

OSUDY HLÍDKOVÉ LODĚ „PM“ (PŮVODNĚ „PRESIDENT MASARYK“) V LETECH 1947 – 1954

MARTIN DUBÁNEK

DUBÁNEK, M.: The fate of the patrol boat PM /President Masaryk/ in 1947 - 1954 *Vojenská história*, 3, 15, 2011, pp 169-183, Bratislava. In the published study, or better to say a scientific article, the author's attention is focused on the intentions of Czechoslovak Ministry of National Defence and other institutions with one of the military vessels on Danube - patrol boat PM (President Masaryk) - after World War II, ie. since its return to Slovakia, and attempts to restore its activity to the final decommissioning. The issue of the vessel, an important part of the Danube fleet before the war, was addressed in several historical works. These findings are much deepen by M. Dubánek. Right at the start the author brings new information into the context associated with search of Czechoslovak bodies of the ship, which in time of war was used by the German army and became a U.S. Army war booty afterwards. After the return of the vessel, a reintegration "to service" was preparing but it was conditioned by extensive renovation and re-armament. This was planned in several stages and variants, describing of which is one of the most positive aspects and benefits of this work.

After unsuccessful attempts to put the vessel in operation in Bratislava, it was moved to the shipyard in Komárno, where it should have been repaired and adjusted up to new requirements and ideas. Unfortunately, they were never put into practice; the same is for the plan to convert the vessel from military to ship excursions. After the allocation to the assets of the Slovak shipyards and dismantling of all usable material, the vessel was used until 1958 as a floating pontoon. The study is based on the original archive materials and partial use of the existing literature. It is particularly beneficial in terms of increasing knowledge about the fate of one of the most famous ships of the pre-Munich Danube military fleet, as well as attitudes of post-war Czechoslovak Army headquarters to the possibility of its renewal.

Military history. Czechoslovakia. R. 1947-1954. Patrol boat President Masaryk. Post-war fate.

O československé hlídkové lodi *President Masaryk* bylo napsáno několik zajímavých článků a publikací.¹ Zatímco o její službě v době první republiky a za okupace panuje mezi odbornou veřejností již značné povědomí, poválečné osudy lodě jsou méně známé. V příspěvku chceme přiblížit zejména období let 1947 – 1954, kdy vznikly zajímavé projekty na její přezbrojení.

Na úvod trochu historie. Je známou skutečností, při že při dělení rakousko-uherské dunajské flotily v roce 1920 československé úřady o žádnou hlídkovou loď nepožádaly a hlídkové lodě (*Patrouillenboot*) typu *Wels* si rozdělilo Rakousko a Maďarsko.² Proto je zajímavé, že v roce 1928, pravděpodobně pod silným tlakem Akciové společnosti, dříve Škodových závodů v Plzni, čs. ministerstvo národní obrany objednalo stavbu hlídkové lodi, která měla představovat zdokonalený typ *Wels*.³ Loď, která dostala název *President Masaryk*, byla původně 47,5 m dlouhá a 6 m široká.⁴ Výtlačk prázdné lodi byl uváděn v hodnotě 214 t při ponoru 0,9 m. Standardně však ponor zatížené lodi stoupal až na 1,1 m. Díky relativně nízkému ponoru a výzbroji v dělových věžích se tak lze setkat i s označením polomonitor, avšak odborníci na vojenská plavidla se ztotožňují s kategorií říční hlídkové lodi.⁵

V srpnu 1929 začala její stavba v loděnici Škodových závodů v Komárně. Na vodu byla spuštěna 19. října 1930 a její kolaudace se uskutečnila 27. října 1931.⁶ Při kolaudaci se projevil značné nedostatky, kvůli kterým MNO loď nepřevzalo a loděnice ji musela přestavět. Je zajímavé, že seznam nedostatků byl archivován ještě v roce 1954.⁷ Zprávu o nedostatecích vypracoval 22. října 1931 mjr. H. K. Topil. Zpráva mimo jiné vypovídá o popraskání 42 pancéřových plechů (silných 10 mm a 5 mm). Z věžových zbraní nešlo údajně střílet přes příď blíže než na vzdálenost 2 až 3 km, aniž by se nepoškodila příď. Jako nevyhovující byla hodnocena nízká maximální rychlost daná chybně zvoleným tvarem trupu⁸, malými průměry lodních šroubů a podkalkulovaným výkonem turbín.⁹ Prostory strojovny a kotelny se ukázaly jako velmi stísněné. Naopak světločet o průměru zrcadla 90 cm byl

¹ Historií hlídkové lodi *President Masaryk* se zabývala především publikace Miroslava Huberta, který v poválečném období sloužil na její palubě (HUBERT, Miroslav. *Hlídková loď President Masaryk v pohledu techniky*. Praha 2004.) Velmi cenné jsou informace o historii lodi v období první republiky uveřejněné ve článku René Grégra (GRÉGR, René. *Válečná loď President Masaryk*. In *HPM*, 6/2002, s. 24-26). Tentýž autor popsal i její válečné osudy (GRÉGR, René. *Bechelaren. Osud lodi President Masaryk po roce 1938*. In *HPM* 9/1992, s. 28-30). Poválečné období je kromě výše uvedených prací naznačeno i v subkapitolách publikace *Válečné lodě 4, a 6* od Ivo Pejčocha a jeho spoluautorů (PEJČOCH, Ivo – NOVÁK, Zdeněk – HÁJEK, Tomáš. *Válečné lodě 4*. Praha : Naše vojsko 1993, s. 175-176 nebo PEJČOCH, Ivo – NOVÁK, Zdeněk – HÁJEK, Tomáš. *Válečné lodě 6*. Ares 1997, s. 55-56). Tomuto období se dále věnuje např. Vladimír Janoušek, který rovněž sloužil v poválečném období na její palubě (JANOÚŠEK, Vladimír. *Hlídková loď President Masaryk opět vyplula*. In *HPM* 1/2009, s. 36-37). Hlídkovou lodí *President Masaryk* a dunajskou flotilou se zabýval i historik VHÚ Bratislava Miroslav Čaplovič (ČAPLOVIČ, Miloslav. *Československá dunajská flotila v letech 1919-1939*. In *Miles Semper Honestus*. Ed. V. Segeš – B. Šedřová. Bratislava : VHÚ, 2007, 169-174)

² HUBERT, ref. 1, s. 24.

³ GRÉGR, *Válečná*, ref. 1, s. 25-26.

⁴ Díky těmto rozměrům se již skutečně jedná o loď a ne o člun.

⁵ GRÉGR, *Válečná*, ref. 1, s. 24.

⁶ Tamtéž, s. 25.

⁷ VÚA-VHA Praha, f. MNO 1954, kr. 820, sign. 99/1/17.

⁸ Odborná literatura uvádí, že pro výpočet hydrodynamických vlastností trupu lodi byly zvoleny špatné výchozí údaje úseku Dunaje, který se na čs. toku prakticky nevyskytoval. Jednoduše řečeno, československý úsek Dunaje byl zkrátka mělčí.

