo nebýt připraven takřka na nic, protože všechny ostatní velmoci byly na moři ještě silnější než Itálie, a i státy východního Středomoří začaly v posledních předválečných letech svá loďstva výrazně posilovat. Podstatnější je, že pro křečovitou snahu vyrovnat síly divizí bitevních lodí s oním státem, který ovládal západní břeh Jadranu, byla zanedbávána příprava na všechny ostatní možnosti, na všechny scénáře, v nichž by k bitvě o nadvládu nad mořem nedošlo. Rychlá plavidla a ponorky, jimž by v takovém případě připadla hlavní role, svými počty pro takovou možnost nedostačovaly, a skutečnost, že v rozhodující bitvu tehdy věřil ledaskdo, není omluvou. Rakousko-uherské loďstvo bylo stále slabé, jeho velení by se k bitvě odhodlalo jen za vhodných okolností, které zvláště v případě války s jinou velmocí, než byla Itálie, nemusely vůbec nastat, a k nahrazování zastaralých křižníků a torpédoborců bylo přikračováno tak pomalu, že tato plavidla nemohla stačit chránit transporty podél dalmatského pobřeží, ztěžovat nepřátelský průzkum a sama sledovat jeho pohyby, natož aby ještě doprovázela bitevní lodě jako eskorta. Ještě nápadnější se tato skutečnost stává v okamžik, kdy je do protikladu postavena činnost na opačné straně Jadranu – italské torpédoborce, průzkumné lodě a ponorky budily jen minimální rozruch. Pokud už se Rakousko-Uhersko rozhodlo spěchat, pospíchalo stavět bitevní lodě.

Rakousko-uherské bitevní lodě nikdy nepřestaly patřit k menším, a nikdy také nepatřily k rychlým, což je nápadné zejména při porovnání Ersatz Monarch a italské třídy Caracciolo; protože nebyly nápadné malým akčním rádiem,²¹ odrážely jejich charakteristiky spíše potřebu šetřit nebo nechat pouštět se do odvážnějších projektů než nutnost držet se při pobřeží. Co se týče ostatních mocností, je těžké si představit situaci, kdy by habsburská monarchie stála sama proti všem balkánským státům, které těsně před první světovou válkou poutaly mnoho pozornosti, a každý z nich sám, stát proti Rakousku-Uhersku, by se na moři jistě uchýlil k malé

²¹ *Viribus Unitis* měla akční rádius 4200 námořních mil při úsporné rychlosti 10 uzlů, *Dante Alighieri* při téže rychlosti 4800 mil a britské *Dreadnought* 6620 mil a *Orion* 6730. Po Ersatz Monarch se při prvním zadání projektu žádalo 6000 námořními mílemi při 12 uzlech, po Caracciolo 8000 při 10 uzlech, americký *New York* dosáhl při 10 uzlech 7060 mil, německý *Bayern*, spuštěný na vodu v únoru 1915, měl akční rádius 5000 mil při 12 uzlech a britská *Queen Elizabeth*, dokončená v lednu 1914 a spalující pouze naftu, měla tento parametr totožný, francouzské superdreadnoughty typu Bretagne měly akční rádius 4600 mil a naopak japonské bitevní křižníky třídy Kongo 10 000 mil; rozhodovalo jak předpokládané využití lodí, tak případné opětné body, ohled bylo třeba brát na technické limity.

válce – chytat řecké křižníky přitom mohly rakousko-uherské dreadnoughty stejně těžko jako italské torpédoborce a k ostřelování pozemních cílů mohl sloužit bitevní křižník možná lépe než dreadnought, protože jeho vysoká rychlost jej činila těžším cílem pro ponorky.

Za balkánských válek se protiitalský osten, alespoň při pohledu zvenčí, vytrácí, a nelze vyloučit, že jen proto, že místo Itálie jako argumentu pro budování branné moci a nepřítele číslo jedna zaujaly balkánské státy. V posledních předválečných letech začalo být mnohem více pozornosti věnováno i celkové situaci ve Středomoří – rakousko-uherské loďstvo tehdy již bylo dostatečně silné, aby na něj bylo možné pohlížet jako na významný mocenský faktor, a pak tu byla trojspolková námořní spolupráce. Zda je už s ohledem na podmínky aliance moudřejší připravovat se na společný postup proti francouzským námořním silám, nebo na souboj s Itálií o Jadran, to bylo věcí celkové zahraničněpolitické strategie. „Bylo nezbytné vědět, kterou cestou se zahraniční politika ubírá, které cíle sleduje... Rakousko-uherská monarchie nemá ani prostředky ani síly připravit se stejně dobře na všechny válečné případy,“ byl si jistý Conrad. „Její přípravy se proto musí soustředit na určité válečné případy, a proto musí být stanoveno, které to jsou.“²² Válečné námořnictvo ovšem bylo v poněkud odlišné situaci než pozemní vojsko, protože pokud by došlo na nejhorsí, omezilo by se na obranu nepřilíš dlouhého pobřeží. Jeho velitelé se ostatně nejednou vyjádřili v tom smyslu, že loďstvo, které se snaží vybudovat, má být připraveno na všechny válečné eventuality, k nimž by na Jadranu molo dojít, a bylo na nich určit, zda jsou k tomuto účelu nejhodnější ponorky, dreadnoughty nebo bitevní křižníky. Rozhodnuto bylo ve prospěch bitevních lodí, zcela jednoznačně s vírou ve všeřešící námořní nadvládu v duchu Mahanových myšlenek. Proto byla rovnováha sil na Jadranu měřena v dreadnoughtech, a proto bylo bráno tak málo ohledu na lehká plavidla. C. a k. válečné námořnictvo tím připravilo samo sebe o flexibilitu a monarchii o reprezentativní zastoupení v zahraničí.

