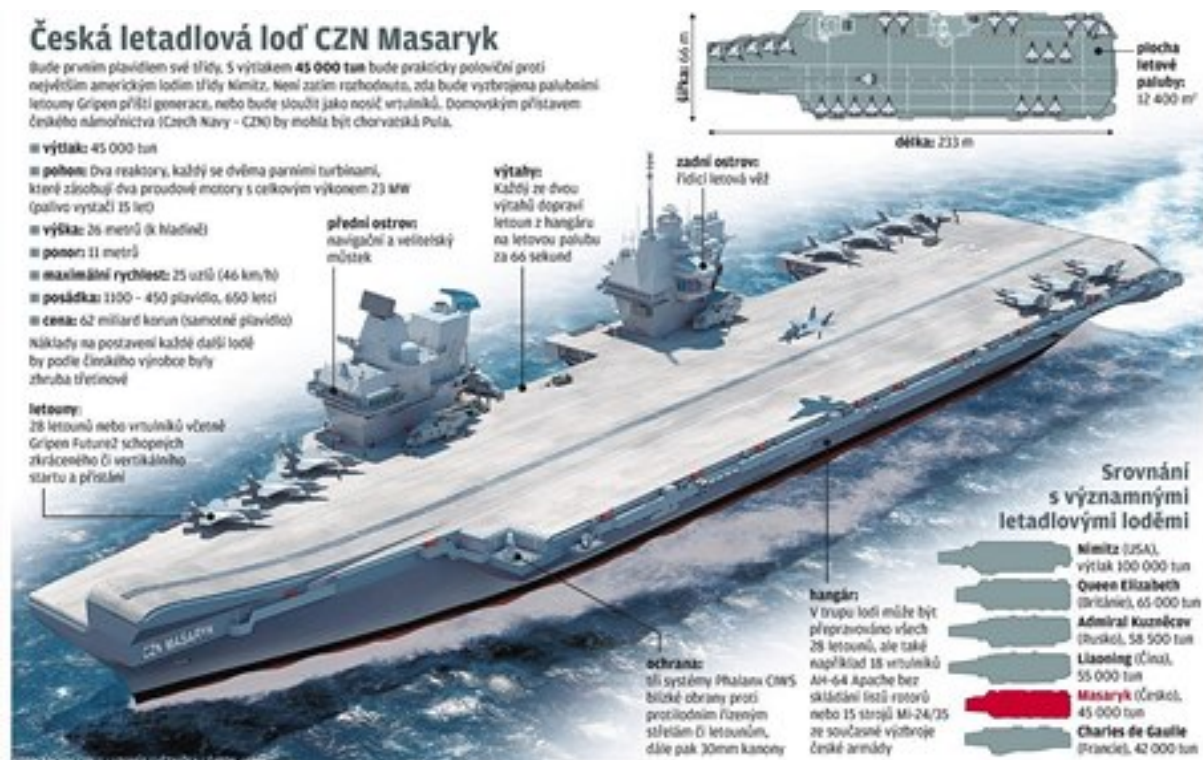


Česko postaví letadlovou loď Masaryk. Za 60 miliard

[I lidovky.cz/domov/cesko-postavi-letadlovou-lood-masaryk.A170331_211750_In_domov_sij](http://lidovky.cz/domov/cesko-postavi-letadlovou-lood-masaryk.A170331_211750_In_domov_sij)

LUBOMÍR SVĚTNIČKA

1. dubna 2017



Ministr obrany Martin Stropnický prohlásil: „Studie i zadávací dokumentace jsou k 1. dubnu už vypracovány. U spojenců se můžeme posunout do první ligy.“ Více než 200metrů dlouhé plavidlo bude sice ve srovnání s jinými patřit mezi ty menší, navzdory tomu mnohonásobně zvýší možnosti české armády.

Naše letectvo by se mohlo přímo zapojit do protiteroristických akcí prakticky kdekoliv ve světě. Významnou výhodou by „plovoucí základna“ představovala i pro mírové či humanitární mise. Plavidlo by neslo až 28 letounů nebo 15 až 18 vrtulníků a mělo by i plně vybavenou armádní nemocnici s operačními sály a kapacitou až 200 lůžek.