⁹ GRÉGR, *Válečná*, ref. 1, s. 26.

ve zprávě uváděn jako příliš velký.¹⁰ Kritizovaná byla i slabá výzbroj, kterou představovaly především čtyři atypická 6,6 cm lodní děla vz. 30 L/35 umístěná po dvojicích do dvou věží s dostřelem 12,5 km.¹¹ Taktéž kulometná výzbroj čtyř těžkých kulometů vz. 24 umístěná ve dvou věžích by se za války zřejmě neosvědčila.

Přestavěná loď se opticky lišila například umístěním druhého komínu, který odváděl spaliny z kotelny. Loď dostala nové šrouby a tunely jejich hřídelí. Zvýšil se také výkon turbín z 1600 koňských sil (hp) na 2300 hp. To se příznivě projevilo zvýšením rychlosti ze 13,8 uzlů na 16,7 uzlů.¹² MNO loď převzalo 8. srpna 1932 a zařadilo ji do služby u samostatného „praporu mostního“ v Bratislavě.¹³ Jako kotviště sloužil Zimní přístav v Bratislavě.

Po přijetí podmínek mnichovské konference a vídeňské arbitráže, kdy Československu zůstalo pouze několik kilometrů levého břehu Dunaje v okolí Bratislavy, ztratilo vojenské zařazení loď význam a MNO ji nabídlo k odprodeji. O plavidlo projevila zájem Jugoslávie, ale obchod se nepodařilo uzavřít. Loď nakonec zabavila německá branná moc, která ji přejmenovala na *Bechelaren*, a za války, po částečné rekonstrukci, poměrně intenzivně využívala.¹⁴ První změnu tvořilo posílení protiletadlové výzbroje lodi, a to na úkor vyřazení zadní kulometné věže. V roce 1943 následovala radikální přestavba v Linci, při které byla zrušena kotelna a upravena strojovna. Namísto dosavadních turbín byly instalovány dva dieselařegáty. Jednalo se údajně o typ MAN o výkonu 1 800 ks.¹⁵ Lze ovšem najít i odlišné informace, například o montáži motorů MWM o stejném výkonu.¹⁶ Tento údaj lze považovat za věrohodnější, neboť v poválečném zápisu o rekonstrukci jsou uváděny právě diesely M.W.M. typu RS-143.¹⁷

Loď byla na zádi prodloužena na délku téměř 48 m a se změnou strojovny byly odstraněny i oba komíny, neboť výfuky z dieselů byly svedeny do boků. Dále se uskutečnila přestavba části palubních nástaveb, čímž se jednak zlepšily ubytovací a hygienické podmínky posádky a současně vznikl prostor pro instalaci další protiletadlové výzbroje. Na místo 20mm děla po zadní věži přišel 37mm protiletadlový kanon a dále byl instalován 20mm čtyřkanon vz. 38. Zrušena byla i přední kulometná věž. Plánované přezbrojení děly ráže 105mm se neuskutečnilo. Po spotřebování atypické munice ráže 66 mm byly v únoru až dubnu 1945 v Linci místo původní hlavní výzbroje instalovány dva ponorkové 88mm kanony s pancéřovými štíty.¹⁸

Posádka lodi *Bechelaren* kapitulovala 10. května 1945 v Linci. Literatura uvádí, že plavidlo bylo pravděpodobně v březnu 1946 odzbrojeno a přesunuto do Deggendorfu v Německu. Američané ji označovali jako G. B. 1. Protože bylo prokazatelné, že se jednalo o bývalou čs. vojenskou loď, bylo pochopitelné, že republika uplatňovala nárok na její vrácení.

¹⁰ VÚA-VHA Praha, f. MNO 1954, kr. 820, sig. 99/1/17.

¹¹ HUBERT, Miroslav. Hlídkové čluny a lodě na Dunaji. In *HPM* 9/1996, s. 24-29.

¹² PEJČOCH, Válečné, ref. 1, s. 175.

¹³ HUBERT, ref. 1, s. 13.

¹⁴ GRÉGR, *Bechelaren*, ref. 1, s. 28-30.

¹⁵ Údaj shodně uvádějí: PEJČOCH, Válečné, ref. 1, s. 175-176 a GRÉGR, *Bechelaren*, ref. 1, s. 29.

¹⁶ Ref. 11, s. 24-29.

¹⁷ VÚA-VHA, f. MNO 1950, zatopená kr., II. odbor/2. oddělení,čj. 45274/taj.

¹⁸ GRÉGR (*Bechelaren*, ref. 1) uvádí i další posílení výzbroje o další protiletadlový kanon, či čtyřkanon ráže 20 mm.

První dokument o pátrání po lodi je datován již k 16. červnu 1945, kdy na Velitelství ženijního vojska (VŽV) Hlavního štábu MNO začaly docházet kusé informace o tom, že se hlídková loď nachází v Linci.¹⁹ Podle výzvy MNO, kterou zformulovalo VŽV, dodávali informace o výskytu čs. vojenských lodí příslušníci bývalého „mostního praporu“ a také zaměstnanci Československé akciové společnosti paroplavební společnosti Dunajské (dále Dunajské plavby) v Bratislavě.²⁰ Podle jejich zpráv měla být bývalá hlídková loď *President Masaryk* 5. července 1945 odtažena z Lince směrem proti proudu Dunaje. Podle dalšího dokumentu z 11. září 1945 jednal škt. Rabasa z VŽV v tento den s ředitelem Dunajské plavby Ing. Závorským, kterému oznámil, aby se zaměstnanci Dunajské plavby v úseku Dunaje Vídeň – Řezno obraceli přímo na čs. repatriační důstojníky.²¹ Dokument rovněž obsahoval žádost přednosta Styčného oddělení MNO plk. jezd. R. Kokrdu z 19. září 1945 adresovanou americkému vojenskému přidělení (pplk. A. Woldik) o vrácení hlídkové lodi *President Masaryk* a dalších čs. vojenských plavidel. K dokumentu byl dále odkaz na obdobnou žádost náčelníka Hlavního štábu div. gen. Bohumila Bočka z 16. října 1945.

Mezi archivními materiály jsme našli i dopis zatímního velitele ženijního vojska brig. gen. Ing. Jana Čermáka adresovaný MNO/Hlavnímu štábu – Oddělení pro styk se spojeneckými armádami z 9. listopadu 1945, ve kterém oznámil, že asi 25. října 1945 obdržel od generálního ředitelství Dunajské plavby hlášení o místě pobytu a označení hlídkové lodi.²² Vyjádřil přesvědčení, že bude možné zahájit příslušná jednání o vydání lodí, přičemž měl být opis zaslán Čs. vojenské misi v Berlíně. Ředitelství Dunajské plavby obdrželo 30. srpna 1945 hlášení z Pasova o plavidle, ve kterém byla rozpoznána čs. hlídková loď *President Masaryk*. Ačkoliv téměř veškerá odborná literatura shodně uvádí spojenecký název lodi jako G.B. I (od Gun Boot), v dokumentu byl uveden název GB II. V rozporu s prvními informacemi loď měla mít stále ještě plnou výzbroj a posádku tvořenou Němci a Maďary, a to i přesto, že byla vedena jako americká válečná kořist. Zjištění bylo tlumočeno čs. styčnému důstojníku kpt. Gostonyimu a kpt. Budínskému v Řezně a americkému důstojníku ve funkci zástupce velícího generála pro oblast Pasov a Řezno.