Zvolená cesta zřejmě nebyla tou nejhodnější, a na přelomu století málokdo čekal, že se po ní Rakousko-Uhersko vydá. V prvních letech nového století muselo válečné námořnictvo stále ještě hájit své právo na existenci, loďstvo se nesmělo rozrůstat, protože uherští delegáti akceptovali pouze nahrazování starých plavidel, a to ještě jen takovými, která byla určena k obraně pobřeží, nic sahající za ni u nich sympatie nenalezlo. Uherský námořní obchod byl zanedbatelný, ale aby Uhry měly z budování loďstva alespoň nějaký prospěch, pokud již měly o jeho smysluplnosti pochybnosti, bylo třeba, aby se jim investice vracely ve formě zakázek pro jejich průmysl. Pro Námořní sekci bylo složité tato přání plnit, protože uherský průmysl nenabízel zdaleka tolik jako rakouský, a také zdaleka ne vše potřebné, a ohledy, které bylo třeba brát na domácí průmysl jí značně vážaly ruce. Ze zahraničí bylo dováženo především uhlí a nafta, dále dálkoměry, sextanty a jiné v monarchii nevyráběné přístroje, mapy a plavební příručky vzdálenějších oblastí musely být v zahraničí kupovány rovněž;²³ z materiálu na stavbu bylo nutné dovážet týkové dřevo, které tvořilo tlumicí pod pancéřovými pláty; dub nebyl pro své chemické vlastnosti vhodný. Cokoliv bylo možné pořídit od domácích dodavatelů, od nich bylo kupováno, pokud možno v přesně stanoveném poměru jak v Uhrách, tak v Rakousku, a ceny údajně vysoko držící monopoly se dočkaly nejednoho výhodného obchodu. Snaha čelit jim zapojením zahraniční konkurence se ze strany mnohých delegátů a politiků setkala

²² CONRAD, *Aus meiner Dienstzeit, sv. I*, s. 40–41.

²³ Wiener Zeitung, 3. 12. 1913, 279, s. 4.

s pramalým pochopením a nutnost brát tak velké ohledy na zeměpisný původ čehokoliv, co bylo potřeba, nedovolovala tolik se ohlížet na kvalitu, cenu či dodací termíny. Jak ukázala epizoda s dokem, zájmy domácího průmyslu byly vždy až na prvním místě.

Uherská vláda zajistila svému státu odpovídající podíl v jednostranných dohodách uzavřených s Ministerstvem války, proti nimž se rakouští delegáti sice postavili, ovšem ne dostatečně rozhodně, jak bylo tehdy takřka obvyklé; rakouská delegace byla slabá a ohebná. To se ukázalo jak roku 1904, kdy se „většina i opozice přenesly“ přes možnost nařízení půjčky „jako by se bály příliš silně došlápnout na kývajícím se mostě,“²⁴ tak při debatě o Ujednáních. „Jakým způsobem vykonávala rakouská delegace své zákonodárné právo, vykonala je vůbec někdy?“ ptal se 7. ledna v plénu delegát Dobernig. „Vážení pánové, slabost delegace je zároveň naší vlastní vinou.“ Věřil, že posílení delegace by prospělo dát rakouským ministrům právo účastnit se jednání pléna i výborů,²⁵ které on a jeho kolegové vzápětí ministrům přiřkli. Ti od té doby mohli vysvětlovat delegátům vše, na co přišla v souvislosti s projednáváním společných předloh řeč; velmi často se jednalo o zájmy domácího průmyslu, státoprávní záležitosti a financování, a to na obou stranách Litavy. Ministři obou států tak pomáhali obhajovat předlohy, které spoluvytvářeli.

Na předlohách rozpočtu se nejvýrazněji podepisovala finanční situace států. I pokud vlády chtěly vyjít námořnictvu vstříc, nemohly, neměly-li peníze, a v tu chvíli bylo lhostejno, co snad velitel námořnictva musel udělat. Lodě placené z nízkých splátek zařazených v normálním rozpočtu byly stavěny neúnosně dlouho, ale jakkoliv byl program z roku 1898 odmítnut i z finančních důvodů, dařilo se Spaunovi získávat v porovnání se svým předchůdcem vysoké sumy peněz. Mimořádná dotace schválená v létě 1904 ale neměla znamenat žádný přelom ve financování námořnictva, naopak mělo po jejím vyčerpání zůstat vše při starém. Z rozpočtu námořnictva bylo tehdy vysunuto přes 22 milionů určených na stavbu lodí, mnohem důležitější než samotná dotace se zdá být ochota nových vlád vrátit alespoň část těchto prostředků do normálního rozpočtu, což umožnilo pokračovat v budování loďstva nad rámec vymezený mimořádnou dotací.

