

C:\Users\Plazma\Desktop\305\Boyne_Walter_J-Srazka_titanu.PDB

PDB Name: Boyne_Walter_J-Srazka_titanu
Creator ID: REAd
PDB Type: TEXT
Version: 0
Unique ID Seed: 0
Creation Date: 8.10.2003
Modification Date: 8.10.2003
Last Backup Date: 1.1.1970
Modification Number: 0

WALTER J. BOYNE
SRÁŽKA
TITÁNŮ
NÁMOŘNÍ BITVY 2. SVĚTOVÉ VÁLKY

1

Rychlé zahájení dlouhé války

Druhá světová válka na moři propukla s nenadálou prudkostí v září 1939, když německé hladinové lodě a ponorky zahájily systematický útok, který téměř srazil Velkou Británii na kolena. Rozsah a intenzita zápasu v průběhu následujících šesti let se neustále zvyšovaly, jak se válka rozšiřovala téměř na každou významnější vodní plochu ve světě a vtahovala všechny velké námořní mocnosti a mnohé z menších do krutých bitev nepředstavitelného rozsahu a charakteru.

V severním Atlantiku ponorky napadaly konvoje, vezoucí zoufale potřebné zásoby do Velké Británie a Sovětského svazu. Na Středozemním moři se britské a italské hladinové lodě utkávaly v zuřivých bitvách, když se královské loďstvo snažilo zabránit posílení sil Osy v Africe. V Pacifiku byla Japonskem zvolená nová zbraň, operační svaz letadlových lodí, brzy svým americkým protějškem zatažena do zápolení, ve kterém si letadlové lodě obou zemí vyměňovaly údery jako dva boxeři v ringu, zatímco hladinové lodě se stávaly většinou pouze "muži v rohu", nikdy dostatečně blízko, aby zahlédly nepřítele, natož aby na něj útočily.

Bojovalo se všude, kde se na vodě křížily zájmy Osy a Spojenců - v jižním Atlantiku, v Baltském i Egejském moři, Indickém oceánu, na řekách, zvláště v Sovětském svazu a v Barmě, na mnohých jiných vnitrozemských mořích a nesčetných jezerech. Válečné lodě se vyrovnávaly se zeměpisnými zvláštnostmi různě; letadlové lodě se staly nejdůležitějším nástrojem, ale největší bitevní lodě v historii se stále střetávaly v klamných střetnutích; torpédoborce akřižníky napadaly sebe navzájem i ostatní plavidla konvoje, zatímco rychlé torpédové čluny zápolily s většími cíli. Docházelo k mnoha překvapivým improvizacím - opravárenské lodě se opancéřováním změnilly na dělové čluny, nebo bitevní lodě na letadlové odstraněním dělové věže a přidáním startovací paluby. S narůstající zuřivostí bojů se objevily sebevražedné zbraně - lidská torpéda, trpasličí ponorky a letečtí sebevrazi kamikaze.

Jako vždy existovaly dva základní společné jmenovatele, rozhodující o úspěchu nebo prohře v bitvě: statečnost námořníků a schopnosti jejich velitelů. Důstojníci a mužstvo všech zemí, od kapitána lodi až po námořníka s nejnižší hodností, bojovali dobře a statečně s tím, co měli, často proti beznadějně přesile.

Zkušenosti a prozíravost velitelů nebyly tak rovnoměrně rozděleny. Spojenci měli daleko lepší vedení - od hlav státu, přes systém velení, až k admirálům velícím loďstvu. Ačkoliv se vyskytly výjimky, velitelský sbor Osy byl při vzájemném porovnání horší na všech úrovních.

Ale země Osy - Německo, Itálie a Japonsko - zaznamenaly počáteční úspěchy na moři v takovém rozsahu, že se jim i mnohým na straně Spojenců zdálo, že vyhrály válku. Ale Spojenci vytrvali, a jak čas ubíhal, jejich nesmírná převaha ve zdrojích, spojující zpravodajskými systémy a s daleko lepším vedením, zajistily tvrdě vybojované vítězství.

Cena za odzbrojení

Vítězství by nebylo tak těžce zasloužené, kdyby Spojenci byli na válku lépe připraveni. Je nemalou ironií, že k 1. světové válce přispěly především námořní závody ve zbrojení mezi Německem a Anglií, zatímco hlavní příčinou vzniku 2. světové války byla téměř nesmyslná snaha o námořní odzbrojení.

Tlak na odzbrojení byl spíše ekonomický než altruistický; Velká Británie, jejíž hospodářství bylo zdevastované 1. světovou válkou, si nemohla dovolit déle udržovat vládu nad vodami závody ve zbrojení, místo toho se pokoušela udržet své vedoucí postavení jednáním o jeho omezení. Ve směsi mírové euforie a strasti z upadající ekonomiky žádný z demokratických států nemohl předvídat, že budoucí agresori - poražené Německo a roznáhající se Japonsko - by mohli využít rozhovorů o odzbrojení k přípravě nové světové války.

Stejně důležité bylo, že málokdo pochopil (jako třeba Hitler), že národ provádějící mírové odzbrojení potlačuje průmyslový rozvoj, zatímco zrádcovský národ, tím že zuřivě zbrojí, oživuje svou ekonomiku.

Takto se stala snaha hlásat námořní omezení a odzbrojení nejprve praktickou politikou a posléze módou. Ve světě již ekonomicky vyčerpaném byla představa snížení nákladů na zbrojení velmi populární, proto následovala řada smluv a dohod, které zadržovaly stavbu nových lodí. Během celé dlouhé doby si Spojené státy ani Velká Británie neuvědomily, do jaké míry všechny smlouvy působily ve prospěch příštích válečných států a v jejich vlastní obrovský neprospěch.

Washingtonská konference

Na návrh Velké Británie byla zahájena 12. listopadu 1921 ve Washingtonu konference o omezení námořní výzbroje. Odpovídala pozdějším jednáním SALT (Strategie Arms Limitations Talks) a měla stejné cíle. Výsledkem byla smlouva podepsaná 6. února 1922. Zajistila, že počet bitevních lodí byl ustanoven pro Velkou Británii, Spojené státy, Japonsko, Francii a Itálii v poměru 5:5:3:13/4:13/4. Bylo vyhlášeno deseti-leté moratorium na stavbu válečných lodí první třídy a pro bitevní lodě byla stanovena hranice výtlaku 35 000 tun. (Velkou výhodou pro další vývoj událostí byla skutečnost, že Spojené státy v průběhu konference rozluštily japonský diplomatický kód.)

Japonsko akceptovalo smlouvu s podmínkou, že Spojené státy nepošlípí svá opevnění v Pacifiku západně od Havajských ostrovů a Británie Singapur. Konference představovala vynikající diplomatické vítězství Japonska, protože Spojené státy byly nuceny bránit dva oceány a Anglie tři. Japonsko bylo ponecháno v pozici s daleko lépe vybavenými základnami a reálným poměrem sil v jediném oceánu, který muselo hájit - Pacifiku -, 5:3 vůči Spojeným státům a 5:2 vůči Británii. Avšak Japonsko nebylo spokojeno. Zdánlivě podřízené postavení v poměru sil, navzdory zřetelné výhodě, kterou získalo v Pacifiku, se stalo vodou na mlýn pro ultranacionalisty, kteří si to vykládali jako urážku. Nebylo tomu tak, poměry byly zvoleny na základě běžné námořní úvahy, že útočník musí mít převahu nad obráncem v poměru dvě ku jedné, aby byl úspěšný. Poměr 5:3 byl považován za záruku. (Ale američtí a angličtí admirálové vůči tomuto poměru také protestovali, protože se domnívali, že je příliš příznivý pro Japonsko.)

Nicméně výraz "5-5-3" se stal rovnocenným heslu "54-40 nebo boj", které razili agresivní japonští nacionalisté. Patřili k nim hlavně mladí důstojníci z rostoucí ja-

ponské střední třídy a sjednocovala je nenávist vůči bílé rase a touha po vojenské převaze. Výrazem tohoto hnutí se stala Kódó-Ha, "Císařská cesta", byl požadován zásah armády k očištění vlády od prodejních politiků.

Spojené státy se rozhodly považovat meze dané smlouvou spíše za horní hranici než za cíl. Americká stavba lodí se prakticky zastavila. Do služby vstoupily jen dvě další lodě kolem roku 1934. Vláda prezidenta Herberta Hoovera byla od osmáctého století první, v jejímž průběhu nebyl postaven kýl ani jediné větší válečné lodě.

Po washingtonské konferenci následovala série dalších smluv, z nichž každá poskočila sílu demokratických států, protože agresivní národy je nedodržovaly. Japonsko porušilo každou smlouvu, jakmile to bylo pro ně výhodné, což odpovídalo zvyšující se horlivosti jeho politického manévrování. Zem zachvátila pravicově orientovaná revoluce, jenž v letech 1930 až 1932 přinesla vraždu čtyř významných politických osobností a dva pokusy o puč, což vše mělo posílit japonskou rozpínavou politiku. Mladí důstojníci, kteří byli za vraždy odpovědní, nebyli potrestáni. Byli pokládáni za "pouhou mládež, usilující o dobro své vlasti". V této situaci existovaly ve skutečnosti dvě vlády - jedna civilní a jedna vojenská -, přičemž vojenská vykonávala rozhodující moc.

V roce 1931 extremisté vytyčili jako národní politiku starodávnou japonskou myšlenku Hakkó Ičiu, soustředění osmi koutů světa pod jednu střechu, což by znamenalo japonskou světovládu. První krok k tomuto cíli představovala invaze do Mandžuska v roce 1931. Rozsáhlé území bylo vzato pod japonskou správu a v roce 1932 byl vytvořen loutkový stát pod názvem "Císařství Mandžukuo". V roce 1933 Japonsko opusťlo Společnost národů jako odpověď na kritiku své militaristické činnosti. V roce 1934 extremisté mohli požadovat, aby Japonsko mělo námořní paritu se Spojenými státy a Velkou Británií. Japonské plány se nespokojovaly početní rovnováhou, usilovaly o vytvoření technicky nadřazeného námořnictva, složeného z ponorek nejnovější konstrukce, moderních torpéd, která byla lepší než torpéda jiných zemí, lodí domácí konstrukce o větším výtlaku, než mají ostatní světová plavidla, vyzbrojených největšími děly. Ačkoliv politika námořního odzbrojení již naprosto ztroskotala, Spojené státy ani Velká Británie si to neuvědomovaly. Americká ekonomická deprese nadále brzdila stavbu lodí, zatímco Anglie zápolila s neslavným pravidlem Deseti let, které zabránilo přezbrojení, pokud by v průběhu příštích deseti let bezprostředně nehrozila válka. Početní stav královského loďstva poklesl pod úroveň roku 1894, armáda byla redukována na rámcový stav a malé britské královské letectvo zůstalo vyzbrojeno plátěnými dvojplátníky, ne o mnoho modernějšími než ty, které byly používány v roce 1914.

Hlavní zastánce tohoto prakticky jednostranného odzbrojení Neville Chamberlain byl ministrem financí. Jako ministerský předseda nechvalně proslul svými komentáři o "míru pro naši dobu" při svém návratu z mnichovského výprodeje Československa v roce 1938, jeho dřívější pokusy o usmíření, adresované Japonsku, už tak známé nejsou. Chamberlain, dřívější starosta Birminghamu a osoba neochvějně oddaná vyrovnanému rozpočtu, byl tak zaujat vůči přezbrojení, že se přimlouval za přezkoumání svazků Velké Británie se Spojenými státy. Doporučoval obnovit srdečné vztahy s Japonskem a vzdát se toho, co on a jemu rovní nazývali yankeeským "hovadským chvátáním". Chamberlain formálně doporučil vládě, aby informovala Japonsko, že Anglie není připoutána k Americe, a navrhl, aby byl uzavřen pakt o neútočení na deset let. Velká Británie a Japonsko by se měly vzájemně dohodnout o sférách vlivu v Asii a ignorovat americké zájmy.

Zatímco Chamberlain přednášel své návrhy, Japonsko se rozhodlo zrušit 30. prosince 1934 washingtonskou smlouvu. Výsledkem bylo, že Anglie nabídla vzdát se závazků vůči Americe, přičemž byla Japonskem pouze odmítnuta, což nemělo žádný vliv na Chamberlainovu popularitu nebo důvěryhodnost. K Japonsku se brzy připojilo Německo, které hledalo souhlas k vyzbrojení, a britské vládě bylo ponecháno na vybranou zřít se versailleské smlouvy a předpokládaného nezměnitelného přátelství s Francií. Hitler ohromil Evropu porušením versailleské smlouvy zavedením všeobecné branné povinnosti pro armádu o velikosti třiceti šesti divizí a ohlášením existence luftwaffe. Nyní poslal osobního zmocněnce Joachima von Ribbentropa do Anglie (spolu s čtyřiceti letadly s personálem a zařízením), aby projednal námořní smlouvu.

Ribbentrop projevující nedostatek diplomatického taktu, což mu získalo světovou pověst, ostře požadoval, aby Anglie okamžitě přistoupila na smlouvu, která by povolila Třetí říši hladinové loďstvo o rozsahu 35 % velikosti královského námořnictva a jestliže o to požádá, paritu v ponorkách. I když britská vláda souhlasila, byla konsternována

Ribbentropovým porušením tradiční diplomacie. Německo požadovalo hostinu s kachnou a Anglie úslužně kachnu dodala.

Odzbrojení ve světě spěchajícím k válce

Odzbrojení a politické klima, ve kterém vzkvétalo, umožnilo agresí ze strany Itálie, Německa a Japonska. V důsledku toho se formálně silná námořnictva Spojených států a Velké Británie stala prázdňami, nevyváženými silami, jimž chyběl potřebný počet a rozmanitost lodí, jak to vyžadovaly jejich globální úkoly. Obě námořnictva měla vážný nedostatek lidí - důstojníků, poddůstojníků a mužstva -, jejich záložní vojsko bylo přestárlé a bez náležitého výcviku. Opravdový výcvik téměř neexistoval. To by nemuselo nutně znamenat katastrofu, kdyby státníci přijali opatření, odpovídající to-muto stavu. Henry Stimson, státní tajemník za Herberta Hoovera a později ministr války za Franklina D. Roosevelta, silně protestoval proti japonským akcím v Mandžus-ku. Tři roky po sobě v letech 1932, 1933 a 1934 generální rada námořnictva informovala vládu o japonském úsilí zaujmout vedoucí postavení a snaže získat námořní převahu. Rada doporučovala Rooseveltově administrativě, aby rozhodla, zda má v úmyslu bránit Filipíny až do příchodu amerických posil. Kdyby tomu tak bylo, bylo by třeba ve velkém rozsahu a se značnými náklady opevnit Manilu a urychlit stavbu lodí. Kdyby tomu tak nebylo, pak by se Spojené státy měly vzdát své politiky v Asii a přenechat volné pole Japoncům. Roosevelt zvolil střední cestu tím, že odmítl opevnění Manily i zahájení soutěžení s Japonskem na moři. Nechtěl se ani vzdát odpovědnosti Spojených států v Asii. Místo toho se rozhodl připomenout Japonsku závazky vyplývající ze smlouvy, s úmyslem vyhnout se krizi. Byla to pštroší politika, ale v sázce bylo jeho znovuzvolení.

Britská vláda přijala od svých vojenských představitelů stejnou radu týkající se Sin-gapuru. V průběhu třicátých let Anglie jednala stále tak, jako by byla ještě velmocí. Ale díky politice odzbrojování a smířlivosti chyběly po japonském útoku Británii po-třebné materiální zdroje a vůle k odporu.

Ve Spojených státech bylo námořnictvo v poměrně příznivé situaci díky vstřícnému přístupu prezidenta Roosevelta k jeho potřebám, neboť byl zástupcem ministra vojen-ských námořních sil v průběhu první světové války a de facto ministrem vojenských námořních sil v průběhu svých prvních dvou prezidentských období. V důsledku toho, ačkoliv bitevní loď byla nadále považována za rozhodující zbraň, bylo provedeno značné množství pokusů s operacemi střemhlavých bombardérů a torpédových letadel z paluby letadlových lodí. Spojené státy měly naštěstí admirála Williama Moffeta, který, ačkoliv byl fascinován vzducholoděmi, podporoval také admirála H. T. Mayo a kontradmirála Hugha Rodmana v jejich víře v letadlové lodě. A v roce 1934 poslal-nec Čarí Vinson z Georgie, člen Výboru pro námořní záležitosti, podnítil administrati-vu, aby začala stavět lodě do limitu smlouvy. (Dnes je USS jménem Čarí Vinson jednou z nejsilnějších nukleárních letadlových lodí válečného loďstva.)

Japonci se také domnívali, že příští zápas rozhodnou největší děla, ale podobně jako Spojené státy vyvinuli lehčí a rychlejší letadlové lodi nesoucí mnoho letadel. Mužem, který se nejvíce zasloužil o výstavbu japonských letadlových lodí, byl admirál Isoroku Jamamoto, který pozděj vedl Spojené loďstvo a který byl současně předním japon-ským námořním poradcem na odzbrojovacích konferencích.

Vedoucí postavení v německém námořnictvu připadlo v roce 1928 viceadmirálovi Erichu Raederovi, který byl předtím pověřen sepsáním oficiální německé námořní his-torie I. světové války Der Krieg zu See. Raeder byl ve svých úvahách ovlivněn rela-tivním úspěchem německých křižníků, jako byl Emden, a vyhlásil, že taková bude v budoucnosti správná cesta pro německé námořnictvo. Raeder udržoval svoje námoř-nictvo jako zcela apolitické, zatímco se sám nucoval Adolfu Hitlerovi výrokem, že bude třeba, aby hladinové loďstvo udržovalo spojení mezi Německem a Východním Pruskem, které bylo tehdy odděleno polským územím. Ironií osudu posledním velkým vypětím německého námořnictva ve 2. světové válce, v krušné zimě a na jaře 1945, mělo být provedení tragické evakuace uprchlíků z Východního Pruska do Německa při postupu ruských armád.

Raeder s rostoucí nestydatostí označil nejprve Francii jako nominálního nepřítele a navrhl, aby Německo mělo loďstvo přinejmenším stejně velké jako tento starý soupeř. V lednu 1939 předložil svůj plán Z, v němž navrhoval vytvořit loďstvo schopné postavit se kolem roku 1948 Anglii, na základě taktiky křižníkové války, které dával přednost: předvídal vysílání silných skupin, skládajících se z bitevních lodí, bitevních křižníků a letadlových lodí, které by ničily anglické obchodní loď-stvo.

Hitler znal své lidi a slíbil Raederovi vše, co si přál, dovolil mu i snít o obrov-s-kém loďstvu osmdesáti bitevních lodí a tuctu letadlových lodí, které po vyřízení Anglie a Spojených států vybojuje poslední vrcholný souboj za ovládnutí světa s Ja-ponskem. Co je důležitější, Hitler Raedera ujistil, že do roku 1944 nedojde k vál-ce.

Raeder ignoroval ponaučení z ponorkové války a začal budovat se silně omezenými prostředky hladinové loďstvo. Lodě, které vybudoval, byly sice výtečné, ale bylo jich tak málo, že při vypuknutí války v roce 1939 se cítil Hitlerem oklamán. Raeder byl po-sedlý myšlenkou, že moderní německé námořnictvo by se nikdy nevzdalo, jako to uči-nilo námořnictvo císařské, ale klesalo by ke dnu s vlajícími prapory a pálícími děly. Avšak nerezignoval, nasadil své lodě na podporu Hitlerových plánů a až do konce své kariéry byl přesvědčen, že on jediný věděl, co je pro německé námořnictvo dobré. Jak válečné události ukázaly, jeho podpora námořnictva se časem přeměnila ve ztotožnění cílů německého námořnictva s jeho vlastními. Opakovaně selhal při stanovení válečné strategie, stejně jako nedokázal předjímat, co by se mohlo stát, kdyby válka začala dříve, než bylo přislíbeno.

Existuje-li ve válce nějaká spravedlnost, můžeme ji pravděpodobně spatřovat ve

skutečnosti, že ze všech bojujících národů námořní vůdci Německa a Japonska, Erich Raeder a Isoroku Jamamoto, byli největšími ztroskotanci. Jejich země vybudovaly vý-borné lodě a připravily pro ně skvělé posádky; ale oba tito vůdci navrhli a prováděli praktická opatření, která, když válka vypukla, odsoudila jejich námořnictva k totální porážce.

Kostky jsou vrženy

"Winston se vrátil."

Toto pyšné i když pochopitelné poselství bylo vysíláno admirálitou všem lodím krá-lovského námořnictva, když se

Winston Spencer Churchill podruhé stal prvním lor-dem admirality 3. září 1939, v den, kdy Anglie vyhlásila válku Německu. Churchill, jemuž chyběly tři měsíce do věku šedesáti pěti let, nebyl členem vlády od roku 1929 a po léta byl zesměšňován v tisku pro svou roli v tažení u Gallipole a pro stranické pře-stupky, se ujal svých povinností s obvyklou rázností. Admirality, na rozdíl od Minis-terstva války a Ministerstva letectví, měla přímé operační řízení svých sil. Churchill vychutnával svou moc, a to bylo v roce 1939 dokonce markantnější než v roce 1914.

V roce 1939 byl jeho prvním námořním lordem admirál Sir Dudley Pound, vážný muž, jehož čtyřleté vykonávání úřadu se vyznačovalo výraznými úspěchy i značnými nezdary. Pound byl silně kritizován, protože se často podroboval Churchillovi, ale zda-leka nebyl jediným vyšším britským důstojníkem, který tak činil. Vzhledem k vnějším okolnostem mohl být Churchill spokojen se srovnatelným postavením anglického vá-lečného námořnictva a jeho odpůrců. Neexistovalo německé širokomořské loďstvo a Itálie dosud nevstoupila do války. Královské loďstvo bylo schopné vybojovat bitvu o Jutsko, ono klasické střetnutí bitev-ních lodí v 1. světové válce, ale Němcům chyběly potřebné prostředky, aby se mu postavili. Místo toho mohl Raeder provést pouze velice omezenou verzi svých gran-diózních plánů křižníkové války.

Vnější zdání mohlo klamat, protože nehledě na početní převahu, různé námořní smlouvy z dvacátých a třicátých let ponechávaly královské námořnictvo vybavené star-šími loděmi. Zvláště nedostatečné bylo vybavení letadlovými loděmi a kvalita letounů námořního letectva. Ve srovnání s americkými protějšky měly britské letadlové lodě příliš krátký akční rádius.

Námořní letectvo, které nemělo až do roku 1938 vlastní rozpočet, vstoupilo do války s nemoderními, zastaralými nebo konstrukčně nevhodnými letadly. Pouze nemo-derní Fairey Swordfish, neohrabaný dvojplošník, láskyplně nazývaný "Síťovka", se prokázal jako účinná zbraň a zůstal akceschopný až do května 1945. Uplynuly dlouhé měsíce, než se na britských letadlových lodích objevily moderní letouny jako Hawker Sea Hurricane nebo americké Grumman Martlet (Wildcat ve Spojených státech).

Jakmile vypukla válka a ponorková hrozba se stala aktuální, projevilo se jedno ze skrytých nebezpečí dlouhého období námořního odzbrojování. Panoval totiž kritický nedostatek křižníků, torpédoborců a zvláště menších lodí, které byly životně důležité pro doprovod konvojů.

Avšak důležitější než uvedené okolnosti byla určitá neschopnost vedení, díky níž bylo královské námořnictvo technicky zaostalé a chyběla mu odborná zdatnost, potřeb-ná pro vedení války. V předchozích jedenadvaceti letech se královské loďstvo vrátilo ke způsobu života devatenáctého století, kdy byla nejdůležitější naleštěná mosaz, třpy-tivý náter a plný společenský život.

Poměr sil

Domácí loďstvo se cítilo bezpečné na své základně ve Scapa Flow na Orknejských ostrovech, kam velké lodě vplouvaly a odkud odplouvaly nedaleko místa, kde se 21. června 1919 samo potopilo německé císařské loďstvo.

Domácí loďstvo se skládalo z pěti bitevních lodí, dvou bitevních křižníků (včetně lodi Hood, považované po dva-cet let za nejsilnější loď na světě), dvou letadlových lodí, šestnácti křižníků, sedmi tor-pédoborců a jedenadvaceti ponorek. V přístavech podél anglického pobřeží směrem k Liverpoolu byly ještě rozmístěny další dvě bitevní lodě, dvě letadlové lodě, pět křižníků a čtyřiapadesát torpédoborců. Ostatní válečné lodě byly rozmístěny po celé zeměkouli, kromě toho ještě existovala loďstva dominií. Na základě formální dohody mezi Británií a Francií bylo francouzské loďstvo soustředěno ve Středozemním moři.

Tváří v tvář tomuto imponujícímu seskupení sil měl velkoadmirál Raeder k dispozi-ci pouze sedm těžkých válečných lodí, z nichž nejdůležitější byly dvě rychlé, ale ne-dostatečně vyzbrojené bitevní lodě Gneisenau a Scharnhorst. Tisk zveličil úlohu tří takzvaných kapesních bitevních lodí - Admirál Graf Spee, Admirál Scheer a Deutschland. Tato plavidla, formálně nazývaná obrněné lodě, měla být dostatečně rychlá, aby unikla kterékoliv lodi, která by je předčila palebnou silou. Skutečnost však byla jiná: francouzské bitevní lodě Strasbourg a Dunkerque byly specifickými protějšky kapes-ním bitevním lodím a britské bitevní křižníky Hood, Renown a Repulse byly rychlejší a navíc měly větší palebnou sílu. Vyzbrojeny šesti děly ráže 280 mm a dosahující rychlosti 26 uzlů, byly tři německé lodě třídy Admirál postaveny v rámci limitu 10 000 tun pro křižníky, ale ve skutečnosti měly výtlak 12 100 tun. Podobně jako některé ja-ponské lodě používaly kapesní bitevní lodě svařované ocelové trupy, což byla v té době radikální změna oproti standardním nýtovaným lodním konstrukcím.

Raederovy další velké válečné lodě byly bitevní lodě zdoby před 1. světovou vál-kou, námořní školní lodě poháněné uhlím Schlesvigg-Holstein a Schlesien byly už-itečné pouze jako plovoucí dělostřelectvo. Mohutný Bismarck, který měl krátkou a ruš-nou historii, a Tirpitz, jenž se stal synonymem dosavadní koncepce, nebyly dosud dokončeny.

Zbytek německého námořnictva byl ve srovnání s velikostí zbývající části nacistic-kého přezbrojovacího programu nevysvětlitelně slabý, pouze se třemi těžkými křižníky Hipper, Prinz. Eugen a Blucher, dále se šesti lehkými křižníky, sedmnácti torpédoborci a padesáti sedmi ponorkami.

Z ponorek bylo deset "baltických kachen", příliš malých pro službu v Atlantiku, a osm zbývajících nebylo dosud ve službě. Kromě toho existoval jistý počet ozbroje-ných obchodních lodí, z nichž některé by mohly pokračovat ve slavných stopách lodí hraběte von Lucknera za 1. světové války.

Jestliže Britové neměli silné námořní letectvo, Němci pak byli skutečně bezmocní, z valné části díky žárlivému naléhání polního maršála Hermannu Göringa na řízení všech záležitostí týkajících se letectva. Byly položeny kýly dvou letadlových lodí Graf Zeppelin a Peter Strasser (pojmenována po slavném veliteli lodě z 1. světové války), ale práce byla na poslední chvíli přerušena a byla nabídnuta Sovětskému svazu při do-dávce části zbraní slíbených v neblaze proslulém předválečném paktu. GrafZeppelin

nebyl nikdy dokončen, přečkal válku jako skladiště pro exotické asijské dřevo. Když se stak válečnou kořistí, převrátil se při vlečení na moři cestou do Sovětského svazu také proto, že jeho paluby byly naloženy nákladními vozy plnými kořisti.

Goring nedovolil luftwaffe, aby později ve válce působila dostatečně ve prospěch námořnictva, i když^pozemní vítězství zajistila dostatek letišť a přistávacích ploch od Norska po hranice Španělska. Němci vyvinuli některá výtečná specializovaná letadla včetně Focke Wulf FW 200, průzkumného letadla dlouhého doletu, a Heinkel 115, tor-pédového letadla. Kromě toho se standardní letadla luftwaffe jako Junkers Ju 88 a Heinkel He 111 výborně osvědčila při námořních operacích. Naneštěstí pro německé námořnictvo Goring nepovolil oddělenou námořní leteckou složku, ani přiměřenou podporu za strany luftwaffe, třebaže to bylo na počátku války možné.

Raeder, bez ohledu na to, jak ho překvapilo Hitlerovo rozhodnutí pro předčasnou válku, poslal nicméně do Atlantiku tolik lodí, kolik mohl uvolnit před invazí do Pol-ska. Všechna osmnáct ponorek schopných nasazení v Atlantiku bylo na místě a zbývajících jedenadvacet bylo rozmístěno v Severním moři, zatímco "kapesní bitevní loď" Deutschland a GrafSpee byly již poslány na svá stanoviště v severním a jižním Atlan-tiku.

Bez ohledu na nepříznivý poměr sil byly některé faktory pro německé námořnictvo příznivé. Královské loďstvo se muselo roztáhnout a vytvořit tak obranu proti případné-mu útoku. Nástup "kapesní bitevní loď" způsobil v admiralitě paniku. Němečtí kapitá-ni si to uvědomovali a pokoušeli se vzbudit zmatek všude, kde to bylo možné, tím, že se přemísťovali z místa na místo přes široké oceánské prostory. Koncepce "fleet - in -being" (loďstvo v bojové pohotovosti), uplatňovaná německým loďstvem, překážela Anglii ještě více než za I. světové války, neboť potřebovala šest let, aby se vypořádala s poměrně omezeným počtem velkých německých válečných lodí.

Akce na hladině

Kapitulace císařského německého námořnictva a jeho následné potopení ve Scapa Flow v roce 1919 mělo velice neblahý vliv na veloadmirála Ericha Raedera a na mnohé kapitány, kteří veleli na válečných lodích v novém německém námořnictvu. V memorandu z 3. září roku 1939 Raeder vyslovil své zklamání nad Hitlerovým poru-šením slibu a naznačil, že by německé loďstvo mohlo být mnohem silnější, kdyby byla válka odložena. Připojil závažné prohlášení: "Pokud jde o naše hladinové lodě, jsou proti odpovídajícím britským silám tak slabé, že nemohou učinit nic lepšího než uká-zat, že umějí umírat se ctí, aby položily základy budoucího obrození." Raederova filo-zofie znovuvybudování loďstva odrážela depresi po potopení ve Scapa Flow. V průběhu 2. světové války mívala rozhodující vliv na osudy tisíců mladších důstojní-ků a námořníků, kteří byli zabiti, když se jejich kapitáni odmítli vzdát, přestože byl boj zjevně ztracen.

"Raederova poučka" byla v ostrém taktickém rozporu s Hitlerovým nervózním nalé-háním, aby německé hladinové jednotky nevstupovaly do boje se silnějšími nepřátel-skými silami. Německý lodní kapitán byl tedy rozpolcen dvěma příkazy, z nich jeden znamenal bojovat za každou cenu, zatímco druhý nebojovat, pokud není vítězství jisté.

Tato mentalita "odsouzení k nezdaru" se záhy projevila neúčinnou a posléze zhoub-nou plavbou lodí GrafSpee a Deutschland.

2

Německo vyplouvá vpřed

Lodě GrafSpee 'd Deutschland byly vyslány na moře před vypuknutím války, Graf Spee 21. srpna a Deutschland o tři dny později. Počáteční nájezd druhé lodě byl daleko méně dramatický než ten, který uskutečnila loď GrafSpee.

Deutschland byla první z nových německých lodí spuštěných na vodu, první zaháji-la boj a jako poslední ukončila zápas. Když v březnu 1931 vstoupila do služby, nikdo nepředvídal její neutěšenou, granáty zatíženou budoucnost. Pyšně pokřtěna jménem Deutschland byla údajně křižníkem o výtlaku 10 000 tun, povoleném na základě ver-saillské smlouvy. Byla první lodí z řady Panzerschi/fe s plným výtlakem 15 500 tun a s výzbrojí šesti děl ráže 280 mm, umístěných ve dvou věžích po třech. Tato děla mohla vrhat tříštivé granáty o váze 330 kg na vzdálenost patnáct námořních mil, při-tom německé granáty a traskaviny byly nejlepší jakosti. Použití elektricky svařovaného trupu a dieselových motorů mělo za následek úsporu 550 tun. Byla opatřena osmi die-selovými motory firmy MAN, z nichž každý měl výkon 6 750 koňských sil, takže cel-kově ji pohánělo 54 000 koňských sil rychlostí 26 uzlů. Stála 19 milionů dolarů, což bylo v té době velmi nákladné a nepřiměřeně to zatěžovalo zbrojní fondy Výmarské re-publiky, která ji financovala. Byla bombardována 29. května 1937 španělskými repub-likánskými letadly ve španělském přístavu Ibisa, přičemž došlo ke 109 ztrátám na životech.

První válečné plavby

Lod' Deutschland pod velením kapitána Paula Wennekera vyplula ze svého úkrytu jižně od Grónska a 5. října 1939 potopila britský parník Stonegate (5 044 tun) a 9. říj-na norský parník Lorentz W. Hansen (1918 tun). Wenneker se pak dopustil jednoho z klasických válečných omylů tím, že zajał americkou obchodní loď City of Flint, což byla chyba, v jejímž důsledku přibýly Hitlerovi šediny. Loď City of Flint se dostala na první stránky novin, když 3. září zachránila 200 trosečníků z lodi Athenia a pak je bez-pečně dopravila do New Yorku, spolu s dvaceti devíti Američany prchajícími z Evropy po vypuknutí války. Joseph Aloysius Gainard, kapitán City of Flint, byl torpédován v roce 1918, kdy sloužil jako podporučík na palubě transportní lodi President Lincoln. Po naložení nákladu se plavil zpět 3. října 1939 z New Yorku do Liverpoolu a Glas-gow. Za pět dní byla City of Flint zadržena lodí Deutschland ve vzdálenosti 1 260 mil od New Yorku; členové německého výsadku vnikli na palubu, Gainard a jeho posádka byli zajati a byla vztyčena vlajka s hákovým křížem. Německá posádka unikla britskému námořnictvu (což nebylo v tomto počátečním stupni války příliš obtížné) a přistála 21. října v norském přístavu Tromsø. Norové, úzkostlivě chránící svou neutralitu, od-mílili Němcům vstup, tito pak pokračovali do Murmanská, kde výsadek nárokoval pří-pad "havárie", kdy měl podle tradice právo na azyl kvůli poškození, k němuž došlo na moři. Sovětské úřady vrátily loď zpět na moře s tím, že kdyby bývalo došlo k havárii, tak by Američané na palubě nemohli být považováni za válečné zajatce.

Mezitím Spojené státy rozpoutaly mohutnou vlnu diplomatických protestů a německé ministerstvo zahraničí mělo plné ruce práce, aby našlo způsob odškodnění, kterým by si zachovalo tvář. City of Flint, jejíž nacistická posádka byla nyní oficiálně pokládána za únosce, byla ostře pronásledována britským Domácím loďstvem. Plující těsně podél norského pobřeží, dosáhla přístavu Hatigesund v Norsku, kde jí byl opět odepřen vstup. Němci si uvědomili, že se jim nikdy nepodaří proniknout britským obklíčením, a zkrátka a dobře přistáli. Norové okamžitě zadrželi a internovali Němce, o-svobodili Gainarda a jeho posádku a umožnili jim návrat do New Yorku. Gainard byl vyznamenán námořním křížem - prvním uděleným v 2. světové válce - a následovně byl povolán zpět do služby. Sloužil v hodnosti námořního kapitána na palubě lodi až do své smrti 23. prosince 1943. 23. listopadu 1944 byl po něm pojmenován torpédo-borce třídy Summer, lodi Gainard (DD706) bylo uděleno námořní čestné uznání na Okinawě.

Hitler už nemohl déle snášet potáčení lodi Deutschland a povolal ji domů, vplížila se do přístavu Gotenhafen (Gdyně) 17. října; o měsíc později Hitler rezolutně změnil její jméno na Lutzow, aniž by to konzultoval s Raederem.

V roce 1940 při invazi do Norska byl Lutzow těžce poškozen děly z pobřežních základen. Při návratu domů za účelem opravy ho zasáhla torpéda britské ponorky Spear-fish, která poškodila lodní šrouby i kormidlo. Remorkéry ji přitáhly, aby ji zachránily před potopením, domů, což působilo ponižujícím dojmem. Po opravě ji 12. června 1941 torpédoval letoun Bristol Beaufort, pak byla poslána do suchého doku v Kielu. V červenci 1942 Lutzow promeškal hromadný útok na kón voj PQ-17 tím, že najel v se-verním Norsku na mělčinu. V roce 1944 poskytoval dělostřeleckou podporu při ústupu nacistických vojsk podél baltického pobřeží; granátům z jeho děl ráže 280 mm bylo přisuzováno oddálení dobytí Klajpedy Rudou armádou o několik týdnů. V roce 1945 byla zasažena v kanálu Kaiserfarirt bombou Tallboy a váže 5 450 kg, svrženou z brit-ského Avro Lancasteru.

Vzdorující Lutzow byl dopraven zpět a sloužil v posledních dnech války jako pev-nost, pátil ze svých děl ráže 280 mm na postupující sovětské tanky. Když se konečně ruská vojska přiblížila na dostřel pěchotních zbraní, byl Lutzow 4. května 1945 zá-měrně vyhozen do vzduchu. Loď Deutschland/Lutzow může být považována za pozdní omyl, ale přežila Hitlera o čtyři dny.

Šlechtný korzár

Jakkoliv byla plavba lodi Deutschland neúčinná, někuli kontraproduktivní, jýece napínala do krajnosti britské síly, které se ji pokoušely nalézt. Ona epizoda a úspěšnějš-ší úsilí lodi GrafSpee prokázaly platnost Raederovy koncepce, že několik německých lodí, zasazujících tvrdé rány, může převzít iniciativu ze strany královského loďstva a rozrušit anglickou lodní dopravu.

Anglické válečné námořnictvo považovalo hrozbu za tak vážnou, že ne méně než osm bojových skupin pátralo po lodi GrafSpee, když útočila na lodní dopravu v již-ním Atlantiku. Je ironií, že tyto velké svazy, které narušily operační schopnosti krá-

lovského námořnictva přesně takovým způsobem, jak si to Raeder přál, se nikdy neu-tkaly s lodí GrafSpee. Tato čest připadla svazu G, který tvořily křižníky Ajax, Achilles a Exeter, svolané ze svých operačních prostorů v jižním Atlantiku mužem vskutku Nel-sonova charakteru, komodorem Henrym Harwoodem, který byl na palubě Ajaxu.

GrafSpee proklouzla britským loďstvem a usídlila se v jižním Atlantiku společně se svou zásobovací lodí Altmark (která se brzy zúčastní jiného průniku do norských vod). Zde započala klasickou korzářskou činnost. Pětačtyřiceti lety kapitán Hans Langsdorff byl veterán od Jutska, oblíbený u svých mužů a konečně i u svých zajatců, což byla snad největší pocta, které mohl dosáhnout.