Náklady na výstavbu plavidla jsou odhadovány na 60 miliard korun. Na dalších zhruba 20 až 30 miliard by přišly nové palubní letouny schopné z lodi startovat i na ní přistávat. Podle studie se počítá s

novou generací letounu Gripen G s označením Future2 nebo novými vrtulníky. Plán ministerstva počítá s tím, že by celou částku splácelo 15 let, asi šest miliard korun ročně.

Na celé období chce proto záruky vlády i obou komor parlamentu, že se obranný rozpočet nebude škrtat. „Musíme mít jasnou perspektivu a jistotu, že tak důležitý projekt nebude mít žádné problémy,“ dodal Stropnický. Jeho stranický šéf z ANO a ministr financí Andrej Babiš už dříve připustil, že kolem roku 2025 by výdaje na obranu mohly překročit dvě procenta HDP, jak požaduje NATO. Výstavbě historicky první letadlové lodi české armády by tedy nemuselo nic bránit.

Čínská stopa

Konstrukcí lodě budou pravděpodobně pověřeny největší čínské loděnice Čchang-sing. Ty se totiž před časem s nabídkou a prakticky hotovou projektovou dokumentací samy na český stát obrátily. Podrobnosti prý loni v březnu prezidentu Miloši Zemanovi v Praze předal osobně jeho čínský protějšek Si Ťin-pching. Materiál však dosud zůstal utajen.

Výstavba letadlové lodi by měla českou státní pokladnu přijít zhruba na 60 miliard korun. Podle **ekonomického náměstka čínských loděnic Chuang-jen Č'-caa (česky lež a výmysl)** jde však o velmi výhodný obchod založený na výborných vztazích obou zemí v posledních několika letech. Částka 60 miliard korun převyšuje české roční výdaje na obranu.

LN: Proč jste s takovou nabídkou vlastně přišli?

V první řadě máme v posledních letech výborné vztahy a čínský průmysl expanduje po celém světě. Naše loděnice jsou největší na světě a podobné zakázky už máme za sebou. Cena 60 miliard vašich korun není zase až tak vysoká. Nabízíme zpětné investice a opci na další dvě plavidla. Každý další kus, který pro vás vyrobíme, bude stát zhruba třetinu.

LN: Kritici upozorňují na nápadnou podobnost plavidla s právě dokončovanou britskou letadlovou lodí. Je to náhoda?

Ano, ano. Jen pouhá náhoda. Naši konstruktéři se pochopitelně inspirovali. Víte, v dnešním světě je velmi těžké přijít s něčím originálním. Navíc u takových složitých systémů už existují lety osvědčené tvary a konstrukce.

LN: Jaké zpětné investice nabízíte?

Máme zájem koupit několik průmyslových firem na Ostravsku. Třeba Vítkovické železárny mají skvělou tradici v dodávkách pro lodní průmysl. Součástí by mohla být i koupě nějakého sportovního klubu na Ostravsku či finanční spoluúčast v některých rychle se rozvíjejících firmách v automobilovém průmyslu. Víc ale nemohu prozradit.

Expertů na vojenství přitom upozorňují na nápadnou podobnost s právě dokončovanou letadlovou lodí Queen Elisabeth britského Královského námořnictva. První ekonomický náměstek čínského výrobce Chuang-jen (česky lež a výmysl) spekulace o „kopírování“ odmítl s tím, že „u Britů se konstruktéři pouze inspirovali“. Podle úředníka českého ministerstva průmyslu a obchodu, který si přál zůstat v anonymitě, čínská společnost zřejmě postaví jen plavidlo jako takové. Část z ceny 60 miliard se pak zřejmě vrátí do Česka ve formě offsetových programů a přímých investic.

Čínské firmy mají například eminentní zájem o koupi Vítkovických železáren, kde by se zároveň mělo pro plavidlo vyrábět pancéřování. Ostravské ocelárny těsně před druhou světovou válkou vyráběly pancéřování pro britskou letadlovou loď HMS Illustrious. Ta pak přestála zásahy šesti bomb o hmotnosti 250 a 500 kilogramů, které na ni svrhly německé střemhlavé bombardéry.