Zda jsou požadavky námořnictva v souladu s finančními možnostmi státu, zajímalo delegáty velmi často, a i proto si přáli mít přehled, vědět, co přijde příště, a zda schválení jedné lodí znamená, že ji budou následovat další, protože z nějakého důvodu musejí. Ostatně to, co řekl Montecuccoli v listopadu 1912, totiž že „abychom mohli zřídit nové svazy lodí, potřebujeme velké a malé jednotky, neboť divize lodí nemůže sestávat jen z bitevních lodí, ale zahrnuje i křižníky, torpédoborce, torpédové čluny a ponorky,“²⁶ platilo tehdy stejně jako pod Spaunovým velením. Za jednou bitevní lodí se vždy rýsoval stín celé divize, a byly to právě ony, drahé a na první pohled nepříliš vhodné pro obranu pobřeží, které zadržovaly uherské straně důvod k debatě o tom, zda je loďstvo potřeba. Mezi rakouskými delegáty nacházelo námořnictvo vždy více sympatií, poměry v delegacích ale nezůstávaly neměnné a odrážely jak mezinárodní, tak vnitropolitickou situaci – například využití paragrafu 14 roku 1904 nebo boje mezi Čechy a Němci i Maďary a Chorvaty.

²⁴ Neue Freie Presse, 27. 5. 1904, 14279, s. 1.

²⁵ *Stenographische Sitzungs-Protokolle der Delegation, XLI. Session*, s.1264–65. Delegace ve skutečnosti zákonodárné právo neměly, vyjma schvalování rozpočtu, který po schválení panovníkem nabyl zákonné platnosti. WANDRUSZKA, URBANITSCH, vyd. *Die Habsburgermonarchie 1848–1918*, sv. VIII/1, s. 1114–1116.

²⁶ Wiener Zeitung, 8. 11. 1912, 257, s. 9.

Rusko-japonská válka se zdála dokazovat, že rozhodnutí v námořní válce přinese jen střet velkých bojových plavidel; vedení c. a k. válečného námořnictva tomu věřilo a chtělo se tomuto všeobecně sledovanému trendu přizpůsobit, proto muselo zahájit stavbu bitevních lodí, které se konečně ani v náznaku netvářily, že by byly primárně určeny jen k obraně pobřeží. Delegáti ji nakonec sice schválili, podle Wekerleho náznaků ale napětí spojené s bosenskou krizí nutně neznamenalo, že roku 1909 by se uherská vláda nebo poslanci, potažmo delegáti, proti stavbě dreadnoughtů nepostavili. Státoprávní otázky a povážlivé sumy žádané při projednávání dotyčné předlohy donutily i rakouské delegáty být opatrnější. Mezitím se v Uhrách dostali k moci a zase padli nacionalisté, kteří podmiňovali souhlas se stavbou nových lodí respektováním uherských národních práv v rámci námořnictva, a zavedení všeobecného volebního práva v Předlitavsku způsobilo, že původně uherskou doménu, zpochybňování práva námořnictva na existenci, převzali sociální demokraté. Žádná strana nepřestala hájit zájmy vlastního průmyslu, do popředí se stále více dostávaly otázky financování a za balkánských válek už byl průběh debat v obou delegacích takřka totožný.

Potíže s delegacemi netkvěly ani tak v tom, že by námořnictvu požadované prostředky neschvalovaly, ale v tom, že byly dvě, každá závislá na jiném parlamentu, které měly naneštěstí společně i to, že často nebyly schopny pracovat. Pokud se nesešly včas, nastalo rozpočtové provizorium a mohlo dojít ke zdržení stavby nových lodí, tak jako roku 1909. Právě kvůli podobným zkušenostem a předpokladům nebyl Montecuccoli žádným zastáncem zákona o flotě.

Ve sledovaném období delegace předlohy válečného námořnictva vždy odsouhlasily a je očividné, že v první řadě nikoliv proto, že by je pro ně šéf Námořní sekce dokázal získat, nebo proto, že se jejich schůze odehrávaly na pozadí významných zahraničněpolitických událostí, ačkoliv oboje hrálo svou roli, nýbrž proto, že vlády – žádná z nich se proti námořnictvu nikdy jen z principu nestavěla – nesouhlasily s ničím, o čem nebyly přesvědčeny, že je pro delegáty a je samotné přijatelné. Pozice rakouské vlády byla v tomto ohledu poněkud snazší, protože jednak byla předlitavská delegace slabá, jednak měla její část monarchie větší pochopení pro společné ozbrojené síly tak, jak byly, v případě nutnosti mohla alespoň rozpočet zavést pomocí nouzového nařízení a hrozná situace na Balkáně vytvořila v posledních letech před první světovou válkou takovou náladu, že delegace byla ochotna schválit k posílení branné moci cokoliv. Uherská vláda musela upozorňovat na nutnost zdávat podnikům své části monarchie odpovídající zakázky, v případě, že neměla v parlamentu silnou pozici, si nemohla dovolit porušovat vlastní sliby, a také nemohla nechávat šlapat po právech, která si Uhry roku 1867 vydobily. Že stavba prvních dreadnoughtů byla roku 1910 zahájena před ústavním schválením prostředků a bez vědomí vlád vzbudilo pozdvižení v obou částech monarchie, ale byly to Uhry, kdo za svá práva svého času musely bojovat, a tedy byly na svou nakonec získanou samostatnost a práva tím háklivější.

