

Bohumil Brkl

Milan Jelínek

Publikováno s laskavým svolením nakladatelství Militaria

<http://www.militaria.cz>

Autorská práva má Militaria - Elka Press a autor

Rubrika: Války a válečníci

Ve stáří to byl nenápadný, drobnější, už trochu schoulený starý pán s věnečkem vlasů kolem holé hlavy a brejličkami se světlým rámečkem. Se svojí laskavou manželkou žil v Hradci Králové, na nynější Gočárově třídě, nedaleko "ymky", později - už jako vdovec - v Severní ulici, v panelovém domě č. p. 766. Vlídny, pozorný, velmi inteligentní...

A jaký to býval fešák! Fotografie v jeho osobním archívu představují Bohumila jako mladého, štíhlého, nepochybně silného a houževnatého muže - v námořnickém stejnokroji. Ano, takto se dostal i do literatury - podrobně si o něm můžete přečíst ve známé knížce Tomáška a *Mouliše TB 11 se nevrací*. Neboť Bohumil Brkl byl spoluorganizátorem vzpoury posádky na jedné z torpédovek rakousko-uherského válečného loďstva.

Narodil se 3. března 1890 nedaleko Žamberka, v Záchlumí - vesničce pod mocnou masou Litického Chlumu, odkud je tak blízko do překrásného údolí vymletého Divokou Orlicí pod temnou siluetou hradu Litice. Byl nejmladší z devíti dětí nezámožných rodičů. Ti zastávali "zlaté dno řemesla", a tak Bohouška poslali po základním vzdělání do Prostějova vyučit se ve firmě Kovařík (bři F. a J. Kovaříkovi).

František Kovařík (1865 - 1942), významná osobnost českého průmyslu, byl původně prostějovský technik, který s bratrem Josefem přetvořili malou strojní dílu se slévárnou na velkou továrnu produkující zemědělské stroje, lokomobily, spalovací a elektrické motory (od r. 1878 WIKOV - **W**ichterle František-**K**ovařík Josef, Ing.) a sám se stal prvním českým doktorem technických věd, později docentem na Vysoké škole technické v Brně a v r. 1920 nakrátko i ministrem.

Kolem bratrů Kovaříků malý Bohumil chodil s úctou, tu a tam je potkával, a snil o tom, že si jednou doma na Žamberecku založí také takový malý podnik... Bylo to jinak. Rodiče mu zemřeli, v Prostějově zůstal, nechtělo se mu zpátky do rodné vsi, a když se několikrát dal do řeči se svými kamarády, kteří se vraceli ze služby v c. a k. námořnictvu, podlehl onomu známému "vábení zámořských dalek".

Pak přišel povolávací rozkaz "na vojnu", a to měl Bohumil možnost si vybrat, ke které zbrani nastoupí. Neváhal - žádal o přidělení k válečnému loďstvu. "Ne, tam se nehodíte." Odvodní komise v Prostějově ho neuznala za způsobilého k těžké službě na lodních palubách, ale Bohumil měl možnost odvolat se. Učinil tak, dostal se před jinou komisi v Olomouci, kde svoji žádost náležitě zdůvodnil - a uspěl. V červnu r. 1909 odjel do Pulje. Tam si mohl vybrat některou ze specializací. Zvolil strojnický kurz, ale při závěrečné zkoušce neuspěl ze "služebního jazyka". Námořnictvo se ho však zbavit nechtělo, a tak dalo Bohumilovi dvě další

alternativy: jít k námořnímu dělostřelectvu nebo k "torpédistům". Vybral si tu druhou a na podzim, stále ještě r. 1909, stanul na palubě lodi ALPHA.