Langsdorff prováděl Raederovu křižníkovou válku s přesností a elánem, klamal krá-lovské námořnictvo svým objevováním se na rozličných místech v jižním Atlantiku a Indickém oceánu. Mezi 30. zářím a 7. prosincem 1939 GrafSpee potopil devět ná-kladních lodí o celkové tonáži 50 089 tun. Přitom Langsdorff nezabil ani jediného ná-mořníka nebo pasažéra na kterékoliv z těchto lodí. Jednal se svými zajatci se zdvořilou ohleduplností a umísť-oval je buď na neutrální lodě směřující do Evropy nebo na Alt-mark.

Jeho plavba by mohla být delší, kdyby byl bezohlednější, neboť dvě z jeho posled-ních obětí, lodě Doric Star a Tairoa, vysílaly svůj signál RRR (napaden hladinovou lodí) spolu se svou pozicí, a královské loďstvo mělo konečně pevný bod v prostoru, ve kterém GrafSpee operoval, poblíž východního pobřeží jižní Afriky. Jiní korzáři obvyk-le vyslali přívál granátů na rádiovou stanici napadené lodi při prvním znamení vysílání. Langsdorff, vždy gentleman, nezahajoval palbu, dokud to nebylo zapotřebí, a do-konce gratuloval statečnému radistovi na lodi Tairoa, který udržoval trvale spojení až do chvíle, kdy mu granát ráže 105 mm zničil přístroj. Bylo to dobré divadlo, jenže špatné vedení války.

Kapitán lodě Graf Spee ale poznal, že musí najít novou základnu pro své operace. Od své poslední oběti, lodi Streonshalh (3 895 tun), ukořistil dokumenty označující optimální místo k zachycení obchodních lodí připlouvajících z River Plate blízko Mon-tevidea v Uruguai. Rádiem z Berlína dostal zprávu, že čtyři britské nákladní lodě opus-tí 10. prosince Montevideo, a to jej přivedlo k rozhodnutí. Popluje k pobřežní oblasti Jižní Ameriky, aby zaznamenal úspěchy proti lodím přivážejícím do Británie obilí a mražené maso, pak se vrátí do Německa. Jeho stroje potřebovaly generální opravu v loděnici, vydávaly snadno viditelný kouř v nevhodnou dobu.

Lodě komodora Harwooda byly široce rozptýleny, jak Langsdorff předvídal, Exeter v oblasti Falkland, Achilles poblíž Ria de Janeiro, zatímco Ajax byl náhodou poblíž River Plate. Harwood zápolil s hádankou, týkající se lodi GrafSpee, pokoušel se od-hadnout, kam by směřoval, kdyby byl na Langsdorffově místě. Zakreslil polohu lodi Graf Spee, určil různé trasy obchodních lodí a odhadl, že Langsdorff bude asi směřo-vat k Montevideu. Vydal svému lodnímu svazu směrnicí, aby se zde připojil k Ajaxu. Harwood a Langsdorff ukazují v mnoha rysech rozdíl mezi britskými a německými veliteli. Britští kapitáni válečných lodí byli typicky bojechtiví a rozhodnutí vstoupit do bitvy bez ohledu na vyhlídky. Němečtí velitelé váhali se zahájením bitvy, pokud ne-

byly zřetelné výhody na jejich straně. Nebyla to otázka strachu před smrtí. Langsdorff později dokázal, že tomu tak nebylo. Byla to spíše přehnaná obava ze ztráty lodě.

Harwood si dobře uvědomoval, že podle všech měřítek představoval Admirál Graf Spee něco, co se v námořnické hantýrce označuje jako "větší síla". Německá loď měla větší váhu salvy než tři uvedené křižníky, byla schopna vrhnout 2 250 kg granátů v jediné salvě, zatímco kombinovaná salva tří křižníků měla váhu 1 500 kg. Loď Graf

Spee byla také silněji pancéřována než kterákoli z britských lodí, schopna odolávat granátům ráže 152 mm z lodí Achilles a Ajax, a byla zranitelná pouze granáty ráže 203 mm z Exeteru. Měla také neomezenou výhodu v tom, že byla první německou lodí vy-zbrojenou radarem, jednalo se o poněkud primitivní osmdesáticentimetrový Seetakt s užitečným dosahem devíti mil. Exeter měl výtlak 8390 tun; Ajax a Achilles měl každý výtlak kolem 7000 tun. Graf Spee měl výtlak 12 000 tun. Harwoodovy roz-kazy byly stručné: "Moje záměry s třemi křižníky proti kapesní bitevní lodi. Okamžitý útok. Za dne jedněte jako dvě jednotky. První skupina (Ajax u Achilles) a Exeter se rozestoupí, aby bylo možné boční sledování. První skupina zahustí dě-lovou palbu." (Boční sledování znamenalo záznamy dopadu dělostřelecké palby ze strany, to jest hlášení, kam dopadly granáty.) Jinými slovy, větší síla budí prokleta.

Ráno 12. prosince 1939 v 05.52 Graf Spee zpozoroval stožáry Exeteru ve vzdálenosti dvaceti mil. O osm minut později anglická eskadra zpozorovala stopy kouře z opotřebovaných strojů lodí Graf Spee a vyrazila do útoku.

Langsdorff, myslící na zničení eskortovaného konvoje, se domníval, že jeho těžká děla by mohla poškodit křižník nebo torpédoborce do té míry, že by nebyl schopen ho sledovat. Ale v 06.16 zjistil, že čelí ne jednomu, ale třem křižníkům, které správně identifikoval jako Exeter, Ajax u Achilles, z nichž každý byl schopen vyvinout rychlost vyšší o 6 uzlů než jeho vlastní loď. Vědom si toho, že musí bojovat a zničit je, zvýšil rychlost a vstoupil do nepancéřované velitelské věže, která se stane jeho Achillovou patou. Zde měl sice velkou možnost rozhledu, ale žádnou ochranu před přívalem oceli, který na něho dopadne. Nicméně v 06.17, když se přiblížil na vzdálenost menší než dvanáct mil, zahájil palbu na Exeter. Britský křižník odpověděl o tři minuty později, za šedesát vteřin jej následoval Achilles a Ajax.

Německá kanonáda byla úspěšná, pokryla Exeter třetí salvou, přičemž zničila pozo-rovací letouny typu Supermarine Walrus a usmrtila obsluhu torpédometů na pravobo-ku. Další salva zasáhla přímo, vyřadila dělovou věž B a zabila většinu lidí na můstku. Následovaly dva další přímé zásahy a kouř a plameny se vznášely nad Exeterem, který nyní řídil jeho kapitán F. S. Bell ze záložního stanoviště. Bell byl zraněn v obličeji, předával své rozkazy ústně do kormidelny na zádi s obvyklým zpožděním a zmatkem, který doprovází narušení normální komunikace. Langsdorff se obával torpédového úto-ku dvou lehkých křižníků a přenesl palbu 7. Exeteru na Ajax a Achilles, což byl jeho druhý omyl po rozhodnutí svést boj. Poškozený Exeter, naklánějící se ke straně a zdánlivě poražený, zaútočil torpédou; Langsdorff se jim vyhnul, ale byl vyveden z míry, prudce se obrátil nalevo a vypustil kouřovou clonu. Vzdal se takto iniciativy a ve skutečnosti i bitvy, pouze dvacet minut po jejím zahájení. Zápas teď připomínal dva teriéry, kteří obtěžují poraněného německého ovčáka. Langsdorff, nepochybně vy-děšen agresivní taktikou, se opět soustředil na Exeter, který zasáhl Graf Spee další sal-vou ze svých děl ráže 203 mm. Věž A Exeteru byla posunuta a nefungovala, zařízení pro řízení palby nebylo schopné provozu a jeho naklón se zhoršil, ale jeho stroje byly v plném chodu a kapitán Bell byl připraven vrazit do lodí Graf Spee, kdyby jiné prostředky selhaly.

Salvy Gráfa Spee nyní bušily do Ajaxu a vyřadily v 07.25 jeho dvě zadní věže, pak následovala výměna torpéd z obou lodí vypuštěných na vzdálenost 8 000 metrů. Obe lodě se vyhnuly torpédům, ale Graf Spee směřoval rychlostí 24 uzlů k Montevideu a přes své poškození stále pářil s dostatečnou přesností, takže se mu podařilo srazit ko-šovou čnělku stožáru Ajaxu.

Graf Spee byl zasažen třemi granáty ráže 203 mm a sedmnácti ráže 152 mm. Na jeho přídi se otevřela velká trhlina a důležité části nástaveb byly zničeny včetně zaříze-ní pro čištění paliva a mazacího oleje, používaného pro stroje. Děla ráže 152 mm obou britských křižníků, jejichž granáty nebyly schopné proniknout pancéřováním lodě Graf Spee, způsobila rozsáhlé škody na horních palubách, kde zabíjela a zraňovala obsluhu vedlejší výzbroje. V posádce lodí Graf Spee bylo třicet šest zabitých a padesát devět /raněných, značnou škodu utrpělo zařízení pro destilaci vody, pekárna a lodní ku-chyně. Žádný z dvašedesáti britských válečných zajatců na palubě nebyl zraněn, což umocnilo Langsdorffův skvělý výkon. Langsdorff, který byl vystaven nebezpečí v po-měrně nechráněné velitelské věži, nebyl ušetřen, utřil dvě zranění na hlavě a byl krátce v bezvědomí. Snad utrpěl mírný otřes mozku.

Langsdorff hledal útočiště v Montevideu, přičemž k tomuto rozhodnutí získal sou-hlas admirála Raedera a zuřícího Hitlera. Následovala neupřímná diplomatická hra, při níž se obě strany přetvařovaly. Britové byli jasnými vítězi. Langsdorff žádal, aby mohl zůstat patnáct dní kvůli opravám na lodi. Britové se tvářili, že si přejí, aby opustil mís-to během čtyřiařidvaceti hodin, což mezinárodní zákon zdánlivě požadoval, ale ve sku-tečnosti chtěli, aby zůstal aspoň tři nebo čtyři dny, dokud loď, o nichž tvrdili, že jsou již na místě, Ark Royal a Renown, opravdu nedorazí.

Protože byl Langsdorff přesvědčen o tom, že Britové číhají ve zdrcující přesile, jeho možnost volby se snížila na tři možnosti: probojovat se do Buenos Aires v naději, že by se mu mohlo dostat lepšího přijetí od argentinské vlády; přijmout internaci v Mon-tevideu, nebo potopit Graf Spee v ústí La Platy.

Langsdorff zaslal Raederovi 16. prosince tyto tři varianty řešení prostřednictvím rá-dia se žádostí o rozhodnutí. Raeder s Hitlerem tento problém projednávali, Hitler se tentokrát přikláněl k boji na život a na smrt, pak ale Raederovi v konečném posouzení ustoupil, jak často činil v námořních záležitostech. Ten pak Langsdorffovi doporučil, aby se pokusil prodloužit dobu pobytu v neutrálních vodách, a schválil jeho rozhodnu-tí probojovat si cestu do Buenos Aires.

Nařídil: "Žádná internace v Uruguay!" Pak Raeder poněkud dvojsmyslně dodal: "Pokuste se o účinnou destrukci, bude-li loď potopena."

Britské síly čekající před La Platon stále sestávaly z poškozených lodí Ajax a Achilles, nyní je posílil křižník Cumberland o výtlaku 10 000 tun s osmi děly ráže

203 mm, který byl postaven podle specifikací washingtonské námořní smlouvy. Veli-tel těchto sil Harwood vydal příkaz odříznout lodi Graf Spee cestu, ale odhadoval, že Langsdorff má nejméně sedmdesátiprocentní naději na únik. Po úniku se mohl dostat domů, podobně jako se to málem podařilo lodi Altmarm.

Langsdorff se rozhodl loď potopit, dopravil většinu své posádky na německou obchodní loď Tacoma, směřující do Buenos Aires, aby zde vyhledala útočiště jako "ztroskotavší námořnici".

Se svými staršími důstojníky a s minimální posádkou vyvedl Langsdorff Graf Spee z přístavu Montevideo před zraky tisíců diváků, kteří doufali, že uvidí poslední udatou bitvu. Místo toho bitevní loď, jejíž důležité zařízení bylo buď demontováno nebo zničeno, zakotvila vně třímilového pásma Uruguaye. Německé vlajky byly staženy, časované rozbušky nastaveny a zbytek posádky se nalodil do motorového člunu, který směřoval do Buenos Aires.

Ve 20.00, dvacet minut po Langsdorffově odchodu, vybuchly nálože, Graf Spee explodoval a klesal ke dnu, jeho poškozené horní části byly ještě viditelné.

Argentině, nebyli ochotni spolupracovat tak, jak Němci doufali, posádka byla inter-nována, což ji pravděpodobně zachránilo život, neboť v případě repatriace by se větší-

na z nich vrátila do boje na palubě ponorek a málokdo by přežil. Více než 500 z nich zůstalo z vlastní vůle po válce v Argentině.

Langsdorff, který věnoval pozornost detailům, si na německém velvyslanectví vy-půjčil pistoli a napsal tři dopisy. Dva byly určeny rodině. Třetí byl adresován německé-mu velvyslanci v Buenos Aires, ve kterém projevil přání dokázat svou smrtí, že "bojově složky Říše jsou připraveny zemřít pro čest vlajky". Traduje se pravděpo-dobně smyšlená historka, že se sám zahalil do německé námořní vlajky. Pak se, podle chorobného pruského vojenského názoru, že jakoukoli situaci lze zlepšit další smrtí, zastřelil.

Životně důležitá cesta na sever

Po potopení lodi Graf Spee se admirál Raeder zatvrdil a stal se dokonce více agre-sivním. Přimlouval se za útok na západ, který si generálové přáli odložit, a ustavičně zdůrazňoval potřebu okupovat Norsko. Také Hitler se zamiloval do této myšlenky, čas-tečně z toho důvodu, že pokládal Nory za árijce nejlepšího typu pro svůj nový rasový řád. Hitler nyní nabyl podivného přesvědčení, že se Norsko stane ústředním bojištěm války, a vázal tisíce mužů s úkolem okupace této země až do konečného vítězství.

Po tajné přípravě malou skupinou kvalifikovaných štábních důstojníků, které vedl generál Nikolaus von Falkenhorst a námořní kapitán Theodor Krancke zastupující Rae-dera, podepsal Hitler 1. března 1940 plán okupace Norska.

Vyžadoval od německého námořnictva krajní úsilí při zajištění současného přístání v sedmi norských přístavech, což představovalo 1 200 mil pobřeží. Plán s ohledem na britskou převahu na moři byl neuvěřitelně riskantní a jediné, čeho bylo nutné využít, bylo překvapení. Byl to jeden z nejméně úspěšných Hitlerových vojenských tahů, mnohem radikálnější opatření než mno-há z jeho pozdějších válečných rozhodnutí. Nehledě na katastrofu lodě Graf Spee Rae-der dokázal, co se mohlo podařit málokomu -- aby mu Hitler v nadcházející skandinávské kampani důvěřoval.

Německo bylo z více než 40 % závislé na Švédsku při dovozu železné rudy, což či-nilo 15 milionů tun ročně. V létě byla ruda dodávána do přístavu Lulea a poté putovala Botnickým zálivem do Německa. Avšak od října do dubna tato cesta zamrzala a ruda musela být převážena z nalezišť u Gällivare železnicí do Narviku v Norsku a pak podél Inne-reled (takzvané Leads), což je vodní cesta do Německa mezi norským pobřežím a nesčetným množstvím pobřežních ostrůvků. Angličané byli rovněž rozhodnuti zmocnit se Norska, a jestliže Raeder obhajoval tuto akci na německé straně, pak byl Winston Churchill jeho fanatickým protějškem.

Tak započal pozoruhodný "kyvadlový efekt", při němž každý anglický nebo ně-mecký krok v přípravě invaze do Norska vyvolal příslušné protipatření na druhé straně. Tento proces, který směřoval ke stejnému cíli, měl vyvrcholit počátkem dubna 1940. Spojenci, na rozdíl od Hitlera, měli problémy s hledáním záminky pro zahájení agresivní invaze proti přátelské neutrální zemi. Zdálo se, že odpověď přišla se sovět-skou invazí do Finska 30. listopadu 1939. Sovětská vojska utrpěla strašné ztráty. Co se zdálo být procházkou, změnilo se pro smůlou pronásledovanou Sovětskou armádu v hroznou krveprolití, na statečné Finy se upírala světová pozornost. Vznikla možnost spojené anglo-francouzské intervence na jejich straně.

Zcela v rozporu s realitou Anglie a Francie vážně uvažovaly o možnosti zařadit So-větský svaz na seznam svých nepřátel, bez ohledu na své dosavadní neúspěchy ve

válce s Německem. Byly vypracovány plány na bombardování ruských naftových polí v Baku (v době, kdy byly v Německu shazovány britskými bombardéry pouze letáky) jako doplněk k umístění jedné armády na bojištích ve Finsku. Napětí se vystupňovalo 16. února, když na Churchillův výslovný příkaz britský tor-pédoborec Cossack porušil norskou neutralitu a jeho posádka vstoupila na palubu Alt-marmu, zásobovací lodi válečného plavidla Graf Spec, která se právě vracela s 299 britskými námořníky na palubě jako válečnými zajatci. Záchránná akce byla provede-na s elánem, výkřiky "Námořnictvo je tady" se rozléhaly na palubě. Tento čin pozvedl sebevědomí Anglie a prezírávý pohled na Hitlera.

Ministerský předseda Neville Chamberlain, který se tak zásadně zmýlil v záležitosti míru, trval na svých rovněž špatných rozhodnutích týkajících se pokračování ve válce. Nyní také podporoval plán invaze do Norska, získání Narviku^a nakonec chtěl okupo-vat nálezíště u Gällivare s důvěrným ujištěním, že Norsko i Švédsko tuto "ochranu" přijmou. Byl to nemožný sen; oba státy zamítly myšlenku ozbrojené intervence jakou-koliv mocností pod jakoukoliv záminkou.

Válka byla stále v počátečním stadiu a léta míru a nízkých rozpočtů oslabila brit-skou schopnost provádět obojživelné operace a invaze. Průběh příprav Spojenců byl beznadějně zmatený, trpěl zdlouhavými odklady, rozdělenou velitelskou

pravomocí a nedostatečně vyzbrojenými druhořadými oddíly. Nicméně 12. března bylo učiněno rozhodnutí vylodit vojska v Narviku, Trondheimu a Bergenu. Finové však 13. března 1940 podlehlí obnovenému sovětskému útoku, čímž pominula jediná záminka pro in-tervenci.

Mezitím generál von Falkenhorst pokračoval v plánování svého tažení se šesti ar-mádními divizemi, 1 000 letadly a celým německým námořnictvem. Němci doufali v podporu militantní proněmecké menšiny mezi norským obyvatelstvem, vedené Vid-kunem Quislingem, jehož jméno se brzy stane synonymem slova "zrádce". Quisling byl vojenským přidělcem ve Finsku a po určité době působil jako ministr války, před opuštěním vlády založil napůl fašistickou Národní stranu jednoty. Udělal dobrý dojem na Hitlera, ale nedostalo se mu plné podpory generála von Falkenhorsta, který s ním jednal tak, jak většina patriotů jedná se zrádci, i s těmi, kteří patří k nepřátelským národům. Quisling byl okamžitě zapuzen vlastním lidem a po dvoutýdenní "vládě" místo něj dosadili schopného Josefa Terbovena. Koncem války bezohledný Terboven spáchal sebevraždu poněkud nezvyklým způsobem, kusem dynamitu; Quisling, jehož jméno se provždy neblaze proslavilo, byl zastřelen norským komandem.

Tažení v Norsku

Poslání oddílů původně určených pro invazi do Norska padlo v důsledku finské ka-pitulace, nicméně Anglie trvala na provedení operace Wilfred počínaje 6. dubnem, je-jímž cílem bylo zaminování norských "Úžin". Počátek akce byl odložen o dva dny, zčásti kvůli přípravám na očekávanou německou reakci. Zpráva o zamýšleném zamin-ování pronikla do Německa a na doporučení admirála Raedera Hitler souhlasil, aby invaze začala ráno 9. dubna 1940 pod krycím jménem Weserlibung. Počáteční prvek operace, invaze do Dánska, proběhl téměř bez incidentu a německé oddíly obsadily zemi 9. dubna v časných ranních hodinách. Německé plány na invazi do Norska byly nesmírně komplikovány dlouhými vzdálenostmi, které bylo třeba překonat, a rozdíly v rychlostech jednotlivých lodí. Protože všechna vylodění měla proběhnout současně,

lodě určené pro Narvik, vzdálený asi 1 000 mil, musely odplout 3. dubna. Hlavní síly, naložené na rychlejších válečných lodích, odpluly 7. a 8. dubna. Hitler, který si byl vě-dom toho, jak svět nahlíží na silné Německo útočící na malé sousedy, nařídil, aby po-čáteční síly byly udržovány pokud možno malé a aby bylo zachováno zdání mírového převratu. Britské nedostatky ve velení umožnily uskutečnit německý plán v překvapi-vém měřítku. V této fázi války britská politická pošetilost odpovídala pošetilsti jejích vojenských vůdců. Vrchní velitel Home Fleet admirál Sir Charles Forbes se v odha-dech německých záměrů tolikrát zmýlil, že v loďstvu proslul jako "Wrong-Way Char-lie" (Chybující Charlie) a při tažení v Norsku své omyly znásobil. Britským vojákům, konečně vyloděným v Norsku, velel generálmajor P. J. Macksey, který odmítal třeba jen mluvit se svým rovnoprávným partnerem admirálem loďstva hrabětem z Corku a Orrey. Oba muži pracovali zcela nezávisle (i když byli oba rovnocennými veliteli), bez určení osobní nebo společné odpovědnosti. Všichni tři muži, Forbes, Macksey a lord Cork, byli ustavičně kontrolováni a řízeni Churchillem a Poundem z admirality, který zasahoval na úrovni jednotlivých lodí.

Raeder neměl tušení o britské krizi ve velení, když upozorňoval Hitlera, že případná invaze by byla ve skutečnosti nemožná s ohledem na britskou námořní převahu, pokud by nedošlo k momentu naprostého překvapení. Kdyby se tak stalo, měla by naděje na úspěch, ale loďstvo by se muselo ihned vrátit na své základny v Německu a přenechat podporu armády luftwafte. Raeder věděl, že kdyby byl nepřítel uveden do stavu bo-jové pohotovosti, jen málo německých lodí by se vrátilo domů. Dokonce i při momen-tu překvapení Raeder počítal se ztrátou poloviny svých lodí, ale jakmile by byly dobyty klíčové přístavy a letiště, armádu by mohli zásobovat přímo z Německa. Lodě by mohly proplouvat Kattegatem k Oslu pod ochranou německého letectva.

Raeder a Hitler byli zajedno, že tato hra nestojí ani za zlamanou grešlí, a invaze byla odstartována se vzepětím, doprovázejícím počáteční úspěchy - i některé ztráty. Falken-horstův plán fungoval dokonale, Skupina Jedna (deset torpédoborců) dosáhla Narviku s 2 000 muži bez problémů.

Skupina Dvě se však bez nesnází neobešla. Těžký křižník Admirál Hipper (dokon-čený v roce 1939, výtlač 10 000 tun, osm děl ráže 203 mm) a čtyři torpédoborce přivá-žely 1 700 mužů do Trondheimu, dva z torpédoborců se střetly s britským torpédoborcem Glowworm pod velením neohroženého korvetního kapitána G. B. Roo-pea. Torpédoborce Glowworm byl součástí silného britského loďstva začleněného do operace Wilfred, ale zpozdl se za ostatními, protože dostal úkol pátrat po námořníku smeteném z paluby.

Německé torpédoborce přivolaly na pomoc křižník Hipper, který zaútočil granáty ráže 203 mm, a pak se pokusil vrazit přídí do Glowwormu. Roopeovi se podařil rychlý obrat a sám vrazil do nepřitele, přičemž způsobil na pravém boku Hipperu trhlinu vel-kou 40 metrů. Glowworm pak sám odpadl, explodoval a klesl ke dnu. Roope byl posmrtně vyznamenán Viktoriíným křížem, poprvé uděleným příslušníku královského námořnictva v 2. světové válce a prvním ze tří, které byly uděleny v Norsku. Hipper byl schopen pokračovat na své cestě do Trondheimu, který byl obsazen. Zatímco Churchill, Pound a Forbes se dál přeli o to, které z nesprávných taktik se držet, Němci bleskově dokončili invazi. Norové si začali uvědomovat hrozící nebezpe-čí a jejich lodě a pobřežní baterie dostaly svolení zahájit palbu na neznámé lodě, které by považovaly za nepřátelské.

Skupina Pět, její/ sotičástí byla kapesní bitevní loď Ld'tzovv (dříve Deutschl«nd), křižník Blucher, sesterská loď křižníku Hipper s divizním velitelem kontradmirálem

Otto Jummetzem na palubě a křižník Emden o výtlaču 5 400 tun, směřovala k Oslu s 2 000 muži na palubě. Rozhodnutí poslat tyto cenné lodě 50 mil dlouhým fjordem k Oslu bylo rizikem, které byl Raeder ochoten na sebe vzít. U úžiny Drobak je tento fjord široký necelých 450 metrů. Zde byla umístěna děla ráže 280 a 203 mm, která Norové získali téměř před půlstoletím od velké německé zbrojní firmy Krupp. Nikdy z nich nebylo vystřeleno ve skutečné bitvě. Blucher musel snížit rychlost na 12 uzlů, aby proplul úžinou Drobak, Norové počkali, až byla loď na dohled, pak spustili palbu.

Blucher byl posléze dobit torpédy, vypálenými z pobřežních pozic; nakláněl se a v 6.30 klesl ke dnu v ledových vodách s více než tisíci muži a důstojníky na palubě.

Lützow byl také zasažen třemi granáty ráže 280 mm, ale podařilo se mu odplout, zbývající oddíly byly vyloďeny jižně od pevností, na které podnikly prudký útok. Král Haakon VII, jeho rodina a norská vláda unikli po varování na venkov a později do An-glie. Oslo bylo později toho dne obsazeno německými oddíly dopravenými letadly.

I přes ztráty lodí bylo dokončení invaze poměrně úspěšné. Kristiansund byl dobyt Skupinou Dvě; lehký křižník Karlsruhe byl torpédován na své zpáteční cestě 9. dubna britskou ponorkou Truant, jeho vyřazení musel dokončit německý torpédový člun

Greif.

Lehký křižník Kóhigsberg ze skupiny Tři byl zasažen pobřežními bateriemi u Ber-genu; dopotácel se do ochrany mola Skoltegrund v přístavu Bergen. Příštího rána tato loď vstoupila do historie jako první větší válečná loď potopená pumami z námořních letounů, stalo se tak po útoku námořního letectva.

9. dubna za soumraku mohl generál von Falkenhorst zaslat Hitlerovi rádiovou zprá-vu, že Norsko a Dánsko byly obsazeny. Byl to neuvěřitelný výkon, který porovnal ně-meckou kázeň a odvahu s nedostatkem velitelských schopností Britů a nepřízní osudu. Britové nepochopili význam letectva, zatímco Němci použili k získání vzdušné převa-hy více než 1 000 letadel. To byl rozhodující rozdíl.

Ztráty v německém loďstvu nebyly tak vážné, jak Raeder předpokládal, ale Britové byli - přinejmenším - vyburcováni a zuřivě se vrhli na německé lodě, které okamžitě neodpluly.

V přístavu Narvik zpozdíla ztráta německého tankeru odjezd deseti velkých ně-meckých torpédoborců, jež přivezly elitní třetí horskou divizi generála Eduarda Dietla, která měla dobýt město. Kapitán B. A. Warburton-Lee na torpédoborci Hardy 10. dub-na spolu s dalšími čtyřmi torpédoborci - Hotspur, Havock, Hostile a Hunterem - vedl ve stylu Horatia Hornblowera za svítání zahaleného sněhovou vánicí útok na přístav Narvik.

Zde rychle potopili německou vlajkovou loď Wilhelm Heidkamp a loď Anton Schmidt a vážně poškodili lodě Hans Luedemann, Dieter von Roder a Hermann Ku-enne.

Když britské torpédoborce odplouvaly, byly napadeny loděmi Georg Thiele a Berná von Arnitn, jejichž přesná dělová palba zahnala poškozený torpédoborce Hardy k po-břeží a způsobila požár na palubě Hunteru. Hotspur se ve zmatku srazil s Hunterem a vážně jej poškodil. Havock a Hostile prorazily bez větší škody a potopily muniční loď Rciuenfels, čímž připravily zbývající torpédoborce o střelivo.

Warburton-Lee byl posmrtně vyznamenán Viktoriíným křížem za vedení rozhodují-cího úderu proti silnějšímu protivníkovi, jemuž zasadila poslední ránu stárnoucí bitev-ní loď Warspite o výtlačku 31 520 tun a pět torpédoborců. Toto uskupení vniklo 13. dubna do přístavu Narviku a potopilo všech osm zbývajících německých torpédobor-ců.

Pozemní tažení v Norsku, jehož podrobný popis je mimo rámec této knihy, začalo 24. dubna útokem Spojenců na Narvik, jenž 28. dubna skončil dobytím města a oddíly generála Dietla po tvrdém boji ustoupily. Události na jihu ale tento úspěch oslabily. 10. května - ve stejný den, kdy se Winston Churchill stal nástupcem Neville Chamber-laina ve funkci ministerského předsedy - zahájilo Německo útok proti Holandsku, Bel-gii a Francii. 28. května se Belgie vzdala, britská expediční armáda byla zatlačena do Dunkerque a francouzští velitelé se ve spěchu připravovali na kapitulaci. Evakuace Narviku začala 7. června jako vyvrcholení žalostné řady vojenských neúspěchů.

Další britská námořní tragédie byla na obzoru. Letadlové lodě Ark Royal a Glorious připluly 2. června ze Středoze-mního moře, aby kryly evakuaci Norska. Glorious měla za úkol zachránit cenné letouny RAF třídy Gloster Gladiator a Hawker Hurricane, které byly vyloženy v Bardut'ossu a zaznamenaly třicet sedm vítězství nad jinak nepře-možitelnou lu'twa't'e. Žádný z pilotů dosud nikdy nepřistával na letadlové lodi a do-konce i jen pokus Hurricanů byl považován za příliš sporný. Ale osm Hurricanů a deset Gladiatorů tento úkol zvládlo, každý z nich se při přistání poškodil, takže bylo třeba je ručně posunout, aby bylo umožněno přistání dalšího letadla.

Lidský omyl hraničící se zločinnou nedbalostí zmařil toto hrdinské úsilí. Kapitán lodi Glorious G. D'Oyly Hughes, vyznamenaný Viktoriíným křížem v 1. světové válce, plul průměrnou rychlostí 17 uzlů, nenechal ve vzduchu žádné hlídkující letadlo a také žádnou hlídku ve strážním koši; mnohem závažnější však bylo, že neponechal na palubě ani žádná torpédová letadla, připravená k útoku. Loď byla přeplněna Hurri-cany a Gladiatory, ale tyto mohly jít přes palubu, kdyby bylo třeba zachránit loď.

Lodě Scharnhorsí a Gneisenau, vedené hlášenímí luftwaffe, vystopovaly Glorious 8. června v 16.00. Kdyby byl Hughes v příští půlhodině schopen vyslat tři nebo čtyři Sword'ishe, bitva by mohla skončit jinak. Německé bitevní lodě zahájily v 16.30 palbu a na vzdálenost šestnácti mil zasáhly Glorious druhou salvou. Dva doprovodné torpé-doborce Acasta aArdení vytvořily kouřovou clonu, ale další zásahy Glorious v 17.40 potopily. Zachránilo se pouze třiačtyřicet členů posádky; stíhačky RAF a všichni jejich piloti až na dva byli ztraceni.

Torpédoborce uskutečnily skvělé torpédové útoky, ale pak byly samy zničeny, ze dvou lodí se zachránili pouze tři muži. Jedno torpédo zAcasty zasáhlo Scharnhorsí, vyřadilo jednu věž a zaplavilo dvě strojovny. Zde se projevil rozdíl v britské a ně-mecké námořní tradici; zatímco Harwood nebo Warburton-Lee by vrhli poškozený Scharnhorst proti zbytku britského evakuačního loďstva, kdyby byli jeho veliteli, ně-mecký viceadmirál Wilhelm Marschall stáhl své lodě z bitvy, záměřil kTrondheimu a nechal Ark Royal a ostatní lodě uniknout jistě porážce. Gneisenau byl torpédován 29. června na cestě do Německa britskou ponorkou Ciyde; obě německé bitevní lodě měly strávit několik příštích měsíců podobně, jak strávily většinu války: v opravě.

Pokud jde o Spojence, porážku v Norsku zastínila kapitulace Francie, ale ze situace vzešlo několik ponaučení. Britové pochopili nutnost plánovat obojživelné operace s dostatečným předstihem, toto zjištění vyústilo později v nákladnou ale cennou zkuše-nost u Dieppe. Také si uvědomili potřebu jasně definovaného velitelského spojení mezi vládním kabinetem a admirálitou.

Němečtí vůdci se navíc poučili o síle královského loďstva a uvědomili si, že nemůže být překvapeno invazí do mateřské země. Bylo zřejmé, že by se vážně oslabené německé námořnictvo nemohlo pokusit o invazi do Anglie, pokud by nebyla získána a udržována absolutní vzdušná převaha prostřednictvím luftwaffe, která by potlačila činnost královského námořnictva. To mělo vést k bitvě o Británii mezi luftwaffe a RAF.

Raeder a Hitler celkem zvažili všechna rizika a dosáhli imponujícího vítězství jež jim zajistilo zdárný průběh mnoha akcí v příštích letech. Německo obklíčilo z boků Britské ostrovy a vyřešilo s poměrně malými náklady problém zásobování železnou rudou. Důležitost norských přístavů poněkud snižovala skutečnost, že nyní bylo přístupné celé francouzské pobřeží, ale to byla neočekávaná událost, kterou nikdo nemohl předvídat.

Tak jako nikdo nemohl počítat s boji Britů a Francouzů.

3

Lev řve

Hitler a Churchill stejně citlivě vnímali význam francouzského loďstva, ačkoliv Fihrer byl pochopitelně opojen rozsahem svých tří velkých vítězství v prvních deseti měsících války. Francie, krutý nepřítel z let 1871 a 1918, byla přemožena za cenu ani ne 50 000 německých obětí, což byl obrovský úspěch v porovnání s miliony Němců padlých v 1. světové válce. Německo ovládalo Evropu od Skandinávie po Španělsko a od pobřeží Atlantiku až po Sovětský svaz. (Ten obsadil 15. a 16. června 1940 Estonsko, Litvu a Lotyšsko a o dva týdny později se zmocnil Bukoviny a Besarabie. V té době tomu Hitler nemohl zabránit.)

Ale většina francouzského loďstva byla mimo Hitlerovu moc. Aby zabránil jeho potopení, Hitler se v podmínkách příměří okázale vzdal všech nároků na loďstvo, kromě několika málo podmínek, které mu později zajistily dostatečný prostor k manévrování.

Churchill nebyl připraven přijmout Hitlerův názor na věc, protože připojení francouzského loďstva k německému a italskému by mohlo mít zdrcující následky. Jeho cílem bylo dokázat sílu a rozhodnost Británie, proto jeho válečný kabinet zakázal všem francouzským lodím v britských přístavech vyplout na moře a měl v úmyslu zmocnit se jich v operaci Grasp. Současně měla být provedena operace Catapult, útok na silný francouzský svaz v Mers-el-Kebír u pobřeží Oránu v Alžírsku. Francouzi zde měli dva moderní bitevní křižníky Dunkerque a Strasbourg, dvě starší bitevní lodě Provence a Bretagne, letadlovou loď Commandant Teste, šest velkých torpédoborců třídy Tigre a různé menší lodě. Dunkerque byla první z nové generace bitevních lodí, byla spuštěna v roce 1932 a spolu s lodí Strasbourg byla pokládána za protějšek německých kapesních bitevních lodí.

3. července 1940 předal frankofil, britský velitel viceadmirál sir James Somerville, veliteli francouzského svazu admirálu Marcelu Gensoulovi seznam čtyř možností volby:

1. Vyplout na moře a pokračovat ve válce na straně Británie.
2. Poslat své loďstvo do francouzského západoindického přístavu a pak je demobilizovat.
3. Poslat své lodě s minimální posádkou do britského přístavu.
4. Potopit své lodě v přístavu.

Gensoul měl šest hodin na rozmyšlenou; kdyby nesouhlasil s žádnou z uvedených možností, měl Somerville rozkaz použít všechny jednotky ke zničení francouzských lodí.

Somervilleovo loďstvo se skládalo z bitevního křižníku Hood, dlouho považovaného za nejsilnější válečnou loď na světě, který bude brzy zatažen do nelítostného zápasu, z bitevních lodí Resolution a Valiant, pocházejících z 1. světové války, každá z nich nesla 8 děl ráže 381 mm, z všudypřítomné letadlové lodi Ark Royal, kterou podobně jako Hood očekávalo brzy bojové střetnutí, dále z několika lehkých křižníků a dvanácti torpédoborců.

Po vypršení ultimáta zahájil Hood a později i ostatní lodě palbu. Bretagne explodovala téměř okamžitě, kouř a pára zahaly ostatní plavidla.

Strasbourg a některým torpédoborcům se podařilo ve zmatku uniknout do Toulonu. Dunkerque byl těžce poškozen, vypukl na něm požár a najel na břeh; ze dva dny ho zasáhly torpédy torpédové letouny Swordfish z Ark Royal.

Vláda neokupované Francie ve Vichy přerušila diplomatické styky s Anglií 4. července, ale Britové ještě neskončili. 8. července malá letadlová loď Hermes, první letadlová loď vybudovaná od kýlu, odstartovala šest letounů Swordfish proti chloubě francouzského loďstva lodi Richelieu, která měla stanoviště v Dakaru a byla považována mnohými za rovnocennou kterékoli bitevní lodi na světě. Jedno torpédo poškodilo její lodní šroub a vyřadilo ji na rok z provozu. Tyto útoky úplně narušily vztahy s francouzskými veliteli v severní Africe, takže při invazi Spojenců v roce 1942 místy docházelo k prudkému odporu Francouzů. Tento útok přinesl Anglii zadostiučinění, ale pravděpodobně urychlil francouzskou kolaboraci s Německem.

Anglo-francouzské nepřátelství se upevnilo úplným fiaskem operace Menace, což byla společná expedice Britů a svobodných Francouzů, uskutečněná 23. září 1940, s cílem zmocnit se Dakaru a bitevní lodi Richelieu. Francouzi se bránili tak vehementně, že Churchill operaci odvolal.

Vítězství ve Středozemním moři

Okolnosti znemožnily francouzskému loďstvu sehrát aktivní roli ve válce; jak se zkalené vody u Mers-el-Kebiru postupně usazovaly, italské loďstvo se statečně připravovalo na válku, kterou si nepřálo.

Začaly se šířit neobjektivní zvěsti, týkající se nedostatku bojovnosti italského loďstva, které se opíraly většinou o britské názory téměř nevyhnutelně podbarvené -zdrženlivě vyjádřeno- škodolibými vtipy o tom, jak si nepřítel vedl v bitvě.

Nicméně italské námořnictvo sloužilo své zemi a svým spojencům ve 2. světové válce dobře. Mezi 10. červnem 1940 a 8. zářím 1943 podniklo téměř 35 000 výpadů. V této době italské námořnictvo dopravilo stovky tisíc mužů a miliony tun výzbroje a výstroje Středozemním mořem do Libye, Tuniska a Řecka. V četných těžkých střetnutích ztratilo 393

plavidel včetně jedenácti křižníků, čtyřiačtyřiceti torpédoborců a osmdesáti šesti ponorek. Za stejné období ztratilo královské námořnictvo 238 lodí o celkovém výtlaku 412 000 tun v důsledku německých a italských akcí ve Středozemním moři. Nebyla to úplně jednostranná válka.