Od roku 1910 nepřestaly vlády zdůrazňovat, že státy nejsou hospodářsky tak silné, jak by bylo třeba, že je nutné připravovat se na krize jak vojensky, tak finančně, a nakonec vše zašlo tak daleko, že aby se situace zlepšila, muselo se přičinit i samo vedení námořnictva. Mít v pořádku účetnictví, neplatit úroky, nenutit podniky angažované na stavbě válečných lodí brát si půjčky a tím odčerpávat prostředky z kapitálového trhu, nenastavit takové tempo, aby tyto podniky byly nuceny propouštět – a především platit tak, jak budou přicházet peníze, což při vyloučení nepravděpodobného případu, že by si firmy neúčtovaly úroky, znamenalo stavět tak,

jak budou vypláceny finanční prostředky. Znovu vše urychlit by vytvořilo víc potíží, než vyřešilo, a námořnictvo tak bylo v polovině roku 1914 tam, kde o deset let dříve, jen s tím rozdílem, že nyní potřebné stamiliony už nebylo možné krýt z řádných příjmů států, a proto byla zvolena cesta mimořádné dotace. Ze stejného důvodu nebylo možné zařadit do titulu VII takové sumy peněz, aby bylo možné nahrazovat zastaralé lodě bez nutnosti žádat právě o mimořádnou dotaci.

Výdaje Rakouska-Uherska na válečné loďstvo ve sledovaném časovém úseku velmi výrazně vzrostly, limitovala je ale jak hospodářská slabost států, tak skutečnost, že bylo třeba myslet především na armádu. „Je oprávněné věnovat na tento účel značné finanční prostředky,“ psal Conrad v memorandu císaři z ledna 1914, „ale tyto prostředky nikdy nesmí být uvolněny na úkor vývoje pozemních sil, s jen a pouze jejichž úspěchem či neúspěchem je svázáno bytí dynastie a říše.“²⁷ František Josef zastával podobný názor, a že správa vojska mu nemůže ustupovat za únosnou mez, pocítilo válečné námořnictvo jak při žádostech o zvýšení přídělu rekrutů, tak ve chvíli, kdy Schönaich nemohl dodržet svůj slib. Přijmeme-li skutečnost, že stavba bitevních lodí byla nadbytečná a že válečné loďstvo mohlo být budováno levněji, nebo alespoň do účelnější podoby, pak je samozřejmé, že desítky či stovky milionů mohly být investovány jinam. Možná do pozemních sil, ale je třeba zdůraznit, že Ministerstvo války by si o ně muselo říci, a z velké části se nejednalo o prostředky, které by vlády měly, nýbrž o peníze, které si musely půjčovat, a tedy nebyly volně k dispozici, aby mohly být použity k jinému účelu, kterých se navíc nabízela celá řada, ne pouze ozbrojené síly. Ministři války kromě toho proti požadavkům vedení námořnictva neprotestovali; cokoliv žádala správa vojska, vyřídila ministerská rada zpravidla dříve, než na námořnictvo vůbec přišla řeč.

V čele Námořní sekce stál námořník, nikoliv politik, což bylo znát. Sice již nikdy nebylo nutné prezentovat a hájit tak složitý projekt jako s refundacemi spojenou mimořádnou dotaci, ale komunikace mezi vedením námořnictva a vládami vážla i později, a jakkoliv stavbě první divize dreadnoughtů napomohlo její pokoutní zahájení, potíže, které si tím Námořní sekce způsobila, nakonec přiměly Montecuccoliho litovat, že se do této akce vůbec kdy pustil. Šmouhu na pověsti námořnictva pomohla v rakouských očích ještě více rozmazat jednostranná jednání o přidělení zakázek uherskému průmyslu a admirál se nakonec ani nepokusil navrhnout takový postup znovu. Náhrada lodí typu Monarch sice spěchala, ale nehořela. Haus se sice podobný projekt prosadit pokusil, ale i on si byl vědom, že obcházet vlády není ku prospěchu věci, a nakonec i o rozdělení zakázek z posledního programu bylo jednáno s oběma stranami současně.

Následník trůnu měl na celou věc jiný názor, a zatímco šéfové Námořní sekce by si bývali přáli, aby je podporoval tak, jak oni uznají za vhodné, František Ferdinand nezřídka byl toho názoru, že admirálové by měli činit to, co uzná za vhodné on. Montecuccoliho i jeho nástupce Antona Hause nabádal ke krokům, které admirálové z dobrých důvodů odmítali učinit, čímž si nevysloužil jejich náklonnost a námořnictvu nijak nepomohl. Arcivévoda je označován za podporovatele námořnictva, o to překvapivější je, že jeho ruka není za budováním válečného loďstva příliš vidět a šéfové Námořní sekce jej příliš pozitivně nevnímali. Co skutečně ale pro námořnictvo vykonal, nelze na základě provedeného výzkumu s určitostí říci.

²⁷ CONRAD, *Aus meiner Dienstzeit*, sv. III, s. 774–775.

Podle Auffenbergových slov ze samého konce roku 1911 bylo Rakousko-Uhersko mírumilovné a zbrojit muselo jen pro případ, že by po něm někdo žádal něco, co by nemohlo jen tak dát. Šéfové námořní sekce považovali za nutné mít nejprve loďstvo o 12 moderních bitevních lodích, později o 16, a doufali s ním vybojovat bitvu o nadvládu nad mořem. Jejich snahy o brzké dosažení tohoto cíle ale narážely na hospodářskou slabost monarchie, která se v tomto ohledu nemohla měřit s ostatními velmocemi, a už proto se jakýkoliv závod ve zbrojení zdál být předem prohraný. Mimoto nebylo třeba vyjednávat pouze s jednou vládou a jedním parlamentem, jak bylo jinde obvyklé, nýbrž hned se dvěma zastupitelskými orgány a dvěma vládami, což jak činilo tato jednání složitějšími, tak zdvojnásobovalo pravděpodobnost komplikací způsobených pádem vlády nebo usnášením neschopným parlamentem. Delegace byly spíše jevištěm pro prezentaci programů a výměnu názorů, na jejich požadavky sice bylo třeba brát zřetel, ale rozpočet pouze schvalovaly, nerozhodovaly o něm. To činily vlády v závislosti na finanční situaci, cokoliv jim šéf Námořní sekce předložil, jí musely přizpůsobit; vedení námořnictva tak mohlo žádat cokoliv, co mu připadalo potřebné, co z toho nakonec dostane, záleželo na dohodě s vládami. Samozřejmě se na světě stěží najde stát, pro nějž by neplatilo, že rozhodující je tempo, taktéž by se ale sotva našla mocnost s podobnou vnitřní strukturou.