Všechny elektronické, komunikační a obranné systémy by ale měly být západní výroby. „Nemáme nic proti tomu, aby Čína dodala prázdnou schránku, loď jako takovou. Zbraně nebo komunikační technologie by však mohly představovat pomyslného trojského koně. Stejně jako v případě Turecka, které uvažovalo o nákupu čínských střel,“ konstatoval údajně generální tajemník NATO Jens Stoltenberg před dubnovou schůzkou ministrů zahraničí, kde má být český projekt oficiálně představen.

Spor o pojmenování

Bouřlivá debata se už nyní strhla o pojmenování české letadlové lodě. Do úzkého finále postoupila dvě jména, jež rozdělila odbornou společnost na dva nesmiřitelné tábory. Jedna se přiklání ke jménu českého krále a římského císaře Karla IV. Argumentují, že byl v minulosti v rozsáhlé anketě zvolen lidmi jako největší Čech historie. Odpůrci namítají, že v angličtině by jméno lodi znělo „King Charles IV.“, což by vzhledem k podobnosti s britskou vlajkovou lodí mohlo popudit britskou královskou rodinu – především prince Charlese jako následníka trůnu.

Plavidlo proto zřejmě bude pojmenováno po prvním československém prezidentovi Tomáši Garrigueovi Masarykovi. Ten sice v anketě skončil na druhém místě, jeho jméno však v minulosti už bylo s námořnictvem spjato. Největším československým válečným plavidlem totiž byla říční hlídková loď President Masaryk, slavnostně zařazená do služby v roce 1932 – 50 metrů dlouhá, šířka paluby šest metrů, výtlak 214 tun, maximální rychlost přes 30 kilometrů v hodině, výzbroj čtyři 66 milimetrové kanóny, čtyři kulometry a deset min a posádka 46 mužů.

Na říční poměry šlo o relativně velkou loď. Po mnichovské dohodě však ztratila pro obranyschopnost země význam. Slovenský štát pak byl donucen předat všechna větší vojenská plavidla německé říši a hlídková loď byla odeslána do Lince. V roce 1945 ji ukořistily americké jednotky. Bez výzbroje a ve vleku se do Bratislavy vrátila

až na konci roku 1947. V roce 1948 dostala nový název – Hlídková loď PM. Vojenské využití ale s postupujícím časem ztratilo smysl. Po přemístění do Komárna trup plavidla sloužil jako ponton. Smutnou tečku pak udělala roku 1978 aktivita členů Socialistického svazu mládeže, kteří v rámci Akce Z rozřezali trup do šrotu.

Drahé loďstvo

Zastánci pojmenování po českém králi Karlovi upozorňují, že Masarykovo jméno nebylo s námořnictvem spjato vždy v dobrém. Ještě za Rakouska-Uherska se jako poslanec podílel na zamítnutí žádosti armády o uvolnění financí na výstavbu bitevních křižníků. „Nutno poukázati na nepříznivé finanční poměry státu,“ zdůvodnil podle dobového tisku negativní postoj poslanec Masaryk po jednání 25. října 1910.

Každá bitevní loď typu „dreadnought“ by totiž přišla státní pokladnu na 60 milionů rakouských korun, což představovalo pro srovnání dnešních zhruba šest miliard českých korun. Stavbu podle Masaryka předražovaly především „lichvářské ceny Rothschildova ocelářského impéria v ostravských Vítkovicích“, které dodávalo lodím pancíře. O výstavbě nových válečných křižníků jednala delegace poslanců rakouského parlamentu s ministerským předsedou Richardem Bienerthem a velitelem rakousko-uherského námořnictva admirálem Montecuccolim.

Většina delegátů nové bitevní lodě odmítla, včetně Václava Klobáče, zakladatele České strany národně sociální. Jisté pochopení ale projevil poslanec agrární strany František Udržal. „Jsem přesvědčen, že máme zapotřebí loďstva,“ prohlásil při setkání s premiérem. Přesto nakonec financování projektu nepodpořil. Výstavba se však nezastavila a do začátku první světové války vlastnilo mocnářství čtyři pancéřová plavidla – Prinz Eugen, Szent István, Tegetthoff a Viribus Unitis.

Námořní tradice

Čechoslováci v minulosti patřili mezi zdatné mořeplavce. Podle studie historika Ivo Pejčocha z Vojenského historického ústavu v Praze na počátku první světové války byl každý desátý rakouský námořník Čech. V náročných technických profesích – velitelé ponorek, potápěči, dělostřelci, telegrafisté, strojníci a podobně – byl jejich podíl ještě podstatně vyšší. České země byly podle něho rezervoárem lidí, kteří vyhovovali kladeným požadavkům.