Dne 2. ledna 1946 odeslal přednosta plk. jezd. R. Kokrda čs. vojenské misi ve Frankfurtu přepis o provedení intervence u příslušných amerických úřadů o uvolnění všech čs. plavidel na Dunaji držených v americké okupační správě. Zároveň o výsledek této intervence požádalo čs. ministerstvo zahraničních věcí.²³ Dne 20. února 1946 se VŽV ozval také Československý plavební úřad v Praze.²⁴ Předal informace vedoucí úřednice Repatriačního úřadu v Praze Věry Sychrové, že hlídková loď *President Masaryk* se nalézá toho času v Pasově v Německu a podle vyjádření amerického důstojníka Güntera (Čechoameričana) musí být do konce února převzata československými zástupci a označena československou vlajkou. Jinak lodi hrozilo podle spojeneckých směrnic potopení. Výslovně bylo upozorněno, že není zapotřebí uskutečnit transport lodí z Pasova, ale pouze akt předání čs. zástupcům, obdobně jak se stalo v případě jugoslávských plavidel. VŽV reagovalo konstatováním, že na konci února a začátkem března vykoná čs. vojenská komise obhlídku dunajských přístavů pro vyhledání a označení zavlčených čs. plavidel. Komisi povede důstojník čs. vojenské

¹⁹ VÚA-VHA Praha, f. MNO 1945, kr. 91, čj. 220/VŽV 1945.

²⁰ Tamtéž, kr. 69, čj. 13761a/styč. odd 1945, původce čj. 10552/VŽV 1945 z 11.9.1945.

²¹ Tamtéž.

²² VÚA-VHA Praha, f. MNO 1945, kr. 62, čj. 1338.

²³ Tamtéž, kr. 81, čj. 11172.

²⁴ Tamtéž, kr. 118, čj. 1248.

mise ve Frankfurtu a za VŽV se jej účastní škt. Karel Strnad a škt. Titus Iskra. K prohlídce bude zajištěno potřebné povolení štábem americké okupační armády v Německu.

Zároveň byly přiloženy informace škt. let. J. V. Wagnera, styčného důstojníka u čs. restituční mise z 21. března 1946.²⁵ Na základě čj. 25/taj. hl. št. styč. 1946 a čj. 811/dův hl. št. 1946 byl u Economic Branch, Restitution of Property Office od Military Government US Zone uplatněn československý nárok č. 714 o prozatímní zajištění 42 plavidel (včetně hlídkové lodi *President Masaryk*) patřících vojenské správě a Dunajské plavbě. Jednání se však vlekla, neboť do záležitosti zasahovala přímo americká vláda ve Washingtonu, a dále bylo nutné získat sovětský souhlas pro přesun rakouským úsekem Dunaje, z části ovládaným Sovětskou armádou.

Jednání se protahovala a 6. září 1946 mělo VŽV vypracovat další žádost o navrácení hlídkové lodi *President Masaryk*, které byla počátkem června 1946 lokalizována pod označením GB I pod železničním mostem v německém Deggendorfu a také dalších plavidel. Na výzvu ministerstva zahraničí z 18. listopadu 1946 odpovědělo VŽV, že 24. listopadu 1946 odjede do Vídně za účelem převzetí čs. lodí zástupce VŽV mjr. Josef Borovec, škt. Titus Iskra a ředitel Dunajské plavby ing. Závorský.²⁶ Dohoda o vrácení lodi však byla podepsána až 28. října 1947, a teprve v prosinci 1947 se hlídková loď *President Masaryk* vrátila do Bratislavy.

Lod' sice neměla výzbroj, ale jinak se nacházela v poměrně dobrém technickém stavu a zdálo se, že se stane vítanou posilou čs. armády. V roce 1946 byl fakticky obnoven prvo-republikový mostní prapor, když byl v Bratislavě zřízen ženijní prapor 14 (označovaný též jako říční).²⁷ Jeho velitelem se stal mjr. žen. Ján Fiam. Do působnosti této jednotky, konkrétně její lodní roty (kromě ní měl prapor ještě minovou rotu, mostní rotu a náhradní rotu), byl zařazován získávaný lodní materiál, tedy i bývalá hlídková loď *President Masaryk*. Po vzniku monopolu komunistické moci v únoru 1948 byla přejmenovaná na hlídkovou loď PM, protože připomínat jméno *Masaryk* se už jaksi „neslušelo“.

Více než rok se v podstatě nic nedělo. Teprve na výzvu MNO uskutečnili zástupci Škody Plzeň 22. března 1949 prohlídku lodi, jejíž cenu odhadli na 22 mil. Kčs. Následně, pravděpodobně 21. května 1949, byl sestaven seznam potřebných oprav a rekonstrukčních prací.²⁸ Loděnice v Komárně měla provést vytažení lodi na břeh, očištění, nátěry, přestavět kabiny a naistalovat nový stěžeň. Cena těchto úkonů byla odhadnuta na 900 000 Kčs. Další firma, ČKD Smíchov, měla provést demontáž a vyčištění dvou dieselových motorů M.W.M. typu RS-143, demontáž pomocného motoru Deutz F-2N-317 a jeho nahrazení motorem Škoda 2S110.²⁹ To představovalo částku 1 100 000 Kčs a dalších 300 000 by stála rekonstrukce elektrické sítě. Škodovka 4. června 1949 oznámila, že opravy je schopna provést během 24 měsíců.

Vyzbrojení lodě armáda plánovala v několika variantách. Literatura uvádí dvě věže z tanku Panther, 37mm protiletadlový kanon vz. 39S a dvě 20mm čtyřčeta.³⁰ Archivní prameny výzbroj zprvu definovaly jako dva 75mm tankové kanony vz. 40N ve dvou tankových

²⁵ Tamtéž, kr. 118, čj. 1248.

²⁶ VÚA-VHA Praha, f. MNO 1946, kr. 123, sig. 99/5/12/2.

²⁷ HUBERT, Miroslav. Československá dunajská flotila v letech 1946-1959. In *HPM3/1995*, s. 24.

²⁸ VÚA-VHA Praha, f. MNO 1950, zatopená kr., II. odbor/2. oddělení, čj. 45274/taj.

²⁹ Tamtéž, II. odbor/2. oddělení 1950, čj. 45274/taj.

³⁰ GRÉGR, Bechelaren, ref. 1, s. 30.

věžích, jeden 20 mm čtyřkulomet vz. 38N a vyvíjený raketomet ráže 90 mm, pravděpodobně typu RK 4.³¹ Zda se mělo jednat o v literatuře uváděné věže z tanku PzKpfw. V Panther nebo věže z tanku PzKpfw. IV, která byla ve stejném období použita u dělového člunu DČ-1, se nám nepodařilo přesněji určit. Dne 2. června 1949 Škoda Plzeň kalkulovala za úpravu tankových věží 700 000 – 900 000 Kčs, podle dvou variant řešení. Tankové věže měla ovšem dodat vojenská správa. Ke stejnému dni je v jiném dokumentu uváděna vyšší cena, a to 1 200 000 Kčs u děla s ústřovou brzdou a 1 450 000 Kčs zbraně bez ústřové brzdy.³² U obou variant by bylo nutné instalovat odpady nábojnic, nástavbu na palubě pro osazení věže, řetězový muniční výtah s ručním pohonem a příslušné elektroinstalace.³³ MNO navrhlo jako doplňkovou výzbroj čtyři těžké kulometry vz. 37 a ve vybavení neměl chybět světlomet o průměru 40 cm a radiostanice.