Právě dualismus se může zdát jedním z důvodů, proč Rakousko-Uhersko neudrželo s Itálií ve stavbě lodí krok, jak je zcela zřejmé z jednání o stavbě druhé divize dreadnoughtů. Časnější zahájení stavby těchto lodí zabránili uherští ministři a mít Haus co dočinění pouze s jednou vládou, mohla být situace zcela jiná – ovšem v tu chvíli by již byla řeč o zcela odlišné velmoci. Italské námořnictvo také nemělo vždy k dispozici tolik peněz, kolik by si přálo, a italské loděnice často pracovaly velmi pomalu, přesto mohly být *Duilio* a *Doria* spuštěny na vodu již na jaře 1913, zatímco lodě třídy Ersatz Monarch nemohly být začaty před rokem 1915. Nebyla to ale v první řadě uherská vláda, kdo je nedovolil stavět dříve, byla to hospodářská situace habsburské monarchie. Rakousko-uherský průmysl byl nepochybně výkonnější než italský a zřejmě není zcestné tvrdit, že po zařazení *Tegetthoffu* do služby, v létě 1913 mělo loďstvo habsburské monarchie nad italským převahu. Až do května 1914 disponovala Podunajská monarchie dvěma dreadnoughty a třemi semidreadnoughty, zatímco Italové pouze jedním dreadnoughtem a čtyřmi loděmi třídy Regina Elena, které byly podstatně slabší než lodě třídy Radetzky. Na jaře 1914 ale byly do služby zařazeny *Giulio Cesare* a *Leonardo da Vinci*, což mohlo Itálii vrátit převahu do chvíle, než byl v červenci rakousko-uherským válečným námořnictvem převzat *Prinz Eugen*. Vzhledem k tomu, že Itálii její dlouhé pobřeží nedovolovalo soustředit všechny své námořní síly na Jadranu, mělo na tomto moři Rakousko-Uhersko mnohem výhodnější pozici, než se z prostého porovnání počtů lodí může zdát.

Italové se sice cítili nuceni odpovědět na stavbu křižníku *Admiral Spaun*, ovšem nakolik kladli na převahu v lehkých jednotkách nad svým rakousko-uherským rivalem, nelze bez podrobných znalostí o vývoji italského válečného námořnictva říci. Pokud oba rivalové kladli důraz především na bitevní lodě, pak se jedná o důkaz, že oba věřili v rozhodující bitvu. Určit okamžik, v němž byl závod v námořním zbrojení mezi habsburskou monarchií a Itálií odstartován, lze stěží. Montecuccoli vyjadřoval jisté obavy z rozvoje italského loďstva nejpozději od roku 1905 a již na jaře 1908 byl odhodlaný odpovědět na stavbu čtyř italských dreadnoughtů taktéž stavbou čtyř dreadnoughtů. V Itálii se vzedmula vlna protirakouských nálad po souběhu událostí z podzimu 1908, všech na rakousko-uherské straně – spuštění lodi *Erzherzog Franz Ferdinand* na vodu, anexe Bosny a Hercegoviny, veřejné oznámení

rozhodnutí dreadnoughty stavět. Jakkoliv tím vyvolané napětí během následujících let do značné míry opadlo, rivalita zůstávala; Itálie měla svůj burcující tisk a její parlament ochotně schvaloval předlohy námořnictva, v Rakousku-Uhersku se Montecuccoli snažil vybudovat loďstvo téměř rovnocenné italskému.

V posledních dvou letech před první světovou válkou se Itálie zdá přestat být argumentem pro budování rakousko-uherského loďstva, ovšem otázku, zda tomu tak bylo proto, že Haus ji neměl za nepřítele číslo jedna, a naopak věřil ve vzájemnou spolupráci, nebo tím, že jako argument ji tehdy nahradily balkánské státy, nebo z jiného důvodu, nelze v tuto chvíli zodpovědět. Stejně tak není možné říci, nakolik bylo pro budování italského loďstva rozhodující vznětlivé veřejné mínění a nakolik byla italská vláda přesvědčena, že do námořnictva je třeba investovat především kvůli nebezpečí ze strany Rakouska-Uherska, k tomu by byly třeba mnohem hlubší znalosti italské politiky. Konstatovat lze pouze to, že Montecuccoli si za měřítko rakousko-uherské námořní síly zvolil právě Itálii, která, pokud byla rozhodnutá udržet si na Jadranu převahu, musela na jeho kroky odpovídajícím způsobem reagovat. Bezprostřední hrozbu pro habsburskou monarchii nepředstavovala, a pokud bylo Rakousko-Uhersko mírumilovné až do morku kostí a František Josef agresi odmítal, nebylo ani ono hrozbou pro Itálii; ostatně ani Montecuccoli, na rozdíl od náčelníka generálního štábu Conrada von Hötzendorf, nikdy nezmínil preventivní úder, vždy hovořil jen o italském útoku. Ale už vzhledem k tomu, že stavba lodí vyžadovala čas, byl i závod v námořním zbrojení na Jadranu především přípravou na všechny eventuality, protože rakousko-uherské válečné lodě mohly být užitečné jak proti Itálii, tak proti Francii nebo Řecku.