Italské ozbrojené síly se staly obětí ješitných cílů Benita Mussoliniho. Když byla Francie na jaře 1940 pokořena, byl Duce přesvědčen, že Německo vyřídí Británii během tří měsíců. Nemohl se vyrovnat s možností, že by se nepodílel na dělení válečné kořisti, nutil Itálii do války o dva roky dříve, než mělo být námořnictvo podle plánu připraveno, stejně jako Hitler manipuloval s německým námořnictvem. Námořnictvo bylo v podstatě rojalistické, prodchnuté pohrdáním fašismem, a děsilo se být spojenem svého tradičního nepřítele Německa a protivníkem tradičního spojence Anglie.

V období mezi válkami italští námořní dodavatelé usilovně pracovali na modernizaci starších plavidel a současně vytvořili elegantně tvarovanou třídu bitevních lodí Littorio o rychlosti 30 uzlů a výtlaku 42 000 tun, vyzbrojenou devíti děly ráže 381 mm.

Projekční skupinu vedl generální inspektor italské námořní konstrukční organizace Umberto Pugliese, který také vynalezl "Pugliesovy válce", užívané pro ochranu lodí pod vodou. Tato velmi užitečná zařízení se skládala z hydropneumatických válců, umístěných mezi bokem lodí a obšívkou, a sloužila jako tlumiče nárazů při explozi torpéd.

Littorio (italský název pro svazky římských liktorů, které byly symbolem italské fašistické strany), Vittorio Veneto (oslavující vítězství v I. světové válce) a Róma byly úspěšně dokončeny, dvě první tři měsíce po vstupu Itálie do války. Róma byla dokončena v červnu 1942

Avšak bez ohledu na moderní lodě, schopné důstojníky a horlivé (i když nepřiliš ukázněné) námořníky mělo italské loďstvo velké nedostatky. Mussolini, horlivý za-stánce letectva, trval na tom, že Itálie sama je letadlovou lodí, a italskému loďstvu ode-přel jak letadlové lodě, tak i nezávislou námořní leteckou sílu. Omezená představivost i rozpočet také nedovolily italskému loďstvu vyvinout takové nepostradatelné zařízení, jako byl radar. Dokonce i koncem války, když radar patřil do standardní výstroje na lo-dích každého většího loďstva, měli Italové pouze pár primitivních sad těchto přístrojů na největších lodích. Littorio dostala přístroj EC.3/bis Gufo (Sýček) v září 1941, ale úplně funkční zařízení bylo k dispozici až o rok později. Po fonetické stránce pro an-glicky mluvící byl název Gufo zvolen vhodně, protože byl málo výkonný a vysoce ne-spolehlivý.

Vyskytly se také zásobovací a výcvikové problémy. Panoval nedostatek nafty, ná-mořnictvo vstoupilo do války s 1, 8 milionu tun, s čímž vystačilo pouze devět měsíců. Z jakéhosi nevysvětlitelného důvodu italské námořnictvo nepočítalo s nočními bitvami a nebylo pro ně tedy vycvičeno ani vyzbrojeno. V noci nebyla v hlavních věžích ital-ských válečných lodí posádka, dokonce ani při bojové akci. Regia Aeronautica (italské vojenské letectvo) nepovažovalo podporu námořnictva za prvořadý úkol a v důsledku toho udržování spojení a koordinace nebyly nikdy prováděny na profesionální úrovni. (Regia Aeronautica ale prováděla odborný průzkum a z vlastní iniciativy rozhodovala o pumových útocích, dokonce i o útoku na Gibraltar.)

Když bylo odsunuto na základě příměří francouzské loďstvo, středomořská flotila britského válečného námořnictva nedosahovala síly italského loďstva. Ale předčila italské námořnictvo technicky a měla stále se zlepšující leteckou podporu. I když ital-ská námořní zpravodajská služba byla dobrá, nemohla se srovnat s tím, jak Britové pronikli do komunikace mezi mocnostmi Osy. A konečně, což bylo pravděpodobně nejdůležitější, mělo královské loďstvo velkou psychologickou výhodu: jeho impozant-ní flotily vykonávaly v posledních osmdesáti letech "zdvořilostní návštěvy" italských přístavů a nebylo náhodou, že náčelník italského námořního štábu admirál Arturo Ric-cardi měl na nočním stolku knihu *The Life of Nelson* (Život Nelsona).

Pro Itálii bylo neštěstím, že moderní Nelson, admirál sir Andrew Browne Cuning-ham (přezdívaný ABC), se 14. května 1940 stal hlavním velitelem ve Středomoří. Ve svých šestapadesáti letech a se vzhledem pravého mořského vlka s větrem ošlehanou kůží a ostře řezanými rysy byl mistrem svého řemesla, schopným postavit se za kormi-dlo vlastní lodi nebo se stejnou lehkostí řídit činnost loďstva.

Admirál Cunningham měl ve Středozemním moři obtížnou úlohu, protože jeho síly byly v dosahu italských leteckých útoků na většinu prostoru mezi Sardinii a egyptskou Alexandrií.

Ačkoliv Regia Aeronautica nespolupracovala účinně s italským námořnictvem, byla schopná zasazovat údery, které Cunningham pociťoval intenzivněji než údery lutt-waffe.

Počáteční síly, které měl Cunningham k dispozici, nebyly velké - bitevní lodě z I.

světové války Warxpite, Malaya a Royal Sovereign, malá letadlová loď Eagle (přesta-věná v roce 1924 z rozestavěné chilské bitevní lodi Almirante Cochrane), nesoucí pouze tři stíhačky Sea Gladiator a osmnáct torpédových letadel Fairey Swordfish; pět křižníků a sedmáct torpédoborců.

Nicméně Cunningham vtrhl do srdce Středozemního moře, Mussoliniho Maře Nos-trum. Našeho moře, setřásl letecké útoky a střetl se se dvěma modernizovanými bitev-ními loděmi viceadmirála Ingia Camponiho - Conte di Cavour a Giulio Césare, které doprovázely konvoj. V tomto prvním střetnutí 9. července 1940, nedaleko kalabrijské-ho prstu Itálie, nasadil Cunningham správný tón pro příští bitvy: když granáty ráže 381 mm, vystřelené z Warspite, zasáhly zadní část komínu na bitevní lodi Césare, Campio-ni se dal rychle na ústup.

Duce udeřil - mimo

Mussolini stanovil počátek invaze do Řecka na 29. říjen 1940 s tím, že do dvou týd-nů zvítězí. O devět dnů později

Řekové přešli do protiofenzivy a zahnali Italy zpět do Albánie, čímž začal debakl, ze kterého musel Hitler svému italskému spojenci pomoci. I když Velká Británie utrpěla při německém bombardování svých měst velké ztráty na civilním obyvatelstvu (kolem 6 400 mrtvých a 8 700 raněných v měsíci říjnu), poskyt-la Řecku pomoc, čímž snížila údernou sílu vítězné britské ofenzivy v Cyrenaice v se-verní Africe. V tomto případě dal Winston Churchill zase jednou přednost politickým aspektům před názory svých vojenských poradců, i když mnozí z nich předpovídali, že nebude možné zadržet německé síly, které přijdou Italům na pomoc.

Tarent

Otcem myšlenky na útok na italské loďstvo v přístavu Tarent, ležícím v podpatku italské "boty", byl kontradmirál A. Lumley St. G. Lyster, který velel letadlovým lodím Illustrious a Eagle pod Cunninghamem. Lyster pojal tuto myšlenku na manévrech v průběhu habešské krize v roce 1935 a od té doby se jí zabýval. Operace Judgement, jak byla nazvána, představovala mimořádně smělou koncepci, neboť zahrnovala poprvé v historii letecký úder z letadlových lodí na loďstvo uvnitř námořní základny. Stala se tak předzvěstí Pearl Harboru.

Illustrious, spuštěná na vodu v roce 1939, byla právě tak moderní, jako byla Eagle zastaralá; její těžce obrněná paluba značně přispěla k jejímu výtlačku 23 000 tun, ale její kapacita letadel v počtu třiceti šesti byla v porovnání s jejími americkými a japonskými Protějšky malá. Ačkoliv obě lodě nesly letadla typu Swordfish, jichž bylo postaveno 2391, měla Eagle také letku dvanácti nových dvousedadlových stíhaček typu Fairey Fulmar s osmi kanóny. Letadla Fulmar neodpovídala požadavkům bitvy o Anglii, ale byla přiměřená pro střet s italským letectvem. Výzvědné lety rychlých amerických letadel typu Martin Maryland ukázaly, že italské loďstvo kotví v Tarentu sestává nejméně z šesti bitevních lodí, pěti křižníků až čtených menších lodí. Válečné lodě byly chráněny rozsáhlou sítí nesenou upoutanými balony (která však měla několik mezer, způsobených nedávnou vichřicí) a také protiletadlovými bateriemi umístěnými na pevnině a na palubě lodí.

Mechanické poruchy lodi Eagle jí zabránily zúčastnit se akce, ale Illustrious vyplula

6. listopadu z Alexandrie. 11. listopadu ve 20.40 prvních dvanáct letadel typu Swordfish, které vedl korvetní kapitán Kenneth Williamson z perutě č. 815, vyrazilo k útoku na Tarent vzdálený 170 mil; dalších devět letadel vedených korvetním kapitánem J. W. Halem z peruti č. 819 je následovalo o dvacet minut později.

Útok byl klasicky jednoduchý. Swordfish přiletěly rychlostí 90 uzlů ve výši 1 800 metrů, ve skupině po osmi nebo po čtyřech, a útočily z pozic v mracích. V každé vlně byla jedna "síťovka" (přezdívka Swordfish) vyslána přes pevninu, aby vypustila řadu dvanácti světelných raket za kotvícími loděmi, a nasvítila je tak pro torpédová letadla. Hořící lodě pak umožní bombardování naftových nádrží a dalších cílů.

Williamsonova skupina se spustila střemhlavým letem od západu, vítr hvízdal v množství podpěr a drátů protažených "síťovkami". Vyrovnala se nad vodou, aby vy-slala svá torpéda Mark XII do skupiny bitevních lodí. Williamson byl sestřelen, právě když shazoval torpédo; se svým pozorovatelem byl zachráněn a zajat. O dvacet minut později Haleova skupina spolu s jedním opozdilem, který přiletěl třicet minut po první vlně, tuto taktiku zopakovala.

Ve 2 hodiny 50 minut se vrátily až na dva všechny Swordfish zpět na Illustrious, příštího dne letecký fotografický průzkum ukázal, že se loď Conte di Cavour potopila a Litfiorio a Caio Duilio byly tak těžce poškozeny, že je to na měsíce vyřadilo z války. Italové stáhli bezprostředně zbytek svého loďstva do lépe hájeného přístavu v Neapolí, což velice omezilo nebezpečí italských útoků na konvoje Spojenců.

Mys Matapan

Britské obchodní lodě, zásobující Řecko, byly přirozeným cílem pro Italy, kteří 27. března 1941 uskutečnili mohutný útok. Na palubě bitevní lodi Vittorio Veneto byl její velitel viceadmirál Angelo Iachino; tuto loď jistilo osm křižníků o výtlačku 10 000 tun, šest z nich s osmi děly ráže 203 mm a dva s deseti děly ráže 152 mm.

Iachino loďstvo představovalo cíl, po kterém admirál Cunningham pásl, proto na-sadil do akce všechny své lodě. Jeho bitevní lodě - Warspite, Valiant a Barham - byly modernizovanými veterány z 1. světové války, neměly dostatečnou rychlost, aby do-stihly Italy, ale Cunningham měl výhodu lepších zpravodajských informací. Iachino zvyšoval své vlastní potíže řadou omylů včetně dvojího přehlédnutí zpráv vzdušného průzkumu, udávajících přesné údaje o síle a pozici britského loďstva.

Součástí Cunninghamových sil byly nově dorazivší letadlová loď Formidable (třídy //usirious), čtyři křižníky a třináct torpédoborců. 28. března se křižníky pod velením kontradmirála Henryho D. Pridham-Wippella střetly s jedním oddílem křižníků a po čtyřiceti minutách boje se stáhly. Iachino studoval bitvu u Jutska z doby 1. světové války a podezřívá každého anglického kapitána, který se nevrhl bezhlavě do bitvy. Nasměroval vlastní křižníky do opačného směru, aby vylákal Pridham-Wippella na dostřel. Vittorio Veneto spustila přívál dvaceti devíti salv na Pridham-Wippellovy křiž-níky, které se obrátily a odpluly. Mezitím Iachino, který si zcela špatně vyložil zpravo-dajské informace, plul vstříc Cunninghamovým hlavním silám.

Dva torpédové útoky, jeden vedený britským letadlem se základnou na pevnině, druhý torpédovým Swordfishem z Formidable, konečně upozornily Iachina na nebez-pečí. Vittorio Veneto počala ustupovat rychlostí 28 uzlů.

Cunningham si uvědomil, že jeho jedinou šancí je další torpédový útok. Vyslal pět Swordfishů, které vedl korvetní "kapitán J. Dalyell-Štead. Tři Swordfish vedly čelní útok, zatímco dva zaútočily z levé-

ho boku. Vittorio Veneto se toho dne vyhnula již devíti torpédům; mělo se jí to podařit ještě u dalších čtyř z pěti.

Páté torpédo udeřilo na levé straně lodi nad vnějším lodním šroubem, stroje se za-stavily. Italské opravárenské čtyři se hrnuly lodí ve snaze ucpat trhliny, korigovat na-klon lodi a uvést stroje znovu do chodu. Válečná loď Vittorio Veneto snížila rychlost na 20 uzlů, byla pouze o 4 pomalejší než Cunninghamovy nepoškozené lodě, nyní vzdálené více než

padesát mil. Kdyby nebyla znovu zastavena, mohla se dostat pod ochranu německých letadel ze základny na pevnině, dříve než by ji britské bitevní lodě mohly dosáhnout.

Byl odstartován další torpédový útok, Cunninghamovy síly směřovaly maximální rychlostí k Vittorio Veneto, která byla nyní na obou stranách lemována řadou křižníků. Letadlo Swordfish svrhlo torpédo na křižník Pola, zatímco Vittorio Veneto se sunula dále.

Iachino byl tak špatně zásobován informacemi zpravodajských služeb ze strany luft-waffe i Regia Aeronautica, že nevěřil těm, které nyní dostával, a proto stále vůbec nebral na vědomí rozložení Cunninghamových sil. Určil, aby dva křižníky Zara a Fiume spolu se čtyřmi torpédoborci doprovázely loď Pola zpět do přístavu. Právě toto nešťastné seskupení plující v noci se spící obsluhou děl a věžemi otočenými na před a zad napadl Cunningham. S děly zaměřenými na přímou vzdálenost 3 400 metrů byl vydán rozkaz k palbě. Britské světlomety zachytily italské lodě a Warspite, Barham a Valiant pálily rychlopalnou bočními salvami z děl ráže 381 mm do jejich trupů.

Během tří minut ztratili Italové křižníky Zara a Fiume a torpédoborce Alfieri. Krátce nato byl potopen torpédoborce Carducci, ale nejstrašnější okamžik této noci měl teprve přijít.

Původním posláním nyní potopených italských lodí byla ochrana poškozeného těžkého křižníku Pola, bezmocně unášeného, s děly otočenými na před a zad. Kapitán Philip J. Mack, jehož manévrování torpédoborce předtím Cunninghama nesmírně po-pudilo, nyní vstoupil do historie tím, že vyslal z lodi Jervis přepadové komando, vy-zbrojené krátkými námořnickými šavlemi, které se s pokřikem, při němž tuhla krev v žilách, chtělo zmocnit křižníku Pola. Místo šermířských soubojů na bitevní lodi je čí-kalo pouze 256 mužů z původní posádky 800 námořníků, většinou opilých. Byli zajati a Pola byla torpédována. Tak, podle Cunninghamových slov, "je možno předpokládat, že bitva u Matapanu vyrazila duši z italského loďstva", při ztrátě tří křižníků a dvou torpédoborců a poškozené bitevní lodi. 2 400 italských důstojníků a námořníků bylo zabito, většinou dělovou palbou, a zbytek utonul; to, co snad nejvíce Italy rozčililo, byla záchrana více než stovky jejich námořníků řeckým nepřítelem. Britové ztratili le-tadlo s posádkou dvou mužů.

Bitva u Matapanu, největší vítězství britského válečného námořnictva od bitvy u Trafalgaru, přišlo v rozhodujícím okamžiku, neboť Britové měli před sebou úkol provést svou třetí a čtvrtou velkou evakuaci ve válce - z Řecka a pak z Kréty - a otřesené italské loďstvo nemohlo zasáhnout. Kdyby tak učinilo, což bylo možné i přes velké ztráty, průběh války v severní Africe by se možná prudce změnil. Avšak i když italské loďstvo bylo vyraženo, bude královské loďstvo v příštích měsících tvrdě napadáno luftwaffe a ponorkami.

Nyní se však Británie radovala z dobrých zpráv z bitvy u Matapanu, po nichž brzy následoval jiný Cunninghamův velký úspěch, řízení operace Tiger. Churchill věděl, že Němci mají k dispozici novou tankovou divizi, která představovala nebezpečnou hrozbu pro armády Velké Británie v severní Africe. Ministerský předseda nedbal na stálou hrozbu německé invaze, nemilosrdně stáhl tanky z jednotek v Británii a nařídil, aby byly urychleně poslány přes Středozemní moře. Po většinu této dlouhé cesty byly Cunninghamovy lodě vystaveny útokům bombardérů luftwaffe, torpédových člunů a po-norek, jakož i hladinových jednotek italského loďstva, které se mohlo objevit. Cunningham přijal tuto zodpovědnost a využil příležitosti, že mohl být posílen nále-havě potřebnými válečnými loděmi včetně konvoje tankerů. Plavil se Středozemním mořem, tvář v tvář nepřátelskému odporu, a 12. května předal svůj náklad Wavellovi. Ten obsahoval mimo jiné 238 tanků a čtyřicet tři stíhaček Hurricane, potřebných proti Rommelově ofenzivě.

Admiralita si poněkud oddychla, když bitva u Matapanu a operace Tiger alespoň na čas utlumily Churchillovu bjechtivost. Ta zase vzplane v květnu 1941, jak ukáží udá-losti v severním Atlantiku.

Plavba smrti nebo přání zemřít? První a poslední výpad lodi Bismarck

Plavba smrti lodi Bismarck byla od začátku do konce řetězem neslýchaných chyb, z nichž některé téměř připomínaly zamýšlený neúspěch. Dlouhou bitvu na moři, která ve svém průběhu vzrušila celý svět, můžeme přirovnat k partii dámy, v níž se každý hráč snaží prohrát. Ztráta lodi Bismarck může být přičtena na vrub řadě špatných roz-hodnutí jejího velitele admirála Gunthera Lutjense, který doslova vyrval porážku z če-listí vítězství.

Je však nutné připustit, že Lutjens měl své pomocníky. Veloadmirál Erich Raeder učinil první a nejvážnější z dlouhé řady chyb, když trval na své koncepci hladinových lodí i v době, kdy se jeho ponorky stávaly téměř rozhodující zbraní ve válce. I přesto, že měl k dispozici málo lodí, trval na své představě, že zaútočí na loďstvo Velké Britá-nie ve všech koutech světa, a vytvořil koncepci, která byla nazvána "double-pole" "hole o dvou koncích". Plánoval, že německé hladinové lodě podniknou dálkové úto-ky na britské loďstvo, a současně budou čelit královskému námořnictvu v Severním moři. Raeder byl stále přesvědčen, že taktika bleskových úderů lodí Graf Spee je uží-tečná, a došel tak daleko, že vydal studii dokazující, že bitevní lodě jsou klíčem k bu-doucnosti námořního válečnictví a předčí ponorky. Raeder si v podstatě přál, aby jeho lodě včetně cenné oběi bitevní lodi Bismarck útočily na nechráněné konvoje, což bylo v rozporu s námořní taktikou.

Na jaře 1941 by Raeder býval mohl z množství důkazů, které měl k dispozici, vyvo-dit závěry. Graf Spee byla potopena poté, co kleslo ke dnu asi 50 000 tun lodního pros-toru.

Admirál Scheer, překlasifikovaný na křižník v roce 1940, potopil sedmáct lodí s celkovým výtlakem 113 233 tun, když křižoval Indický oceán. Nakonec se v březnu 1941 propíčil zpět do Německa. Mimo potopení lodi Glorious měly lodě Gneisenau a Scharnhorst pouze krátké úspěšné období. V průběhu prvních osmi týdnů roku 1941 potopily celkem 122 000 tun lodního prostoru, než se vrátily na základnu. K tomu je třeba přičíst 370 000 tun potopených v delším časovém období šesti mnohem menšími ozbrojenými obchodními loděmi Atlantis, Komet, Orion, Pinguin, Thor a Widder. Ani

tyto součty nemohly rozhodujícím způsobem ovlivnit průběh války.

Dvojnásobnost rozkazů vrchního velení námořnictva potápět lodi, ale nestřetávat se s nepřátelskými válečnými plavidly, snižovala úroveň velení v jednotlivých akcích.

Lodi Gneisenau, Scharnhorst a Admirál Scheer byly odrazeny o třídu lepšími britskými křižníky. 23. listopadu 1939 Rawalpindi, loď o výtlačku 16 700 tun, pod velením kapitána E. C. Kennedyho divoce bojovala se dvěma německými bitevními loděmi, její děla pálila, i když již klesala pod úder děl ráže 280 mm. Z obavy, že se rozšíří zpráva o jejich přítomnosti, se obě německé lodě vrátily domů. O rok později, 5. listopadu 1940, pomocný křižník Jervis Bay o výtlačku 14 000 tun, kterému velel kapitán E. S. F. Fegen, svedl boj s německou kapesní bitní lodí Admirál Scheer, pomocný křižník byl potopen ve dvaceti minutách, ale zachránil konvoj, který doprovázel. Fegen byl společně s mnoha dalšími posmrtně vyznamenán Viktoriíiným křížem.

Je pravda, že rozptýlené, přepadové lodě (korzáři) způsobovaly britskému loďstvu obrovské problémy, ale velkoadmirál Raeder nebyl ochoten uznat zlepšení britské tak-tiky, a co bylo ještě důležitější, ani vzrůstající účinnost zpravodajské služby, radaru a letectva na námořní válku - nejen na výsledek bitvy, ale také na logistiku. Bez ohledu na to, kolik lodí Raeder vyslal na moře, musela mít každá k dispozici tankery a nákladní lodě, umístěné na vzdálených stanovištích, pro zásobování palivem a jinými potřebami. Královské námořnictvo po nich systematicky slídilo, využívalo rozluštné rádiové zprávy a rádiovou naváděcí techniku, aby správně nasměrovalo pronásledovací letectvo a lodě vyzbrojené radarem. Oceán byl sice rozlehlý, ale královské námořnictvo určovalo polohu a potápělo podpurná plavidla, čímž účinně snižovalo funkčnost přepadových lodí.

Ale velkoadmirál Raeder byl tak zlákan svou koncepcí, že 2. dubna 1941 vydal lodi Bismarck operační instrukce, podle nichž je rozhodujícím prvkem v zápase s Británií zničení její námořní dopravy. Poznamenal, že získání námořní nadvlády je nejlepším prostředkem k dosažení tohoto cíle, ale připustil, že to není možné s prostředky, které má k dispozici, "za daného omezení, kdy musíme chránit své početně slabší síly". Pak pokračoval: "Ní méně musíme se snažit o dočasné ovládnutí moře v této oblasti (severního Atlantiku) a pak je postupně, metodicky a systematicky rozšiřovat."

Byly to jen vzdušné zámky, vyplývající z jeho toužebného přání - nebo spíše předpokladu, že se nepřítel bude domnívat, že jediná bitevní loď postačí k obraně konvoje.

Aby realizoval svou filozofii, předvídal Raeder vyslání velkých bitevních lodí Bismarck a Tirpitz a těžkého křižníku Prinz Eugen na jejich první plavbu, spolu s loděmi Gneisenau a Scharnhorst, a vymínil si, že "úkolem lodi Bismarck nebude porazit stejně silné nepřátele, ale zatahnout je do zdržovací akce a přitom si, jak jen to půjde, zachovat vlastní bojovou schopnost, a umožnit tak ostatním lodím zásah proti plavidlům v konvoji. Hlavním cílem v této operaci je nepřátelské obchodní loďstvo; ke střetnutí s nepřátelskými válečnými loděmi dojde pouze tehdy, když to tento úkol bude vyžadovat, a může to být provedeno bez velkého rizika."

Tyto iluzorní rozkazy naprosto nebraly v úvahu hluboce zakořeněné odhodlání královského námořnictva zničit německé hladinové loďstvo. Nakolik se Raeder mýlil, lze sledovat na míře úsilí královského námořnictva. Aby zajistilo potopení lodi Bismarck, bezohledně odkrylo jiná bojiště včetně stažení eskort vlastních cenných konvojů. Nakonec rozmístilo šest bitevních lodí, čtyři bitevní křižníky, dvě letadlové lodě, třináct křižníků třiatřicet torpédoborců, osm ponorek a hlídkující letadla - to byla dosud nej-silnější námořní síla nasazená ve válce do jediné akce. Raeder trval na svém plánu, do konce i když bylo zřejmé, že Tirpitz není připraven na námořní plavbu a ani Scharnhorst (prodléval generální opravu strojů), ani Gneisenau (torpédován ve vnitřním přístavu v Brestu) nebudou k dispozici.

Bismarck byl zvětšenou, více pancéřovanou verzí lodí Gneisenau a Scharnhorst, přičemž její rozměry, výtlač a uspořádání byly určeny některými vnějšími faktory, například možností zakotvení ve Wilhelmshafenu, velikostí kanálů v Kielu, spojujícího Baltské moře s mořem Severním, a prostorem pro strojovnu, potřebnou k dosažení předepsaných rychlostí.

Avšak dlouhé, půvabné linie, táhnoucí se od přídě "atlantického" typu až po zasklenou záď křižníku, obdařily Bismarck krásou charakteristickou pro německé návrhářství oné doby. Loď třídy King George V, nejbližšího britského protějšku, měly hranatou příd a jednoduchou záď, nepůsobily tak esteticky příznivým dojmem a nemohly tolik vzdorovat drsnému počasí.

Podle konstrukčních specifikací měl plně naložený Bismarck výtlač 53 546 tun; byl dlouhý 250,5 metru a široký 36 metrů. Je obtížné si představit jeho rozměry, ale Bismarck byl tak mohutný, že v nadcházející bitvě v lodi nepocítili ani náraz granátu ráže

356 mm.

Kapitán Ernst Lindemann trval na tom, že Bismarck bude prostě "on", nejen proto, že bude spojován se jménem velkého pruského kancléře, ale i s mužným plněním válečných cílů, kterých budou muset dosáhnout. Při jedné rychlostní zkoušce v Baltu "on" dosáhl rychlosti 30,8 uzle, tedy více, než se podle projektu předpokládalo. Plnou rychlostí, vyzbrojen třemi skupinami parních turbin typu Brown Boveri Curtiss o výkonu 150 000 koňských sil, si Bismarck klesl cestu vodou s minimální přídovou vlnou, docházelo k nepatrnému chvění. Plánovaná rychlost byla 30 uzlů.

V každé ze čtyř věží byla dvě děla ráže 380 mm řízená komplikovaným systémem řízení palby, který využíval Zeissových stereoskopických zaměřovačů. Radar byl využíván pouze pro pozorování na moři a určování vzdáleností v noci nebo při špatném počasí, ale měl menší dosah i menší přesnost než optické zařízení. Radar byl také citlivý vůči ořesům způsobeným palbou děl ráže 380 mm. Velitel loďstva admirál Lütjens ani Lindemann ve skutečnosti radaru nerozuměli; znali jeho principy, ale chyběla jim větší zkušenost při jeho využití, což přispělo k pozdějším potížím.

Skvělá ocel německých pancířů, zvaná Wotan weich (měkký) a Wotan hart (tvrdý), měla výrazně větší pevnost v tahu než předchozí oceli pro pancíře. Tradiční německý důraz na pancéřování před rychlostí nebo palebnou silou je zřejmý z poměru mezi hmotností pancéřování, výzbroje a pohonného ústrojí. V případě lodi Bismarck byl tento poměr 40 : 17 : 9.

U britského křižníku Hood 30 : 12 : 12. Pancéřování lodi Bismarck bylo rozděleno tak, aby chránilo nejdůležitější místa, jeho síla se na různých místech měnila a celkově představovalo 40 % váhy lodi. Na nejsilnějších místech v pásech podél boků bylo pancéřování 320 mm silné. Tloušťka pancéřové paluby se také měnila, dosahující 115 mm. Ochranu horní paluby zajišťoval pancíř silný 50 mm; ne-mohl odrazit pronikající těžké granáty, ale namísto toho vyvolal jejich detonaci, dříve než dopadly na pancéřovou palubu, tato koncepce byla podobná způsobu pancéřování dnes běžně používanému u tanků.

Čtyřem věžím s děly ráže 380 mm (označeným od přídi na záď jako Anton, Bruno, Caesar a Dora) zajišťovalo maximální ochranu pancéřování, jehož tloušťka se měnila od 130 do 360 mm; aby byla tato váha kompenzována, byla sekundární výzbroj chráněna lehkým pancéřováním o síle od 40 do 100 mm, v následující bitvě bude obsluha děl trpět. Děla ráže 380 mm mohou dostřelit téměř na vzdálenost třidvaceti mil, a jak události ukáží, mezi vlastnosti dělostřelců na lodi Bismarck patřila přesnost.

Ale vše nebylo dokonalé. Aby byl docílen malý poloměr otáčení, dvě kormidla, každé o ploše 24,2 čtverečního metru, byla společně ovládána kormidelním mechanismem s elektrickým pohonem. Při intenzivních cvičeních na Baltském moři byla kormidla uzamčena v neutrální poloze a byl proveden pokus řídit loď použitím odstředivé síly na lodních šroubech. Jejich vliv byl minimální, protože lodní šrouby na levém a pravém boku byly příliš blízko k centrálnímu lodnímu šroubu, tak byla snížena možnost otáčet loď asymetrickým tahem. Nikdo nevěnoval pozornost tomu, co by se stalo, kdyby kormidla byla zablokována - což byla vážná chyba. (Nedávny průzkum potopeného trupu také prozradil, že vadné sváry poblíž zádi způsobily, že se loď stala zranitelnější vůči poškození torpéd.)

Akční rádius lodi Bismarck 9 280 mil při rychlosti 16 uzlů byl o 1 000 mil menší než u lodí Scharnhorst nebo Gneisenau, což zavadalo přičinu otázkám, týkajícím se některých pozdějších Lutjensových rozhodnutí.

Snad nejpodivnější při vyplutí lodi Bismarck byla naivní víra, že Raederovi a Lutjensovi se podán utajit operaci a že je loď schopná proniknout do severního Atlantiku, aniž by byla objevena Brity.

Ve své pozoruhodné knize o službě na lodi Bismarck vzpomíná baron von Miillen-heim-Rechberg, jak v průběhu přípravy lodě k vyplutí místní lidé spekovali o jejím poslání. Pak, den před stanoveným datem utajované vyplutí lodi Bismarck z Goten-hafenu (dnes polské město Gdyně), zahrála posádce lodní kapela píseň "Muss leh Denn", což byla tradiční píseň na rozloučenou a také úplné prozrazení, jestli to ještě bylo zapotřebí.

Nebylo. Britští odborníci na dešifrování věděli o nastávajícím odplutí, výzvědné lety probíhaly obvyklým způsobem a na obvyklých místech, což mělo maskovat fakt, že byly prozrazeny německé rádiové signály. Navíc i obyvatelstvo Dánska, Švédska a Norska bylo vůči nacistům nepřátelské a pravidelně podávalo zprávy o pohybech německých lodí. Méně obvyklým způsobem se vyvíjelo přátelství mezi plukovníkem Roscherem Lundem, norským vojenským přidělcem ve Stockholmu, majorem Toernbergem, náčelníkem štábu švédské zpravodajské služby, a kapitánem Henrym W. Denhamem, britským námořním přidělcem ve Stockholmu. Informační kanál Lund-Toernberg-Denham poskytoval přesné informace, které potvrdily zprávy pobřežních hlídek, válečných lodí včetně švédského křižníku Gotland a obchodních plavidel a umožňovaly britským průzkumným letadlům sledovat pohyb lodí při operaci Rheinii-bung. Ironií bylo, že britská admirálita získala zprávu o odplutí lodi Bismarck dříve, než se o tom dozvěděl Hitler. 19. května 1940 ve 2.00 Bismarck vyplul, před ním byly minolovky a torpédoborce, následovala jej stejně nevyzkoušená loď Prinz Eugen, křižník se standardním výtlakem

10000 tun, ale se skutečným výtlakem 19 000 tun, s osmi děly ráže 203 mm. Obě lodě měly podobný vzhled a mohly být snadno zaměněny, zvláště díky německému maskování, při němž byla příď nabarvena temněji a "vlna na přídi" se objevila poněkud vza-

du. Prinz Eugen pod velením Lindemannova spolužáka kapitána Helmutha Brinkmana

přežil válku a zahájil nový věk konfliktů tím, že byl potopen v rámci zkoušek atomových zbraní na Bikini.

Zároveň na moři podporovalo výpad čtrnáct ponorek, italská ponorka Barbarigo, devět tankerů a devět zásobovacích nebo pozorovacích lodí, každé z těchto plavidel představovalo pro královské námořnictvo bonbónek, který mohl sebrat.

Viceadmirál Lutjens se pokoušel odložit plavbu do doby, kdy by se jím mohl účastnit bitevní křižník Scharnhorst nebo ještě lépe bratrská loď Bismarcku Tirpitz. Velkoadmirál Raeder to odmítl s poukazem, že blížící se invaze na Krétu vyžaduje narušení

britských zásobovacích tratí a odlákání sil námořnictva z oblasti Středozemního moře.

Lutjens, jenž jako námořník sloužil již čtyřiatřicet let a měl sklon k melancholii, přijal rozhodnutí se stoickým klidem, byl připraven zemřít pro svou vlast v hrdinném boji. Naneštěstí jeho smrt bude také znamenat smrt většiny posádky jeho bitevní lodě o počtu 2 221 mužů, která v této záležitosti neměla žádnou možnost volby. Většina z nich vytrvá v bitvě uzavřena v nevlidných vnitřních prostorech lodí, v očekávání věci přiš-tích, dokud nevniknou s hukotem dovnitř chladné tmavé vody.

Lutjensovu odevzdanost osudu můžeme vysledovat v řadě následujících rozhodnutí, které promarnily výhody toho, co hrálo v jeho prospěch: rychlost a nesmírnou rozlehlost oceánu. V důsledku nehody při tankování v Gdyni byla jeho zásoba paliva o 200 tun nižší, přesto se rozhodl netankovat ve fjordu Grimstad (zřejmě proto, že to nebylo v operačním rozkazu) jižně od Bergenu na své první zastávce v Norsku a následovně odmítl tankovat z tankeru Wollin nebo Weissenburg. V Gdyni mohly palivové zásobníky pojmout přibližně 1 200 tun paliva, což představovalo téměř 14 % kapacity lodi Bismarck, která činila 8 700 tun, toto množství zásadně změnilo výsledek bitvy.

O půlnoci 22. května vyplul viceadmirál Lancelot Ernest Holland ze Scapa Flow na bitevní křižníku Hood, spolu s bitevní lodí Prince of Wales a šesti torpédoborci. Pouze o patnáct minut později Lutjens ponechal vlastní torpédoborce vzadu & Bismarck doprovázený těžkým křižníkem Prinz Eugen využil mlhavého počasí a plul rychlostí 24 uzlů k

Dánskému průlivu mezi Grónskem a Islandem.

Angličané na německý výpad zareagovali ostře. Velitel Home Fleet, admirál sir John Cronyn Tovey zahájil shromažďování loďstva, které dosáhne nesmírné síly a-nehledě na chyby a překážky - najde Bismarck a potopí jej pouze s minimální převa-hou. Jak se ve válce často stává, činy jednotlivců obecného významu, které napraví špatné plány velitelů, zůstanou často skryty aneodměněny. Tovey, energický, zapá-lený, oddaný křesťan, jenž uměl užívat života, vždy "zdravě optimistický", jak se o něm vyjádřil jeho dřívější velitel admirál Cunningham, věděl, že každou jeho akci podrobně prozkoumá mistr námořní strategie Winston Churchill. Ten byl rozhodnut vypořádat se s lodí Bismarck natolik, že se později dopustí neodpustitelného porušení námořní etikety.

Lutjens, ukonejšeny nesprávným zpravodajským hlášením luftwaffe, že britské loďstvo zřejmě není varováno, se rozhodl směřovat na jih za svým cílem, atlantskými konvoji, pln důvěry, že nebude mít potíže ani s jedinou britskou bitevní lodí, které jej měly doprovázet.

Poslední dny ságy lodi Bismarck jsou tak komplikované, že bude užitečné podrob-něji uvést přehled dat s uvedením přesného času v britském letním čase.

23. května 1941, 19.22

Hlídkující těžký britský křižník Suffolk zpozoroval v Dánském průlivu loď Bismarck na vzdálenost sedm mil. Suffolk o výtaku 10 000 tun se ihned snažil ukrýt v mlze s vě-domím, že vyslání zprávy o tomto nálezu je důležitější než napadení Bismarcku s osmi děly ráže 203 mm. Norfolk, který byl zařazen do služby v roce 1928, dva roky po lodi Suffolk, se střetl s lodí Bismarck ve 20.32 na vzdálenost šesti mil. Bismarck byl v tu dobu připraven a spustil palbu, ale Norfolk unikl a zahájil hru, kdy sledoval jako stín svou kořist při plavbě na jihozápad s maximální rychlostí 28 uzlů. Lutjens a Linde-mann byli nepříjemně překvapeni, když rozluštili britský rádiový provoz, prozrazující, že byli zachyceni radarem. Vědomí, že je sleduje nepřítel, kterého sami nemohli spat-

řit se vznášelo v německých myslích jako přízrak, zvláště když první salva z Norfolku zasáhla přední radar Bismarcku. Lutjens signalizoval lodi Prinz Eugen, jejíž přední ra-dar stále pracoval, aby se ujala vedení.

Lutjens nyní mohl učinit rozumné rozhodnutí v zájmu obrany a vrátit se do Norska; jeho postavení bylo prozrazeno a musel si uvědomovat, že královské námořnictvo se blíží, aby ho zničilo. Místo toho se vrhl na jihozápad bez ohledu na to, že radar může sledovat jeho cestu, i na potenciální sílu královského námořnictva. Když Tovey zjistil postavení bitevní lodi Bismarck, byl schopen sešikovat všechny své zdroje k vrcholné bitvě. Prvními loděmi, které se mohly střetnout s německým loďstvem, byl legendární bitevní křižník Hood, který byl dlouho vlajkovou lodí královského námořnictva, a nová bitevní loď třídy King George V Prince of Wales, ve skutečnosti nepřipravená pro zápas.