Na 24. června 1949 byla svolána u ženijního praporu 14 porada pro posouzení dalšího „osudu“ lodi PM.³⁴ Porada se konala za přítomnosti zástupců příslušných složek MNO, Vojenského technického ústavu (VTÚ) a Škodových závodů.³⁵ Za VŽV byl na jednání přítomen mjr. Josef Borovec, I. oddělení Hlavního štábu zastupoval pplk. Jan Vytřisal, VTÚ pplk. Ing. Vilém Pokorný a Karel Šlajchrt, a II. odbor MNO pplk. Ing. Karel Koblasa. Dále byl přítomen velitel ženijního praporu 14 mjr. Ján Fiam a několik zástupců Škodových závodů Plzeň, Hradec Králové a Komárno.

Na poradě byly přesněji definované představy o budoucí výzbroji lodě. Zaměstnanci Škody Plzeň představili ideový projekt umístění věží s výzbrojí popisovanou jako 75 mm TK II vz. 40N. Po prohlídce lodí byla jako nejvhodnější zvolena varianta s umístěním kanónů s ústřovou brzdou v otočných věžích tanku PzKpfw. IV v původním provedení. Škoda Plzeň měla vyslat své techniky do Milovic pro zjištění rozměrů věže a vypracování příslušné dokumentace. Technologický postup instalace dělové výzbroje počítal nejprve s demontáží částí, které zbyly po původní věži s děly ráže 66mm, respektive částí pro 88 mm ponorkové kanony. Na palubě měly být provedeny dvě nástavby z pancéřového plechu o minimální síle 20 mm ve tvaru komolého kužele o co možná největším sklonu stěn. Výška nástavby měla být tak velká, aby deprese kanónu neposkytla větší hluchý prostor v podélné ose lodi než max. 200 m. Nábojnice měly být svedeny do uzavřených prostor pod zbraní. Jako sprážené zbraně v tankových věžích měly být použity dva 7,92 mm těžké kulometry vz. 37 a lafetami obdobné konstrukce jako u obrněných vlaků. Další dvě zbraně tohoto typu se měly nacházet na velitelském můstku lafetované v jednoduché vidlici, kterou si měli vyřešit a zřejmě i vyrobit příslušníci útvaru.

MNO předpokládalo osazení dvou 20 mm čtyřkulometů vz. 38N. Jeden byl plánován na můstku a druhý nad strojovnou v kruhové pancéřové nástavbě. Lafety měly obsahovat bezpečnostní narážky pro omezení palby. Počítalo se i s možností střelby na pozemní cíle. Úplnou novinku ve výzbroji měl tvořit raketomet umístěný nad nouzovou kormidelnou. O jeho ráži se mělo rozhodnout dodatečně. Bohužel, raketometry pro rotační rakety ráží 90, 130 a 210 mm se tehdy nacházely pouze ve vývoji.

³¹ VÚA-VHA Praha, f. MNO 1949, bývalá kr. 52, nyní zatopená kr., HŠ/1.odd/taj 1949, 99/6/1/2.

³² Tamže, zatopená kr., VŽV, čj. 24631/taj.

³³ Ref. 30.

³⁴ Ref. 32.

³⁵ Ref. 33.

Hmotnostní rozpočet a množství munice měla vyřešit Škodovka. Vojenská správa by na loď dodala vysílač IS 100/108 a přijímač L-NE s napájením z akumulátorů o napětí 24 V. Předpokládal se i teleskopický anténní stěžeň s deštníkovou anténou. V případě jeho zatažení měla být k dispozici nouzová bičová anténa. Světlomet byl nyní definován jako zdroj bílého světla s dosahem 300 m. Závěry z porady uznávaly i plánované opravy trupu lodě ve výši 2 300 000 Kčs dle rozpočtu z 2. června 1949. V jejich rámci se předpokládala i výměna německých popisek za popisky ve slovenštině. Lhůty opravy stanovila vojenská správa do konce roku 1950.

Krátce po poradě však VŽV změnilo názor. Po opětovném prostudování otázky použití hlídkové lodi PM došlo k závěru, že tato loď na československém úseku Dunaje nebude moci splnit své úkoly, protože svou rychlostí a slabým pancéřováním by mohla být značně ohrožena reaktivními protitankovým zbraněmi a letadly. VŽV uvažovalo o její náhradě menším, rychlejším a pohyblivějším plavidlem, vyzbrojeným rychlopalným kanonem nebo raketometem a protiletadlovým kulometem. Místo rekonstrukce hlídkové lodi PM tak vlastně navrhovalo stavbu nové minonosky a dělového nebo vlečného člunu. O konečném řešení však nebylo oprávněně samo rozhodnout. Koncept návrhů, tzn. dostavba nebo odprodej lodí, datovaný pravděpodobně k 13. červenci 1949, měl být upraven až podle dohody s 1. oddělením Hlavního štábu.

Svou „polívčičku“ si ohřál i VTÚ, který 7. července 1949 konstatoval, že loď je nedostatečně pancéřovaná³⁶, poskytuje velký a rozměrný cíl a není chráněná ani před leteckými útoky.³⁷ V očích odborníků VTÚ se měla vzhledem ke své délce vyznačovat špatnými manévrovacími vlastnostmi a velkým ponorem. Také možnost vybavení palebnými prostředky se prý ukázala jako omezená.

Přednosta 1. oddělení Hlavního štábu o hlídkové lodi PM rozhodl 3. září 1949, kdy navrhl, aby loď byla vyřazena bez dalších oprav, neboť s jejím zařazením do výzbroje se již nepočítá. Loď mohla být nabídnuta spojencům, případně z ní vymontovány použitelná zařízení. Případně se dala využít jako vlečný člun. Dodejme, že 1. oddělení Hlavního štábu již také nepočítalo v první pětiletce se stavbou dělového člunu a minonosky. Definitivně pak přezbrojení odvolal náčelník Hlavního štábu gen. Šimon Drgáč, když pravděpodobně 17. září 1949 zrušil požadavek na zajištění výzbroje. Loď měla být nabídnuta k odprodeji.³⁸ Podle vyjádření 4. oddělení II. odboru MNO z 4. října 1949 však nebyl o koupi nedokončené lodí v tuzemsku i zahraničí zájem a o stejné situaci informovalo MNO vedení Československých závodů těžkého strojírenství 10. května 1950.³⁹ Dne 16. května 1950 zástupci VŽV usoudili, že loď nelze prodat vcelku, a proto bylo rozhodnuto pokusit se o rozprodání použitelného vybavení a trup buď rozřezat do šrotu nebo využít jako ponton.

Loď „naštěstí“ dále chátřala v bratislavském přístavu strážena lodní rotou bývalého ženíjního praporu 14, který se v roce 1950 stal organizačním jádrem novovytvořeného 52. pontonového pluku Bratislava.⁴⁰ Velitelem pluku se stal plk. žen. Ing. Karel Chmel a

³⁶ Podle VTÚ nemohla odolat střelám 12,7 mm kulometů a pancéřovek.