Rivalita s Itálií a dobové teorie o rozhodující bitvě a námořní nadvládě ovlivňovaly představy velitelů námořnictva o ideálním rakousko-uherském loďstvu, ale jak rychle či zda vůbec se je podaří vybudovat, byla otázka dostupnosti finančních prostředků. O tom, kolik je přípustné investovat toho kterého roku do branné moci, rozhodovali ministři financí na základě hospodářské situace států, a vlády vyhodnocovaly, co je s ohledem na parlamentní poměry nebo vyjednávání o výši kvóty možné požadovat či učinit, a co již vláda nedokáže prosadit či nemůže před poslanci zastupovat nebo delegáti odmítnou schválit. Jednou z klíčových věcí bylo i tempo stavby lodí. Velitelé námořnictva se museli smířit s tím, že nemůže být vyšší, než finance obou států unesou; pokusit se je zrychlit znamenalo potíže pro všechny zúčastněné. Možná právě tempo pak nejlépe charakterizuje limity, jimiž finanční situace států budování válečného loďstva omezovala – pokud si admirálové přáli postavit určitý počet lodí, mohly být postaveny, ale jen takovým tempem, které bylo pro finance států únosné.

Přehled využitých pramenů a literatury

Archivní prameny

- ❖ Österreichisches Staatsarchiv:
 - Finanz- und Hofkammerarchiv
 - k. k. Finanzministerium [KKFM], Präsidium
 - k. u. k. Gemeinsames Finanzministerium [GFM], Präsidium
 - Allgemeines Verwaltungsarchiv
 - Inneres, Ministerratspräsidium [MRP]
 - Haus-, Hof- und Staatsarchiv
 - Ministerium des Äußern, Politisches Archiv [PA]
 - Ministerium des Äußern, Administrative Registratur
 - Kriegsarchiv
 - Marinesektion, Präsidialkanzlei [MS/PK]
 - Marinesektion, Operationskanzlei [MS/OK]
 - Militärkanzlei Seiner Majestät [MKSM]
 - Militärkanzlei Franz Ferdinand [MKFF]
 - Militärische Nachlässe [MN]

Vydané prameny

Stenographische Sitzungs-Protokolle der Delegation des Reichsrathes; Session XXXIII–XLIX. Wien: Kaiserlich-königlicher Hof- und Staatsdruckerei, 1897–1914.

Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Herrenhauses des Reichsrates 1907–1909. XVIII Session. Wien: Kaiserlich-königlicher Hof- und Staatsdruckerei, 1909.

Stenographische Protokolle über die Sitzungen des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrates im Jahre 1913. XXI. Session, VI. Band. Wien: Kaiserlich-königlicher Hof- und Staatsdruckerei, 1913.

Jahresbericht der k.u.k. Kriegsmarine pro 1897–1913. Wien: Kaiserlich-königlicher Hof- und Staatsdruckerei, 1898–1913.

Paměti

BAUMGARTNER, Lothar, vyd. *Denn Österreich lag einst am Meer. Das Leben des Admirals Alfred von Koudelka.* Graz: H. Weishaupt Verlag, 1987.

Feldmarschall CONRAD von Hötzendorf, *Aus meiner Dienstzeit 1906–1918*, 3 sv. Wien-Berlin-Leipzig-München: Rikola Verlag, 1921–1922.

STERNECK, Admiral Max Freiherr von, *Erinnerungen aus den Jahren 1847–1897.* Wien, Pest, Leipzig: A. Hartleben's Verlag, 1901.

TIRPITZ, Alfred von, *Erinnerungen.* Leipzig: K. F. Koehler, 1920.

Dobový tisk

- Arbeiter Zeitung
- Danzer's Armee-Zeitung
- Deutsches Volksblatt
- Grazer Volksblatt
- Militär-Zeitung
- Der Morgen
- Neue Freie Presse
- Neues Wiener Journal
- Neues Wiener Tagblatt
- Pester Lloyd
- Pilsner Tagblatt
- Prager Tagblatt
- Reichspost
- Salzburger Chronik
- Das Vaterland
- Wiener Zeitung; Wiener Abendpost