Hood byl pojmenován po admirálu siru Samuelu Hoodovi, který vynikajícím způso-bem bojoval proti Francouzům v napoleonských dobách. Po dvacet let byl považován za nejsilnější válečnou loď na světě. Je těžké vyjádřit, jak mocným symbolem se pro britské námořní síly stal Hood mezi dvěma válkami. Často natřený bílou barvou, tak elegantní, jak jen loď mohla být, s mohutným a současně elegantním profilem, navští-vila velkou část Britské říše a tisíce lidí, kteří jej viděli proplouvat, mu vzdávali hold. Ale sláva této lodi jí svým způsobem nechtěně nesloužila k dobru, protože nebyla modernizována až do roku 1939, kdy bylo stanoveno, že obdrží dodatečné vertikální a horizontální pancéřování. Vypuknutí války ale tuto úpravu oddálilo a Hood vstoupil do války v podstatě ve stejném uspořádání jako v roce 1918, kdy byl spuštěn na moře jako poslední bitevní křižník v 1. světové válce. Jeho pancéřovaná paluba nemohla odolat palbě se strmou dráhou střely a mezi věžemi a skladišti byla nedostatečná ochra-na proti ohni.

Viceadmirál Holland se pustil do stíhání s vědomím, že Norfolk & Suffolk, sledující německé válečné lodi již tucty mil, jej budou moci dovést do bitvy. Námořní kapitán Ralph Kerr měl na křižníku Hood stejně nezáviděníhodně postavení jako kapitán Lin-demann na Bismarcku - totiž být zástupcem velitele na vlastní lodi.

Holland věděl, že je Hood zranitelný, a proto se rozhodl pro střet na nejmenší mož-nou vzdálenost, aby se vyhnul palbě se strmou dráhou střely, dosáhl toho, že dráha ně-meckých granátů byla plochá. Holland si byl také vědom toho, že Prince of Wales má ještě nedostatky ve výzbroji. Oba "Princové", německý i anglický, byly spuštěny na moře nepřipraveni. Civilní dodavatelé firem Vickers a Armstrong pracovali na lodi Prince of Wales, stejně jako jejich protějšky od Siemense na těžkém křižníku Prinz Eu-gen.

24. května 1941, 05.35

V 05.35 britské hlídky ve strážním koši na lodi Prince of Wales objevily německé lodě ve vzdálenosti sedmnácti mil; Němci, varováni již svým důmyslnými hydrofony, které sledovaly zvuky, vzniklé ve vodě pohybem britských lodí, zpozorovali o deset minut později kouř a stěžně britských lodí. Dělostřelci důstojníci na obou lodích při-pravovali svá děla a čekali na rozkaz k palbě.

V tomto okamžiku se mohl Holland při sledování Bismarcku připojit k lodi Suffolk a čekat, až bude Tovey schopen dovést loď King George V spolu s ostatními loděmi do boje. Místo toho se rozhodl k čelnímu útoku a přibližoval se k Bismarcku vzájemnou

rychlostí 56 uzlů. Čelní útok měl tu výhodu, že zmenšoval německým dělostřelcům profil lodě, znamenalo to ale, že mohly zasáhnout do boje pouze jeho přední baterie. Místo aby pálilo všech osmáct velkých děl (osm na křižníku Hood a deset na lodi Prince of Wales), jich bylo v akci pouze deset. Holland byl znepokojený nedostatkem zkušeností posádky lodi Prince of Wales, a proto se rozhodl, na rozdíl od Harwooda a jeho křižníku v souvislosti s kapesní bitevní lodí GrafSpee, že bude bojovat s oběma loděmi jako s jednotkou. Je nevysvětlitelné, proč neprovedl takový manév-r, aby Suffolk a Norfolk mohly zaútočit na Němce svými děly ráže 203 mm a torpédy, umístěný-mi na zádi.

Když byla vzdálenost menší než čtrnáct mil, zahájil Holland palbu ze svých předních věží a poslal čtyři granáty ráže 381 mm proti lodi, kterou považoval za Bismarck. Ve skutečnosti to však byla vedoucí loď Prinz Eugen.

Lutjens chvíli váhal s odpovědí, jeho rozkaz zněl nestřetnout se s bitevními loděmi. Když vyčkával, jeho dělostřelečtí důstojníci měli nervy napnuté vzrušením, nemohli se dočkat boje. Konečně Lutjens zavelel palubním telefonem "Povolení k palbě."

První salva z Bismarcku byla krátká, pak tradiční "žebřík" tři salv zarámoval loď Hood. První dělostřelecký důstojník korvetní kapitán Albert Schneider, velice milovaným svým mužstvem, si okamžitě našel cíl a nařídil pálit rychlými salvami ze všech čtyř hlavních věží.

Bitevní loď Prince of Wales se zapojila do bitvy v 05.53, její činnost ztěžovalo rozbouřené moře, které se přelévало přes její nízkou příď a rozstříkávalo vodu přes hlavní zaměřovací zařízení. Kapitán John Catterall Leach měl odvahu a rozhodnost pálit niko-liv podle Hollandova rozkazu na Prinze Eugena, který byl ve vedení, ale místo toho na správný cíl, na Bismarck. Leachovy první salvy byly o 900 metrů kratší. Prinz Eugen zahájil palbu svými děly ráže 203 mm. V 05.57 granáty z lodi Prinz Eugen odpálily na křižníku Hood nechráněnou municí, připravenou k palbě - byl to důsledek uvolnění kázně, k němuž došlo v průběhu snadných tažení ve Středozemním moři. Na palubě britské lodi vznikl požár, který umožnil obsluze dálkoměru na Bismarcku určit přesnou vzdálenost.

Lodě Hood a Prince of Wales se obrátily téměř rovnoběžně s nepřítelem a tím umožnily palbu ze svých zadních věží, druhá loď třikrát přesně zasáhla Bismarck. Prinz Eugen přesunul palbu na bitevní loď Prince of Wales, když sedm z osmi granátů páté salvy z lodi Bismarck rozvířilo moře kolem křižníku Hood. Osmý granát o váze 816 kg, výrobek vynikajícího německého dělostřeleckého strojírenství, prorazil tenké pancéřování lodi Hood - 25 mm ve středu lodi a 76 mm nad sklady munice - a vnikl do skladu munice protiletectvých děl ráže 102 mm poblíž zadní hlavní věže. Pak, podobně jako v případě "ztracených lodí", které vylétěly do vzduchu v bitvě u Jutska, se oheň rozšířila do skladu děl ráže 381 mm, přičemž explodovaly stovky tun munice a Hood se roztrhl na dvě části. Barevné sloupky kouře a plamenů se tyčily do výše desítek metrů, kusy hořícího hliníku se mísily s celými věžemi, po moři se šířil otřásající rachot a bitevní loď Prince of Wales byla ozářena rudým plamenem.

Na obou stranách tomu nikdo nemohl uvěřit; v jednom okamžiku se nejmocnější válečná loď Británie chystala vypálit svou první salvu, v příštím se rozlomila jako sirka. Když se kouř poněkud rozplynul, bylo vidět příď lodi Hood, tyčící se téměř kolmo z vln; v tomto postavení její přední děla pálila, pravděpodobně neúmyslně, možná to bylo poslední vzdorovité gesto lidí, kteří věděli, že zemřou. Více než 1 400 námořníků včetně admirála Hollanda a kapitána Kerra šlo ke dnu s lodí; zachránili se pouze tři čle-nové posádky. Uplynulo šest minut od okamžiku, kdy Hood vypálil svou první salvu

jako signál zahájení bitvy. Admirál Lutjens jen stěží věřil tomu, co právě viděl, a ihned nařídil, aby se Bismarck připojil k lodi Prinz Eugen v palbě na Prince of Wales, vy-hnul se troskám křižníku, ale stále směřoval k nepříтели. Holland udržoval své dvě lodě těsně u sebe, proto se palebné údaje pro Hood daly snadno použít pro loď Prince of Wales, nepatrný posun děl Bismarcku umožnil zaměření na cíl. Granát ráže 380 mm z lodě Bismarck zničil velitelské stanoviště bitevní lodě Prince of Wales, až na kapitána Leacha a spojovacího důstojníka zahynuli všichni. Další čtyři granáty ráže 3X0 mm z Bismarcku a tři granáty ráže 203 mm z lodě Prinz Eugen bušily do britské lodi. Kapitán Leach řídil loď, která byla těžce poškozena a měla pouze čtyři děla schopná palby, z pomocného stanoviště, obrátil ji, spustil kouřovou clonu a v 06.14 se odpoutal od ne-přítele.

Lutjense se nezmocnila krvežíznivost. V situaci, kdy by se téměř každý britský velitel vrhl na loď Prince of Wales a zničil ji, se rozhodl přerušit boj. Po formální stránce dodržoval Raederovy instrukce, ve skutečnosti pečtil svůj vlastní osud. Lutjens již obdržel předběžné zprávy o poškozeních a věděl, že Bismarck nabírá vodu a propouští palivo. Nicméně kdyby pronásledoval a potopil loď Prince of Wales, mohl pokračovat dále směrem, odkud přišel, 1 000 mil do Norska a bezpečí.

Uzavřený Lutjens nikdy nevysvětloval své rozkazy; neučinil tak ani nyní, když za-mířil na jih směrem ke konvoji, bez ohledu na škody způsobené třemi zásahy granátů ráže 356 mm z lodě Prince of Wales. Kritickou škodu způsobil granát, který zasáhl levý bok a vyšel dírou o šířce 1,5 metru na pravém boku. Třebaže byla nad čarou po-noru, nabral Bismarck při sklonu přidě způsobeném pohybem lodi 2 000 tun mořské vody, část se smísila se zásobami paliva. Podpalubí a naftová čerpadla byla nepřístupná, což znemožnilo odčerpávání vody a způsobilo odříznutí od 1 000 tun paliva. Techničtí odborníci doporučovali, aby Bismarck snížil rychlost a zaplavil zád, aby se pozvedla příď lodi, což by umožnilo opravu poškozených částí. Lutjens toto řešení odmítl. V 07.00 bylo ohlášeno, že zbývá pouze 3 300 tun paliva. Logický kurz na Brest, který by se vyhnul místům, na nichž Lutjens očekával nejsilnější koncentraci britských lodí, by znamenal prodloužení cesty na 2 000 mil - 100 hodin při nejhošpo-dárnější rychlosti 20 uzlů. Při této rychlosti Bismarck spálil přibližně 19,8 tun paliva za hodinu; dosažení Brestu by vyžadovalo 1 980 tun paliva, zbylých 1 320 tun by bylo dost málo, kdyby podél olejové stopy, kterou za sebou Bismarck zanechával, došlo k dalším bojům.

Ironií osudu 330 mil jihovýchodním směrem svaz admirála Toveye, skládající se z bitevní lodě King George V, Repulse, letadlové lodě Victorious a pěti křižníků, čelil stejně nálehavému problému zásobování palivem; britské lodě byly obvykle vybaveny palivem na krátkou plavbu a dosud na moři netankovaly. Tovey zamířil na severozá-pad, aby zachytil Bismarck, zatímco proslulý svaz H, šampion Středozemního moře, byl povolán k plavbě na sever, aby odřízl cestu lodi Bismarck, kdyby se jí podařilo u-niknout jejím pronásledovatelům.

Bismarck využil počasí, v 18.14 se odpoutal od lodi Prinz Eugen a poslal ji na stej-nou trasu, po které plul Bismarck, otočil se o 270°, překřížil svou vlastní dráhu a zamí-jihovýchod, aby se pokusil dostat pod ochranu letadel luftwaffe a řady ponorek, asi 690 mil od pobřeží Francie. Úkolem Toveye bylo přinutit Bismarck k boji, dříve než dosáhne této linie a než britským lodím dojde palivo.

Zastavit Bismarck znamenalo především udržet spojení. Norfolk, Suffolk a Prince of Wales jej sledovaly ve formaci po jeho levé straně, přičemž se snažily vyklíkovat z dostřelu děl ráže 380 mm. Radarový kontakt byl udržován pouze občas, ztratil se na

vnější straně kličky (levý bok) a obnovil se na vnitřní straně (pravý bok). Svazu tří lodí velel kontradmirál William F. Wake-Walker na Norfolku, který se rozhodl sledovat německou bitevní lod a ujistit se, že bude zachycena většími silami, spíše než by se po-koušel potopit ji sám. Jeho rozhodnutí bylo v zásadě správné, ale vzbudilo hněv admirála Pounda i Winstona Churchilla. Ten ihned začal uvažovat v termínech uživa-ných u válečného soudu a zaslal urážlivé dotazy, týkající se úmyslů Wake-Walkera "vzkřísit" Bismarck. Byla to nespravedlivá kritika. Wake-Walker měl pravdu, když se nepokoušel o střetnutí s Bismarkem se svými slabšími jednotkami. Britskému loďstvu by byla prokázána větší služba, kdyby se admirálita soustředila na nedostatek, že bylo udržováno postavení pouze na levé straně, místo aby byl Bismarck sledován také na

pravé straně.

Mezitím se Tovey rozhodl, že jediným řešením bude torpédový útok letadly Sword-fish z lodi Victorious. Ve 22.00 byl Bismarck vzdálen 120 mil, když z Victorious od-startovalo devět letadel Swordfish a šest stíhaček Fulmar. Mise vypadala jako sebevražedný útok: Dvojplošníky startovaly z houpající se paluby letadlové lodi do hrozného počasí, aby zaútočily na nejsilnější protiletdeckou obranu, nalézající se na pa-lubě lodí. Ale při útoku byl Bismarck zasažen jedním torpédem a všechna letadla kromě dvou stíhaček Fulmar se vrátila. Na palubě Bismarcku způsobila protiletadlová palba takový hluk, že rozkazy kapitána Lindemanna nebylo slyšet. Námořník Hans Hansen, kormidelník Bismarcku, převzal zodpovědnost za řízení a obratně se vyhnul všem torpédům kromě jednoho. Ke smůle Britů torpédo ráže 457 mm, které zasáhlo cíl, klouzalo po povrchu a udeřilo na nejsilnější úsek pancéřování Bismarcku, přičemž způsobilo jen zanedbatelnou škodu. Jediný muž, dozorčí důstojník Kurt Kirchberg, byl usmrcen v důsledku vnitřního zranění, byla to první smrt na Bismarcku z následujících

2 007.

Admirál Tovey byl zklamán výsledky torpédového útoku, viděl, že jeho naděje do-stihnout Bismarck je nízká, stejně jako jeho zásoby paliva.

25. května 1941 (Lutjensovy narozeniny), 02.30

Němci byli odborníky na hydrofony (zařízení pro příjem zvuku ve vodě) a brzy zjis-tili, že na jejich pravém boku nejsou žádné lodě. Když odhalili, že se britská plavidla nalézají na vnější straně své klikaté dráhy, Bismarck se otočil prudce napravo a pro-vedl obrát o 270°, čímž překřížil svou trasu třicet mil za britskými loděmi. Bismarck pak zrychlil na nejvyšší rychlost, jakou mu dovolovala poškozená před, a zamířil na východ k luftwaffe a do bezpečí.

Britští radaroví operátoři, vyčerpaní jako každý v této bitvě, nejprve předpokládali, že zmizení nepřátelské bitevní lodě z obrazovky radaru bude napraveno při příštím obrátu nebo v jednom z následujících. Přírozená touha věřit, že spojení bude znovu na-vázáno, měla za následek zpoždění až do 05.00, kdy byla ztráta spojení s Bismarkem ohlášena Toveyovi - a zuřící admirálitě. Britové podleli zoufalé panice. Zatímco se admirál Tovey plavil zarytě nesprávným směrem na jihozápad, Churchill byl přesvěd-čen, že Lutjens se obrátil a směřuje k Dánskému průlivu.

Ačkoliv německý hlavní stan Liitjensovi sdělil, že britské rádiové zprávy hlásily ztrátu radarového kontaktu, Lutjens zřejmě nemohl uvěřit, že se konečně po jedenatři-ceti hodinách nepřetržitého radarového sledování vyprostil. Jeho radaroví operátoři pokračovali ve sledování britských radarových signálů, ale nepochopili, že Britové jsou příliš vzdáleni, než aby mohli přijímat odražené radarové vlny. Toto neporozumě-ní neomlouvá Lutjense za to, že zaslal dvě rádiové zprávy do Berlína. Logické jednání v této věci vyžadovalo, aby nepoužíval rádiových signálů, zvláště když poselství, která odeslal, byla vysoce naléhavá. Místo toho mohl použít techniku Kurzsignalverfahren, techniku krátkých signálů, která byla ještě odolná rádiovému zaměřování.

Místo toho poslal v 07.00 krátkou zprávu a pak v 09.00 delší, oznamující, že je stále pronásledován, že ustavičné radarové sledování činí odpoutání nemožným a že má ne-dostatek paliva. Pro Brity, kteří se zoufale snažili udržovat kontakt hladinovými pla-vidly, letectvem a ponorkami, představovaly jeho zprávy dar z nebes, ale přesně ve stylu této bitvy okamžitě informaci popletli.

HF/DF (Huff-Duff) rádiová zaměření polohy, třebaže nebyla tak přesná, jak by měla být, byla na admirálitě správně interpretována a dobře byla stanovena i poloha Bis-marcku na severovýchod od místa, odkud byla naposledy hlášena. Ale admirálita jed-nala podle předešlých Toveyových instrukcí a nesdělila mu polohu Bismarcku, ale pouze rámcové údaje. Specialisté, kteří mu ji měli zakreslit, byli na torpédoborcích uvolněných k natankování paliva; obsluha, která přijímala údaje, nebyla dostatečně kvalifikovaná, špatně je zakreslila a umístila Bismarck daleko na sever od jeho sku-tečné polohy. Tovey, plující nesprávným směrem na jihozápad, změnil nyní kurz špat-ným směrem na severovýchod. Potom strávil osm hodin zbytečným blouděním a vzdálil se o 150 mil od Bismarcku. Byla to příliš velká vzdálenost, pokud by Bis-marck nebyl zastaven dalším úderem torpédových letounů Swordfish.

Berlín odpověděl na Lutjensovy zprávy nejsrdečnějším blahopřáním k jeho naroze-ninám od Raedera a ledovým poselstvím Adolfa Hitlera, který nepochybně cítil, že se situace zhoršuje. A skutečně tomu tak bylo, zčásti následkem zásadní chyby náčelníka štábu luftwaffe, jehož syn sloužil na Bismarcku. Generál Hans Jeschonnek, kterého špatné vedení luftwaffe dovedlo 18. srpna 1943 k sebevraždě, se dotazoval na cíl cesty lodi. Bylo mu řečeno, že je jím Brest, a toto sdělení bylo zachyceno britskou výzvěd-nou službou.

25. květen byl pro Bismarck dnem plným optimismu, každou hodinou se blížil k bezpečí a až dosud nenarazil na britské pronásledovatele. Ale Lutjens ke své posádce pronesl ponurou řeč, řekl jim, že budou bojovat, pokud poslední granát neopustí hla-veň, a že "pro nás námořníky je to nyní otázka vítězství nebo smrti!" To mělo katastro-fální dopad na morálku mužstva, důstojníci porušovali pravidla, nosili záchranné vesty a disciplína začala upadat.

26. květen 1941, 03.00

Donucen nedostatkem paliva k rychlosti pouhých 20 uzlů se Bismarck blížil do bez-Kdyby Lutjens natankoval pohonné hmoty, když k tomu měl příležitost, mohl by pžout rychlostí 28 uzlů, vyklouznout Britům a přikrást se domů. Létaící člun RAF nsolidajed Catalina z 209. letky pobřežního velitelství se základnou v Lough Erne oku mel za úkol letět jižně od navržené trasy Bismarcku. Toto letadlo představovalo Potenciální mezinárodní konflikt, neboť je pilotoval nadporučík letectva RAF Dennis s^ spolu s pomocným pilotem, šestadvacetiletým podporučíkem Leonardem B. ' Smithem z amerického válečného námořnictva. Smith patřil ke skupině šest-i amerických pilotů, kteří se dobrovolně přihlásili k úkolu seznámit Brity s novými ^tadly typu Catalina a pak byli začleněni do perutí, což bylo po formální stránce poru-šením amerického zákona o neutralitě.

Po téměř sedmihodinovém hlídkování vyhlédl Smith z okénka své kabiny a ke své-mu úžasu spatřil Bismarck, který se pokoušel zmizet. Catalina se vynořila z mraků 450 metrů od Bismarcku, musela čelit ničivé protiletadlové palbě. Smith shodil čtyři hlu-binné pumy a Bismarck změnil směr. Když se Catalina vzdálila, Briggs odeslal zprávu o pozorování, v němž udal pozici Bismarcku.

Byl vzdálen více než dvacet mil, ale to stačilo. Bismarck byl nyní asi 700 mil zá-padně od Brestu. Toveyovy bitevní lodě pluly 135 mil na severovýchod, moc daleko, aby Bismarck dohnaly, pokud by se jej nepodařilo zastavit nebo jeho plavbu zpomalit. Nyní vše záleželo na svazu H pod velením řízného, smělého a dobrosrdečného admirá-la Jamese Somervilla, muže s darem řeči, jenž byl ochoten podstoupit nebezpečí. O Somervillovi koluje jedna historka, často vyprávěná, ale příliš dobrá na to, abychom ji znovu nezopakovali, vyjadřuje jeho jadrnou povahu a vztah k jeho nadřízenému admi-rálu Cunninghamovi. Když se Cunningham dozvěděl, že Somerville, který již byl rytí-řem Britské říše, byl jmenován komturem rytířského bathského řádu, zaslal mu násle-dující blahopřání: "Gratuluji, ale není to poněkud vyčerpávající být dvakrát rytířem ve vašem věku?"

Svaz H se nacházel 100 mil mezi Bismarckem a bezpečím, kam směřoval. Somer-ville vyslal křižník Sheffield, aby navázal kontakt s pronásledovanou bitevní lodí. Na-neštěstí nepostoupil tuto informaci lodi Ark Royal, připravené udeřit, jakmile se ocitne v dosahu. Aerodynamický tvar paluby lodi Ark Royal (o výtlaku 22 000 tun) spolu s dobře navrženým trupem ovlivnily maximální rychlost 31,75 uzle a dobré plavební vlastnosti.

Byl značný rozdíl mezi plavbou v klidném Středozením moři a ve vzdouvajících se vlnách severního Atlantiku, kde se paluba může při jednom zhoupnutí zvednout a klesnout o 15 metrů a kde vítr vanoucí na palubě dosahuje rychlosti 50 mil za hodi-nu, což se téměř rovná startovací rychlosti letadla Swordfish. Posádky Swordfishů na lodi Victorious měly sice málo zkušeností, ale vedly si v nepříznivém počasí dobře. Ostřílení veteráni z Ark Royal si byli vědomi toho, že si mohou počínat stejně. Verze Swordfishe s dalekým doletem, s přídavnými palivovými nádržemi a bez torpéd, zba-vily Brigesovy Cataliny povinnosti označovat polohu a začaly udržovat nepřetržité le-tecké pozorování.

V 15.40 startovalo z paluby Ark Royal patnáct letadel Swordfish vyzbrojených tor-pédy. I přes své odborné znalosti se piloti dopustili chyby při identifikaci lodě a shodili jedenáct torpéd na Sheffield, čímž podstatně zkomplikovali situaci. Vynikající mané-vrování Sheffield zachránilo, jeho posádka projevila velké sebeovládání, když nezahájí-la na letadla palbu.

Ale přesto přinesl tento útok něco dobrého, neboť odkryl, že odpalovací systém Du-plex na principu magnetické roznětky, namontovaný na torpéda, je nefunkční. Jakmile hanbou brunátní piloti Swordfishů přistáli zpět na Ark Royal, žádali, aby byl namonto-ván standardní odpalovací systém.

Druhý úder byl odstartován v 19.15; patnáct letadel se prodralo hustými mraky, které se vznášely 230 metrů nad vodou. Letadla byla řízena radarem na Sheffield, který jim udal kurz 110 stupňů na Bismarck, vzdálený dvanáct mil. Bismarck byl v bojové pozici, svou obvyklou hradbu protiletacké palby doplnil střelami velkého kalibru odpa-lovanými do moře, které vytvářely gejziry vody. Letadla Swordfish se rozptýlila a úto-čila ze všech stran. Ze třinácti shozených torpéd dvě zasáhla bitevní lod. Jedno zasáhlo střed lodi na levé straně, jeho exploze byla pohlcena ochranným systémem pod vodou. Druhé torpédo narazilo do zádi lodě, udeřilo poblíž strojovny kormidelních strojů a za-blokovalo kormidla v poloze otočení o 12 stupňů doprava. Všechny Swordfishe se bezpečně vrátily.

Bismarck provedl dva obraty o 360 stupňů, při tom pářil na Sheffield. Opravárenské čtyř odpojily a vycentrovaly kormidlo na pravoboku, aby znovu získaly kontrolu nad řízením, ale nemohly uvolnit kormidlo na levoboku.

Za mocného využití asymetrického pohonu se Bismarck vlekl rychlostí asi 8 uzlů, jeho trat zaznamenávala výkyv 60 stupňů mezi severovýchodem a severozápadem, jeho klikatý kurz se sbíhal s kurzem lodí, které jej pronásledovaly. Komédie plná omylů byla téměř u konce. Lutjens učinil poslední chybu, nejzávaž-nější ze všech. Bismarck, neschopný kormidlovat, nemohl zabránit tomu, aby se k němu přiblížily britské jednotky, které měly převahu. Lutjens mohl potopit svou loď a vzdát se, čímž by zachránil život 2 220 členům posádky, kteří přežili. Místo toho vy-slal nabubřelou zprávu: "Loď je neovladatelná. Budeme bojovat do posledního náboje. Ať žije Vůdce!" Pak, protože asi nemohl odolat tomu, aby použil otevřený mikrofon, dvě minuty před půlnocí oznámil: "Budeme bojovat do posledního muže ve víře ve vás, náš Vůdce, a ve skálopevném přesvědčení o vítězství Německa."

27. května 1941, 08.47

Šance na úspěch byly propastně rozdílné, ale Bismarck byl pořád nebezpečný a To-vey nechtěl riskovat. Jeho velitelskou lodí byla Rodney, o výtlaku 38 000 tun s devíti děly ráže 406 mm. (Tato loď a její sesterská loď Nelson byly zmenšenou verzí třídy lodí, zrušené na základě washingtonské námořní smlouvy. Byly známy jako třída "Třešňových stromů", protože je "pokácel Washington".) Kromě toho měl Tovey k dispozici bitevní loď King George V s deseti děly ráže 356 mm a křižníky Dorset-shire a Norfolk, což stačilo k zahájení krvavého boje.

Rodney zahájila palbu jako první, v 08.48 ji následoval King George V. Bismarck odpověděl v 08.50, vzdouvající se moře narušilo jeho tradičně přesnou střelbu. Loď, která potopila v šesti minutách Hood, nezaznamenala v tomto

střetnutí jediný zásah. Smršť britských granátů zničila zařízení pro řízení palby na palubě Bismarcku, palubní nástavbu a posunula děla. V 09.31 byla umlčena poslední dělová věž Bismarcku a britské lodě zkrátily vzdálenost a pálily přímo do rozbitého trupu. V 10.20 byly na Bismarcku odpáleny nálože určené k potopení lodě. Všechny vodotěsné dveře byly otevřeny, ti z posádky, kdo přežili, se museli o sebe postarat sami.

Britské bitevní lodě, které neměly dostatečné zásoby paliva a munice, v 10.22 zastavily palbu. Rodney vypálila 380 granátů ráže 406 mm a King George V 339 střel ráže 356 mm. Spolu s ostatními loděmi zasypalo Bismarck 2 157 dalších střel menšího kalibru, k tomu musíme přičíst dvanáct torpéd z lodi Rodney. Z toho více než 400 granátů zasáhlo cíl a nepřátelská loď nyní vypadala jako zřícenina, žádná děla nebyla schopna pálit, po celé délce lodi šlehaly plameny - ale tato loď plula dál.

Křižník Dorsetshire vypálil dvě torpéda z blízké vzdálenosti do pravého boku, pak se otočil a vystřelil torpédo do levého boku. Kombinace střel, náloží určených k potopení lodě a torpéd konečně způsobila, že se Bismarck převrátil a klesl v 10.46 ke dnu jako oběť Raederova snu a Lutjensova chybného vedení.

Dorsetshire a torpédoborce Maori zachránily 110 mužů, dříve než je ponorková hrozba přinutila toto místo opustit. 500 až 600 námořníků bylo odsouzeno k smrti utonutím. Tři zachránila ponorka a dva německá meteorologická loď.

Bismarck, největší a nejmodernější bitevní loď, která byla v Evropě postavena, se objevila na scéně poněkud se zpožděním. Jako by se největší povoz na světě, tažený koňmi, vynořil těsně po zavedení Fordova modelu řady T. Všeobecně vzato, kombi-nace radaru a letectva ho odsoudila k záhubě a bitevní loď dilo dokonaly.

Trpké ztráty ve Středozemním moři

Okamžik triumfu královského námořnictva nad lodí Bismarck brzy potlačila série katastrof ve Středomoří. Ty začaly ztrátami způsobenými německým letectvem v Řecku a na Krétě (bude o tom pojednáno později), následovanými řadou pohrom, které postihly zvláště královské námořnictvo ve Středozemním moři. 13. listopadu 1941 poručík Friedrich Guggenberger, první velitel ponorky U-81, vypálil čtyři torpéda na letadlovou loď Ark Royal, když se nacházela 50 mil východně od Gibraltaru. Jedno torpédo zasáhlo kotelnu na pravém boku, což přinutilo loď k zastavení; mnoho členů posádky bylo přemístěno včetně předních elektrotechniků. Voda v prostřední kotelně vyřadila hlavní elektrický rozvaděč, tím se přerušilo zásobování čerpadel elektrickým proudem. Následujícího dne, po čtrnácti hodinách vlečení a pouze dvacet mil od Gibraltaru, se Ark Royal, která přežila mnoho plaveb na Maltu a zvítězila nad Bismarckem, převrhla a klesla ke dnu. Guggenberger byl později vyznamenán Dubovými listy, měl již Rytířský kříž. (Později velel jiné ponorce U-513. Ta byla potopena v červenci 1943, ale on přežil a padl do zajetí.)

O dvanáct dní později, na hlídkové plavbě mezi Krétou a Cyrenaikou, uslyšel admirál Cunningham, který právě pil čaj ve své kabině na velitelském můstku bitevní lodi Queen Elizabeth, trojí detonaci, kterou nejprve pokládal za zahájení protiletadlové palby. Vyběhl na můstek a uviděl bitevní loď Barham, která se zastavila a silně se naklonila na levou stranu.

Sledoval, jak se bitevní loď 1. třídy o výtlaku 31 000 tun, spuštěná na moře v roce 1913, převálila na bok a její muži se drápou po černém vlhkém trupu lodi. Za minutu došlo k ohlušující explozi hlavního muničního skladu a zasaženou loď zahabil oblak žlutočerného kouře. Když kouř zmizel, nebylo již Barham vidět, byla to jediná anglická bitevní loď potopená na moři ponorkou. (Tato událost byla nafilmována, je to fascinující podívaná.)

Cunningham později hovořil o tomto útoku jako o "nejodvážnějším a vynikajícím výkonu ponorky, která odpálila torpéda asi 180 metrů před lodí Valiant." Ponorka U-81, které velel kapitán Hans-Dietrich Svobodný pán voň Tiesenhausen, proklouzla mezi doprovodnými loděmi a odpálila vějíř čtyř torpéd. Tři z nich zasáhla cíl, při explozi se U-81 vynořila a byla spatřena, jak se plíží podél boku bitevní lodi Valiant, po-tom unikla.

Dvojitá ztráta lodí Ark Royal a Barham nebyla ještě zcela zažita, když přišla zpráva o porážce amerického loďstva u Pearl Harboru, 10. prosince následovala zpráva o potopení bitevní lodi Prince of Wales a křižníku Repulse japonskými bombardéry z pozemní základny v Saigonu. K dalším ztrátám došlo 15. prosince, když ponorka U-557, pod velením korvetního kapitána Heinze Paulshena, potopila křižník Galatea odplouvající z Alexandrie; U-557 byla na zpáteční cestě při srážce zničena. Admirál Cunningham přemýšlel, jak by mohl ještě víc rozptýlit své lodě, aby pokryly oblast Středozemního moře. V noci 18. prosince 1941 italská ponorka Scire, pod velením korvetního kapitána knížete Junia Valeria Borghese, pronikla na vzdálenost jedné míle k přístavu Alexandrie. Vypustila tři "živá torpéda" s osádkou dvou mužů, která navrhl Teseo Tesei za použití standardního 533 milimetrového torpéda jako základu. Dva členové posádky, vyzbrojení přístrojem připomínajícím dnešní akvalung (potápěčský dýchací přístroj na stlačený vzduch), řídili "živé torpédo", které bylo 6 metrů a 70 centimetrů dlouhé a neslo 300 kilogramů výbušnin. Mělo rychlost asi 2,5 uzle a dobu nasazení pět až šest hodin.

Tři italská "živá torpéda" pronikla vstupní branou a zamířila si to do přístavu v Alexandrii. Kapitán Durand de la Penne a praporčík Emilio Bianchi zamířili k bitevní lodi Valiant, torpédo se zastavilo a oba muži je doslova přivlekli po mořském dně pod trup Valiantu. Když se vynořili a plavali k záchranné boji, byli chyceni a dopraveni na palubu. Zde odmítli vypovídat a na rozkaz admirála Cunninghama byli umístěni na plachetnici - přímo nad výbušninou. Deset minut před načasovanou explozí požádali kapitána Valiantu R. D. Morgana o rozmluvu. Varovali ho, že loď bude potopena. Morgan nechal nastoupit posádku na palubu, poslal Italy zpět do plachetnice a čekal na explozi. K té skutečně došlo a Valiant klesla pod hladinu, při tom se dvěma odvážným žabím mužům podařilo uniknout.

Mezitím kapitán Antonio Marcegaglia a svobodník Spartace Schergat pronikli pod protitorpédovými sítěmi okolo bitevní lodi Queen Elizabeth a umístili nálož k jejímu pomocnému kýlu. Exploze loď potopila, ta zůstala ve vztyčené poloze a, podobně jako Valiant, byla po dlouhou dobu vyřazena z války. Členové osádky "živých torpéd" byli zajati.

Třetí osádka, kapitán Vincenzo Martellotta a praporčík Mario Marino, potopila velký norský tanker Sagona při akci proti britskému torpédoborci Jervis. Dva muži připlavali ke břehu a se značnou dávkou chladnokrevnosti šli do města,

rozměnili pětilib-rovou bankovku a nasedli do vlaku do Rosetta, kde byli příštího dne cestou na oběd zadrženi policistou. Doufali, že se jim podaří sehnat člun a že je příštího dne vezme na palubu ponorka Zaffiro.

Tím britské ztráty nekončily; ve stejnou noc, kdy zaútočila "živá torpéda", najely křižník Neptune a torpédoborce Kandahar do italského minového pole dvacet mil na východ od Tripolisu a potopily se. Stav Cunninghamova loďstva klesl na tři křižníky a několik torpédoborců, což byl pouhý stín původního počtu, a to ještě měly přijít mě-síce tvrdých bojů. Jiný velitel než Cunningham by byl pravděpodobně zničen tolika tragédiemi, které vyvolávaly pochybnosti o úrovni výcviku a ostráživosti jeho loďstva. Zaštitil se svými předchozími úspěchy a svou nepoddajnou povahou a věřil v příští ví-tězství.

4

Ponorková válka na západě

První prolitá krev

3. září 1939 ve 14.00 byl vyslán všem ponorkám signál: "Zahajte ihned nepřátelské akce proti Anglii!" Za hodinu následovala výstraha, že je třeba dodržovat stávající o-perační rozkazy, které definovaly pět kategorií lodí, jež mohou být -jako válečné lodě - napadeny bez varování. Tyto kategorie zahrnují lodě dopravující válečný materiál, lodě zabývající se válečnou aktivitou (např. zásobováním válečných lodí palivem), nákladní lodě plavící se v doprovodu válečné lodě nebo jako součást konvoje, ozbro-žené obchodní lodě a transportní lodě.

Toho večera v 19.45 kapitán Fritz-Julius Lemp na ponorce U-30, jedné z prvních deseti ponorek typu VIIA, vysunul periskop a spatřil velkou obchodní loď plující zá-padním směrem na rozbouřeném moři, 250 mil severozápadně od Irska. Lemp byl dost blízko, aby mohl rozeznat, že se jedná o civilní dopravní loď, je ne-pravděpodobné, že by prostě neuposlechl rozkazu takové lodě nepotápět. Téměř s urči-tostí je možno říci, že jeho snaha po dosažení úspěchu jej utvrdila v tom, že se jedná o legitimní cíl.

Jeho torpédo, první z více než 40 000, odpálených v průběhu války, bylo přesné, roztrhlo levý bok parníku Athenia, britské pasažérské lodi o výtaku 13 581 tun, patřící společnosti Donaldson Atlantic Line. Exploze zničila lodní přepážku oddělující stro-jovnu a kotelnu, které zaplavila mořská voda, takže se Athenia téměř okamžitě silně naklonila. Lemp měl pocit, že se sám potápí, když se vynořil na hladinu a zjistil, že se jedná o civilní dopravní loď Athenia, která vysílá signály SOS. Pomoc přišla dost rychle, bylo zachráněno více než 1 300 lidí; loď se potopila až v 10.40 následujícího dne. Bylo zmařeno sto dvanáct lidských životů včetně osmadvaceti Američanu; vět-šina mrtvých byla uvězněna ve třetí třídě a v jídelnách třetí a turistické třídy, poje, co schody na horní palubu utrhla exploze. Světový tisk reagoval s velkým rozhořče-ním, vyskytly se otevřené nářázky, které nevyhnutelně poukazovaly na podobnost s osudem Lusitanie. Němci ihned (a upřímně) popřeli odpovědnost. Ministr propa-gandy Dr. Joseph Goebbels nejdříve trval na tom, že to muselo být britské torpédo nebo mina, protože v okruhu 200 mil od polohy Athenie se prý nenacházela žádná německá loď, pak obvinil Churchilla, že z propagandistických důvodu ne-

zničit. ..

Zanedlouho v září, když se Lemp vrátil do přístavu a podal osobné zprávu vel ponorek kapitánovi Karlu Donitzovi, že potopil Aihenii, dozvědělo se , velení ohromující pravdu.

Důležitou roli ve vojenských omylech hraje určité měřítko katastrofy a Lemp měl

štěstí, že se dopustil chyby tak kolosálního rozsahu, že za ni nemohl být potrestán. Jeho potopení Athenie nemohlo být prohlášeno ani za nezáludný omyl s ohledem na ostré oficiální popření nacistů. Záležitost byla ututlána, válečný deník ponorky U-30 byl pozměněn (pravděpodobně to byla pouze jedna ze dvou takových úprav v průběhu celé války) a členové posádky byli varováni, aby neprozradili, co se ve skutečnosti sta-lo. (Lemp pokračoval v úspěšné kariéře až do 9. května 1941, kdy přišel o život jako kapitán ponorky U-110, kterou britské hlubinné pumy donutily vyplout na hladinu. Byl si vědom toho, že tajemství prvotřídního dešifrovacího stroje Enigma na palubě by mohlo být ohroženo, a pokusil se znovu vstoupit na palubu své ponorky s úmyslem ji potopit, při tom byl zastřelen. Ironií osudu měla jeho stará ponorka U-30 relativně klidný život. Po bojové kariéře, během níž potopila sedmáct lodí, se stala cvičnou lodí a přežila až do 5. dubna 1945, kdy byla při náletu potopena.)