Kdysi to byla parádní jachta (1.350 t), ale už teď už dosluhovala - vždyť na vody Jadranu se dostala už v r. 1885, ještě pod názvem GREIF. Koncem století ji převzalo c. a k. námořnictvo a v r. 1898 z ní udělalo *Torpedoschule Haputschiff Hulk* ALPHA - dodatečně námořní správa loď vybavila dvěma cvičnými "lancíparáty" a nechávala na ní rok co rok vycvičit několik desítek kluků vyjukaných jako Bohumil. Ten si ale rychle zvykal a po cvičných plavbách na jiných lodích a závěrečné zkoušce z něj byl za půl roku "lancírák" - "torpédák". Měl dobrý žaludek, a tak ho na podzim r. 1909 odveleli na skutečnou válečnou loď (méně odolní specialisté sloužili na velkých lodích). Co na tom, že je jí stará pobřežní torpédovka č. 39?

Torpédovka 39 patřila k 78tunovému typu, jehož jednotky byly projektovány a většinou i stavěny v německé loděnici ve Schichau, některé však vznikly v Rakousko-Uhersku - Terstu a Pule. Torpédovka 39 byla založena v r. 1886 v Arsenálu v Pule, na vodu spuštěna po roce (pod jménem REIHER) a rovněž v r. 1887 dokončena. Měla standardní výtlak 89 t, bojový 90 t, délku 39,9 m, šířku 4,8 m a ponor 1,9 m, 2 kotle systému Yarrow, stroj o výkonu 1.000 HP a dosahovala rychlosti 19 uzlů, vyzbrojena byla 2 kanóny ráže 37 mm a 2 torpédometry ráže 350 mm. Posádku tvořilo 16 chlapků..

Na ní Bohumil pozná, co je to skutečná služba na "své" lodi pod "svým" velitelem (Wojciechowski) - naučil se dokonale ovládat svoji zbraň. V r. 1910 byl Bohumil Brkl převelen na torpédovku č. 31 (ex SPERBER), stejného typu jako č. 39, ale s německy rasantnějším velitelem (Walluschnig) - a z její paluby při četných plavbách poznal celé dalmatské pobřeží. Příští rok už byl opět na palubě školní lodi ALPHA, aby se naučil "dělat instruktora", ale zpátky na torpédové lodě se mu nechtělo - hlásil se na ponorky, ostatně vyplácely se tam větší gáže. Jenže služba na U-3 mu naprosto nesvědčila: hustý vzduch, výfukové plyny, pach spáleného oleje, těsný prostor...

U-3 byla jednou z nejstarších jednotek své třídy v rakousko-uherském válečném loďstvu. Spolu se sesterskou U-4 ji postavili v loděnici císařského námořnictva Germania v německém Kielu. Založena 12. března 1907, na vodu spuštěna 20. srpna 1908, do služby vstoupila 12. září 1909. Výtlak 237 / 296 t, rozměry 43,2 x 3,75 x 2,65 m, 2 petrolejové motory Körting o 600 HP, 2 elektromotory o 349 HP, rychlost 11,5 / 8,7 uzle, doplavba 35 n.mil při 3 uzlech, 2 torpédometry ráže 450 mm (3 torpéda), posádka 21 mužů.,

Po dvou měsících, nemocen "na plíce", byl Bohumil neschopen služby... Po vyléčení v námořnické nemocnici v Pule Brkla poslali na oceánskou torpédovku 52T (ex ALLIGATOR)

Patřila k typu 50E (ex KAIMAN), jehož projekt vznikl ve Velké Británii. KAIMAN také se realizoval na Temži (Yarrow, Poplar), a to v r. 1905 (odtud ono E v designaci = England). Ostatní - 23 jednotek - už si stavělo Rakousko-Uhersko samo, dílem v Terstu (Stabilimento Tecnico Trisetino - 51T až 63T) a ve Rjece (maďarská loděnice Ganz & Danubius - 64F až 73F, připomínáme, že T resp. F za pořadovým číslem značí: T = Triestino - Terst, F = Fiume - Rjeka). TTD: výtlak standardní 210 t, rozměry: 56,0 x 5,5 x 1,3 m, 2 kotle systému Yarrow, stroj o výkonu 3.000 HP, rychlost 26 uzlů, doplavba 1.030 n.mil při 16 uzlech, výzbroj: 4 kanónky ráže 47 mm/L 33, 3 torpédometry ráže 450 mm, posádka 32 mužů. ALLIGATOR byl založen 20.října 1905, na vodu spuštěn 30.června 1906, dokončen 31.prosince t.r. Další jednotky postupně vstupovaly do služby až do jara r. 1910.