³⁷ VÚA-VHA Praha, f. MNO 1950, zatopená kr. II. odbor/2. oddělení čj. 45274/taj, původce VTÚ čj. 7053/taj.1949 z 7.7.1949.

³⁸ Tamtéž, f. 1949, zatopená kr., HŠ/1.odd/taj, sig. 99/6/1/2.

³⁹ Ref. 38.

⁴⁰ Organizační strukturu praporu již tvořily pouze dva prvky – lodní a minová rota. VHA Bratislava, f. 879 – 52. pontonový pluk, kr. 1, kronika a ŠTAIGL, Jan. Organizační a dislokační výstavba čs. Armády na Slovensku v letech 1945 – 1950. In *Vojenské obzory*, 2, 1995, příloha H, s. 107.

⁴¹ VHA Bratislava, fond 879 – 52. pontonový pluk, kr. 4.

spolu s ním byl k pluku přemístěn i por. žen. V. Janoušek⁴¹, který se zanedlouho zasloužil o zprovoznění hlídkové lodi PM. Za velitele lodní roty, která ji „spravovala“, byl ustanoven škpt. žen. Ján Poloni. Podle archivních materiálů příslušníci této roty hlídkovou loď PM v letech 1951–1952 svépomocí opravili a 12. září 1952 vyplula na první zkušební plavbu.⁴² V létě 1953 byl na palubu lodě dočasně umístěný 20mm protiletadlový čtyřkulomet vz. 38N z dělového člunu DČ-1.⁴³ Na můstku pak mužstvo pózovalo s dvěma těžkými kulometry vz. 37.⁴⁴ Informace o svépomocné opravě lodi jsou mimořádně zajímavé. S ohledem na přísnou rozhodovací centralizaci armádního mechanismu a atmosféru dané doby, kdy iniciativa nižších velitelů nebyla příliš vítaná, je totiž těžko představitelné, že by k ní došlo bez vědomí nadřízených. Pravděpodobně souvisela s další změnou názoru na možnosti využití plavidla, kterou se nám v archivních materiálech zatím nepodařilo identifikovat.

V dané souvislosti se nám jeví možná spojitost s úvahami na přezbrojení plavidla na protiletadlovou loď, které se prokazatelně objevily v roce 1953. S cílem posoudit tuto možnost se 14. října 1953 dokonce uskutečnila oficiální komisionální prohlídka lodi zástupci armády.⁴⁵ Předsedou komise byl určen plk. Ing. K. Chmel.⁴⁶ Společně s ním se jednání zúčastnil i npor. V. Janoušek. Velitelství ženijního vojska zastupoval pplk. J. Borovec, I. (zbrojní) odbor VTÚ pplk. Josef Poštulka,⁴⁷ II. (elektrotechnický) odbor VTÚ mjr. Karel Hrdina a V. (ženijní) odbor VTÚ mjr. Jan Vavruška. Kompetentního důstojníka pro řešení protiletadlové obrany lodi představoval plk. Bohumil Vošahlík z Velitelství protiletadlové obrany státního území. Svého zástupce vyslala i Operační správa Generálního štábu a přítomni byli i tři sovětské poradce (dělostřelec, pěšák a ženista).

V nové roli měla loď sloužit k protiletadlové obraně konvojů obchodních lodí, zesílení protiletadlové obrany přístavů a vojenských přepravišť s možností nasazení proti pozemním vojskům na březích Dunaje. Podle představ mohl být bráněný konvoj dlouhý 1 500 m, přičemž jádro protiletadlové obrany konvoje měla tvořit právě přestavěná hlídková loď PM.⁴⁸ Zpráva z prohlídky popisuje možnost zřízení pěti palebných postavení. Z toho dvě již byly vybudovány a vyžádaly by si jen malé úpravy. Podle přítomných sovětských poradců mělo výzbroj tvořit osm protiletadlových kanonů, a to na přídi i zádi po jednom 57mm kanonu a na nástavbách tři 30mm dvojkanony. Nově by musely být vyprojektovány a vyrobeny spodní lafety pro instalovanou výzbroj, což nebylo zase tak složité. Horní lafeta se zbraní by byla převzata z příslušného dělostřeleckého systému. Jelikož byl 57mm kanon poháněn elektromotorem umístěným na spodní lafetě, musela by být provedena i jeho úprava. Pro všechny zbraně měly být zhotoveny ochranné pancéřové štíty, respektive chráněná střelecká stanoviště. Na lodi měly být uskladněny dva palebné průměry munice.

Ze zbraní měla být vedena v zásadě pouze přímá palba. Pro její řízení byl uvažován

⁴² JANOUŠEK, Vladimír. Hlídková loď President Masaryk opět vyplula. In *HPM* 1/2009, s. 36-37.

⁴³ Člun DČ-1 vzniklý v roce 1949 po přestavbě německého člunu Pionierschierungbot představoval jedinou čs. větší bojovou loď. Byl vyzbrojen 75mm KwK 40 v upravené věži tanku PzKpfw. IV a 20mm Flakvierling 38. V roce 1959 byl předán bratislavským požárníkům a v roce 1974 odprodán soukromníkovi. Viz PEJČOCH, Válečné, ref. 1, s. 55-56.

⁴⁴ Ref. 43.

⁴⁵ VÚA-VHA Praha, f. VTÚ, kr. 95, sig. 89/26/58.

⁴⁶ VHA Bratislava, f. 879 – 52. pontonový pluk, kr. 1, kronika.

⁴⁷ DUBÁNEK, Martin. Josef Poštulka – muž, který odmítl kalašnikov. In *Střelecká revue* 3/2006.

⁴⁸ Ref. 46.

velitelský dalekohled a dálkoměry pro 57mm protiletadlové kanony. Doplňkovou výzbroj představovaly dva těžké kulomety vz. 37.

V čase míru mělo plavidlo sloužit k výcviku mužstva lodní roty a v této roli se předpokládala pouze pětičlenná posádka (velitel, kormidelník, strojník, radista, dělmistr), zřejmě potřební pro stálou údržbu. Výcvik v případném ovládní výzbroje mohl u 52. pontonového pluku vykonávat velitel roty VKPL.⁴⁹ V době branné pohotovosti státu a za války se měl počet osob na lodi zvýšit na 38 mužů, z toho 20 mělo tvořit obsluhu zbraní. Mezi dělostřelce komise dále počítala tři obsluhy dálkoměrů a velitele baterie. Samotná posádka lodi měla být složená z velitele, kormidelníka, dvou strojníků, tří radistů, zdravotníka, dělmistra a šesti lodníků.

V době prohlídky loď nebyla vybavena radiostanicí. Byly provedeny pouze rozvody lodního rozhlasu a měla funkční telefonní síť. Nově by musely být zřízeny další telefonní linky do palebných postavení. Podle hlášení o stavu lodi se lodní těleso, paluba a vodotěsné přepážky nacházely v celku dobrém stavu. Jako dobré bylo vyhodnoceno i kormidelní a kotevní zařízení. Na lodi se stále ještě nacházely původní německé diesellové motory. Měly však být zkontrolovány záložní motory a jeden z nich MNO předpokládalo nahradit nejlépe dieselem Škoda 2S110 o výkonu 10 kW.⁵⁰ Loď měla být vybavena také novými akumulátory a provedena revize elektrických rozvodů.