Epizoda s lodí Athenia měla závažné následky na obou stranách. Britové ihned po-chopili, že Němci povedou neomezenou ponorkovou válku, a podnikli všechny kroky, aby jí mohli čelit včetně okamžitého zřízení systému konvojů. Hitler dospěl k opačné-mu extrému, když nařídil, aby bez ohledu na okolnosti nebyly podnikány útoky na žád-nou civilní dopravní loď.

Celá věc ale byla pouhým náznakem toho, co mělo přijít v následujících měsících -bitvy o Atlantik. Ponorky byly velice účinné, v prvních čtyřech měsících války poto-pily 221 lodí o výtaku více než 750 000 tun. Z toho bylo potopeno 47 lodí o výtaku téměř 250 000 tun v severním Atlantiku, což byla vážná, ale ne tragická ztráta. Ale D6-nitz měl moc málo ponorek k tomu, aby dosáhl rozhodujícího úspěchu, a počáteční "nával" třiceti devíti plně funkčních ponorek v Atlantiku a v Severním moři brzy pole-vil, když se vrátilo do přístavů, aby doplnily zásoby. V prosinci 1939 byly potopeny pouze čtyři lodě o výtaku pod 16 000 tun. Churchill, který se vždy snažil být v ofen-zívě, zřídil stíhací jednotky, což byla kombinace letadlové lodi a křižníku, s cílem u-štvat kapesní bitevní lodě. Také nařídil, aby skupiny torpédoborců a menších plavidel vyhledávaly ponorky a útočily na ně, dnes by se nazývaly "stíhacími skupinami" pro-následujícími a ničícími nepřátelská plavidla. Zdálo se, že idea těchto jednotek bude slavit úspěchy, 14. září čtyři torpédoborce potopily velkou ponorku U-39 typu 1XA (1 178 tun výtaku pod vodou), když zaútočila na letadlovou loď Ark Royal. Záchvat se-beuspokojení nad prvním potopením německé ponorky ve 2. světové válce pominul, když se zjistilo, že torpéda vypálená ponorkou U-39 explodovala předčasně - a kdyby tomu tak nebylo, pak by letadlová loď byla pravděpodobně potopena. Tyto letmé dom-něnky se potvrdily o několik dní později, když se korvetní kapitán Otto Schuart na po-norce U-29 stal hrdinou, jakým chtěl být Lemp. Schuart zaujal pozici v Bristolském průlivu mezi Walesem a jihozápadní Anglií, kde podle zpráv německé námořní vý-zvědné služby mohl najít britskou letadlovou loď.

(Schopnost německé zpravodajské služby B-Dienst číst britské kódované zprávy od počátku války do roku 1943 znamenala pro ponorky obrovskou výhodu. Šifry byly rozlušťeny v průběhu italské invaze do Etiopie, když královské námořnictvo shromáždilo značné síly v oblasti Středozemního moře a vysílalo velké množství rádiových zpráv bez přísné komunikační kázně, odpovídající válečné době.)

Navečer 17. září Schuart objevil letadlovou loď Courageous (o výtaku 22 400 tun), jak se natáčí podle větru, aby umožnila přistát některým letadlům z normálního plného počtu čtyřiceti osmi letadel. Byla odpálena tři torpéda na vzdálenost menší než dvě míle; dvě z nich Courageous zasáhla, přičemž došlo k takové explozi, že se Schuart domníval, že U-29 byla zasažena hlubinnou pumou, vypuštěnou nepozorovaným útočником. Courageous, sesterská loď lodi Glorious, hybrid postavený na štíhlém trupu lehkého bitevního křižníku ročníku 1916, se roztrhla a během patnácti minut se potopila a strhla s sebou kapitána a 518 mužů. Od koncepce stíhacích jednotek bylo potichu upuštěno.

Býk ze Scapa Flow

Scapa Flow, kotviště uzavřené pevninou v Orkneyských ostrovech, dlouhé 15 mil a 8 mil široké, dlouho sloužilo jako základna pro britské loďstvo. Bylo ideálním cílem pro německé loďstvo, protože představovalo velikost britské síly a ponížení široko-mořského loďstva z I. světové války, potopeného z vlastní vůle. Němcům nebylo známo, že bylo též obětí meziválečného odzbrojovacího programu, jehož výsledkem byl nedostatek přiměřené protiletdecké obrany a obrany ze strany moře.

Letecký průzkum odhalil, že na severní straně Kirk Soundu, východního vstupu do základny loďstva, potopené lodě, které měly blokovat vstup na základnu, jsou rozděleny průchodem širokým 15 metrů. Dobrý kapitán ponorky by se mohl v noci mezerou klidně protáhnout, ponořit se a zaútočit na bitevní nebo letadlovou loď. Únik by mohl být problematický, ale to byla oběť, s níž Donitz - a velitel, kterého vybral - počítali.

Donitz, pečlivý organizátor, jenž znal osobně všechny své velitele a vyslechl hlášení posádky téměř každé ponorky, vracející se z hlídky, vybral pro tento úkol kapitána Günthera Priena. Prien byl prvním kapitánem ponorky, který potopil nákladní loď, a po necelých dvou měsících ve válce byl všeobecně uznáván jako ponorkové "eso", stejně jako byl Richthofen obdivován za svá vítězství ve vzduchu v I. světové válce.

Prien nedostal rozkaz ujmout se tohoto úkolu, ale Donitz znal své muže, Prien do-brovolně přihlásil sebe i svou loď. Členové posádky, kteří přirozeně nebyli s věcí obeznámeni, byli poněkud překvapeni, když Prien přikázal před vyplutím vyložit část paliva a zásob, což naznačovalo, že půjde o velmi krátkou plavbu. Nic jim neřekl, dokud 13. října 1939 nedorazili před vstup do Scapa Flow. Usadili se 90 metrů pod hladinou, tak pohodlně, jak jen se může cítit čtyřicet osm mužů nacpaných do ponorky. Prien jim objasnil úkol - a dal pokyn k odpočinku.

13. října v 19.15 vydal Prien příkaz, aby se U-47 vynořila, a začal řídit ponorku jako kanoi ve zpěněných vodách. Rychle proudící břidlicové šedivé přílivové vlny jej poháněly mezi šikmo postavenými blokujícími loděmi, jejichž nepředvídatelné kotevní řetězy představovaly nebezpečí pro kormidla a lodní šrouby ponorky. Prien byl velitelem dobré ponorky; U-47 sloužila ve válce patnáct měsíců a potopila čtyřiatřicet lodí, vždy pod jeho velením. Byla zařazena do služby v roce 1938 jako jedna ze čtyřadvaceti ponorek typu VIIB. Typ VIIB vycházel přímo z požadavků kapitána Donitze, zaměřených na zlepšení dosahu, nákladu torpéd a manévrovací schopnosti typu VII. Dvojitá kormidla byla upravena k zlepšení otáčivosti, dosah byl zvýšen z 4 300 na 6 500 mil a počet torpéd stoupl z jedenácti na čtrnáct. Dvacet sedm minut po půlnoci byla U-47 uvnitř Scapa Flow. K Prienovu zděšení tam většina britského loďstva nebyla. Královské námořnictvo vyplulo na moře a nechal za sebou jen málo vhodných cílů, neboť bylo varováno německými výzvědnými lety a obávalo se nepřátelského bombardování. Z přítomných lodí měla význam pouze bitevní loď Royal Oak, která v poklidu kotvila u města Scapa, většina z její posádky 1 264 důstojníků a mužstva spala. Royal Oak byla dokončena v roce 1916 nákladem 2,5 milionů liber, při plném zatížení měla výtlač 33 500 tun a nesla osm 381 milimetrových děl. Byla příliš pomalá pro nasazení do akce, dosahovala maximální rychlosti pouhých 22 uzlů, ale byla stále mocnou lodí - a jedinou kořistí ve hře.

Identifikace lodí v cizím přístavu jen při slábnoucí severní polární záři je obtížná; Prien rozpoznal Royal Oak, ale považoval Pegasus, nosič hydroplánů o výtaku 6 900 tun, za bitevní křižník Repulse o výtaku 32 000 tun. Zde je vhodné poznamenat, že na rozdíl od dojmu, který můžeme nabýt z filmů a knih, velitel ponorky ve většině bojových operací neprovádí skutečné zaměření a odpálení torpéd. Obvykle vykonává službu jako velitel lodí, vyhledává cíl a řídí útok, zatímco první důstojník strážní služby naviguje ponorku do vhodné pozice, zaměřuje a páli.

V 00.58 první důstojník strážní služby kapitán Engelbert Endrass (později se stal sám vynikajícím velitelem ponorky) odpálil salvu čtyř torpéd na Royal Oak ze vzdálenosti 2 700 metrů. Jedno se vzpříčilo v torpédové hlavni a dvě minula cíl. Třetí zasáhlo cíl na přídi. Zatímco anglická posádka spěchala zjistit škodu, Prien nechal odpálit torpédo na zádi, toto torpédo minulo cíl, nebo mělo poruchu. I přes zející otvor bylo poškození lodi Royal Oak většinou nad čarou ponoru, což přimělo kapitána Williama Benna k domněnce, že se jedná o vnitřní explozi - bylojroste nepředstavitelné, aby se nepřátelská ponorka volně pohybovala ve Scapa Flow. Škoda byla poměrně malá a nebyl vyhlášen žádný poplach. Prien se obrátil na jih k úniku a posádka rychle umístila nová torpéda do torpédových hlavni. Ale poslední pohled na Royal Oak mu ukázal, že je zřejmě nepoškozen, proto změnil kurz a pokračoval v útoku, přiblížil se na vzdálenost 1 450 metrů, dříve než Endrass odpálil tři torpéda. Tentokrát bitevní loď Royal Oak explodovala s takovou razancí, že tlaková vlna otřásla přístavem; v patnácti minutách klesla pod hladinu, 833 mužů zahynulo.

Přístavní obrana teď zahájila horečnou aktivitu, reflektory pročešávaly vodu a torpé-doborce kroužily sem a tam a shazovaly hlubinné nálože. U-47 se vypořádala s proudem a něco po druhé hodině 14. října se jí podařilo vyklouznout ze Scapa Flow.

Ještě než U-47 dorazila do Wilhelmshavenu, posádka namalovala neuměle na veli-telskou věž býka a od té doby se Prienovi říkalo "Býk ze Scapa Flow".

Admirál Raeder a nově povýšený kontradmirál Donitz byli nadšeni, protože věděli, že Hitler náležitě ocení hrdinský čin provedený s takovou obratností, že se o něm do-konce Churchill obdivně vyjádřil v parlamentu. Prien byl ihned při návratu vyznamenán Železným křížem první třídy, každý člen posádky získal druhou třídu tohoto vyznamenání.

Tím vše neskončilo. V Berlíně byl uspořádán nacistický ekvivalent triumfální jízdy městem a Hitler osobně předal Prienovi Rytířský kříž Železného kříže, velmi vysoké vyznamenání v té době a první udělené námořníku na ponorce. Prien brzy zase začal působit jako ponorkové eso, nakonec kromě Royal Oak zničil celkem téměř 200 000 tun lodního výtlačku. Shodou okolností byl také prvním z ponorkových es, která zahynula. 8. března 1941 časně zrána byla U-47 dostižena torpédoorbci a těžce poškozena

hlubinnou pumou. Prienova ponorka se vynořila na hladinu a pak se znovu ponořila, poté následovalo více hlubinných pum. Ty způsobily v U-47 mohutnou vnitřní explozi, pak se objevila masa oranžového plamene, viditelná hluboko pod vodou, (pravděpodobně exploze torpéd na palubě). To znamenalo další prvenství pro muže mnohých prvenství - lidskou obět pod vodou.

Pravda skrytá za triumfy

Po těchto počátečních vítězstvích se zdálo, že Německo vstoupilo do války do-bře připraveno na vedení mohutných ponorkových tažení. Ve skutečnosti však ad-mirál Raeder odmítl návrhy komodora Donitze na výstavbu velkého ponorkového loďstva a přisoudil ponorkové zbrani podřadnou roli ve svém plánu Z pro loďstvo. Výsledkem bylo, že Německo zde nedosáhlo ani hranice dané smluvními limity, které povolovaly dvaasedmdesát ponorek. Po vypuknutí války Raeder uznal, že po-norkové loďstvo by bylo nejvíc schopné odrazit Anglii, a usiloval o Hitlerův souhlas k urychlení programu výstavby. To bylo odmítnuto na základě priorit - armá-da se svými tanky měla přednost. S mobilizačním programem roku 1939 byl schvá-len velký program výstavby ponorek. Předpokládal 118 člunů v roce 1940 a 368 o rok později. Počínaje rokem 1942 mělo být vyrobeno třiatdvacet ponorek za mě-síc. Při předpokládané ztrátě 10 procent by měl Donitz v říjnu 1943 k dispozici 320 ponorek. Ve skutečnosti měl v březnu 1943 426 ponorek, ale z nich bylo pouze 255 schopno bojového nasazení, protože přísně prosazoval požadavky na vý-cvik a opravy.

Nedostatek německé připravenosti, který se odrážel v malém počtu ponorek, nasazo-vaných na moři v prvních osmnácti měsících bojů, byl vyvážen britskou rezervovanos-tí vůči protiponorkovému vedení války. Když došlo ke škrtům v rozpočtu, admirálita se přikláněla k bitevním lodím a eliminovala své protiponorkové, minolovné a obchod-ní oddíly. Redukce protiponorkových oddílů byla zjevná hloupost, zvláště s ohledem na pozornost, kterou vzbuzoval asdic (zařízení pro vyhledávání ponorek pod hladinou pomocí zvukových vln šířících se ve vodě a odrážejících se od všech kovových kon-strukcí) jako odpověď ponorkám. (Pojmenování "asdic" bylo domněle vytvořeno jako zkratka z Anti-Submarine Detection Investigation Committee - Protiponorkový pátrací vyšetřovací výbor, ale toto dlouho přijímané vysvětlení bylo v nedávné době odmítnu-to jako lest.) V každém případě asdic vzešel z průkopnické práce francouzských vědců Chilowského a Langevina a vyvinul jej Dr. R. W. Boyle. První přístroj tohoto typu -v podstatě oscilátor zavěšený na boku lodi, vysílač vysílající charakteristické "ping" a přijímač - byl poprvé na moři použit roku 1920 na pancéřovém křižníku Antrim. Od roku 1932 bylo vyvinuto pět typů asdicu, které mohly za dobrých podmínek objevit ponorky na vzdálenost do 500 metrů. Naneštěstí možná chyba odhadu vzdálenosti mohla činit 8 metrů - v době, kdy hlubinné pumy měly smrtící účinnost pouze v oblas-ti o poloměru 6 metrů. Sonar, vyvinutý ve Spojených státech, čerpal z informací o asdi-cu, ale do 2. světové války zaostával za britskými výkony. Hlavní závada zařízení asdic/ sonar spočívala v tom, že nemohlo zjistit ponorku na hladině, ani mezi množ-stvím zvuků, vycházejících ze strojů konvoje. Opět jednou tváří v tvář zbrojícímu nepříteli zvítězila ekonomika odzbrojení. Na-pjaté předválečné rozpočty také ovlivnily rozhodnutí, podle nichž nebyly stavěny malé lodě pro doprovod konvojů a potírání ponorek ve slepé naději, že mohou být rychle postaveny po zahájení války.

Anglii také omezovalo to, že její krátkozraký pohled na roli námořního letectva byl téměř tak špatný jako u Němců. Námořní letectvo bylo znovuzříženo jako samostatná letecká služba v roce 1937, ale dlouhá léta dominantního postavení královského ná-mořnictva způsobila, že byla vyzbrojena zastaralými letadly, která byla zcela podřadná ve srovnání s letadly z pozemních základen a s námořními leteckými silami Spojených států a Japonska. Naštěstí se vytvořily dobré vztahy se sirotkem britského královského

letectva, Coastal Command (složkou královského letectva střežící pobřeží Velké Britá-nie), která v RAF měla poněkud nižší prioritu, protože jejím posláním byla podpora královského námořnictva. Časem byly tyto dvě složky schopny spolupracovat při účinné protiponorkové činnosti.

Síla německých ponorek

Německo vstoupilo do války s třiceti malými pobřežními ponorkami o výtlačku 250 tun, přezdívanými "Baltské kachny", dále s osmnácti atlantickými čluny typu VII o vý-tlačku 500 tun a osmi velkými atlantickými čluny typu I a typu IX o nosnosti 770 tun: celkový počet byl šestapadesát ponorek, z nichž šestačtyřicet bylo k dispozici pro vá-lečné operace. V prvním roce války, při vynaložení veškeré velitelské pravomoci, do-sáhl Donitz průměrného počtu třiatřiceti akceschopných ponorek, přičemž čtrnáct z nich bylo nasazeno v severním Atlantiku. Nejvyšší počet - jedenadvacet ponorek -zde operoval v listopadu; nejméně o Vánocích roku 1939, kdy v severním Atlantiku nebyly žádné německé ponorky. V průběhu roku bylo zničeno osmadvacet ponorek, ty byly nahrazeny osmadvaceti novými.

Je důležité si uvědomit, že podmořský člun (Unterseeboot, U-boat) byl spíše torpé-dovým člunem než ponorkou.

Většinu svého času trávil na hladině, jeho nízký profil bylo obtížné rozeznat v noci nebo na dálku. Ponorka typu VIIC, nejpočetnější z ně-meckých podmořských člunů, jichž bylo vyrobeno v průběhu války 567, dosahovala na hladině rychlost 17 uzlů, udržovanou dieselovými motory, pod vodou se mohla po-hybovat rychlostí 7,6 uzle po dobu jedné hodiny, za pomoci elektrického pohonu. Po delší dobu, v závislosti na proudění, mohla urazit pod hladinou 130 mil - při

rychlosti 2 uzlů, to znamená pětadesát hodin jednotvárného křižování. Největší dosažitelná vzdálenost na hladině byla 8 850 mil při nejúspornější rychlosti. Když byly baterie, které napájely elektrické motory, vybity, bylo třeba sedmi hodin plavby po hladině, aby se znovu nabily. Loď nesla maximálně čtrnáct torpéd nebo třicet devět min. Maximální dovolená hloubka ponoru činila 94 metrů - tu se podařilo často úspěšně překročit. Nebyl to žádný Red October (Rudý říjen), ale jednoduchá, úderná, smrtelná zbraň.

Prvních deset měsíců: operace z domovských základů

Nedostatky v ponorkovém loďstvu byly částečně zastíněny velkým počtem cílů a nedostatkem zkušeností královského námořnictva v protiponorkové válce. Admirali-ta, jejíž důvěra se zakládala na předválečných cvičeních, při kterých bylo zařízení as-dic vysoce účinné, opakovaně ujišťovala parlament, že v případě války nezamýšlí znovu zavést konvoje. I přes velkou důvěru námořnictva, vkládanou do asdicu, bylo toto zařízení při vypuknutí války ve skutečnosti instalováno pouze asi na 180 válečných lodích; z toho bylo více než 150 torpédoborců, které měly mnohem více úkolů než jen bojovat proti ponorkám. Výsledkem bylo, že první konvoj byl zřízen bezprostředně před vypuknutím války. Po potopení Athenie 3. září požadovala britská Admiralita na hlavních trasách pro loď konvoje schopné plavit se rychlostí 9 až 14,9 uzle. O lodích, které dokázaly vyvinout větší rychlost než 15 uzlů, se předpokládalo, že jsou více méně vůči ponorkové-

mu útoku téměř imunní - což byl mylný předpoklad, přihlídneme-li k tomu, že Němci mohli číst zakódované britské instrukce a na základě toho umísťovat své ponorky. Lodě, plavící se rychlostí nižší než 9 uzlů, byly jednoduše ponechány svému osudu. Tyto požadavky byly později změněny a byly povoleny "rychlé" a "pomalé" konvoje, "rychlé" mohly vyvinout rychlost 9 až 14,8 uzle, "pomalé" 7,5 až 8,9 uzle. Ve skutečnosti byly rychlosti pro oba typy konvojů nižší.

Tato kritéria znamenala, že se velký počet lodí plavil samostatně a právě díky těmto snadným cílům bylo mnoho útoků ponorek úspěšných. V září 1939 bylo potopeno třia-padesát spojeneckých a neutrálních lodí ocelkovém výtlaku 195 000 tun, ani jedna z nich neplula v konvoji.

Rozmístění konvojů a rozsah jejich ochrany se v průběhu let měnil a závisel z valné části na počtu a typu doprovodných plavidel. Zpočátku vznikaly konvoje na Temži a v Liverpoolu (kódové označení OA a OB) a byl jim poskytnut doprovod pouze k bodu 12,5 stupně západní délky - jen na vzdálenost 200 mil od západního pobřeží Irska. Konvoj pak udržoval svou formaci po dalších čtyřia-dvacet hodin, pak se rozptýlil a jednotlivé lodě se plavily nezávisle do přístavů svého určení. Vedle lodí bez doprovodu se stávaly snadnou kořistí ponorek. Doprovodná plavidla očekávala na 12,5 stupně západní délky lodě vracějící se domů z Halifaxu (HX) nebo Freetownu (SL) a doprovázela je do přístavu.

Konvoj byl samozřejmě vázán rychlostí nejpomalejší lodě a od poloviny války byl typickým seskupením čtyřiceti až pětáctičtyřiceti lodí ve čtyřech kolonách, oddělených od sebe na vzdálenost 550 metrů do šířky a 370 metrů po délce, na moři pokrýval prostor pěti čtverečních mil. Řídit takové množství lodí bylo obtížné, zvláště s kapitány, kteří neměli zkušenosti z operací konvojů. Někteří měli tendenci se buď hnát dopředu nebo zůstat vzadu - jejich lodě se pak stávaly přednostním cílem ponorek. Když bylo málo doprovodných lodí, jak tomu obvykle bývalo na počátku, bývaly umístěny kolem konvoje k ochraně jeho čela a stran za předpokladu, že konvoj s rychlostí 9 uzlů bude rychlejší než ponorka, která se pod hladinou nemohla přiblížit odzadu. Když bylo doprovodných lodí dost, chránily zadní část i boky.

Na počátku války mělo královské námořnictvo k dispozici 180 torpédoborců a ša-lup, tato plavidla však plnila mnoho jiných povinností. V důsledku toho měly některé konvoje na ochranu pouze jedinou válečnou loď. Jak válka pokračovala, specialisté organizace Operations Research zjistili, že by bylo vhodné zvýšit počet lodí v konvoji. Jakmile bylo k dispozici více šalup, korvet, fregat, eskortních torpédoborců a torpédo-borců, četnost eskort se zvýšila a zaujaly účinnější postavení.

I přes početné úspěchy ztěžovala počáteční operace ponorek vadná torpéda, což ně-kdy způsobilo ostudu, která otřásla německým loďstvem. Čas od času velitelé správně umístili své ponorky, pečlivě zacílili a odpálili torpéda, která většinou selhala. Příčiny špatné funkce torpéd byly rozmanité. Některé, jako předčasné exploze nebo točení se dokola, byly pro ponorky nebezpečné. Jiné, které se týkaly vynoření se na hladinu a odchýlení od zaměřeného směru, byly zbytečným plýtváním a zanechávaly po ponore stopu. Nejvíce však mařily plány takové chyby jako neschopnost udržet správnou hloubku ponoru a selhání detonace, způsobené kontaktním nebo magnetickým zapalovačem. Bylo to utrpení, následné pokárání velitelství námořnictva za špatný výkon se rovnalo urážce.

Hned na počátku války zmařila vadná torpéda německým ponorkám dvě velké příležitosti. První takovou byl útok ponorky U-39 na Ark Royal 14. září 1939. Velel jí kapitán Gerhard Glatess. Ve vzdálenosti dovolující přímou palbu (730 metrů) vypustila

dvě torpéda typu G7a, poháněná stlačeným vzduchem, proti letadlové lodi, obě však explodovala předčasně.

Doprovodné lodě Ark Royal včetně lodi Foxhound sledovaly stopu bublin, zřetelně rozpoznaly ponorku a hlubinnými pumami donutily U-39 vy-plout na hladinu, kde byla její posádka zajata. U-39 klesla ke dnu, a byla to první a snad nejdůležitější ztráta ponorky. Kdyby její torpéda fungovala a potopila Ark Royal, mohla U-39 zvrátit chod dalších událostí včetně ztráty lodi Bismarck.

O něco více než za měsíc ponorka U-56 pod velením kapitána Wilhelma Zahna vyslala tři torpéda proti bitevní lodi Nelson, na jejíž palubě byl Winston Churchill, admirál sir Charles Forbes, vrchní velitel Home Fleet, a vrchní velitel válečného námořnictva admirál sir Dudley Pound. Zahnova torpéda neexplodovala předčasně. Dvě neexplodovala vůbec, pouze narazila do boku lodi Nelson, kovový zvuk, způsobený nárazem, zaznamenaly odposlouchávací zařízení na U-56, třetí torpédo explodovalo neškodně na konci své dráhy.

K největšímu selhání německých torpéd však došlo v průběhu tažení do Norska, Ponorky tehdy byly v

bezvýsledných útocích na britské válečné lodě prakticky bez-mocné. S účinnými torpédy by byly zasazeny údery jedné bitevní lodi, sedmi křižníků, sedmi torpédoborců a pěti dopravním lodím - výsledný masakr by uchránil německé loďstvo před těžkými ztrátami.

Rozhořčení velitelů ponorek podnítilo vyšetřování, ze kterého vyplynulo, že německý torpédový inspektorát, zodpovědný za zkoušení torpéd, provedl pouze dvě zkoušky mechanických úprav, navržených ke zlepšení funkce mechanismu regulující-ho hloubku ponoru. Také vyšlo najevo, že žádná z těchto zkoušek nedopadla zcela u-spokojivě - německá torpéda ve skutečnosti nikdy nebyla oficiálně prohlášena za způ-sobilá pro vojenské účely.

Vývoj magnetického detonačního zařízení (magnetického zapalovače) byl zahájen v roce 1915. K detonaci mělo dojít působením magnetického pole lodi, když se torpé-do přiblížilo na několik metrů pod kýl lodi; výsledná exploze směřující vzhůru by způ-sobila daleko větší škodu než obvyklý náraz na bok lodi. (Pozdější německá analýza šestiměsíčního období v roce 1942 ukázala, že k potopení 404 lodí je zapotřebí 806 torpédových zásahů, zatímco v případě vhodně působícího magnetického zapalovače stačí jednou zasáhnout cíl.) Další výzkum prokázal, že i magnetický či kontaktní zapa-lovač často selhávaly. Čelní náraz způsobil selhání kontaktního zapalovače, letmý úder ho vyřadil provozu. Torpédový inspektorát ignoroval stížnosti z bitevního pole, které začaly ve Španělsku v roce 1937; odpovídal v letech 1939 a 1940 na další stížnosti po-sádek torpédoborců a torpédových člunů bezstarostným tvrzením, že chyba musí být u posádek torpédových plavidel - vinu nelze svalovat na torpéda.

Výsledek vyšetřování znamenal absolutní ořes pro zodpovědné osoby, které byly postaveny před vojenský soud. Posléze byli odsouzeni pouze dva vysoce postavení důstojníci k šesti měsícům vězení, což byl v nelítostné Třetí říši poměrně nízký trest, někteří pozorovatelé naznačili, že soudní řízení bylo pouze zastíracím manévrem. (Ná-mořnictvo Spojených států mělo téměř shodné problémy vyplývající z téměř stejných příčin; byly podniknuty podobné nápravné akce, ale nikdo nebyl souzen.)

Kdyby nebylo vadných torpéd, ponorky by, bez ohledu na to, že jich bylo žalostně málo, v prvních deseti měsících války způsobily větší škody, zvláště s přihlédnutím k mimořádné příležitosti, kterou poskytly úspěchy v bleskové válce v Evropě na jaře roku 1940. Raeder naléhal na získání základen v Norsku pro operační zásahy ponorek; v červnu roku 1940 měl Norsko a celou západní pobřežní linii Evropy až ke sprátené-mu Španělsku, to znamenalo 3 000 mil přístupu k Atlantiku, ve srovnání s 300 mílemi, které mohlo využívat Císařské loďstvo v I. světové válce.

První německé námořní kontingenty se přemístily z Wilhelmshavenu přes Paříž k francouzskému atlantickému pobřeží v červnu roku 1940, první ponorka, Lempova U-30, sem dorazila 5. července, Francouzské základny představovaly nečekanou vý-hru, která fakticky zdvojnásobila počet ponorek, které měl Donitz k dispozici, neboť se snížil na polovinu čas potřebný pro přístup do operačních oblastí a pro návrat z nich. (A cesta britských konvojů do bezpečného přístavu se naopak prodloužila o 30 až 40 procent.)

Výhodné pronásledování z francouzských přístavů

Ačkoliv přípravy na operaci Lvoun (invazi do Anglie) ve stylu komické opery osla-bovaly Dónitzovu sílu, ten se okamžitě s uvážlivým nadšením chopil nové příležitosti. Donitz chtěl podstatně zvýšit účinnost omezeného počtu ponorek, které měl k dispozi-ci, rozhodl se proto s nimi hospodařit opatrně, udržovat na moři jen málo ponorek a pak jich vyslat tolik, kolik jen bude možné, aby dosáhl velkého vítězství nad konvo-jem. Byl přesvědčen, že tato jeho Rudeltaktik (taktika vlčí smečky), vyvinutá v roce 1918 a procvičovaná v omezeném stupni v meziválečném období, bude úspěšná. Klí-čem k těmto operacím byl ohromně zdokonalený rádiový komunikační systém, který mu dovozoval osobně řídit operace každé jednotlivé ponorky ze svého velitelského sta-noviště. K tomu je třeba dodat, že Donitzovi se konečně podařilo přesvědčit admirála Raedera a Hitlera, že je třeba podstatně posílit program výstavby ponorek. Udržoval také mnoho svých člunů v baltských výcvikových posádkách, spíše než na průzkum-ných hlídkách. Nehledě na své skromné zdroje využil Donitz úspěch ve prospěch sil, které měl k dispozici.

Z německého pohledu bylo ponorkové vedení války záležitostí sčítání a odečítání, s důrazem na odečítání. Británie, vstoupila do války přibližně s 2 000 obchodních lodí (nepočítaje v to asi 1 000 pobřežních plavidel) s celkovou tonáží kolem 21 milionů tun; k tomu je možno připočíst tři miliony tun na lodích, převzatých od zemí okupova-ných Německem a 1,2 milionu tun ročního přírůstku nových lodí.

Británie obvykle požadovala každý rok 55 milionů tun dovozu pro své obyvatelstvo a k zásobování továren; z toho bylo 15 milionů tun potravin: čerstvé maso, obilí a jiné zemědělské plodiny. Tyto požadavky byly s typickou britskou rázností podstatně zre-dukovány. (Vedlejším účinkem bylo, že se v průběhu války zlepšil zdravotní stav mno-ha britských občanů, protože nedostatek je donutil k lépe vyvážené skladbě stravy, než na jakou byli zvyklí.)

Admirál Donitz věděl, jak těsně se ponorkové loďstvo Německa přiblížilo k porážce Anglie v I. světové válce. Rozhodl se pro "válku tonáží", ve které bylo cílem potopit maximální počet tun lodního nákladu, kdekoli a kdykoliv to bude možné. Přál si potá-pět lodi rychleji, než se Británii podaří postavit jiné, a tím potlačovat britský dovoz.

Toto pojetí umožnilo admirálu Donitzovi nasadit své ponorky do oblastí, bohatých na kořist a se slabou obranou.

Právě tak, jako si stanovil za cíl 300 operačních ponorek jako potřebnou velikost svého loďstva, tak nyní bylo jeho cílem potopení 800 000 tun přepravovaného zboží za měsíc, což se mělo stát klíčem k vítězství. Veřejně pro-hlašoval, že jestliže německé ponorky budou moci potá-pět lodi v tomto rozsahu, to znamená 9,6 milionu tun nákladu za rok, bude Británie sražena na kolena.

Do června roku 1940 potopilo Německo 701 lodí s tonáží 2 335 847 tun, což před-stavovalo průměrně 233 548 tun za měsíc nebo přibližně 29 procent z magického cíle

800 000 tun. Červen byl nejúspěšnějším měsícem, protože horečná činnost při zásobo-vání bojující Francie a pak při evakuaci vojenských oddílů z Dunkerque stáhla dopro-vodná plavidla a poskytla ponorkám i letadlům mnoho cílů.

Bylo potopeno sto čtyřicet lodí s celkovou tonáží 585 496 tun, tento počet nebyl překonán do dubna 1941.

Jak rok 1940 plynul, potápění z různých příčin dosáhlo nové úrovně: 719 potope-ných lodí s tonáží 2,4 milionu tun.

Velitelé ponorek se dále soustředili na samostatně plující lodě - konvoje byly příliš riskantní - a dávali přednost operacím ve středním Atlantiku, mimo dosah letadel z pozemních základů.

Hermann Goring, opoien úspěchy luftwaffe v Polsku, Norsku, Nizozemí a ve Francii, byl spokojen také s jejími výkony proti anglickému loďstvu. V průběhu května roku 1940, při útocích na malé lodě s průměrnou tonáží pouhých 3 200 tun, jeho letadla potopila lodě o tonáži více než 158 000 tun zboží - čtyřicet osm lodí. V téže době Donitzovy ponorky potopily pouze třináct lodí celkem kolem 56 000 tun. Goring z pozice síly tvrdě odmítal spolupráci s Donitzem a pouze nerad přidělil bojové skupině 40 letadel (ve skutečnosti skupinu bombardérů) pro výzvědnou službu ponorek.

KG 40 byla v omezeném rozsahu vyzbrojena čtyřmotorovými dálkovými průzkumnými a bombardovacími letouny Focke-Wulf FW 200 Condor, které byly původně určeny pro osobní přepravu. (Trvalo to víc než šest měsíců, než Hitler sám nařídil nasazení těchto letadel k námořnímu hlídkování v nepřítomnosti Goringa, který byl právě na honu.) Těchto pár letadel, která byla k dispozici, se ohromně osvědčilo, Churchill hovořil o Condorech jako o "pohromě Atlantiku".

Příležitostně docházelo ke spolupráci mezi luftwaffe a ponorkovým loďstvem. 26. října 1940 jeden Condor zachytil luxusní parník *Empress of Britain* (výtlak 42 348 tun) severozápadně od Donegalského zálivu v Irsku, zasáhl jej dvěma pumami, oheň se rychle rozšířila po celé lodi. Výborná práce protipožární ochrany zlikvidovala požár a loď byla vzata do vleku. Letadlo FW 200 podalo zprávu o poloze plavidla Donitzovi, který vyslal kapitána Hanse Jenische na ponorce U-32. Jenisch potopil 28. října *Empress of Britain* dvěma torpédami. (O dva dny později potopily britské torpédoborce *Harvester* a *Highlander* oplátku U-32, ponorku typu VII A. Jenisch byl zajat.)

Donitz však nikdy nedosáhl toho stupně letecké podpory, který požadoval, a s tím také musel počítat. Při žalostně ubohém využívání zdrojů byly Göringovy bombardéry místo toho nasazeny k bezohlednému bombardování britských měst, což byl úkol, který přinesl málo úspěchů a hodně odvetných akcí. Potápění lodí ponorkami bylo značně zvyšováno minami, které kladly na pravidelných lodních trasách německé ponorky, torpédoborce, hladinové lodě a letadla. Do prosince roku 1940 bylo potopeno po celém světě 1 280 lodí s celkovou tonáží 4 746 878 tun. V severním Atlantiku bylo potopeno 398 lodí převážejících zboží o hmotnosti 2 054 689 tun. Ve stejné době bylo zničeno dvaatřicet ponorek.

Celosvětový průměr činil 296 670 tun měsíčně, tedy pouze 37 procent množství, které Donitz považoval za rozhodující pro vítězství ve válce. Ale admirál Donitz nebyl nespokojen a ostře by nesouhlasil s pozdějším Churchillovým výrokem, že "v prvním roce ponorkové války se nic důležitějšího nestalo". Donitz si uvědomoval, že průměrný počet ponorek na stanovišti byl žalostně malý a že se to mělo změnit k lepšímu. Věděl, že problém s torpédami byl v podstatě napraven. A věděl, že jeho taktika vlčí smečky bude mít úspěch.

První šťastná doba: Od července do října roku 1940

Každý národ ve válce touží po hrdinech a ponorková zbraň jich mohla poskytnout hodně - některé, k jejich smůle, pouze na krátký čas. Günther Prien, který na sebe upoutal pozornost u Scapa Flow, pokračoval v sérii potápění lodí, hlasité vytrubování jeho úspěchů sloužilo Goebbelsově propagandě. K ostatním, kteří se drali kupředu, patřil korvetní kapitán Otto Kretschmer, velitel U-23 a pak U-99, který byl špičkovým ponorkovým esem ve válce, neboť potopil čtyřačtyřicet lodí o výtlaku 266 629 tun pouze za osmáct měsíců, korvetní kapitán Engelbert Endrass, Prienův první strážník a pak velitel U-46, a korvetní kapitán Joachim Schepke (U-3, U-19 a U-100), který získal Dubové listy k Rytířskému kříži, když byl zabit 17. března 1941.

V období, kdy bylo na moři za měsíc v průměru jen dvanáct ponorek (ve srovnání s průměrným počtem pětácti v vrcholném období roku 1917, útočili tito kapitáni a jejich kolegové na konvoje i na samostatně plující obchodní lodě a potopili 217 lodí s celkovou tonáží větší než milion tun. Přitom přišli pouze o šest ponorek, což bylo základem nové statistiky, užívané Donitzem: přepočítací kurz 217 ku 6 nebo 36 ku 1.

Vrcholné období první "šťastné doby" přišlo s použitím taktiky vlčí smečky při přepadení dvou konvojů. První z nich, SC-7, plavící se v říjnu 1940 ze Sydney do Liverpoolu, se skládal z třiceti lodí, plujících rychlostí 7 uzlů - čtyři opozdilci z tohoto konvoje byli již napadeni a tři potopeni. Prvních jedenáct dní doprovázela konvoj pouze šalupa *Scarborough* (1 000 tun). Spatné počasí a ponorky již způsobily ztrátu tří lodí. Později následovaly další čtyři válečné lodě, šalupy *Fowey* a *Leith* a korvety *Heartease* a *Blue-bell*. Bylo jich sotva dostatečné množství, když se ponorky, schopné na hladině dosáhnout dvojnásobnou rychlost konvoje, začaly shromažďovat. Ponorka U-48 (velitelem byl korvetní kapitán Günther Kuhnke) vyřídila dvě lodě, ale byla zahnána létajícím člunem *Shon Sunderland*, slavným "létajícím dikobrazem", který si tuto přeždítku vysloužil svou hroznou obrannou výzbrojí.