Na 52T sloužil tehdy také - jako kadet - "Němec jako poleno", jak později bude Bohumil vyprávět, Heinrich Simmel. O několik let se jejich osudy znovu zkříží...

Bohumil Brkl nezůstal ve službě jen povinné tři roky, kvůli tzv. balkánské válce musel přesluhovat. Domů (domů - do domku svých rodičů) se tedy vrátil až na podzim r. 1913 a jako dobrý strojník a rozhodný mladý muž získal v Rychnově n. K., přes známého, místo vedoucího filiálky Stejskalovy mechanické dílny, která měla sídlo v Žamberku (jeho bratr byl v té době žambereckým starostou a Bohumilovi také pomáhal). Ne nadlouho.

27. července 1914, den po částečné mobilizace rakousko-uherských branných sil, musel Bohumil Brkl znovu narukovat... A odjel do Puly. Nebudeme zde dále dlouze psát to, co si čtenář těchto řádků může najít v hezky napsané Tomáškově a Moulisově knize (je takřka ve všech knihovnách), nebudu zde ani přepisovat řádky, které mi později, už ve svém stáří, pan Brkl navyprávěl (ostatně totéž sděloval oběma autorům). Připomenu jen, že se - v hodnosti svobodníka - dostal na torpédovku TB-11, které velel právě onen mladý Heinrich Simmel, nyní už v hodnosti fregatního poručíka. Brklovi svěřil velení nad zadním torpédometem.

TB 11 (pův. TB XI) náležela do druhé skupiny jednotek lodí 110tunového typu (typ TB VII), postavené - stejně jako jednotky první skupiny - v Terstu. Standardní výtlak lodí činil 115 t, rozměry 43.3 m (mezi svislicemi) x 4,4 m x 1,45 m, měla dva kotle systému White-Forster, dva vertikální trojčité expanzní stroje o síle 2.400 HP (max. až 2.676 iHP), rychlost až 28 uzlů (max. téměř 29 uzlů), výzbroj tvořila 2 dělíčka ráže 47 mm/L 44 a 2 torpédometry ráže 450 mm, posádka měla 20, ve válce 28 mužů. Loď realizovala firma Ganz & Danubius v Porto Ré (první skupinu, která měla jen jiné kotle - systému Yarrow - postavili ve Stabilimento Tecnico Triestino). TB 11 byla založena 23. října 1909, na vodu spuštěna 24. května 1910 a dokončena k 31. říjnu t. r. - Tomášek a Moulis nám zanechali hezký popis torpédovky: "Na přídi velitelský můstek se strojní puškou a před ním torpédomet, za můstkem nástavba kotelný a strojovny s nezbytným WC, dva asi čtyřmetrové komíny, mírně skloněné dozadu, velké větrací roury a budka kuchyňky, za ní, ve dvou třetinách délky, hlavní stožár s lanovým pro signální vlajky, potom záložní velitelské stanoviště (pro případ nepříznivého počasí, kdy se přes příd' přelévají vysoké vlny) s 'budíkem' kompasu větším než lidská hlava, kanóny a krytý vchod k důstojníkům a docela vzadu opět torpédomet. - Stejným směrem, od příde na záď, v podpalubí: kotevní prostor a skladiště, kajuta palubního mužstva s malou radiotelegrafní kajutou po levé straně, kajuta strojníka a topičů, kotelná a za ní strojovna, kajuta důstojníků s malou přípravnou pokrmů, kajuta vrchního strojmistra a jeho zástupce. Pod kajutami mužstva sklad torpéd, pod kotelnou a strojovnou zásoby nafty a vody. Paluba ocelová, pokrytá hrubými kokosovými rohožemi (nejen, aby neklouzala, ale aby se po ní dalo chodit, i když je rozpálená sluncem), všechny schůdky ocelové, stěny mezi kabinami kovové, vyložené korkem a natřené bílým emailem. Do podpalubí vedla z boků kulatá okénka..." Dodejme, že při kotvení v základně se potrava na torpédovky dovážela z velkých lodí, při akci na moři - krátkodobých, torpédovky měly malý akční rádius - se muselo vystačit s tím, co dala lodní spižírna.