Vnitřní prostory potřebovaly pouze drobné úpravy, zvláště v ubikacích mužstva. Nejnaléhavěji byla pocítována potřeba nového signalizačního zařízení. Vojenská správa řešila i otázku vnitřních a vnějších nátěrů, které měly být odstraněny. To obnášelo odtažení plavidla do suchého doku, opískování, natření suříkem a vrchním odstínem khaki. Zatímco nátěry opravených strojů a části vnitřního vybavení byly považovány za dobré, vnitřní nátěr trupu byl taktéž mnohde napaden korozi.

Loď se v tomto okamžiku stále ještě nacházela v provozuschopném stavu, přičemž byla provedena zkušební jízda v Zimním přístavu v Bratislavě. Po instalaci výzbroje byl očekáván nárůst hmotnosti o 44 t, což se mělo projevit větším ponorem 1,5 m a s jistotou i snížením rychlosti.

Potíž však byla v tom, že 30mm PLDvK vz. 53 vojenská správa stačila tento rok sice zavést do výzbroje, ale rozbíhala se teprve výroba ověřovací série. Situace u 57 mm protiletadlového kanonu byla v této době ještě horší, neboť se zbraň nacházela stále ještě pouze ve vývoji.⁵¹ Snad proto komise řešila ještě variantu s výzbrojí tvořenou pěti 30 mm PLDvK vz. 53, čímž by klesly potřebné finanční náklady o 400 000 Kčs a situace okolo výzbroje, včetně výcviku, by se výrazně zjednodušila. Zřejmě by se ušetřila i hmotnost 7 t.

Komise navrhla loď vyzbrojit a stejného názoru byli i sovětsí vojenští poradci.⁵² Podle dokumentu z 12. prosince 1953 informoval pplk. Josef Borovec z VŽV zástupce VTÚ o tom, že náklady na přezbrojení lodi jsou odhadnuty na 2 000 000 Kčs.⁵³ Stále ještě byly ve hře obě varianty výzbroje, přičemž náčelník Generálního štábu arm. gen. Václav Kratochvíl navrhoval použít první variantu výzbroje s 57 mm kanony. Podle přípisu z 24. prosince

⁴⁹ Velkých kulometů proti letadlům.

⁵⁰ Tyto dvouválcové diesellové motory ekvivalentně odpovídají předválečným motorům instalovaným do pěchotních srubů a typ Škoda 2S100 je nyní umístěn například v pěchotním srubu NS-82 Březinka.

⁵¹ DUBÁNEK, Martin. 57mm protiletadlový kanon R 10. In *ATM* 12/2006.

⁵² VÚA-VHA Praha, f. VTÚ, kr. 95, sig. 89/26/58.

⁵³ Tamtéž, f. MNO 1954, kr. 820, sig. 99/1/1.

1954 tuto variantu doporučil i náčelník Operační správy Generálního štábu genpor. Jaroslav Dočkal.

Navrhovaný počet posádky 38 mužů byl 1. února 1954 snížen na 25 mužů a měl ji nyní tvořit velitel lodí v hodnosti důstojníka, lodní dělostřelec (důst.), strojmistr (důst.), kormidelník (podd.), dělmistr (podd.), 4 muži obsluhy 57mm děl (podd. + mužstvo), 4 obsluhy 30mm kanonů, 3 obsluhy dálkoměrů, 2 strojníci, 4 lodníci, 2 radisté a zdravotník. Zřejmě se počítalo s tím, že lodníci a další personál posílí obsluhy protiletadlových děl, které byly v případě 30mm PLDvK vz. 53 opravdu poddimenzované.

Dne 31. prosince 1953 na uvedené návrhy reagovala Organizační a mobilizační správa (OMS) MNO. Ve svém příspěvu konstatovala, že se s existencí dunajské flotily nepočítá, a VŽV si má vytvořit potřebný personál lodí v tabulkách počtů 52. pontonového pluku. Používaný termín dunajská flotila pro označování plavidel lodní roty 52. pontonového praporu tak není oficiální název. Jiný názor než OMS vyjádřil náčelník Správy materiálního plánování genmr. Rudolf Dlouhý, který 16. ledna 1954 navrhl, aby hlídková loď PM byla začleněna do počtů VŽV a její vyzbrojení zařazeno do plánu materiálně technického zabezpečení na rok 1955.⁵⁴

Odborná literatura popisuje ještě jeden, ekonomicky úsporný projekt z března 1954 na vyzbrojení lodí PM, a to celkem čtyřmi 20mm protiletadlovými čtyřkulomety vz. 38N a dvěma protiletadlovými kanony ráže 37-57mm, tj. pravděpodobně 37mm PLK vz. 39S nebo německým 37mm vz. 37N.⁵⁵ Tento návrh byl, podle našeho názoru, velmi rozumný, neboť armáda mohla využít kořistní techniku, přičemž by vynaložila minimální finanční prostředky. Výše uvedenou výzbroj by snad bylo možné v této době považovat za stále ještě vcelku účinnou a hlavně by pro ní byla k dispozici i munice. Bohužel, návrh nebyl realizován.

Loď byla v roce 1954 odeslána do Komárna. Ještě v srpnu téhož roku jednotlivé složky armády probíraly rozmístění výzbroje a úprav lodí.⁵⁶ Pravděpodobně v tomto čase předložilo VŽV soubor nových požadavků. Archivní dokumenty vypovídají, že s dalším souborem technicko-taktických požadavků přišel 2. prosince 1954 plk. Vít Chaloupka ze Správy vývoje techniky, což byla součást VŽV. Loď měla nadále sloužit pro ochranu říčních konvojů proti leteckým a pozemním útokům, k protiletadlové obraně přístavů, k bojovému průzkumu a k součinnosti s pozemními jednotkami k odvrácení násilného přechodu přes říční toky. Měla být vyzbrojena dvěma 57mm protiletadlovými kanony čs. (typ R 10) umístěných ve stanovištích A a E na přídi a zádi. Další výzbroj měly tvořit tři 30mm PLDvK vz. 53 ve stanovištích B, C a D. Palebná postavení byla dokonce zakreslena do plánu plavidla, ale výkres bohužel spisovna odpojila a v materiálech VÚA-VHA se jej nepodařilo vyhledat. Na stanovišti B, pravděpodobně přímo na velitelské věži se měly nacházet ještě dva těžké kulomety.⁵⁷ Podle zmínky o pancéřování bojových stanovišť C a D se lze domnívat, že zbraně měly být osazeny do původních německých palebných postavení (C nad strojovnou a D v místě zadní kulometné věže). Podobným způsobem měly být vybudována nová palebná stanoviště A, B a E. I v tomto případě byly plánovány dva palebné průměry munice. Pro 57mm kanony mělo být naloženo 220 truhlíků (o rozměrech 725 x 380 x 267 mm) po 54 kg,

⁵⁴ Tamtéž.

⁵⁵ HUBERT, ref. 1, s. 98-99.

⁵⁶ VÚA-VHA Praha, f. MNO 1954, kr. 725, sig. 89/19/51.