U-48 podala zprávu o poloze konvoje a podle taktiky vlčích smeček byla vytvořena napříč směru připlouvajícího konvoje hlídková linie ponorek U-465, U-99, U-100, U-101 a U-123. V noci 18. října 1940 se vlci vynořili na hladinu, těsně u konvoje, čímž způsobili, že tolik vychvalovaný asdic nebyl k ničemu. Moře bylo klidné a při osvětlení cíle plameny, které brzy vzplály, ponorky útočily v obchvatu, některé se vra-cely, aby vypálily salvu. Uprostřed konvoje nacházely všude okolo sebe cíle, pálily v rychlém sledu z torpédových hlavni na přídí a zádi na nešťastné lodě, které byly díky tenkým stěnám a hořlavému nákladu velmi zranitelné. Před rozedněním bylo potopeno šestnáct lodí, zbytek konvoje se rozptýlil a byl pronásledován jednotlivými ponorkami. Kretschmer na U-99 odpaloval torpéda s jistotou profesionálního hráče, potopil šest lodí o výtlaku 28 066 tun a jiné poškodil. Korvetní kapitán Fritz Frauenheim v U-101 potopil tři lodě o výtlaku 10 650 tun a torpédoval dvě další. U-99, U-100 a U-123, které vypálily všechna torpéda, se vrátily domů, zatímco zbývající čluny, podporovány U-28 a U-38, zaujaly postavení asi 250 mil severozápadně od Irska. Konvoj SC-7 přišel o jedenadvacet lodí o výtlaku 79 592 tun. Ponorky nemusely dlouho čekat. U-47 lo-kalizovala konvoj HX-79, skládající se ze čtyřiceti devíti lodí, pohybujících se větší rychlostí než 9 uzlů - byl to rychlý konvoj. HX-79 měl silný doprovod, skládal se z torpédoborců *Whitehai* a *Sturdy*, čtyř korvet třídy "Flower" - *Hihiscus*, *Heliotrope*, *Coreopsis* a *Arabis* -, jedné minolovky, tří protiponorkových traulerů a holandské ponorky O-21.

V nepřítomnosti Kretschmera byl nyní velitelem vlčí smečky Günther Prien, "býk od Scapa Flow", který byl jako vždy předmětem přílivu příkazů, pocházejících přímo z velitelství admirála Donitze v Lorientu ve Francii. Ponorky zaútočily 19. října večer, zopakovaly úspěch z minulé noci a našly si další cíle, když se konvoj H-79A, skládající se ze sedmi lodí, přiblížil na dohled.

Posádky ponorek i přes nedostatek paliva a vyčerpání dlouhým sledováním vypálily všechna torpéda a potopily dvanáct lodí o výtlaku 75 069 tun.

Donitz ve svém bojovém velitelském stanovišti sledoval s potěšením průběh bitvy, v níž se jeho taktika vlčí smečky tak osvědčila. Třiatřicet lodí s výtlakem 155 000 tun potopených v průběhu dvou nocí - a bez ztráty jediné ponorky. To byla pro námořníky ponorek vskutku šťastná doba. Donitz věděl, že Britové považují ztrátu konvoje za horší než porážku ve velké pozemní bitvě, protože to byla porážka v prostředí jim vlastním, na moři.

Pro muže obchodního loďstva představovala tato situace neustálou hrůzu; bezbranní na malých lodích, které byly stěží schopny zápolit s divokým severním Atlantikem, byli vystaveni bezohledným útokům, kterým jejich nezkušená doprovodná plavidla ne-dovedla čelit. Exploze byly tak silné, že se mnozí námořníci potopili i se svými loděmi, protože nemohli proniknout průchody a po žebříku na houpající se palubu. Těch, kteří se vrhli přes palubu, bylo málo, riskovali pád do vody pokryté olejovými skvrnami, které hořely, pokoušeli se vyhnout drticím lodním šroubům a vírům vznikajícím při potápění lodě. V ledové vodě okamžitě promrzli. Když zůstali ve vodě déle než patnáct minut, upadli do bezvědomí, po třiceti minutách přišla smrt. Kdyby byl čas získat nějaké čluny nebo vory, nebo kdyby se z potápějící se lodi uvolnily nějaké trosky, na které by byli mohli vylézt, pak by museli čekat na útok, který by vše ukončil. Sousední lodě neměly dovoleno zastavit a sbírat ztroskotance, mohly to udělat jen nejstatečnější a nejzkušenější posádky doprovodných lodí, zatímco by útok pokračoval. Když bylo několik málo šťastných zachráněno, byli dopraveni do přístavu a začleněni do posádky jiné lodi - a často přišla další katastrofa. Ironií osudu trvalo desítky let, než vlády Spojených států a Anglie uznaly námořníky obchodního loďstva za vojenské vysloužilce, oprávněné pobírat peněžní odškodné za jejich válečné služby (i když námořníci obchodního loďstva v té době dostávali vyšší plat.)

Úsilí ve šťastné době ale znamenalo i to, že se muselo vracet více ponorek k doplňování zásob a jejich průměrný počet na moři klesal, v lednu 1941 dosáhl nízkého počtu osmi. Pak tento počet začal vzrůstat v důsledku nově vyrobených ponorek a čerstvě vycvičených posádek. V březnu se průměrný počet nasazených ponorek zvýšil na třiadvacet a v červnu dosáhl čtyřiceti. V červenci klesl na sedmadvacet, pak v listopadu opět vzrostl na osmatřicet a za špatného počasí v prosinci 1941 poklesl na pětadvacet. Celkový počet ponorek zůstal přibližně stejný, neboť ztráty (třicet jedna) v roce 1941 byly vyrovnány novou výstavbou.

V roce 1941 odpovídaly ztráty zvyšujícímu se počtu ponorek pouze do června, kdy bylo potopeno 480 lodí s celkovou tonáží 2 884 307 tun. Počet potopených lodí prudce klesl v červenci, kdy činil ve světovém měřítku třiatřicet lodí s 120 975 tunami zboží. V severním Atlantiku bylo potopeno pouze třiatřicet lodí a 98 000 tun. Bylo to první znamení, že britská protiopatření se stala účinnějšími.

Změnu na moři již dříve signalizovala urputnost, se kterou královské námořnictvo zvyšovalo své počty i odbornost. Čtyři ponorky (U-37, U-49, U-70 a U-99) byly přiděleny k napadení konvoje OB-293. V noci 7. března byla Prienova U-47 přepadena torpédoborcem Wolverine a potopena hlubinnými pumami. Němci se po týdny vůbec nezmiňovali o Prienově smrti. Hitler se obával nepříznivého účinku na morální stav mužstva a rozhodl se smrt hrdiny ponorkového loďstva neprozradit, dokud nebude možné ji spojit s nějakými výjimečně příznivými zprávami z ponorkové války.

Mnohem nepříznivější zprávy následovaly o týden později, když pět německých ponorek (U-37, U-74, U-99, U-100 a U-110) a šest italských ponorek (Vele/a, Brin, Argo, Mocenigo, Emo a Veniero) napadlo ze zálohy vracející se konvoj HX-112 skládající se z jednatřiceti lodí. (Německé a italské ponorkové síly příliš dobře nespolečně pracovaly, v důsledku toho byly italským ponorkám přidělovány méně důležité operační oblasti; v průběhu války bylo potopeno šestaosmdesát italských ponorek, z toho jedenadvacet v Atlantiku.)

Neštěstím pro vlčí smečku bylo, že velitelem skupiny doprovázející konvoj byl proslulý komodor Donald MacIntyre, který byl vyznamenán třemi řády za statečnost před nepřítelem a jedním křížem za statečnost před nepřítelem a který se stal jedním z nejlepších velitelů doprovodných lodí v Atlantiku. Jako všestranně nadaný muž byl MacIntyre také námořním pilotem a po válce se stal znamenitým historikem. Jeho nově vytvořená 5. doprovodná skupina se skládala z pěti torpédoborců a dvou korvet a jeho výborné vedení této skupiny bylo zlověstným znamením pro budoucí vývoj. Ponorky navázaly kontakt s konvojem HX-112 15. března, ale doprovodná plavidla držela ponorky v šachu až do příští noci, když eso Kretschmer proklouzlo do konvoje a v rychlém sledu potopil tři tankery a dvě nákladní lodě o 34 505 tunách. Když Kretschmer opustil scénu, pronikl do konvoje korvetní kapitán Joachim Schepke se svou U-100.

Radarový operátor na torpédoborci Vánoc náhle spatřil podezřelý předmět po pravém boku, vzdálený pouze půl míle - byla to ponorka U-100, která se právě vynořila. Jednalo se o první úspěšnou lokalizaci pomocí nového radaru typu 286. Vánoc bez zaváhání vrazil přídí do U-100 a rozdrtil Schepkeho na jeho velitelské věži, přežilo pouze šest mužů jeho posádky. (Typ 286 byl považován za "lepší něco než nic", dokud ale nebyl všeobecně zaveden deseticentimetrový typ 281, povrchové lodě neměly rozhodující výhodu vůči ponorce na hladině, v noci nebo za špatného počasí.)

Když Vánoc sbíral námořníky z U-100, kteří přežili, Kretschmerova U-99 byla lokalizována asdicem na MacIntyreově lodi - torpédoborci Walker - z níž zaútočili šesti hlubinnými pumami. (Shodou okolností byl kapitán F. J. Walker největším britským protiponorkovým esem, jeho 2. skupina doprovodných plavidel potopila dvacet ponorek.) Těžce poškozená U-99 se musela vynořit. Dříve než klesla, členové posádky skočili přes palubu a plavali, aby se zachytili síti, které spustil Walker. Mezi nimi byl úlo-vek roku - kapitán Otto Kretschmer - největší eso ponorek. Strávil čtyři roky v zajateckém táboře, ale to pro něj znamenalo záchranu života, protože by musel znovu a znovu sloužit jako velitel

ponorky, dokud by nebyl zabit. (Kretschmerův bratr Hans přišel o život při výzvědném letu nad Scapa Flow, jeho úkolem bylo zjistit výsledky Prienovy činnosti.) Po válce byl Kretschmer povýšen do hodnosti admirála námořnictva Německé spolkové republiky. Za mnohé vděčil posádce torpédoborce Walker, V poválečných vzpomínkách někteří členové posádky Walkeru spatřovali symbolické znamení ve skutečnosti, že U-99 měla jako svůj Abzeichen (talisman pro štěstí) podkovu s konci obrácenými dolů. Znakem Walkeru byla podkova s konci obrácenými nahoru - tak štěstí neuteče.

Admirál Dönitz zjistil, že se nejen zlepšila britská obrana, ale že se proti němu spikly určité politické okolnosti. Ty vyplynulo na povrch, když Spojené státy začaly otevřeně podporovat Velkou Británii.

Pomoc k omezení války

Prvním krokem prezidenta Roosevelta v přípravě Spojených států na válku v roce 1937, když dohlížel, aby byl schválen další "zákon o neutralitě", bylo tentokrát povolení prodeje válečného materiálu na základě systému "cash and carry" (záplat a odvez). Protože pouze Británie a Francie měly peníze na lodě na odvoz, znamenalo to zjevný krok proti Německu - který Hitler sice zaznamenal, ale ignoroval jej.

Roosevelt otevřeně ve svém projevu o stavu Unie 4. ledna 1939 vyjádřil znepokojení nad podporou, kterou poskytuje stávající zákonodárství neutrálního státu "agresivním" národům, a poprvé použil výraz "short of war" (omezení války), aby popsal způsoby, jak pomoci demokraciím. Po vypuknutí války 1. září 1939 vydal prohlášení o neutrálním pásmu jako rozšíření Monroeovy doktríny, ve kterém vyzval válčící lodě, aby zůstaly nejméně 300 mil vzdáleny od zemí západní polokoule, s výjimkou Kanady a evropských kolonií. Smyslem tohoto opatření bylo nasměrovat německé válečné lodě do oblastí, kde by se s nimi těžce zkoušené britské a kanadské síly mohly snadněji vypořádat.

Británie a Francie trpěly nedostatkem tvrdé měny, i když jejich vlastní nákupní košile se snažily získat letadla a válečný materiál všeho druhu. Ačkoliv v Kongresu byla opozice izolacionistů, jako byli senátoři Burton K. Wheeler, William Borah a Gerald Nye, vojenské síly Spojených států uvítaly nákupy Spojenců, protože rozšiřovaly americkou průmyslovou základnu. Před vypuknutím války se tento postoj změnil, protože ozbrojené síly Spojených států měly zoufalý nedostatek výzbroje a výstroje všeho druhu.

Roosevelty osobní politické sympatie byly posíleny ještě před německou invazí do Francie 10. května 1940 vytrvalými námluvami mistra emocí Winstona Churchilla. Roosevelt však zřetelně viděl zájmy Spojených států, a když se velká Británie po porážce Francie ocitla úplně na dně, kladl si otázku, zda je schopna pokračovat. Churchill si pospíšil, aby překonal jeho pochyby, prokázal svou rozhodnost v Mers-el-Kebiru a použil svého kouzla a diplomatického taktu, aby postupně získal Roosevelta na svou stranu.

Roosevelt názorně ukázal, jak vážná je světová politická situace tím, že v červnu 1940 podepsal zákon "Two-Ocean Navy" (válečné loďstvo dvou oceánů) s předpokládanými náklady 4 miliard dolarů, který oprávnil námořnictvo Spojených států ke zdvojnásobení své tonáže na 2 500 000 tun. Byl to pravděpodobně nejdůležitější předválečný legislativní akt, neboť vytvořil základ pro vítězství v Atlantiku i Pacifiku. Pak 19. června 1940 Roosevelt získal důvěru po své taktice zřízení "válečné kabiny", ve které byli dva republikáni. "Plukovník" Frank Knox se stal ministrem námořnictva a dřívější státní sekretář prezidenta Hoovera plukovník Henry L. Stimson se stal ministrem války, tento úřad dříve vykonával pro Taftovu administrativu. Ani jeden z nich se nepřel varoval: oba věřili, že válka s Německem přijde a že pro Spojené státy by bylo lepší se na ni připravit.

Nově jmenovaní republikánští úředníci a mohutný program výstavby lodí dopo-mohly Rooseveltovi změnit nutnost ve vhodnou příležitost vypracovat s Churchilllem smlouvu, podle níž padesát "přebytečných" torpédoborců a deset kutrů pobřežní obrany přešlo do královského námořnictva - z hlediska OSN to byl zjevný nepřátelský čin. Výměnou za to Velká Británie pronajala na devadesát devět let místa pro vojenské, letecké a námořní základny v západní Indii a darovala Spojeným státům základny v Newfoundlandu a na Bermudách. Byl to pro Spojené státy tak zjevně výhodný obchod, že dokonce ani izolacionističtí zákonodárci nemohli nic namítat.

Získání torpédoborců bylo pro Churchilla diplomatickým i vojenským triumfem, neboť urputné boje v Norsku, u Dunkerque a ve zbývajících částech světa vyčerpaly početní sílu britských torpédoborců; na jaře roku 1940 jich Velká Británie měla méně než osmdesát a její situace se s pádem Francie ještě zhoršila. Jakýkoliv další americký odpor vůči této dohodě opadl 27. září 1940, když se Japonsko podepsáním trojstranné smlouvy připojilo k Ose. Japonsko bylo pro Ameriku "přirozeným nepřítelem" a jeho připojení k Ose Berlín-Rím ubralo i ty zbytky sympatií pro Německo, které ještě přežívaly. Schylovalo se k válce a Hitler musel snášet tyto bojechtivé činy, protože "omezení války" Spojených států bylo v každém případě lepší než Spojené státy ve válce. Vše záleželo na načasování, nepřál si bojovat se Spojenými státy, dokud nevyřídí Sovětský Svaz a Británii.

Další krok byl závažnější a rozhodujícím způsobem ovlivnil Hitlerův osud: smlouva o půjčce a pronájmu (Lend-Lease Agreement) z března 1941, kterou Winston Churchill popsal v parlamentu jako "nejčestnější čin v historii kteréhokoliv národa". Smlouva o půjčce a pronájmu zavazovala Spojené státy k úplné ekonomické podpoře Anglie ve válce proti Německu, byl to zásadní obrat od izolacionistické politiky předchozích dvaceti let, který přesvědčil republikánské odpůrce, že Roosevelt je pevně rozhodnut pro válku.

Tato smlouva silně ovlivnila průběh 2. světové války a dění následujících desetiletí, protože i když byla původně zaměřena na pomoc Velké Británii, byla po německé invazi 22. června 1941 rozšířena na Sovětský svaz. Nekompromisní antikomunisté v kongresu Spojených států náhle podporovali bolševiky. Takové jsou cesty politiky.

5

Přiliv se začíná obracet

Rok 1941: Zklamání pro Donitze

Smlouva o půjčce a pronájmu byla podepsána pouze čtyři dny po potopení Prienovy U-47 a pět dní před tím, než byl

zabit Schepke a zajat Kretschmer. Admirál Donitz, příliš zaměstnaný zvýšeným počtem ztrát ponorek, který se blížil 20 procentům, pravděpodobně včas nepochopil plný význam této smlouvy. Místo toho se soustředil na co možná největší "sklizeň" svých ponorek tím, že je vysílal 200 mil dále na západ, pryč od stále se stupňujících britských protiponorkových akcí.

Z Donitzova hlediska mělo útočení na místech, kde mohl dosáhnout největšího počtu potopených lodí při co nejmenších ztrátách ponorek, jasný smysl.

Tento názor mu však příliš neposloužil, protože zakrýval zvyšující se úroveň obrany Spojenců. I když se zdálo, že jeho původní taktika se vyplácí (dařilo se jí to po další dva roky docela slušně), nebyla přiměřená spojenému působení čtyř nových faktorů, které Spojenci postupně zaváděli v souladu s tím, jak se zlepšovala jejich technologie:

1. Zvyšující se počet kvalitnějších lodních a leteckých radarů.
 2. Zvýšení počtu letadel o velmi dlouhém doletu.
 3. Zvyšující se odborná zdatnost doprovodných skupin.
 4. Zvýšená účinnost vysokofrekvenčního rádiového zaměřování,
- které vyhodnocovalo vysílání potřebné pro Donitzovu metodu centrálního řízení a obracelo je proti němu.

To byly základní prvky; každý z nich byl posílen úžasným zvýšením počtu přístrojů, zbraní a techniky, které spolu s prudkým pokrokem v získávání informací konečně zdolaly ponorky. Donitzovy úspěchy, které v letech 1942 a 1943 dosáhly kritických rozměrů, byly laciné a odhalovaly jedno slabé místo za druhým. Německé úsilí se soustředilo na zvyšování počtu ponorek, méně důrazu bylo kladeno na techniku. Důraz Spojenců na techniku naopak znamenal, že bude všude postupně zaváděna dokonalejší výzbroj a že se vyloučí slabá místa.

Německá zaslepenost k důležitosti techniky ve válce byla netypická pro zemi známou svými vědeckými a strojírenskými vymoženostmi. Základní schopnosti zde byly, ale autokratický stát nebyl vhodným prostředím pro rozvinutí pokusů, které bylo nutné vykonat, aby se Německo dočkalo plodných výsledků. Ve Spojených státech byly mobilizovány největší vědecké osobnosti a byla jim ponechána nejen samostatnost při jejich zdánlivě tajemných projektech, ale někdy jim také byla poskytnuta úřední pravo-moc jiad jejich vojenskými protějšky! Pravomoc, odvozená z vojenských pravidel, nic-méně neomylná i správně dodržovaná.

Německé problémy byly spojeny s neschopností vybrat si z řady různých příležitostí a nemilosrdně sledovat nejslibnější z nich. Admirál Donitz v tom zajisté nebyl sám;

říšský maršál Goring byl příliš líný i intelektuálně neschopný, aby dokázal ocenit po-krokovou technologii, a Hitler, ve své roli připomínající kapelu o jediném muži, hlava státu, vrchní velitel armádních operací a vrchní velitel armády (a příležitostně jednotli-vých jednotek až po úroveň praporů), by nedůvěřoval požadavkům svých technokratů. Kvůli tomu německá technika během války zaostávala, až v polovině roku 1943 bylo jasné, že přesila proti Německu narostla do takové míry, že je mohl zachránit jen tech-nický objev. Bylo sice dosaženo určitých pozoruhodných výsledků, ale bylo jich moc málo a přišly pozdě.

27. května 1941 došlo k významné události, která unikla pozornosti. Konvoj HC-129 se stal prvním konvojem doprovázeným po celou cestu napříč Atlantikem. Donitzovi prozradily vlastní záznamy, že od počátku války došlo pouze k 10 procentům úspěšných zásahů ponorek proti konvojům, při útocích na ně došlo k šedesátipro-centním ztrátám ponorek. Udělal chybu, že nevyvodil potřebný závěr: kdyby totiž všechny lodě po celé trase pluly v konvojích, byly by ponorky úplně bezmocné.

Lodní tonáž potopená do června za 1. pololetí roku 1941 byla sotva uspokojivá: 1,8 milionu tun v severním Atlantiku a 2,9 milionu tun v celosvětovém měřítku. Souhrnný výpočet by ukázal 3,6 milionu tun potopených za rok v severním Atlantiku a 5,6 milio-nu tun na celém světě. Poslední údaj představuje 58 % předpokládaných 800 000 tun za měsíc, což nebylo špatné s přihlédnutím k počtu ponorek, které byly k dispozici. Kdyby tato tendence pokračovala, mohl by přírůstek ponorek, které měly doplnit loď-stvo, převýšit měsíční průměr 800 000 tun o rozhodující rozdíl.

Ale německé ponorkové akce v následujících šesti měsících prudce poklesly. Bylo potopeno pouze 151 lodí o celkové tonáži 621 510 tun v severním Atlantiku, při ztrátě dvaceti tří ponorek. To představovalo poměr pouze 6,5 ku 1 ve srovnání s 26,5 prvních šesti měsíců. Donitz měl podezření, že to zapříčinila zpravodajská činnost Spojenců, a žádal ujištění, že nebylo ohroženo utajení německého námořního dešifrovacího přístroje Enigma. Byl ujištěn, že tomu tak není ani nemůže být, stejně jako o tom byl tak často ujišť-ován Hitler. Nikdo nezjistil, jak a do jaké míry bylo zařízení Enigma vyzra-zeno. Spojenci zakódovali informace, získané dešifrováním Enigmy, jako Ultra, ty byly žárlivě střeženy a používány jen uvážlivě.

Války zpravodajských služeb

Nikde nebylo tak málo nadějných vojáků jako v cambridgeské skupině matematiků a vědců ve vládní šifrovací škole v Bletchley Parku, padesát mil severně od Londýna. Jejich protějšek v Donitzově Námořní zpravodajské sekci měl mnohem více vojenský charakter. Tato dvě seskupení však vedla proti sobě nekonečnou válku, přičemž si Němci vedli mnohem lépe, než se všeobecně předpokládalo. Britové zaměstnávali nad-bytečný počet lidí, v Bletchley Parku pracovalo 10 000 lidí, byla to hlavní organizace pro luštění německých šifer. Němci měli sedm skupin, zabývajících se stejnou činnos-tí, s podstatně nižším počtem pracovníků. Na základě Fihrerových přísných instrukcí, týkajících se utajení, byla vzájemná spolupráce obtížná.

Jak již bylo uvedeno, Němci získali počáteční díly rozluštění kryptogramů v průbě-hu krize v letech 1935-1936, když Itálie přepadla Etiopii. Do září 1941 německá odpo-slechová služba (Horchdienst) spolupracovala při shromažďování britských signálů s námořní zpravodajskou divizí Beobachtungsdienst (často nazývanou B-Dienst). De-šifrovací sekce, xB-Dienst, rozšifrovala britské signály poměrně snadno; v únoru 1942

se 700 zaměstnanci byla schopna rozluštit 80 procent rádiových zpráv o pohybech kón vojáků. To Donitzovi nesmírně

pomohlo, zejména v průběhu června 1943 - v rozho-dujícím období bitvy o Atlantik, jak se ještě ukáže.

Tento velkolepý úspěch zpravodajské služby - zcela netypický pro Německo, kde zpravodajské služby válčily mezi sebou právě tak jako s nepřítelem - zabezpečil roku 1942 ponorkám takový úspěch, který přivedl nejvíce citovaného státníka Winstona Churchilla k výroku: "Jedinou věcí, která mně kdy v průběhu války skutečně děsila, bylo ponorkové nebezpečí."

Němci zakládali bezpečnost svého rádiového vysílání na přístroji zvaném Enigma (hádanka, záhada), který David Kahn popisuje velmi odborně ve své knize *Seizing the Enigma* (Zmocnění se Enigmy). Standardní přístroj Enigma se skládal z klávesnice, pomocí které se zašifrovaná zpráva vkládala do přístroje, který používal řadu elek-tricky propojených otáčivých bubínků a kontaktů ke zdánlivě nahodilému "promíchá-ní" písmen, připravených k vysílání. Příjemce na druhém konci měl podobný přístroj, který mu umožnil rozšifrovat přijatá písmena.

Nacisté při své obvyklé aroganci byli přesvědčeni, že tajemství přístroje Enigma nelze ohrozit, i kdyby byl některý přístroj ukořistěn.

Ale málo věcí je nemožných, když se tak štedře využívá peněz i mozků, jako tomu bylo v Bletchley Parku, kde byly vyvinuty přístroje přezdívané "bomby", které měly dešifrovat signály. Bylo pouhým mechanickým úkonem bomby (kterých bylo nakonec více než šedesát) naplnit signály přístrojů Enigma a bezmyšlenkovitě vytáčet permutace znaků (což ulehčily ukořistěné zprávy a chyby německých operátorů), až vznikly smysluplné zprávy v němčině.

(Existuje nepatrná, ale stále naléhavější domněnka, že v předcomputerové době ne-mohly „bomby“ pracovat tak, jak je zde uváděno. Jestliže je tomu tak, pak to znamená, že nejdůležitějším zdrojem informací, získaných systémem v Bletchley Parku, byl ve skutečnosti, jak se Hitler obával, únik informací a že Ultra byl vlastně krycí název pro špionáž.) První signály Enigmy, které používala luftwaffe, byly rozšifrovány na jaře 1940. Po-dobného úspěchu však v Bletchley nedosáhli se signály německého námořnictva, je-jich dešifrování bylo po listopadu 1941 ještě obtížnější, protože ponorky začaly vkládat do Enigmy již zašifrované zprávy - to znamenalo dvojité zakódování.

Německé námořnictvo vyvolalo v únoru 1942 další problémy tím, že byl přidán čtvrtý rotor, tím se znásobil počet permutací tak, že dekodování připadalo Němcům matematicky nemožné, neboť již u tří rotorů se počet permutací blížil 160 miliardám. Přidaný rotor do prosince onoho roku znemožnil získávání zpráv z Enigmy. Donitz nejméně při dvou příležitostech vyslovil podezření, že šifrovací schopnost Enigmy je ohrožena, a nařídil speciální vyšetřování.

Komunikační služba pod vedením kontrad-mirála Eberharda Maertense to v obou případech prošetřovala a při druhé příležitosti vydala toto prohlášení: "Není reálný podklad pro naléhavou obavu, týkající se ohrože-ní operační jistoty... zdá se, že důležitější šifry nejsou ohroženy, nehledě na jejich stále intenzivní užívání a příležitostnou ztrátu." Jinými slovy to bylo die Tiinche - omlouvá-ní nedostatků.

Tato neurčitá odpověď přivedla Donitze k názoru, že záhadná přesnost, se kterou se britské protiponorkové síly dostavily k místu setkání ponorek, byla způsobena nedos-tatkem smyslu pro bezpečnost, na což si Hitler vždy stěžoval, nebo to byl "průnik" vy-sokofrekvenční detekcí nebo docela jednoduše náhoda. Nikdo si nepřipustil podezření, že nepřítel dešifroval zprávy Enigmy, i přesto že společnost, která tento přístroj vyvi-nula, jej inzerovala již dlouho před válkou - a dokonce i přesto, že kódovací přístroj používaný RAF byl sestrojen na základě stejných základních patentů!

Na druhé straně britská analýza německých signálů, týkající se změn tras konvojů v polovině roku 1943, ukázala, že Němci dešifrovali anglické signály, jako kdyby sku-tečně pracovali na bázi reálného času. Kódy byly změněny a B-Dienst nebyl schopen do nich znovu proniknout.

Zpravodajská válka byla tvrdým soubojem, a ačkoliv v ní Spojenci posléze získali převahu, němečtí kryptoanalytici se vyznamenali. Někdy se tvrdí, že Ultra byla rozho-dujícím faktorem pro vítězství v bitvě o Atlantik; nebylo tomu tak. Spíše to byl mimo-řádně důležitý činitel, který sladil obrovskou symfonii technického rozvoje, která na-konec porazí ponorkovou zbraň. Ale před tím, než zazněla tato technická symfonie, využil Donitz jednodušší bicí nástroje pro svou melodii, která téměř dosáhla svého cíle.

členů jeho štábu; časem potíral všechny slibné talenty, domníval se, že jen on sám ví nejen co je správné, ale také co je morálně spravedlivé.

Je třeba Kinga ocenit za mistrovský způsob, jakým probudil v pacifickém loďstvu po Pearl Harboru opět elán (bitva v Korálovém moři pokračovala v době náporu ně-meckých ponorek na východní pobřeží), nelze z něj však sejmut zodpovědnost za to-tální neschopnost čelit vpádu německých ponorek, kdy boje proti nim trvaly šest dlouhých měsíců. Protože nezajistil dostatečný počet malých lodí pro doprovodnou službu, odmítl zřít konvoje a trval na tom, že malý konvoj je horší než žádný, bez o-hledu na jasný britský příklad, že tomu tak není.

Výsledkem byla taková porážka, jakou si nikdo nedovedl představit, nejméně ze všech nevěřící němečtí námořníci sloužící na ponorkách, kteří se zúčastnili nejbohat-ších a nejbezpečnějších lovů ve své kariéře.

Pearl Harbor a Paukensschlag (Cepobití): druhá "šťastná doba"

Jestliže byl japonský útok na Pearl Harbor překvapením, pak Hitlerovo neuvěřitelné rozhodnutí vyhlásit 11. prosince 1941 válku Spojeným státům vyvolalo ohromení na druhou. Při zuřivém americkém odporu vůči Japonsku by bylo zcela možné, že by se Roosevelt nemohl řídit strategií "Německo na prvním místě", která byla dohodnuta s Brity v březnu 1941 na ABC-I (americko-britské konferenci), kdyby si Hitler nedo-prál toto potěšení.

Hitlerův čin zřejmě vyprovokoval úlevu i podráždění. Američané ztěžovali život ně-meckým ponorkám ustavičným rozšiřováním pásma, ve kterém mohli chránit konvoje. Americký torpédoborce Greer a ponorka U-652 si vyměnily první výstřely 4. září 1941, první krev byla prolita, když byl později v tomto měsíci poškozen americký tor-pédoborce Kearny. Americký vztek vzplál, když 31. října 1941 proslulý korvetní kapi-tán Erich Topp na ponorce U-552 potopil torpédoborec Reuben James. (Potopil celkem čtyřiatřicet lodí o celkovém výtlaku 193 684 tun - a přežil válku.)

Může nám připadat neuvěřitelné, že Spojené státy byly v lednu 1942 méně připraveny na protiponorkovou válku než Velká Británie v září 1939. Část tohoto problému spočívala ve všeobecně malé úrovni americké vojenské připravenosti, ale větší díl se vztahuje k jedné z tvůrčích postav války, admirálu Ernestu J. Kingovi, který se brzy stal vrchním velitelem amerického námořnictva (Commander-in-Chief - COMINCH) a také velitelem námořních operací (Chief of Naval Operations - CNO). To byla nebyvalá koncentrace moci, která Kingovi umožnila odporovat instrukcím každého kromě prezidenta Roosevelta a ministra vojenských námořních sil.

Admirál King byl výjimečnou osobností s řadou zkušeností na křižnících, bitevních lodích a ponorkách. V sedmačtyřiceti letech se naučil létat a v červnu 1930 se stal kapitánem letadlové loď Lexington.

Později, jakou vedoucí úřadu pro aeronautiku, byl nejdůležitějším činitelem při výběru letadel, s nimiž námořnictvo zahájilo 2. světovou válku. Jeho bohaté zkušenosti jej předurčovaly k tomu, že jako jeden z prvních vypracoval koncepci odloučení bitevních lodí od křižníků a letadlových lodí, přičemž z posledních dvou byl vytvořen útočný operační svaz.

Byla to silná osobnost, ale dokázal být i pěkně nepřijemný. Nedůvěřoval téměř nikomu, a Britům především. Jeho postoj mu opláceli skoro všichni kromě něj loajálně) šich

Operace Paukensschlag - Cepobiti

Donitz okamžitě požadoval, aby mu námořní štáb dovolil vyslat dvanáct velkých ponorek typu IX o výtlaku 1 153 tun k útoku na východní pobřeží Spojených států. Velitelství odmítlo, schválilo pouze šest ponorek, zbytek měl zůstat v blízkosti Azor. Ve skutečnosti jich bylo připraveno pouze pět. Donitz přikázal, aby zaujaly postavení mezi zálivem řeky Svátého Vavřince a mysem Hatteras, a zdůraznil, že mají potápat pouze lodě s tonáží vyšší než 10 000 tun.

Lodní provoz v této oblasti byl tak hustý, že ponorky nemohly využít výhody tolika cílů a bylo povoláno sedm menších ponorek typu VII, aby je doplnilo. Aby byl rozšířen omezený dosah ponorek typu VII, byly zásoby paliva skladovány na každém vhodném místě, které se naskytlo, včetně nádrží na pitnou vodu, vyvažovacích nádrží a dokonce i kompenzačních nádrží, což bylo mimořádně riskantní a zvyšovalo nebezpečí při každém ponoření, dokud nebylo palivo spotřebováno. Pro zvýšení dosahu byly použity různé techniky "kontroly křížování". Všechna tato opatření byla užitečná, i když doba potřebná na přípravu člunů se protáhla na pět týdnů.

Výsledek byl fantastický, ponorky se postupně plavily na jih podél východního pobřeží, pohybovaly se mezi loděmi jako hladový host na recepci. Zatemnění kladl odpor americký cestovní ruch, a tak tankery proplouvaly podél pobřeží výrazně ohraničeného třpyticemi se světly měst a probleskujícími neony motorestů. Ponorky byly navigovány mělkými vodami majáky a osvětlenými bójemi, které vyznačovaly kanály; také cíle ochotně směřovaly přímým směrem mezi boje, čímž usnadňovaly stíhání a střelbu. Masakr začal 12. ledna potopením britské nákladní lodi Cyclops, byla to první ze sedmi lodí potopených v průběhu týdne korvetním kapitánem Richardem Hardegenem na U-123 typu IXB, který zničil celkem třicet sedm lodí během čtyřiceti devíti měsíců služby.

Americké protiponorkové akce zapojily do boje i soukromé jachty, malá letadla a ci-vilní leteckou hlídku. Do 1. dubna bylo zařazeno do průzkumných skupin třidvacet velkých a dvačtyřicet malých kutrů pobřežní obrany, tři stíhače ponorek, dvanáct sta-rých člunů s dřevěným trupem (postavených Fordem v roce 1918) a skupina vyzbrojených traulerů. Británie zapůjčila Spojeným státům deset korvet a čtyřidvacet rozvrza-ných traulerů na uhelný pohon, americká armáda a námořní letectvo přispěly 170 letadly a první z hlídkových vzducholodí. To mohlo těžko stačit pro tak nebezpečné území, které se rozprostíralo od Kanady ke Karibskému moři a dále.

První zneškodnění ponorky bylo zaznamenáno v noci z 13. na 14. dubna 1942, kdy byla ponorka U-85 typu VIIB potopena USS Roper pod velením korvetního kapitána H. W. Howeho. Roper byl čtyřkomínový torpédoborec, postavený v 1. světové válce - ale byl jedním z prvních amerických torpédoborců, vyzbrojených radarem. Plavil se právě jižně od Norfolků rychlostí 18 uzlů, když jeho radar zaznamenal ve vzdálenosti 2 450 metrů nějaký předmět. Howe nechtěl pálit na spřátelené plavidlo, a proto se přiblížil na 640 metrů, pak spatřil brázdu zčeřené vody za torpédem po svém levoboku, to jej zaskočilo, ale nezastrašilo, přiblížil se na 270 metrů, osvětlil U-85 svým 610 milimetrovým světlometem a zahájil palbu z děl ráže 76 mm, zatímco kulomety zneškodnily německou posádku na palubě. Ponorka se potopila a Roper spustil jedenáct hlubinných pum. V mělkých pobřežních vodách to znamenalo jistý konec, následujícího rána bylo objeveno dvacet devět mrtvol. Howe byl vyznamenán Námořním křížem a morálka námořnictva prudce stoupla při vědomí, že ponorky mohou být vypátrány a zničeny.

Když odpor podél východního pobřeží Spojených států zesílil, počet ponorek stoupl a jejich operace se přesunuly dále na jih, směrem k novým oblastem v Mexickém zálivu, západní Indii a v Karibském moři, což představovalo cíle v podobě tankerů plujících z Curacaa a Aruby. Ponorky pak následně operovaly po celé trase k Panamskému průplavu a dále k Brazílii. Snadná vítězství budí opovržení, korvetní kapitán Werner Hartenstein na ponorce U-156 ostřeloval pobřežní rafinérii v Arubě, zatímco jeho kolegové poblíž pobřeží potopili dalších sedm tankerů. Jiný kapitán ponorky vplul do přístavu Svatá Lucie a torpédoval britskou osobní loď Lady Nelson a jednu nákladní loď. V květnu začaly ponorky klást miny u námořních přístavů, ale brzy se ukázalo, že je užitečnější vysílat torpéda proti kotvícím lodím. Národ byl šokován zjevnou neschopností námořnictva zasáhnout, ministr války Stimson, náčelník generálního štábu generál C. Marshall a s nimi sympatizující britští partneři naléhali na admirála Kinga, aby provedl reorganizaci. Marsahll, obvykle oply-vající diplomatickým taktům, zaslal 19. června 1942 ostré poselství, v němž Kingovi sdělil, že nedostatek účinné ochrany loďstva ohrožuje veškeré válečné úsilí. Nepřítel potopil sedmnáct ze čtyřasedmdesáti lodí určených pro dopravu válečného materiálu; 22 procent lodstva, dopravujícího bauxit pro výrobu hliníku pro letecký průmysl, bylo potopeno, podobný úděl potkal lodstva v Puerto Ricanu. Admirál King se cítil dotčen tím, co považoval za spiknutí stejně smýšlejících anglofilských ničemů, odpověděl od-měřeně a stále trval na tom, že jeho teorie o zhuštění lodním doprovodu a letecké podpoře je správná. Jeho štáb zvyšoval svou odbornost a začal lépe rozumět informa-cím, které vyplynuly z bojů a které získal od britských spojenců, a King začal ustupo-vat vnitřnímu tlaku a

provedl několik akcí, kterým se dříve bránil. Ale teprve 20. května 1943 zřídil Desátou flotilu jako organizaci pro vedení protiponorkové války - a i pak na ni osobně dohlížel. Měl však dost rozumu na to, aby jmenoval kontradmirála Francise S. Lova (muže, kterého neměl rád) zástupcem náčelníka štábu a nechal jej provádět řízení, čehož se Low zhostil se ctí. V polovině roku 1942 masakr pokračoval, posunul se směrem na jih a snadná vítězství byla v souladu s myšlenkou admirála Dönitze, že loď potopená kdekoliv, ubírá z celkové tonáže, která je k dispozici Spojencům. Každý, kdo studoval statistiku britského importu roku 1942, by s ním souhlasil; britský dovoz klesl o 33 procent pod úroveň roku 1939, na 34 milionů tun. Mnohem více znepokojující však bylo, že měsíční spotřeba topného oleje činila asi 130 000 tun, přičemž Británie měla v zásobě jen 300 000 tun. Kdyby byly tankery zastaveny, za dva a půl měsíce by došlo ke katas-trofě. Rozsáhlá kombinace amerických a britských opatření začala nenápadně působit, zvláště po zavedení systému "Interlocking Convoy" (vzájemné zajišťování konvo-jů), složité organizace, která nakonec zajistila ochranu lodí plujících přes Atlantický oceán za použití počáteční formy přímého plánování. Jakmile k tomu došlo, Donitz stáhl své ponorky od východního pobřeží Spojených států do středního Atlantiku.