TB 11 pak - v sestavě 10. torpédové divize, tvořené 19. a 20. torpédo-vou skupinou - sloužila při obraně Šibeniku. Jejím posláním byly průzkumné plavby, ničení nepřátelských min a kladení vlastních minových polí, eskortní služba pro transportní loď a ponorky, doprovázení křižníků a pomoc při zásobování pozorovacích, signalizačních a rádiových stanic. Za války měly torpédovky mnoho úkolů, nesrovnatelně více než těžké jednotky, zakotvené většinou v Pule...

S postupem války však také ve válečném námořnictvu stoupala protirakouská nálada - na frontách umíraly statisíce nejen rakouských Němců (ti jaksi samo sebou bojovali za svoji vlast), ale i Chorvatů, Slovinců, Maďarů, Čechů, Italů..., kteří slepené Rakousko-Uhersko za svoji vlast většinou až tak nepovažovali, v zázemí byl hlad, později proskočily zprávy o ruské revoluci a vystoupení Ruska z války... Větší část posádky TB 11 se rozhodla pro vzpouru, v c. a k. válečném loďstvo zatím ojedinelou, a když už bude torpédovka v rukou povstalců, ujedou s ní do Itálie. Bohumil Brkl byl jedním z iniciátorů i realizátorů vzpoury.

Akci provedli časně ráno 5. října 1917

Zde opět doporučujeme pročtení Tomáškovy a Moulisovy práce, případně práce F. Bednaříka "V boj" z r. 1937. V nich však není zaznamenán tento nepřiliš významný, ale vcelku zajímavý detail: V době, kdy došlo na TB 11 ke vzpouře, měl na nedaleké pevnůstce sv. Mikuláše, která strážila vjezd do přístavu (kanál sv. Antonína), službu jistý Jaromír Vítek, rovněž námořník. Shodou okolností také on trávil poslední léta svého života v Hradci Králové - byl tělesně postižený, tak tak chodil o berlích a bydlel se svojí družkou-pečovatelkou chorvatské národnosti na třídě SNP na Slezském předměstí. O vzpouře na TB 11 mi vyprávěl: "Torpédovka byla zádi asi 30 metrů od pevnosti a byla dost dobře vidět, protože začínalo svítat. Slyšel jsem, jak posádka loď připravuje k vyplutí. Totiž každá malá loď, když se roztápěly její stroje, dělala hrozný rámus - párou přepouštěnou od kotlů ke strojům, která zdvíhala pojistné ventily, hrčelo chlazení kondenzátoru a v kotelně se točil ventilátor... Já jsem neměl za povinnost dávat na loď signál a ptát se, k čemu nebo kam se torpédovka chystá, to měly za úkol baterie dál od vjezdu, na ostrovech před přístavem, nadto mi její počínání nebylo divné, prostě vypadalo to, jako když se torpédovka chystá na běžné vyplutí. To až později, ze šušky, jsem se dozvěděl, co se vlastně stalo."

TB 11 se, s ubrusem na stožáru coby bílou vlajkou kapitulace (kousek z ní se zachoval v domácím "depozitáři" pana Brkla), doplula k italskému břehu u Ancony, kde se vzdala. Italům se tak dostala do rukou nejen torpédovka s veškerou svojí výzbrojí, ale také např. nový, Italům ještě neznámý přístroj na vytváření umělé mlhy, mapy rakousko-uherských minových polí na Jadranu, signální kniha, lodní pokladna...