⁵⁷ Můstek zrovna neoplýval prostorností, nicméně montáž by byla možná. Viz HUBERT, ref. 1, s. 98-99.

tj. 11 880 kg munice. Jednalo se o 1 200 nárazových (tříšivotrhavých) a 120 pancéřových (průbojných) nábojů. Zbraně by působily z palné výšky 1100 mm a činnost zajišťovat čtyřčlenné obsluhy. N. p. Konstrukta Trenčín měl dodat příslušné výkresy pro instalaci zbraně na palubu. Jelikož se zbraň ovládala pomocí elektromotoru, bylo počítáno s příkonem 1 kW s napětím 24 V.

Také pro 30mm PLDvK vz. 53 byla předpokládána čtyřčlenná obsluha. Jeden palebný průměr představoval 800 nábojů uložených v 16 truhlicích po cca 70 kg. To představovalo celkové množství 96 truhlíků a 6720 kg munice. Zbraň měla působit s palné výšky 1 000 – 1 100 mm a výkresy pro nové spodní ložisko o průměru 1 000 mm měl dodat řešitel PLDvK n. p. Konstrukta Brno.

Pro řízení palby se počítalo s velitelským dalekohledem s dělením 6 000 dílců a jedním dálkoměrem o základně 1 m. Pochopitelně, mělo dojít k revizi strojního vybavení, zejména poškozeného levého motoru se svařovanou hlavou z let 1951 – 1952. Tři pomocné agregáty německé výroby měly být zaměněny za československé. Dále měla být namontována radiostanice Tesla pro říční dunajské lodě s výkonem cca 130 W. Posádka o počtu 39 mužů (2 důstojníci, 4 poddůstojníci a 33 mužů) by trvale sídlila na lodi. Proto mělo dojít k úpravám vnitřního vybavení a zejména kuchyně. V plánu úprav nezůstaly opomenuty ani záchranné prostředky pro osádku, protipožární a záchranné zařízení, k nimž patřily i lékařní plachty. I když vše skončilo ve stádiu úvah, pod vodoryskou měla být loď natřena olivovou zelení, nad hladinou odstínem khaki a paluba opatřena asfaltovým nátěrem.

S požadavky na úpravy lodi čj. 050054 VŽV/Z z 11. srpna 1954 byli 7. prosince 1954 seznámeni pracovníci loděnice v Komárně.⁵⁸ Loděnice dostala za úlohu vypracovat předběžný návrh na opravu a vystrojení a dodat výkresy lodi. Časový harmonogram měl vypracovat důstojník z Bratislavy. K realizaci uvedených plánů však již nedošlo.

Loď zůstala v Komárně a údajně již k roku 1954 je datován výkres na její přestavbu na výletní loď.⁵⁹ Prokazatelně se o ní ale jednalo až v roce 1956, kdy byl tento návrh zamítnut. Plavidlo bylo v tomto roce převedeno do majetku Slovenských loděnic v Komárně a byl z něj demontován veškerý použitelný materiál.⁶⁰ Trup v následujících letech sloužil jako ponton a v dubnu 1978 byl rozřezán do šrotu.⁶¹ To byl skutečně smutný osud naší největší vojenské lodi.

⁵⁸ Ref. 57.

⁵⁹ HUBERT, ref. 1, s. 101.

⁶⁰ Tamtéž, s. 20.

⁶¹ PEJČOCH, Válečné, ref. 1. s. 55-56.

ZÚSTANE V KONCEPTĚ ČJ. 13761a

Czechoslovak Ministry of National Defence,
Allied Liaison Dept. of the General Staff.
Ref.No.: 13761 hl.št.styě./45
Praha, 19 September 1945.

To:-

Lt. col. A.Woldike,
U.S.Military Attaché,
Praha.

Dear Colonel Woldike,

The Czechoslovak Army had in 1939 a well armed river fleet on the river Danube in Bratislava. After the separation of Slovakia the German Army took over all ships and the rest of the special nautical equipment.


Some bigger units of this river fleet could now serve as a nucleus of the new Czechoslovak river fleet, namely:

- 1./ The guard-ship "President Masaryk" renamed by the Germans to "Bechelaren." This ship was on 5 July 1945 last reported to have been taken up the river from Linz.
- 2./ Two gunboats with old Czechoslovak markings OM 35 and 36 probably changed by the Germans to FM 1 and 2. These boats have according to one report been sold by the Germans to Rumania, according to another report they are among the ships somewhere above Linz.
- 3./ Tugboats with old Czechoslovak markings OMvt or OMvl, 2 ships marked MiPl and 2. The markings of these boats have been changed to FR 1-12 /Flussräumboote./

This Ministry is especially interested in the ships sub 1./and 2./ since the latter ships are new/1938/9/ and also the guard-ship has been constructed only in 1930.

Will you please ask the competent U.S.Authorities to order an investigation in locating the ships in question and kindly inform this office.

Sincerely yours


Col. R. Kokrda,
Chief A.L.D.

Žádost MNO/Styčného oddělení plk. R. Kokrda americkému vojenskému přidělení o vrácení hlídkové lodi President Masaryk a čs. vojenských plavidel z 19. září 1945. (VÚA-VHA Praha, f. MNO 1946, kr. 69, čj. 13761a/styčné oddělení 1945).

ZUSTANE V RESEPTE ČJ. 13761/1945

Ministerstvo národní obrany - Hl. št. V Praze dne 16. října 1945.
odd. pro styk se Spoj. armádami.

Čj. 13761/styč. 1945.

Věc : Bývalá plevidla čs. armády-
jednání o vydání.

Koncept

Náčelník štábu CGV
gen. pluk. Malandín.

" Vážený pane generále "!

Žádáme o laskavé vyhovění následující prosby :

Čs. armáda měla v Bratislavě mostní - lodní praporek, jehož plevidla byla zabavena nĕm. armádou. Tato plevidla musí býti vyhledána za účelem znovuzřízení říční dunajské flotily.

Pokud je nám známo :

1/ Hlídková loď "President Masaryk" byla Němci přejmenována na Wachtboot "Bechelaren" /viz Weilers Taschenbuch der Kriegflotten/ Odvlečena byla 5.7.1945 proti proudu do Lince a Deggenorfu.

2/ Pancéřové minonosky - býv. čs. OM m 35 a 36 přejmenované na FMH a 2 jsou buď v Lince, anebo byly prodány do Rumunska.

3/ Vlečné čluny a j. pracovní plevidla našeho označení OM vt nebo OM vl, Ml Pl a 2. V nĕmecké ročence jsou označeny jako "Flussrumboote" Fr 1 - 12 a Betriebsfahrzeuge.

Dále měla Slovenská armáda vlečné čluny OM vt 29,30 a OM vl 17 v zimním přístavu bratislavském. Tyto byly Rudou Armádou naloženy na vagony a odvezeny neznámo kam.

Prosíme o navrácení tohoto československého majetku.

V dokonalé úctĕ
náčelník hlavního štábu
div. gen. B. BOČEK.

Ministerstvo národní obrany - Hl. št. V Praze dne 16. října 45.
odd. pro styk se Spoj. armádami.

Čj. 13761/styč. 1945.

Věc : Bývalá plevidla čs. armády-
jednání o vydání.

Čs. vojenská mise B a d e n .