Donitz postupuje

Druhá "šťastná doba" pro námořníky ponorkového loďstva vyvolala u Dönitze nadšení. Ztráty loďstva Spojenců v roce 1942 činily 1 662 lodí o celkové tonáži 7,8 milio-nu tun, v Atlantiku bylo potopeno 1 006 lodí s nákladem 5,5 milionu tun. Bylo zničeno jen osmdesát šest ponorek, to je 7,2 za měsíc, ale za měsíc bylo nasazeno dva-cet nových. Donitz věřil, že jeho válečná koncepce, zaměřená na ničení nepřátelské to-náže, je úspěšná, zvláště když většina potopených lodí byla naložena válečným materiálem - bylo tolik cílů, že jeho kapitáni si mohli dovolit nezaútočit na prázdné lodě plující s nízkým ponorem na hladině.

Došlo ale k nečekané odplatě. Admirál Raeder vyslal německý operační svaz slo-žený z křižníku Hipper, kapesní bitevní loď Lützow a šesti torpédoborců na operaci Regenbogen (Duha) s cílem zaútočit na kón voj JW-51B, směřující do Ruska. Skládal se ze čtrnácti nákladních lodí s eskortou sedmi torpédoborců. Těžší lodě tvořily vzdále-nější podporu tvořenou lehkými křižníky Jamaica a Sheffield (tato loď byla náhodným cílem Swordfishů při pronásledování Bismarcku).

V následujícím střetnutí utrpěl Hipper tři zásahy a na základě instrukce námořního velitelství "projevit zdrženlivost, jestliže se dostanete do styku se srovnatelně silným nepřítelem" střetnutí přerušil. Byl to typický příklad situace bez vyhlídky na vítězství pro německého velitele, který byl instruován utkat se s nepřítelem za každou cenu -pokud neztratí žádnou ze svých vlastních lodí.

Ani jedna loď v konvoji nebyla potopena, Hitler se o všem dověděl z britského roz-hlasu! V návalu vzteku, který se časem nezmínil, požadoval, aby velké válečné lodě byly vyřazeny, jejich děla využita v pozemních opevněních a jejich posádky převe-deny na ponorky, do průmyslu nebo k pěchotě, Raeder, který konečně pochopil, že jeho plán Z byl pouhou chimérou, 30. ledna 1943 rezignoval na svůj úřad. Jako své ná-stupce doporučil dva důstojníky, jedním z nich byl Donitz, který byl jmenován na jeho místo a povýšen na velkoadmirála. Raederovo poslední poselství Hitlerovi byla naléha-vá žádost, aby chránil jeho loďstvo a jeho nástupce před Hermannem Göringem. Vy-skytly se ještě nejméně dva dopisy na rozloučenou, které obsahovaly podobná varová-ní před Göringem, od generálů luftwaffe Ernsta Udeta a Hanse Jeschonneka.

Události se donesly až k uším velkoadmirála Dönitze, který neprozřetelně prohlásil, že jeho ponorky zaujímají nenapadnutelné pozice a vyhrají válku v Atlantiku. První tři měsíce roku 1943 byly skutečně povzbuzující, i když ztráty ponorek prudce vystoupily na čtyřicet; stále ještě bylo potopeno 476 349 tun tonáže, ale počet 155 potopených ob-chodních lodí poskytl pouze poměr 3,8 ku 1. Pak ale došlo k pohromě. V květnu bylo potopeno pouze čtyřiatřicet lodí (163 507 tun) při ztrátě jedenačtyřiceti ponorek - po-měr se zvrátil na 3 ku 4. V červnu byly potopeny pouze čtyři lodě za cenu sedmnácti ponorek, tedy poměr 1 ku 4. V prvních šesti měsících roku bylo potopeno 113 ponorek a s nimi nenahraditelné zkušenosti jejich posádek.

Donitz 31. května přišel na Berghof, Hitlerovu proslulou horskou rezidenci, na pora-du s Fuhrerem, aby oznámil, že stáhl své ponorky ze severního Atlantiku na postavení

západně od Azor, čímž připustil, že bitva o Atlantik je "dočasně ztracena" - bylo to současně nevyslovené konstatování, že je ztracena válka, neboť v roce 1943 bylo Ně-mecko ve všech oblastech v defenzivě včetně vzdušného prostoru nad Německem.

Technika a výroba Spojenců konečně triumfovaly, i když je čekalo ještě čtyřiadva-cet měsíců tvrdých bojů. Od června do prosince 1943 německá vítězství v severním Atlantiku klesla na sedmapadesát obchodních lodí s tonáží 304 572 tun, bylo ztraceno 167 ponorek.

Osmdesát devět z těchto ponorek bylo ztraceno v Biskajském zálivu, v němž Bri-tové soustředili v této oblasti nové zbraně. Dönitz na to reagoval požadavkem, aby po-norky pluly společně na povrchu, vybavil je dalšími protiletadlovými děly a spílal je-jich velitelům. Ale pochopil lépe než kdokoliv jiný, že vzhledem ke zdokonaleným protiponorkovým zbráním Spojenců ponorka v té formě, v jaké existovala od I. svě-tové války, byla zastaralou zbraní. To, co bylo zapotřebí, byla ponorka s velkou rych-lostí pod vodou, která by se mohla pod vodou pohybovat rychleji než konvoj a která by mohla zaútočit bez vynoření novými řízenými torpédy. Dönitze muselo bolet srdce, když zjistil, že pokusná aerodynamická ponorka ve tvaru ryby dosáhla již záhy v roce 1940 při ponoření rychlosti 23 uzlů. Ale byrokratické průtahy a tlak na výrobu stan-dardních ponorek zablokovaly výrobu ponorek nového typu.

Byla to tragédie pro Německo, protože jeho námořníci na ponorkách prokázali v prvních čtyřech letech války nepřekonatelnou odvalu a dovednost a dosáhli vynika-jících výsledků. Pokračovali by v tom i po zbývajících dva roky, dokonce i když museli čelit vzrůstajícím ztrátám, snižujícím se počtu potopených lodí a Donitzově neschop-nosti dodat jimi požadované zbraně.

Technologické triumfy

Síly Spojenců rostly v počtu, zkušenosti a spolupráci v rozsahu, který nemohli němečtí protivníci pochopit. To lze demonstrovat na jednom z nejzákladnějších problémů války; na konstrukci lodí. Dönitz byl přesvědčen, že společná britsko-americká výroba lodí bude omezena na 1,2 milionu tun výtaku za rok v důsledku zastaralých loděnic a všeobecného nedostatku pracovních sil. Spojené státy však roku 1941 vybudovaly osmnáct nových loděnic a v roce 1942 americká výroba obchodních lodí stoupla na 6,1 milionu tun lodního výtaku. K tomu je třeba připočíst 1,8 milionu tun britské konstrukce, celkem 7,9 milionu tun - což překročilo ztráty 7,8 milionu tun na celém světě. V roce 1943 se společná britsko-americká výroba rovnala 14,6 milionu tun, zatímco ztráty klesly na 3,2 milionu tun. Dönitzův odhad byl překonán o 1000 procent. Lodě Liberty klouzaly na hladinu v množství tří za den a - jen tak pro efekt - jedna byla urychleně postavena od prání na kýlu po spuštění na moře ve čtyřech dnech. Není nic známo o tom, zda tyto údaje byly oznámeny Hitlerovi, a i kdyby tomu tak bylo, Fihrer by tomu neuvěřil, stejně jako neuvěřil zprávám o rozsáhlé výrobě sovětských tanků, ze stejných důvodů a se stejnými výsledky. Bitva o Atlantik byla oficiálně prohlášena za hlavní úkol Spojenců na konferenci v Casablance v lednu 1943, kdy bylo stanoveno, že porážka ponorek "musí na doporučení Spojených národů zůstat základním úkolem". Výsledkem této charty byl úžasný pokrok Spojenců v protiponorkové obraně, který sice zpočátku narůstal pomalu, ale pak rostl geometrickou řadou, v přímém rozporu s Dönitzovými výpočty. Mnoho vynálezů bylo vzájemně propojeno - moderní radarová technika mohla být použita u lodí i letadel, podobně jako tomu bylo

u účinnějších hlubinných pum. Následuje krátký souhrn jednotlivých prvků, je ale užitečné si připomenout, že, jak tomu tak často ve válce bývá, schopnost a iniciativa pracovníků na operační úrovni často převyšovaly hrubé chyby a prodlení, jichž se dopouštěly jejich centrály.

Operační zpravodajství

Britové založili v roce 1937 operační zpravodajské centrum (Operational Intelligence Center - OIC) pod vedením korvetního kapitána Normanna Denninga. Časem bylo OIC schopné řídit trasu obchodních lodí mimo známá místa koncentrace ponorek, ačkoliv německá námořní zpravodajská služba se tomu bránila vlastní dešifrovací činností. Informace OIC o jednotlivých ponorkách od jejich výroby přes výcvik, bojové výpady a tak dále byly tak podrobné, že bylo možné odhadnout, co může kapitán ponorky ve většině případů udělat, a mohla být proti tomu podniknuta opatření.

Koncepce OIC byla Američany přijata s rozpaky jako atlantická sekce operačního zpravodajství po speciální zprávě pro admirála Kinga; nicméně po svém přičlenění úzce spolupracovala s britskými partnery a získala stejný stupeň téměř neskutečné dokonalosti v předvídání německých přesunů. V obou zpravodajských centrech, britském i americkém, mohli důstojníci, jejichž kariéra by jinak byla ukončena v důsledku fyzické nezpůsobilosti, podávat vynikající výkony. Podobné organizace pracovaly také v Německu, ale byly rozdrobeny mezi různé úřady a nepanoval v nich duch nadšení a spolupráce "hříšit v Etonu". Jejich činnost brzdily různé bezpečnostní složky, které se obávaly spíše odvety gestapa než úniku informací k nepříteli. A proto výsledky jejich činnosti nebyly nikterak oslnivé.

Letectvo proti ponorkám

Coastal Command, složka královského letectva střežící pobřeží Velké Británie, které vytvořila Royal Air Force v roce 1936 spolu s velitelstvím bombardovacího letectva a velitelstvím stíhacího letectva, bylo chudým příbuzným RAF nuceným pracovat s omezeným počtem nepřiměřené výzbroje. V září 1939 bylo hlavní silou Coastal Command deset letek "Věrných Aniček", letadel typu Avro Anson, vojenské verze civilního letounu 652. Bylo to dvoumotorové letadlo smíšené konstrukce, přibližně tak velké, ale ne tak moderní jako americký Beech Model 18. Anson s "neuvěřitelnou rychlostí" 170 uzlů (podle všeho dosažitelnou pouze při střemhlavém letu), měl náklad čtyř bomb o váze 45 kg a dolet, který jej omezoval na pobřežní hlídkování.

Některé nedostatky Ansonu překonal typ Lockheed Hudson, vojenská verze dopravního letadla Model 14, 1 338 kusů zakoupila RAF a 1 302 kusů bylo poskytnuto v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu (Lend-Lease, smlouva o poskytnutí válečného materiálu a služeb spojencům za 2. světové války). Mark I Hudson měl rychlost 246 mil za hodinu a dolet 1 960 mil, nesl čtyři kulometry a náklad 636 kg bomb nebo hlubinných pum.

Pozdější modely Hudsonu měly větší výkon, ale všechny byly těžko ovladatelné pro pilota při startu a přistání, ve srovnání s "poslušným" Ansonem. Hudson byl robustní a v řadě oblastí prokázal cenné služby. V neobvyklé verzi v rámci reciproční smlouvy o půjčce a pronájmu Hudsony RAF z letky číslo 53 prováděly vojenské akce v oblasti Rhode Islandu a pomáhaly během šťastné doby vytlačit Dönitzovy ponorky dále na jih.

V roce 1939 mělo Coastal Command dvě letky velmi účinných Short Sunderlandů, které u Němců prosluly jako Fliegendes Stachelswein (Létající dikobraz) díky své těžké výzbroji deseti kulometů. Sunderland měl dobu letu třináct a půl hodiny a maximální dolet, s palivem navíc, 2 880 mil při rychlosti 144 uzlů. Bylo to dobré a silné letadlo, oblíbené posádkami a milované sestřelenými letci, které zachránilo, ale jeho konstrukce byla složitá a výroba pomalá, v červnu 1940 jich bylo k dispozici pouze čtyřiatřicet.

Asi s takovým vypětím, jaké by bylo třeba vynaložit k vypití čaje připravovaného v Americe, potlačilo Royal Air Force svou hrdost a zakoupilo americký létající člun - Consolidated Catalina Model 28. Tento vynikající tahoun užitečný na moři stejně jako Douglas DC-3 na pevnině, který navrhl slavný Isaac M. Laddon, poprvé vzlétl 21. března 1935. S jediným vysokým křídlem namontovaným na nosníku a se zasouvacími plováky na koncích křídel byla Catalina od začátku vítězem. První letoun ze 129 objednaných RAF dorazil k 240. letce, následovala letka č. 209, která jej využila k vy-pátrání Bismarcku.

U Catalin byla uváděna maximální rychlost 179 mil za hodinu, ale dle vyjádření posádek "startovala při 120, kroužila při 120 a přistávala při 120". Jejich maximální akční rádius při hlídkovém letu 2 545 mil redukoval prostor, ve kterém se mohly pohybovat ponorky, aniž by byly dopadeny, ale zbývaly trhliny v leteckém krytí okolo Grónska a Azor, kde Dönitz soustřeďoval své ponorky mimo dosah spojeneckých letadel.

Letadlo, které by mohlo zakrýt tyto trhliny, již existovalo, byl to Consolidated B-24 Liberator. 120. letka, první jednotka RAF, která byla těmito Liberatory vybavena, se stala akceschopnou v září, měla základny na Islandu a v Severním Irsku. Nehody a pře-suny snížily její sílu, takže v srpnu 1942 zbývalo pouze pět strojů, i když prokazatelně účinných. A tak Royal Air Force udělalo přesně stejnou chybu jako Göring s Luftwaffe. Místo aby letadla byla nasazena do životně důležité protiponorkové bitvy, byly všechny bombardéry dány k dispozici velitelství bombardovacího letectva, aby byly nasazeny na místě méně důležitém, což bylo tehdy bombardování Německa.

Získání Liberatoru bylo pro Coastal Command dvojnásobně obtížné. Admirál King opovrhoval myšlenkou, že by hlídkové bombardéry s dlouhým doletem mohly snížit ponorkovou hrozbu. Navíc stranil pacifické oblasti a odklonil k Pacifiku Liberatory, které by byly mnohem užitečnější v Atlantiku.

Odklady v dodávkách a nutnost vybavení novým zařízením a výzbrojí zabránily na-sazení letadel B-24 do protiponorkové války až do poloviny roku 1943. Od té doby však zajišťovaly stále pozorování, často za obtížných povětrnostních podmínek. Někteří historikové tvrdí, že neschopnost nasadit letadla B-24 s velmi dlouhým doletem mohla způsobit vítězství ponorek v bitvě o Atlantik. Letadla B-24 však byla pouze čás-tí leteckých sil, nasazených proti nepříteli.

V dubnu 1940 byly některé nákladní lodě označeny jako obchodní lodě ke katapultování letadel (Catapult Aircraft Merchantmen - lodě CAM) a upraveny tak, aby nesly jediný Hawker Hurricane, který měl být katapultován k jedinému nasazení. První z těchto lodí, symbol zoufalství, parník Michael E, vyplul 27. května 1941; byl torpé-dován a potopen dříve, než mohl odstartovat svůj první Sea Hurricane, ale následovalo čtyřiatřicet dalších lodí CAM. Prvního úspěchu dosáhl nadporučík R. W. H. Ewerette, který sestřelil jeden Condor, první z pěti, které byly sestřeleny děly "Hurricatu" v roce 1941.

Lodě CAM byly doplněny obchodními letadlovými loděmi (Merchant Aircraft Carrier - MAC). Šest lodí pro dopravu obilí s tonáží 8 000 tun a šest tankerů po 11 000 tun bylo vybaveno jednoduchou vzletovou palubou a neslo tři nebo čtyři Swordfishe nebo Sea Hurricany. Nebyl zde žádný prostor pro uložení letadel, a tak letadla zůstávala na vzletové palubě. Tyto lodě pokračovaly v přepravě svého nákladu a byly postupně vyřazovány z činnosti, když se zvýšil počet doprovodných letadlových lodí.

Nejúčinnější řešení, doprovodná letadlová loď, bylo ve skutečnosti zavedeno dříve, první z nich byla v září 1940 Audacity, kterou Britové přestavěli z ukořistěné německé nákladní lodi Hannover. Šest stíhaček Grumman Martlet II (Wildcat) mohlo z této lodi nejen startovat, ale také zde přistát, což bylo pro piloty velmi příjemné, protože mohli užívat nečekaného luxusu soukromých kabin a koupelí. Užívali si však poměrně krátce, protože Audacity byla 21. prosince 1941 potopena třemi torpédy z ponorky U-751 (korvetní kapitán Gerhard Bigalk). Tento princip se však osvědčil a Audacity se stala průkopníkem pro množství doprovodných letadlových lodí, které měly následovat.

Myšlenku doprovodných letadlových lodí podporovali prezident Roosevelt i admirál King, který věřil, že obchodní lodě mohou být vybaveny vzletovou palubou a po-užity k doprovodu konvojů. Přestavba obchodní lodi typu C-3 Mormacmail, vybavené dieselovými motory, začala 18. března 1941. S výtakem 13 500 tun byla zařazena do služby 2. června 1941 pod jménem Long Island. Její vzletová paluba o délce 110,4 metru a šířce 21,4 metru byla vybavena jedním katapultem a výtahem, kterým se mohla letadla dopravovat na spodní hangárovou palubu, aby zde mohla být uložena, případně provedeny opravy. Britské námořní síly převzaly na jaře roku 1942 čtyři modifikované verze lodí Long Island: Archer, Avenger, Biter a Dasher.

Doprovodné letadlové lodě pomohly letadlům B-24 překlenout trhliny v krytí Atlantiku, dorazily právě včas, aby zmařily velkou ponorkovou ofenzivu, kterou rozpoutal admirál Dönitz, aby zastavil konvoje.

Nenadálá přítomnost letectva donutila ponorky, aby zůstaly pod hladinou, zničení ponorek však vyžadovalo daleko složitější zařízení, než jaká existovala na začátku války.

Doprovodné letadlové lodě

Aby bylo možno čelit hrozbě letadel Focke-Wulf Condor, nechalo královské námořnictvo v prosinci 1940 namontovat katapulty na Pegasus, poněkud starobylou letadlo-vou loď z roku 1918, nalézající se v sousedství lodě Royal Oak v době Prienova ponorkového útoku. Byly zde umístěny tři stíhačky Fairey Fulmar, a tři další "lodě katapultující stíhačky" následovaly, některé byly vybaveny Hawker Hurricany.

Elektronická válka

Německé úsilí bylo polapeno do vlastní pasti, protože Dönitzův systém centralizovaného řízení vyžadoval obrovské množství rádiových přenosů. Spojenci stále zlepšovali své zařízení pro vysokofrekvenční zaměřování směru (high frequency direction-finding HF/DF), které bylo nejdříve umístováno v okruhu pozemních stanic v oblasti Atlantiku, poloha ponorek mohla být určena podle zaměření polohy na základě jejich rádiového vysílání. K přesnému určení polohy bylo třeba nejméně tří přístrojů HF/DF,

tak byly výsledky daleko přesnější. V roce 1942 byly k dispozici přístroje HF/DF umístěné na lodích. Původně měla tento přístroj pouze jedna loď v konvoji, ten pomáhal určit směr, ve kterém se nalézala ponorka. Později, když v jednom konvoji byly dvě nebo tři lodě s tímto přístrojem, mohla být poloha určena přesně. Přístroj HF/DF byl často pro konvoj nejlepším varováním, že jej sleduje ponorka. Když pak byla letadla vyslána na průzkum, jejich radary byly speciálně zaměřeny v uvedeném směru. První ponorkou zničenou 27. března 1942 pomocí přístroje HF/DF byla U-587 při útoku na konvoj WS-17.

V průběhu roku 1943 byl montován radar na stále větší počet lodí a letadel. První radar pro detekci letadel a hladinových lodí (Air-to-Surface Vessel -ASV) Mark I byl těžký a nespolehlivý, ale kolem roku 1943 bylo sestrojeno, vyzkoušeno a buď přijato nebo zavrženo více než šedesát různých typů radaru. K velkému skoku vpřed došlo roku 1940, když Britové vyvinuli radar pracující na centimetrových vlnách, který Němci zkoumali, ale odmítli jako nevhodný

pro zdokonalování. Prvním lodním mode-lem byl 271 M, zatímco první letecký model byl nazván ASV III. Americkým ekviva-lentem tohoto typu, instalovaným v Liberatoru, byl SCR-517. Pomocí tohoto přístroje mohla být ponorka objevena na vzdálenost dvanácti i více mil - bez ohledu na počasí.

Objevení ponorky bylo jen prvním krokem, dále musela být zrakově identifikována a bombardována. I poslední typy radarů měly ten nedostatek, že obraz na obrazovce se zlepšoval až do okamžiku, než letadlo doletělo na vzdálenost tři čtvrtin míle, pak se ztratil vlivem působení mořské hladiny. (Podobný efekt byl i u asdicu, který ztratil svůj cíl, když se octl nad ním.)

K odstranění tohoto nedostatku byl vyvinut přístroj Leigh Light. Byl to 610 mili-metrový námořní světlomet, který byl poprvé namontován do břicha Vickers Welling-tonu tak, že byl automaticky řízen radarem typu ASVII pracujícím na vlnové délce 1,5 m, s možností pohybu o 20 stupňů v horizontální a vertikální rovině. Jeho ostré bílé světlo svítilo do dálky 4 500 metrů. Letadlový radar vyhledal ponorku na hladině a na-vedl letadlo na nic netušící cíl. Ponorka, v domnění, že je noc a počasí skryje, se náhle octne v ostrém bílém světle a je zasažena hlubinnou pumou, než se stihne ponořit. Od 4. června 1942 byl přístroj Leigh Light s úspěchem použit v Biskajském zálivu, když posílil intenzivní ofenzivu RAF za denního světla proti ponorkám, které vyplouvaly a vracely se do francouzských přístavů. Po premiéře přístroje Leigh Light měly ponor-ky nařazeno pohybovat se v oblasti Biskajského zálivu pod hladinou ve dne i v noci, pokud by nebyly nuceny znovu nabít baterie. Podstatně nižší rychlost při plavbě pod vodou způsobila snížení počtu ponorek při hlídkování.

Ponorky si na čas oddechly v červenci 1942 zavedením dálkových stíhaček Junkers Ju88C proti britskému protiponorkovému letectvu v zálivu, ale do listopadu byla tato letadla vytlačena britskými stíhačkami Bristol Beaufighter. Mnohem větší problém nastal, když koncem července ve Francii nadešlo období lovu tuňáků. Vypulo takové množství malých rybářských člunů, z nichž každý se zobrazil na obrazovce radaru stej-ným způsobem jako velitelská věž ponorky, že Britové nemohli rozeznat své cíle.

Ofenziva v Biskajském zálivu se nakonec v důsledku německých protipatření zhroutila. Našli radar ASV Mark II na palubě Hudsonu, který se zřítíl v Tunisku, a vy-vinuli Metox-jméno bylo převzato od francouzské firmy, která tento přístroj vyráběla - byl to jednoduchý přijímač, který zachycoval vysílání radaru ve frekvenčním rozsahu 113 - 500 megahertzů, což odpovídalo typu ASVII. Metox používal anténu FuMB2, což byl silný dřevěný kříž ovinutý dráty pojmenovaný Biskayakreuz (bis-kajský kříž), který musel být ručně instalován a opět odstraněn, když se ponorka po-nořila. Brzy byla takto vybavena většina ponorek. O těch, které nebyly, se předpoklá-dalo, že budou doprovázet během plavby napříč Biskajským zálivem ponorku s Me-toxem. Počet odhalení ponorek se rychle snížil.

Tato situace odhalila jasný rozdíl v relativní vynalézavosti dvou nepřátelských tá-borů. Britové vyvinuli další generaci radaru typu ASV III, pracující s vlnou 10 centi-metrů (ve skutečnosti 9,7), který Metox nedovedl zaregistrovat. Když ponorky podávaly zprávy, že jsou zas a znovu napadány, německá námořní zpravodajská služ-ba byla přesvědčena, že Britové jsou naváděni sekundárním vyzařováním přístroje Me-tox, a vyvinula mimořádné úsilí, aby toto nebezpečí zredukovala na minimum. Němci byli ohromeni, když radar H2S (ekvivalent ASW III), nalezený ve zříceném bombar-déru poblíž Rotterdamu, ukázal, že radar pracující na vlně o délce 10 cm může nejen existovat, ale je i operačně použitelný. Bylo vyvinuto zvýšené úsilí, což vyústilo ve vytvoření přístroje FuMB76 Naxos-U, určeného k rušení elektromagnetických vln o délce 10 cm, ale tyto přístroje se dostaly na ponorky až v říjnu 1943 a posléze se zjis-tilo, že jsou neúčinné. Účinný radarový výstražný systém pro ponorky FuMB 26 Tunis dorazil k ponorkám až koncem května 1944.

Vynalézavost Spojenců dosahovala dalších úspěchů. Američané zavedli třicetimet-rový radar, který umožnil vyhledání velitelské věže ponorky nebo dokonce i jejího periskopu. K tomu se připojil přístroj pro magnetickou detekci z letadel (Magnetic Air-borne Detection - MAD), který zjišť-oval ocelové trupy ponorek v mělkých vodách a lo-kalizoval je pro útok, když byly odhaleny jinými prostředky.

Doprovodné a podpůrné skupiny

Královské námořnictvo si velmi přálo ponorky ničit, ne je jen odhánět od konvojů. A stejně jako v roce 1944, když velení konečně přišlo na to, že způsobem, jak porazit luftwaffe, je použití bombardovacích formací jako návnady, střežené spojeneckými stí-hačkami, tak nyní měly konvoje sloužit jako návnada střežená doprovodnými a pod-půrnými skupinami, a tak porazit ponorky.

Vrchního velitele západních přístupových cest admirála sira Maxe Hortona popiso-vali jeho životopisci jako "pytláka, který se stal hajným", protože byl nejdříve ponor-kovým velitelem, který potopil mnoho nepřátelských lodí včetně křižníku Hela v 1. světové válce. Ve 2. světové válce stál v čele protiponorkového boje a ponorkovou hrozbu zvládl. Admirál Horton byl schopen naplánovat nejen rozsah doprovodných a podpůrných skupin, požadovaných k ochraně konvojů, ale také intenzivní výcvik nutný pro tuto činnost. Schválil rozšíření konvojů, přičemž se opíral o výsledky operačního výzkumu, z něhož vyplývalo, že počet potopených lodí nezávisí na počtu lodí v konvoji. Zvýšení velikostikonvojů snížilo jejich počet, což umožnilo větší podíl doprovodných lodí. Asi v té době se začal snižovat všeobecný nedostatek doprovodných plavidel v souladu s rozvojem britské a americké výroby, takže začaly společně působit nové torpédo-borce, korvety, fregaty a doprovodné letadlové lodě. Tyto malé lodě, vyráběné po stov-kách skoro tak nepohodlné jako ponorky a téměř stejně nebezpečné pro své posádky, umožnily vytvoření dvouřadového obranného systému.

První řadu tvořil standardní doprovod konvojů, jehož velikost a složitost se v průbě-hu války zvyšovala a jehož úkolem bylo odrážet ponorkové útoky. Druhou řadu tvořila nezávislá podpůrná skupina, složená z různých malých lodí, a kde to bylo možné, z do-

provedně letadlové lodí. Tato skupina byla naváděna na ponorky, s nimiž zůstala, do-kud je nepotopila. To byla činnost, jakou si královské námořnictvo podobně jako krá-lovské kanadské a americké námořnictvo přály.

Jedním z nejzoufalejších aspektů ochrany konvojů byla neschopnost zachránit z torpédovaných nákladních nebo válečných lodí námořníky, kteří zůstali naživu. Uprostřed bitvy nebylo obvykle možné zastavit, protože nákladní lodě měly proplout, zatímco posláním válečných lodí bylo potápnout ponorky. Proto byly v roce 1943 ke konvoji přidány záchranné traulery, jejichž úkolem bylo zachraňovat oběti z potopených lodí. Tyto lodě se staly žádoucím cílem pro admirála Donitze, který považoval zabíjení posádek obchodních lodí za stejně důležité jako jejich potápění.

Doprovodné lodě získávaly zkušenosti, dvouřadový systém spolu s přístroji HF/DF, radarem a hlídkujícími letadly s velmi dlouhým doletem pracoval na tom, aby odsoudil ponorkovou zbraň k zániku. Znechucený a roztrpčený admirál Donitz vydal roku 1944 rozkaz kapitánům ponorek. "Zůstaňte na povrchu. Prostřílejte si cestu ke konvoji pomocí Flaku" (Flugzeugabwehrkanonen, protiletadlová děla). Tento zoufalý rozkaz byl receptem na porážku a další těžké ztráty si brzy vyžádaly, aby byl odvolán.

Zdokonalování zbraní

Pobřežní velení a námořní letectvo vstoupily do války s bombami, neúčinnými proti ponorkám; roku 1940 začaly používat hlubinné pumy, které měly daleko větší účinnost, zvláště když bylo možné seřadit hloubku detonace na 7,5 metru. Uložení hlubinných pum na palubě lodí se mohlo měnit, hlubinné pumy byly nakonec upravovány, aby explodovaly ve velké hloubce.

Hlubinné pumy se staly standardní protiponorkovou zbraní, protože děla a tradiční torpéda nebyla moc užitečná.

Hlubinná puma (v americkém námořnictvu lidově nazývaná popelnice) byl dutý sud, naplněný nejdříve výbušninou Amatol a odpalovaný hydrostatickou roznětkou, nastavenou k explozi v určité hloubce. V dubnu 1942 byla zavedena výbušnina Torpex, o 30 procent účinnější než Amatol. Smrtonosný poloměr použitých 136 kg Amatolu byl kolem 7,5 metru, ale k poškození mohlo dojít v daleko větší vzdálenosti. Byla vytvořena malá řada hlubinných pum, z nichž největší byl Mark X, obsahující 900 kg výbušniny Minol, která mohla být přivedena k detonaci v hloubce 460 metrů, daleko pod operační hloubkou ponorek. Vzdušné bombardování hlubinnými náložemi se zefektivnilo po zavedení radarového měření výšek, které bylo nejen přesnější, ale umožňovalo pilotovi i ve špatném počasí bezpečně sestoupit na nejmenší možnou výšku. Hlubinná puma MK VIII, která začala být používána v zimě 1942, byla opatřena na přední a zadní části proudnicovými kryty, které zvýšily přesnost zacílení a při dopadu se odlomily, čímž byla snížena jeho rychlost, takže roznětka měla čas k vyvolání exploze v požadované hloubce 7,5 metru. S vylepšenými hlubinnými pumami získala letecká válka proti ponorkám novou zbraň; celkem 47 procent jejich ztrát lze přisoudit letadlům, která sama potopila 388 ponorek a v pětácti případech pomáhala při jejich zničení.

Spolu s hlubinnými pumami se zlepšila i taktika při jejich použití. Nejlepší velitel eskorty ve válce, korvetní kapitán "Johnnie" Walker z druhé doprovodné skupiny, zdokonalil to, co nazval "plíživým útokem". Ponorky používaly ke sledování zvuku lodních šroubů útočících lodí hydrofony a ve vhodný okamžik mohly změnit směr. Při plíživém útoku jedno plavidlo udržovalo kontakt asi 900 metrů za ponorkou a navigo-

válo druhé plavidlo ve směru ponorky, přičemž byl hluk lodního šroubu druhého plavidla maskován hlukem samotné ponorky. Když druhá loď zaujala vhodné postavení, sledující eskorta dala znamení a následovalo krupobití hlubinných pum, buď jejich spouštěním po skluzném žlabu nebo odpalováním z vrhače hlubinných pum, což byl v podstatě zmohutnělý minomet, který mohl odpalovat nálože do vzdálenosti asi 70 metrů, tak aby explodovaly v určitém rozptylu kolem ponorky. Velení ponorek se o Walkerově taktice nikdy nedozvědělo, protože nepřežil nikdo, kdo by o tom mohl doma vyprávět.

Walker navrhoval své metody tak, aby odpovídaly způsobu odpalování hlubinných pum - přes boční stranu nebo zadní část, jak doprovodná loď odjížděla. Bylo zapotřebí zařízení k odpalování hlubinných pum před lodí, aby mohl být udržován ultrazvukový kontakt. Jedno takové zařízení bylo předvedeno v roce 1917, říkali mu houfnice, a podobně jako jeho pozemní jmenovec vrhlo své projektily dopředu ve strmém úhlu. To se znovu objevilo v modifikované formě roku 1942 jako takzvaný "ježek" - raketová protiponorková zbraň, skládající se z baterie čtyřadvaceti bomb o váze 29,5 kg namontovaných na vodící tyči (odtud přezdívka), které byly postupně odpalovány na vzdálenost 180 metrů před lodí. Dopadaly v elipsovitém rozptylu, 36 metrů na 42, vzdálenost mezi nimi byla asi 3,6 metru, ponorka tímto ocelovým krupobitím musela projet. Každá bomba obsahovala 13,6 kg Torpexu a explodovala na dotyk - náraz byl osudný.

(Menší lodě byly vybaveny "myší pastí", která obsahovala čtyři nebo osm dávek.) Ty, které nenarazily, neexplodovaly a nepřerušily ultrazvukové sledování, jak tomu bylo u hlubinných pum. Další vývojový stupeň "Squid" - vícehlavňový protiponorkový minomet vrhající hlubinné pumy - spojoval územní výhody "ježka" (pokrytí velké plochy) se zajištěnou účinností hlubinné pumy.

Život na stíhačce ponorek

Životní podmínky na palubě ponorky byly ubohé, na doprovodných plavidlech, která je pronásledovala, nebyla situace lepší. Některá - jako početná plavidla třídy "Flower" - byla tak malá, že jejich pohyb připomínal válení sudů. Někdy si musely po celé dny a týdny razit cestu vlnami, které hrozily, že je pohltnou. Většina plaveb začínala tak, že všichni na palubě trpěli po několik dnů mořskou nemocí. Všechna doprovodná plavidla byla studená a mokrá na palubě i v podpalubí. Velký velitel eskort kapitán Donald MacIntyre píše o drsném počasí, při kterém se uvolňují nýty v trupech lodí, takže na palubě byla neustále studená čvachtanice, dále píše o ocelových přepážkách v podpalubí, pokrytých jinovatkou čtyřadvacet hodin denně. Vlhké oděvy a strava, sestávající z konzervovaného hovězího, chleba, kaka a nebo kávy, nijak neulehčovaly situaci.

Německá protipatření

Admirál Donitz se nikdy neodchýlil (dokonce ani po válce ve svých pamětech) od teorie války, založené na ničení nepřátelské tonáže, na které lpěl. Během války oplakával velkou příležitost, kterou propásl na počátku války, když neměl k dispozici flotilu s 300 ponorkami. Pak by, vzhledem k žalostnému stavu britské výzbroje a výcviku, téměr určitě

v polovině roku 1941 vyhrál bitvu o Atlantik.

Avšak i přes omezený počet se ponorkové loďstvo přiblížilo vítězství, největší zašlu-

hu na tom měli kapitáni ponorek a jejich posádky, které vytrvaly i přes obtížné životní podmínky a hrůzy boje a plnily nekonečné úkoly, i když se jejich vyhlídky na přežití po roce 1943 prudce snížily. Za války zemřelo na svých stanovištích 28 000 z celkové-ho počtu 40 000 německých námořníků, sloužících na ponorkách. (Britové z různých příčin ztratili 30 132 námořníků obchodního loďstva).

Donitz sám přišel ve válce o dva syny. Peter utonul, když byla 19. května 1943 při útoku na konvoj potopena ponorka U-954. Klaus, na základě Donitzovy osobní inter-vence, byl po Peterově smrti přeložen ze služby u ponorek a nalézal se v lékařské škole v Tubingenu. Jednou ve svátek se Klaus zúčastnil průzkumné plavby torpédové-ho člunu S-141 v Lamanšském průlivu. Při střetnutí se spojeneckými torpédoborci byl S-141 potopen. Klaus nebyl mezi těmi, kdo přežili. Hlavní německou odpovědí na vzrůstající protiponorková opatření Spojenců bylo zvýšení výroby. V říjnu 1942 měl Donitz k dispozici 365 ponorek, z nich byl úcty-hodný počet - 196 - akceschopný. Ve stejné době byly projekty ponorek značně zlep-šeny. Byly zesíleny trupy, aby bylo možné potopit se do větších hloubek a aby se zvýšila odolnost proti hlubinným pumám. Při pokusu omezit účinnost leteckých útoků Spojenců byl poskytnut na obranu široký výběr těžké protiletecké výzbroje. Obsluho-vat tato děla a čelit palbě útočících bombardérů vyžadovalo mimořádnou odvalu, ale námořníci ponorkového loďstva jí měli dostatek. Přidání protiletecké výzbroje však mělo nepříznivý vliv na výkon ponorek. Snížila se rychlost a těžiště se posunulo ve vertikálním směru tak vysoko, že hrozilo nebezpečí, že se loď převrhne. Některé po-norky byly přeměněny na protiletadlové ponorky, vyzbrojené dvěma čtyřhlavňovými kanóny ráže 20 mm a dělem ráže 37mm, jako kompenzaci nesly méně torpéd.

Německo odkládalo umíst'ování radarů na paluby ponorek kvůli prostorovému ome-zení, ale v červnu 1942 potřeba natolik vzrostla, že k němu museli přikročit. Počáteční instalace byly neuspokojivé a jinak tomu nebylo až do doby, kdy byl roku 1944 zařa-zen do výzbroje radar luftwaffe na detekci lodí jako FuMO61 Hohenwiel U, pak bylo dosaženo skutečně uspokojujících výsledků.

Schnorchel

Bylo zjevně nezbytné zkrátit čas, který ponorka trávila na povrchu, vydaná na pospas odhalení a útoku. Musel být nalezen způsob, jakým by ponorka pod hladinou získala vzduch, tak aby dieselový motor mohl být použit pro pohon a nabíjení baterií. V roce 1933 korvetní kapitán J. H. Wichers z královského holandského námořnictva přihlásil patent na vysunutelný vzduchový stožár, a v roce 1938 byl vzduchový stožár použit na čtyřech holandských ponorkách. Koncepce byla znovu oživena v roce 1943, kdy Heilmuth Walter vyvinul další generaci ponorek, která hluboce ovlivnila dnešní loďstvo.

Admirál Donitz podporoval Walterovu myšlenku. Schnorchel byl v podstatě vzdu-chová trubice, která se mohla vysouvat a zasouvat jako periskop, se záklopkou na kon-ci, jež zabraňovala pronikání vodní tříště. Jakmile se tato záklopka na rozbourěném moři uzavřela, dieselový motor opětovně nabíraly potřebný vzduch ze samotné po-norky, čímž došlo k prudké změně tlaku, to posádce způsobilo značnou bolest v těl-ních dutinách a v uších.