Literatura

- AICHELBURG, Wladimir, *Register der k. (u.) k. Kriegsschiffe. Von Abbondanza bis Zrinyi*. Wien: Neuer Wissenschaftlicher Verlag, 2002.
- AICHELBURG, Wladimir, SKRIVANEK, Karl, ed. *100 Jahre vom Österreichischen Flottenverein zum Österreichisch-čechen Marineverband*. Wien 2004.
- BAUMGARTNER, Lothar, vyd. *Denn Österreich lag einst am Meer. Das Leben des Admirals Alfred von Koudelka*. Graz: H. Weishaupt Verlag, 1987.
- BILZER, Franz Ferdinand, *Die Torpedoschiffe und Zerstörer der k. u. k. Kriegsmarine 1867–1918*. 2. vydání. Graz: H. Weishaupt Verlag, 1997.
- BILZER, Franz Ferdinand, *Die Torpedoboote der k.u.k. Kriegsmarine von 1875–1918*. 2. vydání. Graz: H. Weishaupt Verlag, 1996.
- BOSWORTH, Richard James Boon, *Italy, the Least of the Great Powers. Italian foreign policy before the First World War*. London-New York-New Rochelle-melbourne-Sydney: Cambridge University Press, 1979.
- BRIDGE, Francis Roy, *From Sadowa to Sarajevo. The Foreign Policy of Austria-Hungary. 1866–1914*. London-New York: Routledge, 2002. Foreign Policies of the Great Powers, sv. VI.
- BROWN, David K., *Warrior to Dreadnought. Warship Design and Development 1860–1905*. Barnsey: Seaforth Publishing, 2014.
- CLARK, Christopher, *The Sleepwalkers. How Europe went to War in 1914*. HarperCollins eBook, 2013.

- CORBETT, Julian Stafford, *Some Principles of Maritime Strategy*. London: 1911, The Project Gutenberg eBook, 2005.
- CZEDIK, Alois, *Zur Geschichte der k. k. österreichischen Ministerien 1861–1916*, 4 sv, Teschen-Wien-Leipzig: Karl Prochaska, 1917–1920
- FRACCAROLI, Aldo, *Italian Warships of World War I*. London: Ian Allan, 1970.
- GALANDAUER, Jan, *František Ferdinand d'Este. Následník trůnu*. Praha-Litomyšl: Paseka, 2000.
- GOGG, Karl, *Österreichs Kriegsmarine 1848–1918*. Salzburg-Stuttgart: Das Bergland Buch, 1967.
- GREGER, René, *Austro-Hungarian Warships of World War I*. London: Ian Allan Ltd., 1976.
- GRUBER, Karl, *Seemacht unter rot weiß roter Flagge*, 2 sv. Salzburg: Österreichischer Milizverlag, 2005–2006.
- HALPERN, Paul G., *The Mediterranean Naval Situation 1908–1914*. Cambridge (Ma): Harvard University Press, 1971.
- HALPERN, Paul G., *A Naval History of World War I*. London-New York: Routledge, 1995.
- HALPERN, Paul G., *Anton Haus. Österreich-Ungarns Großadmiral*. Graz-Wien-Köln: Styria 1998.
- HENDRICKSON, Jon K, *Crisis in the Meditteranean. Naval Cmpetition and Great Power Politics, 1904–1914*. Annapolis: Naval Institute Press, 2014.
- HERWIG, Holweg H., *Luxury Fleet. The Imperial German Navy 1888–1918*. London-Atlantic Highlands (Nj), The Ashfield Press, 1980.
- HLAVAČKA, Milan, PEČENKA, Marek, *Trojspolek. Německá, rakousko-uherská a italská zahraniční politika před první světovou válkou*. Praha: Libri, 1999.
- HOBSON, Rolf, *Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*. München: R. Oldenbourg Verlag, 2004, Beiträge zur Militärgeschichte, sv. 61.
- HYNEK, Vladimír, KLUČINA, Petr, *Válečné lodě. Sv. 2, Mezi krymskou a rusko-japonskou válkou*. Praha: Naše vojsko 1986.
- CHARMATZ, Richard, *Österreichs innere Geschichte von 1848 bis 1907. Sv. II, Der Kampf der Nationen*. Leipzig: B. G. Teubner, 1912.
- JANÁČEK, František, *Největší zbrojovka monarchie. Škodovka v dějinách, dějiny ve Škodovce 1859–1918*. Praha: Novinář 1990.
- Jane's Fighting Ships of World War I*. Originally published by Jane's Publishing Company 1919, London: Studio 1990.
- JEDINA-PLOMBINI, Lepold Freiherr von, *Für Österreich-Ungarns Seegelung. Beiträge zur Klarlegung der Marine-Verhältnisse*. Wien: L. W. Seidler & Sohn, 1912.