Po vyšetření události italskými úřady Bohumil Brkl krátce sloužil v italském válečném námořnictvu, nějaký čas byl i na pozemní frontě, avšak po válce se vrátil domů.

Usadil se v Rychnově nad Kněžnou, ale po roce se natrvalo přestěhoval do Hradce Králové, kde přijal místo pojišťovacího úředníka a oženil se tu. Za 2. světové války se účastnil protinacistického odboje, ale 13. listopadu 1944 byl zatčen gestapem "pro vytrvalý styk" s protiněmeckými bojovky, pro držení tajné vysílačky a pro zpravodajskou službu ve prospěch Londýna. Prošel těžkým vězením v Hradci Králové a Terezíně, ale přežil. V květnu r. 1945 se vrátil do Hradce Králové a až do důchodu pokračoval v úřednické kariéře.

Sám jsem ho poznal v r. 1967. Nejenže jsme spolu proseděli dlouhé hodiny v prostorném obývacím pokoji bytu Brklových na Gočárově (tehdy Gottwaldově) třídě, kde mně, mladíčkovi, trpělivě a s ochotou sobě vlastní vyprávěl o úniku TB 11 i službě v c. a k. maríně, ukazoval fotografie, dokumenty..., ale také mě několikrát zavedl mezi své vrstevníky - bývalé námořníky rakousko-uherského válečného loďstva. Ti vytvořili v rámci tehdejšího Svazu protifašistických odbojníků svoji sekci (pan Brkl v ní zastával vedoucí funkci) a pokud jim zdraví dovolovalo, sjížděli se několikrát do roka na různých místech republiky - několikrát byli v Hradci Králové (nejčastěji v restauraci hotelu Paříž) a Pardubicích. Byli to už

dědečkové, provázení svými babičkami, mnozí z nich už nad hrobem, ale všichni laskaví a vstřícní. Bylo úžasné slyšet, jak "tamhleten přežil potopení SZENT ISTVANA", "já jsem ze SAIDY", "jednou jsem se připltl do cesty samotnému Horthymu", "já byl na SANKT GEORGU, když byla vzpoura, a znal jsem Raše"..., ale vcelku vzato jejich vzpomínky tehdy už vybledly nebo dávno vystoupaly do námořnického nebička, kam ostatně tito dobří muži jeden po druhém, dříve či později po těchto setkáních, odešli také. Kdepak asi jsou jejich fotografie a obrázky lodí, ročenky, rozkazy a hlášení, které tak pečlivě přechovávali doma ve skříňkách?

Já sám jsem ještě často docházel za Jaromírem Vítkem, který - než sloužil na Sankt Nicolo v Šibeniku - byl i námořníkem na velkých válečných lodích Rakousko-Uherska. Daroval mi límec jeho námořnické uniformy, prý právě té, kterou měl na sobě, když TB 11 odplouvala k Itálii...

Ano, všichni ti muži, kteří tak milovali Jadran, už nežijí. Bohumil Brkl zemřel v Hradci Králové 30. dubna 1982 - ve věku 92 let a 58 dnů. Čest jeho památce - byl to po všech stránkách dobrý člověk.

A co TB 11? Italové ji nijak neupravili ani nepřezbrojili. 20. října 1917 dostala jméno FRANCESCO RISMUNDO a 28. října byla zařazena do italského válečného loďstva. Do konce války sloužila jako eskortní plavidlo a už se nezúčastnila žádné bojové akce. Po válce ji italská námořní správa využívala k testování různých konstrukčních materiálů. V r. 1920 byla torpédovka FRANCESCO RISMUNDO odzbrojena a upravena na majákovou loď. Ta ukončila službu v r. 1925, v tomtéž roce byla rozebrána.