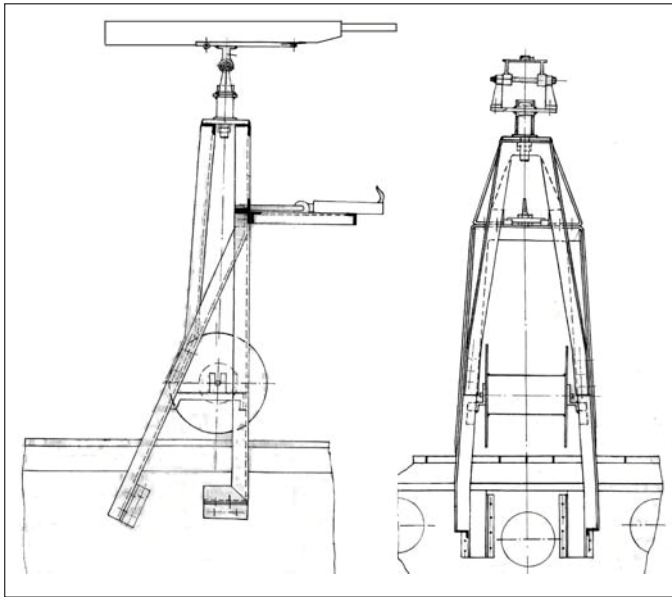
p. plk. Dr. Cimler.

Zesílám Vám na vědomí přípis adresovaný náč. št. CGV za účelem pátrání a podání zprávy.

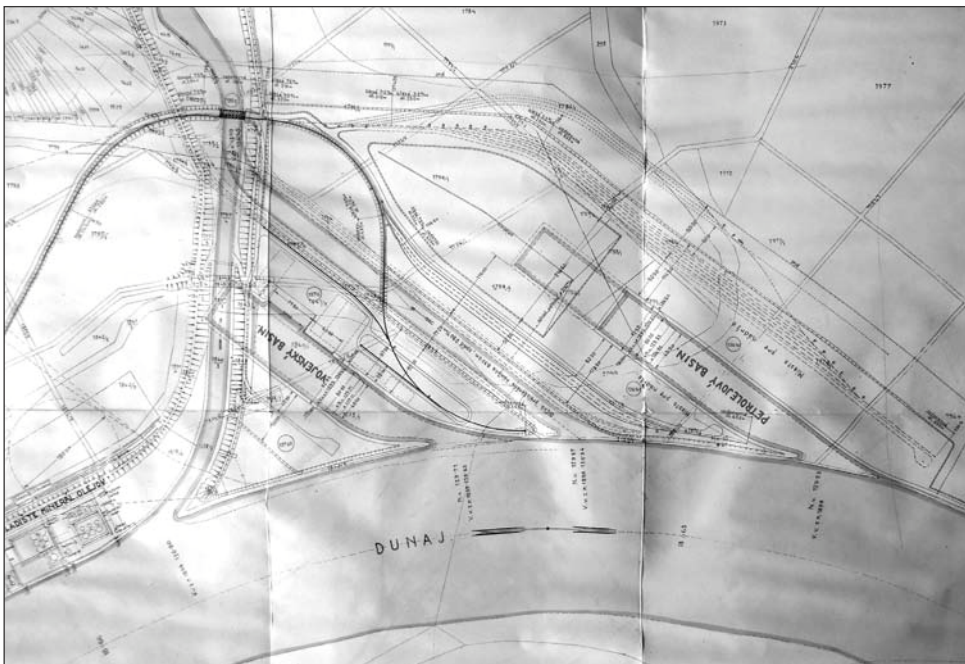
Z rozkezu náčelníka hlev. štábu :

Přednosta oddĕlení
pro styk se Spoj. armádami
plk. Roman KOKRDA.
Roman Kokrda

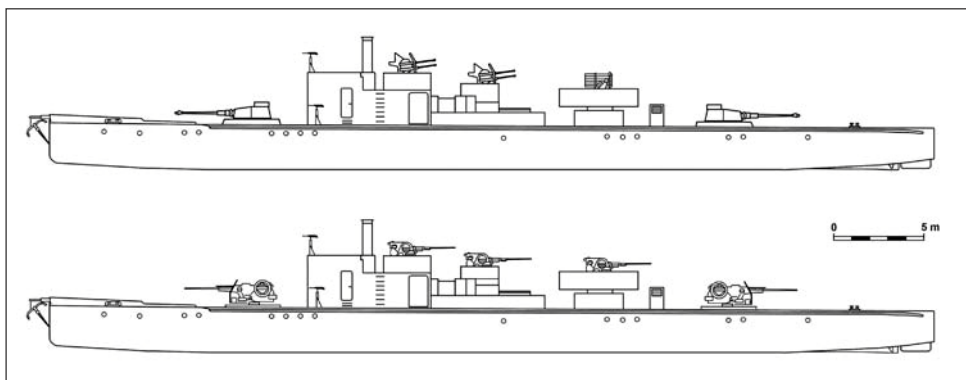
Žádost náčelníka Hlavního štábu divizního generála Bohumila Bočka o vrácení čs. hlídkové lodi *President Masaryk* a dalších čs. vojenských plavidel z 16. října 1945. (VÚA-VHA Praha, f. MNO 1946, kr. 69, čj. 13761a/styčné oddĕlení 1945).



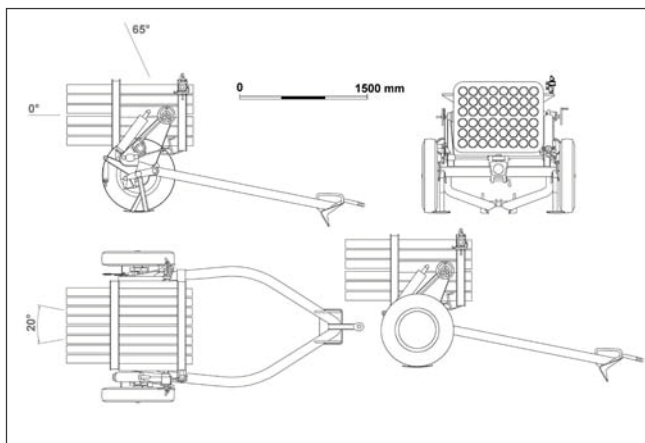
Návrh na podstavec pro protiletadlový kulomet vz. 37 na hlídkové lodi PM z roku 1949. (VÚA-VHA Praha, f. MNO 1949, zatopená kr., VŽV, čj. 24631/taj., graficky upraveno).



Výkres plánovaných úprav v Zimním přístavu v Bratislavě v roce 1945. (VÚA-VHA Praha, f. MNO 1945, kr. 91, čj. 1438).



*Schéma rozmístění výzbroje hlídkové lodě PM z roku 1949 a 1954
(výkres Martin Dubánek).*



*Projekt 90mm raketometu
RK 4 Škody Plzeň. Výkres
Zb1156P z 28. 1. 1949 (vý-
kres Martin Dubánek).*



*Zadní dělostřelecká věž
s dvojkánonem ráže 66 mm,
která byla za války nahra-
zena 88mm kanonem z po-
norky. V letech 1949 a 1952
– 1954 se počítalo i s insta-
lací věže z tanku PzKpfw. IV
nebo 57mm protiletadlového
kanonu R 10
(foto VÚA-VHA Praha)..*