- KOUDELKA, Alfred von, *Di k. u. k. Kriegsmarine. Reprint des Werkes „Unsere Kriegsmarine“ von Alfred Freiherr von Koudelka*, Wien 1899, Schleinbach: Winkler-Hermaden, 2011.
- LABRÉS, Rudolf von, *Politik und Seekrieg*. Bremen: Maritime Press, 2012.
- LAMBERT, Nicholas A., *Sir John Fisher's Naval Revolution*. Columbia: University of South Carolina Press, 2002.
- MAHAN, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*. Boston: Little, Brown, and Company, 1890.
- MARGUTTI, Albert Alexander Freiherr von, *The Emperor Francis Joseph and His Times*. London: Hutchinson & Co., 1921.
- MAY, Arthur J., *The Hapsburg Monarchy 1867–1914*. New York: Norton & Company, 1968.
- MAYER, Theodor, *Der österreich-ungarischer Ausgleich von 1867. Seine Grundlagen und Auswirken*. München: R. Oldenbourg, 1968. Buchreihe der Südostdeutschen Historischen Kommission, sv. 20.
- MAYER, Horst Friedrich, WINKLER, Dieter, *Als die Schiffe tauchen lernten. Die Geschichte der k. u. k. Unterseeboot-Waffe*. 2. vyd. Wien, Verlag Österreich, 1998.
- MAYER, Horst Friedrich, WINKLER, Dieter, *In allen Häfen war Österreich. Die österreichisch-ungarische Handelsmarine*. 2. vyd. Wien: Verlag der Österreichischen Staatsdruckerei, 2003, Edition S.
- MISKOLCZY, Julius, *Ungarn in der Habsburger-Monarchie*. Wien-München: Herold, 1959.
- NOVÁK, Jiří, *Austro-Hungarian Submarines in WWI*. Stratus, 2011.
- O'HARA, Vincent P., DICKSON, David D., WORTH, Richard, ed. *To Crown the Waves. The Great Navies of the First World War*. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.
- OKEY, Robin, *The Habsburg Monarchy. From Enlightenment to Eclipse*. New York: St. Martin's Press, 2001.
- Österreichisches Biographisches Lexikon 1815-1950, Online-Edition, und Österreichisches Biographisches Lexikon ab 1815 (2. überarbeitete Auflage – online)* [online]. Wien: 2003–2014 [cit. 30. 4. 2017]. Dostupné z: <http://www.biographien.ac.at>.
- PRASKY, Friedrich, *Die Tegetthoff-Klasse. Modellbau, Technik, Geschichte*. Wien: Verlag Österreich, 2000.
- RAMOSER, Christopher, *K. u. k. Schlachtschiffe in der Adria. Österreich-Ungarns Tegetthoff-Klasse*. Wien: ÖBV Pädagogischer Verlag, 1998.
- RAPPORT, Michael, *Evropa devatenáctého století*. Praha: Vyšehrad, 2011.
- RICH, Norman, *Great Power Diplomacy 1814–1914*. New York-St. Louis-San Francisco: McGraw-Hill, Inc, 1992.
- SALADINO, Salvatore, *Italy from Unification to 1919*. New York: Thomas Y. Crowell Company, 1970.

- SCHMIDT-BRENTANO, Antonio, *Die österreichischen Admirale*, 3 sv. Osnabrück: Biblio-Verlag, 1997–2005.
- SCHMIDT-BRENTANO, Antonio, *Die k. k. bzw. k. u. k. Generalität 1816–1918*. Österreichisches Staatsarchiv, 2007.
- SCHIEL Rüdiger, *Kaiserliche Marine und k. u. k. Kriegsmarine 1871–1914*. Bochum: Dieter Winkler, 2014.
- SIECHE, Erwin, *Kreuzer und Kreuzerprojekte der k. u. k. Kriegsmarine 1889–1918*. Hamburg-Berlin-Bonn: E. S. Mittler & Sohn, 2002.
- SIECHE, Erwin, *Die Schlachtschiffe der K. u. K. Marine*. Marine-Arsenal, 1991, č. 14.
- SKŘIVAN, Aleš, *Císařská politika. Rakousko-Uhersko a Německo v evropské politice v letech 1906–1914*. Praha: Karolinum, 1996.
- SKŘIVAN, Aleš, st., SKŘIVAN, Aleš, ml., NOVOTNÝ, Lukáš, KOČVAR, Jan, *Zdvořilý nezám. Ekonomické a politické zájmy Rakousko-Uherska na Dálném východě 1900–1914*. Agentura Pankrác: Praha, 2014.
- SOKOL, Hans Hugo, *Des Kaisers Seemacht. Sv. III, Die k. k. österreichische Kriegsmarine 1848 bis 1914*. Wien-München: Amalthea, 1980.
- SONDHAUS, Lawrence, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867–1918: Navalism, Industrial Development and the Politics of Dualism*. West Lafayette: Purdue University Press, 1999.
- SONDHAUS, Lawrence, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.
- STEINBERG, Jonathan, *Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet: Yesterday's Deterrent*. London: MacDonal, 1968.
- SUMIDA, Jon Tetsuro, *In Defence of Naval Supremacy. Finance, Technology and British Naval Policy 1889–1914*. Annapolis: Naval Institute Press, 2014.
- UHLE-WETTLER, Franz, *Alfred von Tirpitz in seiner Zeit*. Nové, přepracované vydání. Graz, Ares Verlag, 2008.
- VEGO, Milan N., *Austro-Hungarian Naval Policy 1904–1914*. London-Portland (Or): Frank Cass, 1996.
- WAGNER, Walter, *Die obersten Behörden der k. und. k. Kriegsmarine 1856–1918*. Wien: Ferdinand Berger, 1961. Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs, Ergänzungsband VI.
- WANDRUSZKA, Adam, URBANITSCH, Peter, vyd. *Die Habsburgermonarchie. Sv. V, Die Bewaffnete Macht*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1987.
- WANDRUSZKA, Adam, URBANITSCH, Peter, vyd. *Die Habsburgermonarchie 1848–1918. Sv. VII/1, Verwaltung und Rechtswesen*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1975.

WANDRUSZKA, Adam, URBANITSCH, Peter, BRUSATTI, Alois, vyd. *Die Habsburgermonarchie, sv. I. Die Wirtschaftliche Entwicklung*. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1973.

Publikační činnost autorky a účast na konferencích

KALECKÁ, Karolína. Transoceánské mise válečného námořnictva habsburské monarchie. *Historický obzor*. 2015, **26** (11/12), s. 242–249.

KALECKÁ Karolína. Rakousko-uherský zákon o flotě z roku 1911. *Historie a vojenství*. 2016, **65** (4), s. 58–73.

Účastnila se prvního ročníku konference doktorandů na Filozofické fakultě Západočeské univerzity v Plzni (4. května 2016), kde přednesla příspěvek „Modernizace rakousko-uherského válečného námořnictva na počátku 20. století“.