Český podíl lze vysledovat i v některých dramatických událostech, například v únoru 1918 během takzvané vzpoury v Boce Kotorské v Černé Hoře. Na pancéřovém křižníku Sankt Georg tehdy začalo krátké povstání proti Rakousku-Uhersku. Zapojily se sice do něho asi tři tisíce námořníků, ale bylo záhy potlačeno a čtyři vůdcové vzpoury, včetně českého námořníka Františka Rasche, popraveni.

Další kapitolou je československé válečné loďstvo. To se v zásadě omezovalo na říční plavidla. V květnu 1918 vznikl ve Vladivostoku první „námořní oddíl“ československých legií na Dálném východě. Měl k dispozici dva parníky a ledoborec. Lodě se používaly především k dopravním účelům. V témže roce používali legionáři při obsazování přístavů na Bajkalu dva parníky, které vyzbrojili čtyřmi houfnicemi. V srpnu 1918 se legionáři dokonce střetli s rudými u přístavu Mysová, legionářské lodě tehdy zničily bolševický ledoborec Bajkal. Činnost oddílu byla ukončena v roce 1920.

V letech 1918 až 1939 měla armáda ve výzbroji řadu lodí – strážní a hlídkové čluny, dělové čluny a minonosku a také svou největší hlídkovou loď President Masaryk. Všechna plavidla byla v letech 1919 až 1921 zařazena do oddílů na Labi a na Dunaji. Po druhé světové válce byl v roce 1946 v Bratislavě vytvořen 14. ženijní prapor s lodní a minovou rotou. V roce 1959 byly lodní jednotky zrušeny.

Post admirála

České ministerstvo obrany i generální štáb už údajně týdně připravují založení nového vojenského odboru námořnictva. Velet mu bude důstojník, který by posléze měl zastávat admirálskou hodnost. Pro provoz letadlové lodi totiž bude třeba minimálně 2600 lidí. Posádku na lodi má tvořit 1100 lidí, ve službě na moři bude půl roku jako v současných zahraničních misích, pak se osazenstvo kompletně vymění.

Kdo bude nový post admirála zastávat, zatím není jasné. Spekuluje se o některých českých důstojnících, kteří v uplynulých letech sloužili v britském Northwoodu na velitelství protipirátské mise NATO u somálských břehů.

Mateřským přístavem chlouby české armády by podle návrhu mohl být chorvatský přístav Pula. Právě ten byl v minulosti hlavní vojenskou základnou rakousko-uherského námořnictva. Odsud by se česká letadlová loď mohla zapojovat do mezinárodních misí. Pro začátek se počítá s účastí v alianční operaci Sea Guardian ve Středozemním moři, zaměřené proti pašerákům migrantů do Evropy, a v boji proti terorismu.

Smělé plány však ještě může zhatit hlasování ve vládě a ve sněmovně. Vládnoucí koalice je zatím nejednotná. Zatímco ANO je údajně pro, sociální demokracie se k aprílovému návrhu staví rezervovaně a lidovci mohou překvapit. „Jsem přesvědčen, že máme zapotřebí loďstva,“ podotkl prý lidovecký šéf Pavel Bělobrádek.

Upozorňujeme čtenáře, že dnes je 1. dubna.

Autor: LUBOMÍR SVĚTNIČKA

Témata: letadlová loď, Tomáš Garrigue Masaryk, Česko, NATO, stavba, Parlament České republiky, armáda, armáda, Ministerstvo obrany České republiky, Armáda České republiky, Ministerstvo financí České republiky

- Vstoupit do diskuse (140 příspěvků)

- Sdílet na Facebooku
- Sdílet na síti X

Mohlo by vás zajímat

Apríl LN o letadlové lodi Masaryk vzala vážně maďarská televize. Zařadila ho do zpráv



Chorvatský ministr kultury chce přejmenovat Masarykovu ulici v Záhřebu



Odcházení prezidenta Masaryka. Jeho zdravotní stav na konci života znalo jen pár vyvolených



O anexi Kaliningradu žertem debatují i politici. „Pro“ jsou Putin i Biden