Zkoušky dopadly poměrně uspokojivě, i když posádky proti použití schnorchelu protestovaly, a typ ponorek VIIC byl od září 1943 tímto zařízením vybaven. První po-norka, která použila při akci schnorchel - U-264 - byla při první plavbě ztracena, což

zvýšilo nechuť k tomuto zařízení. U-264, které velel poručík Hartwig Look, měla tu smůlu, že narazila na obávanou 2. doprovodnou skupinou, v níž velel pěti dělovým ša-lupám Johnnie Walker. Walkerova skupina byla v ráži, docílila pěti potopení v deseti dnech a přinutila U-264, aby se vynořila. Posádka byla zajata a neprodleně vyslýchána v souvislosti se schnorchelem.

V létě 1944 však bylo spojenecké letectvo a námořnictvo tak silné, že schnorchel byl vděčně přijat jako prostředek obrany, neboť zajišť'oval poměrnou bezpečnost v hloubkách. Zkušenost s tímto zařízením rostla, stejně tak jako úspěch do té míry, že Němci opět pronikali do oblastí, které Britové dříve považovali za bezpečné.

Schnorchely mohly být používány pouze při rychlostech 6 až 7 uzlů, což prodlužo-valo čas, potřebný k přístupu do operačních prostorů a úniku z nich. Zlepšené modely byly vyztuženy a byl jim dán aerodynamický tvar, takže mohly být použity při rychlos-tech 10 až 11 uzlů, ale žádný z nich nebyl před koncem války zaražen do služby.

Torpéda

Zřetelných zlepšení bylo dosaženo na německých torpédách, ale k první skutečně re-voluční změně došlo počátkem roku 1943 se zavedením torpéda "Fát" (Federapparat), které se v určité vzdálenosti začalo pohybovat v kruhu, a zvyšovalo tak možnost zása-hu lodi v konvoji. Torpédo Fát bylo zdokonaleno na typ LuT (Längen-unabhängiger Torpédo - nezávislé torpédo), které mohlo být vypuštěno ve velké vzdálenosti od kon-voje a bylo naprogramováno, aby jej sledovalo po určené dráze a v nařízené hloubce. Také toto se pohybovalo ve velkých a širokých kruzích, neustále zakřivujíc svou dráhu v cílové oblasti. LuT bylo operačně nasazeno v únoru 1944.

Dalším krokem bylo torpédo Dackel (Jezevčík), které se pohybovalo podle naprogra-movaného vzoru a bylo používáno proti lodím v přístavu. Bylo založeno na standard-ním elektrickém torpédu typu G7e, pohybovalo se rychlostí 9 uzlů a jeho větší baterie mu umožňovala dosah pětatřiceti mil, mohlo kličkovat nebo kroužit po čtyři hodiny.

Torpédo Dackel bylo příliš dlouhé pro použití v ponorce, ale rychlé čluny (E-boats) je odpalovaly proti spojeneckému loďstvu v Lamanšském průlivu.

První německé akustické torpédo T4 Falke (Sokol) bylo zavedeno v polovině roku 1943 a počínaje 1. srpnem 1943 bylo nahrazeno torpédem T5 Zaunkönig (Střízlík). Spojenecká zpravodajská služba je označila GNAT (German Naval Acoustic Torpé-do). Němci odpálili 640 Zaunkönigů a zaznamenali asi osmatřicet zásahů. Problémem bylo, že se Spojenci dozvěděli o existenci tohoto torpéda a vyvinuli zařízení Foxer, které bylo vlečeno za lodí, aby dělalo hluk a tím přitahovalo torpéda, podobně jako nyní letectvo rozmisťuje světelné rakety, aby přilákalo střely citlivé na teplo.

Královské kanadské námořnictvo vytvořilo přístroj Cat (Kočka), který způsoboval větší hluk než Foxer a sloužil témuž účelu.

Němci dále vyvíjeli řídicí systém torpéd včetně systému řízení po kabelu, magne-tického, ultrazvukového a samočinně akustického, ale Německo nemělo dost času, aby své výzkumy realizovalo.

Velitelství ponorek kladlo také důraz na defenzivní opatření včetně zařízení Pillen-werfer (Vrhač pilulek), vypouštějící šumivou látku, což mělo předstírat trup ponorky a odrážet ultrazvukové vlny. Ale toto zařízení zkušené operátory asdicu nadlouho neoklamalo. Kvůli utajení byly schnorchely a periskopy povlečeny bunou (syntetickou gumou), jež snižovala odraz radarových paprsků.

Nové typy ponorek

15. Jistopadu 1941 byla zařazena do služby první z deseti ponorek - tankerů typu XIV. Říkalo se jim Donitzovy "dojné krávy" a byly používány k doplňování paliva a zásob ponorek na moři, čímž se prodlužoval čas jejich setrvání v určené operační ob-lasti. Doplňování paliva bylo pro členy posádky velice obtížné, museli si obléci plavky a zápat s hadicemi a lany v chladných vodách oceánu, ale to se nakonec stalo pouhou rutinou. To, že je skutečně možné doplnit pohonné hmoty pod hladinou, dosvědčila ponorka U-977 (která se proslavila svou poválečnou cestou do Argentiny za použití schnorchelu). Na první vyjíždce ponorky - tankeru tohoto typu (U-459) bylo doplněno palivem a dalšími zásobami třináct ponorek, první z nich 22. dubna 1942 U-108. Čerst-vý žitný chléb z pekárny "dojné krávy" členové posádky přivítali s nadšením, byli zvyklí vyjítat vnitřek "bílých králíků", plesnivých bochníků, které si přinesli při vyplu-tí.

Tyto tankery s nenahraditelným nákladem 432 tun paliva sehrály rozhodující roli při úspěchu ponorek typu VII u amerického pobřeží, ale jen nakrátko. Zpravodajská služ-ba Spojenců rychle vypátrala jejich pozice, často čekala s úderem na okamžik, kdy po-norka čerpala zásoby. Jeden z deseti tankerů typu XIV byl potopen v roce 1942, sedm o rok později a zbytek v roce 1944.

Německé ponorky byly také používány při kladení min, osm z nich velkého typu XB bylo postaveno speciálně pro tento účel. Čluny XB měly třicet vertikálních rour, ji-miž mohly být miny vypouštěny, a dvanáct na každé straně; nesly dvaasedmdesát min, z toho třicet v kontejnerech na palubě. Šest ponorek XB bylo ztraceno na moři. Zbyla ponorka U-219, které se Japonci zmocnili po německé kapitulaci a již přejmenovali na I-505, a ponorka U-234, která byla po kapitulaci předána Spojencům.

Skupina tří velkých a sedmi středních italských ponorek byla také používána k do-pravě technického materiálu a surovin do Japonska a naopak. Byla jim přidělena krycí jména Aquila I až Aquila X. Z prvních pěti pokusů směřovaly tři do Singapur, kde byly Japonci po pádu Mussoliniho zajaty. Žádné se nevrátily zpět do Evropy a ani jedné se nepodařilo dostat se do japonských vod. (Japoncům se podařilo proniknout se dvěma vlastními velkými nákladními ponorkami, z celkového počtu čtyř naložených životně důležitými surovinami, do německých základen ve Francii.)

Lepšího výsledku dosáhly ponorky typu IXD, které mohly dopravit 245 tun zásob, z tohová 20 tun cínu, 15 tun molybdenu, 80 tun kaučuku a tunu různého cenného mate-riálu. Šest ponorek se vrátilo z Japonska s podobným nákladem, ale až krátce před kon-cem války.

Dönitz, otřesen vlastním poznáním ztráty bitvy o Atlantik, byl nyní nucen upnout své naděje na nějaké významné nové projekty ponorek, které by se staly podmořským ekvivalentem vyspělého proudového a raketového letectva.

Dönitz musel zase jednou proklínat ztrátu času. V roce 1933 odmítl admirál Rae-der podporovat vývoj ponorek rybiho tvaru s jednoduchým pohonem, navrženým Dr. Walterem, který spočíval v systému strojů s uzavřeným cyklem za použití peroxidu vodíku bez potřeby atmosférického kyslíku k provozu. Tyto čluny měly být ponorka-mi v pravém slova smyslu, rychlejšími pod vodou (27 uzlů) než na povrchu, což byly životně důležité vlastnosti, které by mohly ohrozit převahu Spojenců ve vzduchu a na moři.

Nyní, v červnu 1942, Dönitz všemožně urychloval vývoj Walterova stroje. První po-kusný Walterův člun, V-80, byl vybudován v roce 1940, pod hladinou dosahoval na

krátkou dobu rychlosti přes 26 uzlů. Prvními vyrobenými čluny byly U-792, spuštěné na vodu 28. září 1943, a U-794 7. října. Tyto pokusné ponorky byly označeny jako typ XVIIA.

Ale Walterův strojní systém byl, jednoduše řečeno, příliš nový a komplexní a chy-běl čas, potřebný k odstranění všech závad. Nové návrhy trupu a řízení přinášely pro-blémy a žádný z Walterových člunů nebyl přijat do operační služby.

Jedním ze zpoma-lujících faktorů byla skutečnost, že jejich palivo, peroxid vodíku nazývaný Aurol, byl také zapotřebí v raketách V-2. Po válce byl nadějný stroj s uzavřeným cyklem nahra-zen nukleárním pohonem.

Admirál Dönitz měl ještě jinou zázračnou ponorku, typ XXI, známou jako člun "Electro", která měla být, podobně jako Walterův člun, opravdovou ponorkou. Projekt doporučili Donitzovi a Dr. Walterovi ministerští poradci Dr. Friedrich Schiirer a Her-mann Brocking na konferenci v Paříži v listopadu 1942. Schiirer a Bröcking požívali vážnosti, neboť pracovali na návrzích ponorek od 1. světové války a byli zodpovědní za návrh všudypřítomného typu VII.

Stejně radikálně, až na zdroj pohonu, využíval typ XXI pokrokový návrh trupu v kombinaci s dieslovými motory od firmy MAN pro plavbu na hladině a k nabíjení baterií pro elektrický pohon. Poprvé ale měly elektrické motory větší výkon než diese-lový _ 4 200 koňských sil ve srovnání s 4 000 - a byl tu ještě samostatný motory vý-konem 225 koňských sil pro tichý chod ponorky, znemožňující její prozrazení. Čluny typu XXI dosahovaly pod hladinou rychlosti 16 uzlů za hodinu, nebo mohly plout rych-lostí 4 uzlů po dobu dvaasedmdesáti hodin bez dobíjení baterií. Pro posádku bylo největší změnou pohodlí. Člun dlouhý 76,6 metru měl šířku 6,63 metru, výtlak 1 819 tun při po-noření. Proto zde byla místnost pro posádku, kde si mohla odpočinout, a důstojníci měli dokonce soukromé kajuty. Byl zde mrazicí box na potraviny a torpéda se na-bíjela hydraulicky místo ručně.

Způsob útoku, stanovený pro typ XXI, se také lišil od předchozích. Poté, co byl vy-brán cíl - buď radarem nebo pomocí hydrofonu -, se k němu ponořená ponorka měla přiblížit plnou rychlostí a zaútočit bez použití periskopu s

ultrazvukovým zaměřením.

Mohutný program výstavby řídil bývalý výrobce protipožárního zařízení Otto Mer-ker, přítel a švábský krajan ministra zbrojení Alberta Speera. Ponorky měly být vyráběny z devíti dílů třinácti továrnami umístěnými ve vnitrozemí. Díly, z nichž některý vážil až 165 tun, byly vybaveny příslušným strojním zařízením a elektrickým pohonem a vlečné čluny je dopravovaly po kanále do doků k montáži. Program z roku 1944 počítal s 1 300 ponorkami typu XXI, vyráběnými v množství čtyřiceti kusů za měsíc. Tento typ měl nahradit typ VII a typ IX. Protože byl typ XXI příliš velký pro použití v pobřežních vodách, byla pro tento účel navržena menší verze, typ XXIII. Kdyby osud dovolil, aby tyto dva nové projekty byly poslány na moře v odpovídajícím množství, admirál Dönitz by nepochybně vyhrál další kolo bitvy o Atlantik.

Ačkoliv mohutný harmonogram výroby musel čelit různým problémům (nezanedbatelným bylo například bombardování hrází kanálu Spo-jenci, přičemž sekce ponorek zůstaly na suchu), bylo do konce války dokončeno 118 ponorek typu XXI. První akceschopná ponorka typu XXI, které velel poručík Adalbert Schnee, dorazila 18. března 1945 do Norska a 30. dubna zahájila první operační hlídkovou plavbu. V polovině května bylo připraveno dalších třicet až padesát ponorek typu XXI.

4. května Dönitz, nyní nový Fuhrer, nařídil všem ponorkám zastavit vojenské akce a vrátit se na základnu. Vracející se ponorka U-2511 předstírala útok na britský křižník a torpédoborec a Schnee se vrátil domů v domnění, že by je potopil, kdyby začal pálit,

neboť ponorka typu XXI mohla ze svých šesti torpédometů na přídí odpálit osmáct torpéd ve dvaceti minutách. Pobřežní ponorka typu XXIII o výtlaku 250 tun měla trup dovolující velkou rychlost, podobně jako tomu bylo u typu XXI. První ponorka typu XXIII, U-2321, byla zařazena do služby 12. června 1944, do konce války následovalo dvaadesát dalších. Typ XXIII byl pro své poslání ideální - rychlý, výborně ovladatelný a jeho lokalizace byla pro hladinové loď obtížná. Proslavil se tím, že 7. května 1945 ve 23.00 docílil poslední potopení ve válce, když U-2336 potopila britské obchodní loď Avondale Park a Sneland, každou jediným torpédem. (Ještě dříve téhož dne letadlo Pobřežního velitelství Catalina potopilo U-320, poslední ponorku ve válce.)

Mimoto bylo vytvořeno devět různých typů trpasličích ponorek a jiných torpéd. Tyto projekty, podobně jako tolik německých výzkumů a vynálezů, velmi málo ovlivnily válečný konflikt a plně si zasloužily označení "moc málo a moc pozdě".

Konečné zhodnocení

Když velkoadmirál Dönitz 24. května 1943 připustil, že bitva o Atlantik je ztracená, boj zdaleka nekončil, ale jeho podmínky se změnily. Ponorky byly nyní pronásledovány, namísto aby samy pronásledovaly, a dosažené úspěchy signalizovaly změnu ve prospěch Spo-jenců.

V posledních šesti měsících roku 1943 Němci ztratili 141 ponorek a panoval nedostatek zkušených námořníků, kteří by na ponorkách jejich posádky nahradili. V roce 1944 se potopená tonáž snížila na 175 031 tun a poměr se zhoršil na jedenatřicet obchodních lodí ku 242 ponorkám. V prvních pěti měsících roku 1945 bylo v důsledku uvolněné disciplíny konvojů a zdokonalených ponorek dosaženo poněkud lepších ukazatelů, bylo potopeno devatenáct lodí s tonáží 122 729 tun, při tom bylo ztraceno 151 ponorek.

Admirál Dönitz založil svou strategii na taktice vlčí smečky, která mohla vyhrát 1. světovou válku. Stejná taktika by možná s dobrými torpédy a 300 ponorkami mohla zvítězit i ve 2. světové válce, kdyby mohla být vedena v dlouhých měsících, než Spo-jenci našli tu správnou kombinaci protiponorkových zbraní a taktiky. Ale spojenecké síly vypracovaly osudovou kombinaci s mnoha nástrahami pro nepřítele. Zpravodajská činnost s využitím Enigmy podnítila vytváření stále větších konvojů s nepřetržitým leteckým a hladinovým doprovodem. Letecké i hladinové eskorty byly hojně vyzbrojeny neustále zdokonalovanou elektronikou a zbraněmi. Všeobecně vzato byly ponorky zbaveny výhody utajení a byly nuceny útočit na konvoje za podmínek, které si určovali Spo-jenci, což vedlo k jejich zničení.

Vedení

Spo-jenci předčili Němce v technice a v rozsahu výroby a úplně je deklasovali, po-kud jde o vedení. Admirál Dönitz měl Hitlerovu morální podporu a nic víc; musel svádět boj s Goringem o přidělování výrobních kapacit a vyvíjet nátlak na Speera, který jako Fuhrerův muž vyhovoval přednostně Hitlerovu zájmu, armádě. Naproti tomu Roosevelt a Churchill byli oba náruživě oddáni svým loďstvům a účinně je podporovali. Na podzim roku 1942 zřídil Churchill Výbor pro protiponorkovou válku, přičemž se

(přirozeně) stal jeho předsedou, spolu se svým hlavním vědeckým poradcem lordem Cherwellem, vedoucími štábu služeb a příslušnými členy vlády. Ve Spojených státech měl Rooseveltův Úřad pro vědecký výzkum a vývoj (Office of Scientific Research and Development- OSRD) zhruba stejnou funkci. V čele OSRD stál Dr. Vannevar Bush, který měl přímý a pohodlný přístup k ministru války Stimsonovi a námořnictva Kno-xovi, jakož i k prezidentovu neformálnímu šéfovi kabinetu Harrymu Hopkinsovi. Nikde v Německu neexistovala podobná skupina, zosobňující takovou míru talentu a schopná jednat nezávisle a beze strachu před trestem.

Spo-jenci měli také daleko lepší velící důstojníky a výborný systém úkolování. Za-tímco Dönitz měl určitou výhodu v tom, že řídil operace železnou rukou a s překvapivě malými počty, nemohl v žádném případě soutěžit s hloubkou a šířkou vedení, zajišťovaného sborem britských a amerických námořních důstojníků. Ne vždy - ve skutečnosti zřídka - byli oblíbenými osobnostmi, ale admirálové King, Cunningham, Somerville, Horton a ostatní byli plným právem považováni za vynikající vůdce, v Německu se jim nikdo nevyrovnal. Bez ohledu na své osobní chyby se tito admirálové řídili všeobecnou praxí Spo-jenců, vyznačující se tolerancí vůči význačným osobnostem - dokud nezklamaly. Mezi ně můžeme zařadit velkého kapitána doprovodných lodí Johnnieho Walkera, jenž se doslova upracoval k smrti, dostal infarkt, když potopil dva-cet ponorek. Donald MacIntyre byl propuštěn ze služby u letectva

kvůli pásovému oparu a byl přidělen k hladinovým lodím. Rodger Winn byl od mládí ochrnutý po obrně, ale představoval nenahraditelnou osobnost v britském operačním zpravodaj-ském středisku, byl schopen silou své osobnosti přivést admirála Kinga k rozumu. Winn se také zhroutil z přepracování, ale přežil a dočkal se vítězství v Atlantiku. Mezi Spojenci bychom našli další, ale jen málo jim podobných v Dónitzově štábu. Na úrovni kapitánů ponorek tomu bylo jinak; existovali vynikající němečtí velitelé ponorek, kteří rozuměli svým zbraním a jejich taktice a kteří často museli čelit nepřed-stavitelným okolnostem. Mohli se v každém ohledu rovnat svým protivníkům a získali jejich trvalý respekt.

Slovo závěrem

Bitva o Atlantik byla vskutku gigantická, vázala miliardy v materiálních zdrojích a statisíce mužů v zoufalém boji. I když německé ponorky měly příležitost vyhrát válku v době, kdy se Spojenci připravovali ke střetnutí, brzy došlo k utkání nerovno-cenných soupeřů. Jen díky své houževnatosti a rozhodnosti mohlo Německo bojovat po šest dlouhých let proti tak velké převaze. Spojenci měli rozhodující převahu v tech-nice, lodích, letadlech, mužstvu, financích a materiálu; trvalo však až do poloviny roku 1943, než se podařilo soustředit kombinaci těchto prostředků, které by zničily ponor-ky. Pak už ponorky nikdy neměly šanci.

I když ztráty ve spojeneckém loďstvu byly otřesné, nemohou vyjádřit rozsah úspě-chu Spojenců. Bylo potopeno přibližně 2 850 obchodních lodí o celkové tonáži téměř $1^4,7$ milionu tun, ale Němci ztratili 821 ponorek, což je nepřijatelný poměr. Vedle těchto obrovských počtů, z nichž je každý naplněn jedinečným lidským utrpením, musí být uvedeny ještě jiné, dokonce význačnější údaje.

Ve stejné době se uskutečnilo více než 300 000 plaveb jednotlivých obchodních lodí přes Atlantik a statisíce jiných v pobřežních vodách Spojených států a Velké Britá-nie. Jak poznáme později, byly podniknuty gigantické invaze, jedna přímo do severní

Afriky, další na Sicílii a do Itálie a největší z nich do Normandie přes Britské ostrovy. Německé ponorky nevěděly o invazi do severní Afriky a ani v nejmenším nezabránily invazi do Francie, docílily pouze potopení několika lodí z tohoto největšího válečného cíle.

Podle statistických údajů 2 233 obchodních lodí potopených v severním Atlantiku představuje pouze 0,007 procenta transatlantických plaveb, a dokonce ještě menší pro-cento celkových možných cílů pro ponorky. Tyto údaje v žádném případě nesnižují zá-važnost německé hrozby pro lodě ani pro obyvatele Britských ostrovů, kteří byli závislí na dovozech, nebo pro ozbrojené síly Spojených států, Británie a Sovětského svazu. Ale tyto údaje ukazují, že Německo opět jednou podcenilo skutečné rozměry, do jakých by se mohla rozrůst světová válka, totéž se týká letectva, výzbroje a nasaze-ní lidí. Hitler si přál rozpoutat zničující tažení, které by podle jeho vlastních slov "pře-válcovalo ostatní země". Bitva o Atlantik byla pouze další ukázkou toho, jak naivní byly jeho představy.

6

Opojná vítězství, skličující porážky

Od počátku století bylo vrchní velení vojenských sil v Japonsku daleko silnější než vláda a prakticky jí nepodléhalo. Vojenští vůdci mohli císaře informovat o svých ú-myslech, protože jim nedokázal velet a vždy se vším souhlasil, a jeho souhlas pak s kli-dem zveřejnili. Díky tomu se politici zaměřovali na civilní (obchodní) zájmy. Vo-jenské záležitosti včetně těch, které se týkaly státní politiky, zůstaly v rukou armády a námořnictva, mezi nimiž propukaly neustále spory. Nevýhnutelným důsledkem bylo, že se nedokázaly shodnout na jednotné politické linii státu ani vytvořit velkorysou stra-tegii.

Vojenský vliv na vládu zesílil ve chvíli, kdy se v roce 1936 rozhodlo o tom, že úřa-dující ministři armády a námořnictva musí být v aktivní vojenské službě. Tím se prak-ticky dostala vláda pod vojenskou kontrolu a mohla kdykoli padnout, kdyby odvolala své ministry, odmítla jejich jmenování a tím zabránila utvoření nového kabinetu.

Neexistovalo žádné vrchní velení. Americkému Sboru náčelníků štábů přibližně od-povídalo Dai-hon'ei, císařské vrchní velitelství, které fungovalo pouze za války. Sklá-dalo se z náčelníků štábů armády a námořnictva a jejich spolupracovníků a z ministrů války a námořnictva v činné službě v jednotlivých složkách. Aby byla zajištěna ales-poň zpětná vazba, když už ne kontrola, zřídila vláda Dai-hon'ei seifu renraku kaigi -poradní sbor pro spolupráci mezi císařským vrchním velitelstvím a vládou, jakýsi "za-vazující" výbor, který měl zapojit vládu do řízení válečných operací. Skládal se z mini-sterského předsedy, téměř po celou válku až do pádu Saipanu v polovině roku 1944 generála Todžó Hideki, ministra zahraničí a členů císařského vrchního velitelství.

Japonská vojenská hierarchie, která připadala Spojencům stejně monolitní jako na-cistická hierarchie, byla ale ve skutečnosti roztržena. Základní bylo rozdělení na dvě části, armádu a námořnictvo. V armádě však bylo mnoho frakcí, z nichž nejhalasnější se dožadovaly agresivních akcí k rozšíření říše. Jiné skupiny brojily proti byrokratům a zámožné vrstvě zaibacu, které obviňovaly z toho, že se odchylují od starých japon-ských tradic. Tyto rozkolnické skupiny používaly úkladnou vraždu jako běžný prostře-dek, vyústěním bylo nastolení teroru ve vládě a narušení kázně v armádě, neboť starší důstojníci se ze strachu před smrtí obávali potrestat mladší muže. Objevila se koncepce gekokujo, podle níž byla vzpurnost považována za vhodný a užitečný prostředek k do-sažení vyššího - obvykle radikálnějšího - stanoviska. Mladých důstojníků si vážili ve všech zemích, ale pouze v Japonsku byli schopni - doslova - vyvolávat násilí tím, že zaváděli, jak se jeden autor vyjádřil, "vládu úkladnou vraždou".

^Armáda a námořnictvo mezi sebou vzájemně soupeřily o získání peněžních pro-středků na základě svých schopností rozšiřovat japonský vliv. Až do doby, kdy pod-stoupily křest ohněm v miniválkách se Sovětským svazem v letech 1937 a 1938 v Mandžukuu (Mandžusku), obhajovala armáda vždy expanzi na sever. Po dvou vět-sích bitvách - malých válkách - v nichž padlo více než 3 000 dělových výstřelů, v le-tech 1937 a 1938-1939, ve kterých Japonci dostali pořádně za vyučenou od generálpo-ručíka Georgije Žukova, se japonská armáda počala přiklánět ke stanovisku námořnic-tva, že říše by se měla rozšiřovat směrem na jih.

Avšak armáda zůstala v Japonsku rozhodujícím činitelem, odvozujícím své prestižní postavení od samurajské bojové tradice. Velká strategie námořnictva se odvozovala z jednoduché logistiky, jako všechna loďstva na světě přecházelo k lodím na naftový pohon, bylo proto třeba zajistit zásoby ropy. Protože námořnictvo bylo zcela závislé na dovozu ropy, bylo přirozené, že jeho strategie směřovala k Holandské Východní Indii, kde bylo možné tuto surovinu získat.

Ponaučení přijatá a nepřijatá

Japonsko se rozhodlo dosáhnout soběstačnosti pomalým postupem na východ, mís-to dřívějších výbojů, které je v jakési řetězové reakci přivedly do Koreje, Mandžuska a pak na jih do Číny. Dalším krokem mělo být vytlačení evropského a amerického vli-vu z Asie - Ameriky z Filipín a dalších držav v Pacifiku; Anglie z Hongkongu, Singapur a Barmy; a Holanďanů z Holandské Východní Indie. Byl to bláznivě ambiciózní program, ale v souladu s japonským pohledem na svět - a s tehdejší situací, protože čím bylo Německo mocnější, tím se kolonie Francie, Velké Británie a Holandska stávaly snadnější kořistí.

Ve stejné době, kdy Japonsko rozvíjelo svou dobovačnou politiku, přehlédlo nejože-havější ponaučení pro ostrovní říši z 1. světové války, nezbytnost udržovat za každou cenu své námořní spoje. Poté, co téměř podlehl německé ponorkové válce, Anglie přežila, protože se jí podařilo uhájit své námořní spoje. Japonsko tuto nutnost zcela ignorovalo a nemělo program výstavby obchodních lodí ani lodí určených pro protiponorkovou válku, ani se nesoustředilo na nezbytný technický rozvoj. Když americké po-ponorkové loďstvo začalo konečně představovat vážnou hrozbu, nemohlo japonské námořnictvo postavit na mořské bitevní pole, které se rozprostíralo od Aleut k Indii, více než asi padesát lodí pro protiponorkové akce. Místo toho se japonské námořnictvo soustředilo na opakování Cušimy, velké bitvy, ve které roku 1904 porazilo ruské ná-mořnictvo. Plánovalo vlákat americké loďstvo (hlavního nepřítele ve válečných plá-nech Japonska od roku 1909) do rozlehlých vod Pacifiku. Cestou by bylo mocnější americké loďstvo oslabováno ponorkami a leteckými útoky, až by konečně došlo k ná-mořnímu střetnutí, které by Japonci vyhráli. Při tom, jako ostatně po celou válku v Pa-cifiku, Japonci přihlíželi k tomu, co by se dalo nazvat scénářem pro nejlepší případ, přičemž si nepřipouštěli horší případ.

Ačkoliv oba národy byly hrdé, totální nedostatek porozumění zabránil, aby si Spo-je-né státy uvědomily, že jakákoliv chyba z jejich strany, spojená se souhlasem s ja-ponskými požadavky, bude Japonci chápána jako ztráta tváře. Ti zase nemohli pochopit, že Spojené státy očekávaly v jednáních ústupky na obou stranách. Proto zdlouhavé konference o omezení zbrojení, i když bylo dosaženo zdánlivě uspokojivé-ho řešení, zasely nesmírnou zášť a živily vášnivou nenávist mladších japonských důs-tojníků, kteří usilovali o námořní převahu.

Ekonomický rozpor

Situace v polovině třicátých let naznačovala, že se Spojené státy rozhodly čelit ja-ponské invazi do Asie, ale nebyly ochotny obětovat potřebné prostředky. Japonsko po-važovalo expanzi do cizích zemí za právo, do něž jim nikdo nemá co mluvit. Když se toto "právo" stalo nezbytností, Japonsko samo sebe vmanévrovalo do ekonomické pas-ti: aby dosáhlo soběstačnosti, muselo se rozrůstat, ale to znamenalo stát se více závis-lým na vnějším světě s ohledem na jeho zdroje. Zvláště závislé bylo na svém nenávidě-ném potenciálním nepříteli, Spojených státech, které dodávaly Japonsku 66 procent obráběcích strojů, 50 procent mědi, 75 procent ocelového šrotu, 80 procent topného oleje a 90 procent leteckého paliva. Do roku 1941 byla každá míle japonské otevřené agrese dlážděna válečným materiálem "made in the USA".

Japonská počáteční expanze do Číny v roce 1931 byla znovu posílena "čínským in-cidentem", který začal na mostě Marka Póla poblíž Pekingu 1. července 1937. Toto da-tum může být pokládáno za počátek 2. světové války. Dále je uvedena série událostí, které nevyhnutelně vyústily ve válku se Spojenými státy:

13. prosince 1937:

14. prosince 1937:

18. července 1940:

25. července 1940:

26. července 1940:

17. září 1940: 26. července 1941:

Potopení amerického parníku Panay\

Násilné zabrání Nankingu; zmasakrováno 250 000 Číňanů;

Roosevelt požaduje "námořnictvo dvou oceánů";

Japonsko okupuje severní Indočinu;

Amerika uvaluje embargo na palivo, mazací oleje a ocelový

šrot pro Japonsko a zmrazuje japonská aktiva; Německo, Itálie a Japonsko podepisují trojstrannou dohodu; Roosevelt

naturalizuje ozbrojené síly Filipínského svazu

a jmenuje polního maršála Douglase MacArthura

velícím generálem armádních sil Spojených států

9. srpna 1941: 18. října 1941:

na Dálném východě; Roosevelt a Churchill varují Japonsko na atlantické konferenci,

že další expanze by mohla vést k válce; Generál Todžó Hideki se stává ministerským předsedou,

přičemž si ponechává ministerstvo války a potvrzuje

Listopad 1941: 26. listopadu 1941:

7. prosince 1941:

japonské válečné tendence;

Spojené státy a Japonsko pokračují v neplodném vyjednávání; Japonská námořní úderná skupina se plaví k

Havajským

ostrovům; Japonský útok na Pearl Harbor.

Kdo byli obětní beránci?

Spojené státy byly na japonský útok špatně připraveny. Velitelé ani jejich jednotky nevyvinuli takové úsilí jako Japonci. Výsledkem byla katastrofa v Pearl Harboru, na Filipínách a 100 děsivých dnů v jihozápadním Pacifiku. Admirál Husband Kimmel a generálporučík Walter Short, armádní velitel, byli okamžitě propuštěni a stali se po léta terčem vyšetřování kongresu. Oba muži byli výbornými důstojníky, kteří by nepo-chybně dobře plnili své povinnosti. Ale nepodnikli všechny potřebné kroky, nepřinutili své podřízené pracovat tak tvrdě, jak bylo jejich povinností, nepřiměli

zpravodajskou službu k řádné činnosti a dopustili se různých omylů, z nedbalosti i na příkaz. Kimmelovou největší chybou bylo, že nedostatečně prováděl nezbytný průzkum, raději po-kračoval ve výcviku na svých Catalinách, než aby je využil při hlídkování. Jeho dru-hou velkou chybou bylo rozhodnutí neinstalovat protitorpédové sítě u kotvicích bitev-ních lodí, což by mohlo snížit jejich ztráty o 70 procent. Short také zanedbal průzkumnou činnost, v malém i velkém dosahu, a neudržoval své jednotky v náležitém stavu pohotovosti. Ale ani jeden si nezasloužil ostudu, která se ze strany kongresu a tis-ku snesla na jejich hlavy, ale k útoku došlo pod jejich dohledem a za výsledek museli oba nést vinu.

Japonské loďstvo

Císařské japonské námořnictvo vstoupilo do války s nejistotou o svém poslání, na krátký okamžik zazářilo, pak bylo donuceno se vzdát, jeho lodě byly potopeny, námoř-níci utonuli a letectvo bylo zničeno. Stejně jako v leteckém průmyslu získali Japonci své odborné znalosti při stavbě lodí přesným pozorováním cizích zkušeností, až si byli jisti, že vědí dost, aby se pustili do vlastních projektů. Lodě vybudované po roce 1930 byly především výsledkem jejich vlastního systému, byly budovány podle vlastních specifikací. Avšak rychlý přechod k samostatnosti se neobešel bez překážek. Z nedos-tatku zkušeností, které jejich soupeři shromažďovali desítky let při stavbě válečných lodí, nevyhnutelně docházelo k tomu, že se vyskytly mezery v chápání základních kon-strukčních údajů. Výrobní potíže pokračovaly až do 2. světové války, protože používa-li britské i metrické míry.

Japonci zavedli několik inovací včetně začlenění pancéřování do základní kon-strukce lodě. Avšak nedostatky se projevovaly neobvyklým způsobem; například ne-dostatek svářecích tyčí a vycvičených svářečů omezil množství a kvalitu svářecích prací vykonávaných v japonských loděnicích. Některé lodě s částečné svařovanou kon-strukcí měly úplně špatně provedené svary, z nejznámějších to byl velmi propagovaný lehký křižník Mogami.

Japonští konstruktéři, zejména viceadmirál Hiraga Jazura, s oblibou hromadili na svých lodích velmi těžkou výzbroj; výsledkem byla celá řada pohrom, které způsobily, že celá třída torpédoborců Fubuki musela být přebudována, stejně jako křižník Moga-mi. Byl to příklad přehánění, které skončilo opakem.

Japonské posádky absolvovaly stejně přísný výcvik jako jejich druzi od pěchoty, spali a stravovali se tam, kde pracovali, osobní hygienu udržovali pomocí studené slané vody v neckách, umístěných na palubě. Denní dávky potravin byly v první fázi války přiměřené, ale postupem času se ustavičně snižovaly. Mužstvo ponorek dostáva-lo nejlepší přiděly, v průměru 3 300 kalorií na muže denně, což daleko přesahovalo jiné japonské vojenské a civilní dávky, s výjimkou dávek pro služebně starší vojenské a vládní činitele.

Při obětování hmotných potřeb a dokonce i věcí, které jsou u námořnictva západ-ních zemí pokládány za základní - přiměřená ochrana proti ohni, lékařská péče, mate-riály pro odstraňování škod - bylo však možné srovnávat výkon japonských válečných lodí se stavem u jejich potenciálních nepřátel.

Výkonnost byla udržována mimořádně realistickými cvičeními v rámci výcviku, byla opomenuta otázka bezpečnosti, která by omezovala praktické operace loďstev ji-ných zemí. Nebylo vůbec neobvyklé, že docházelo ve velkém měřítku ke srážkám při

cvičeních loďstva, nebo že při jediném cvičení zahynulo až 100 námořníků. To, co by ve Spojených státech vyšetřoval kongres, se jednoduše utajilo. Japonci byli připraveni splatit daň za svou připravenost pro válku. V důsledku toho, že civilní obyvatelstvo bylo pod vojenskou kontrolou, nebyla o rozsahu ztrát podána žádná zpráva a nikdo nic nenamítal. Japonci nacvičovali ve velkém měřítku střetnutí v noci a používali vynikající svě-tlomety a pyrotechniku; to se brzy vyplatilo při střetnutích torpédoborců a křižníků v první části války před všeobecným zavedením radaru. Japonci hodně spoléhali na svá výborná torpéda ráže 610 mm, nazývaná Dlouhá kopí, která užívali na svých křiž-nících i torpédoborcích; americké křižníky byly po odstranění svých torpédometů v nastávajících bitvách v nevýhodě.

Japonské křižníky a torpédoborce měly také nejhouževnatější a nejagresivnější veli-tele, ochotné riskovat své lodě pro rychlé rozhodnutí a neochotné toto střetnutí před-časné přerušit. Stejná bojovnost bohužel chyběla na úrovni velitelů loďstev.

Jamamoto přebírá velení

Spojené loďstvo, jemuž velel admirál Jamamoto Isoroku, představovalo impozantní sílu, skládalo se z deseti bitevních lodí, deseti letadlových lodí (šesti velkých a čtyř leh-kých), osmnácti těžkých křižníků, čtyřiašedesáti lehkých křižníků, 111 torpédoborců a čtyřiašedesáti ponorek. Byla to poměrně moderní síla s malým akčním rádiem - po-dle amerických měřítek, ale připravená zúčastnit se dlouho plánované války. Brzy ji posílily dvě nové olbřímí bitevní lodě, Jamato zMusaši, největší bitevní lodě, které byly kdy postaveny. Obě jsou dokonalým příkladem japonské teorie, že jejich lodě musí předčít své americké protějšky.

I když měřil jen 1,60 metru a vážil 59 kg, nebyl Jamamoto nikdy považován za ma-lého, protože byl silnou osobností, a získával snadno přátelství Japonců i cizinců, i když dovedl být hrubý a přímočarý. Miloval skotskou whisky, doutníky a gejšy, jed-na z nich, Umeryu, byla jeho životní láskou. Hodně cestoval a přesvědčil se vlastním pozorováním, že Japonsko se v dlouhotrvající válce nemůže srovnávat s průmyslovou mocností, jakou byly Spojené státy. Bez ohledu na své kosmopolitní názory Jamamoto věřil, stejně jako jeho krajané, že Japonsko je silnou mocností, které po právu

náleží nadvláda nad Asií.

Jamamotova rychlá kariéra v mnoha ohledech připomínala kariéru admirála Kinga. Byl přívržencem letectva, ačkoliv nebyl pilotem jako King, ale kapitánem letadlové lodě Akagi. Nicméně zastával výstavbu letadlových lodí na úkor bitevních lodí. Byl ve-doucím činitelem Námořního leteckého oddělení, což byla obdoba amerického Bureau of Aeronautics, výboru pro aeronautiku, a stál v čele vývoje mnohých letadel, se který-mi Japonsko zahájilo 2. světovou válku. V japonském "námořnictvu bitevních lodí" vládl silný odpor proti letadlovým lodím, ale parlament si Jamamota vážil natolik, že schválil vytvoření odděleného loďstva letadlových lodí jako doplňku k tradičnímu bi-tevnímu loďstvu, složenému z bitevních lodí, křižníků a torpédoborců.

Admirál Jamamoto se zcela otevřeně stavěl proti válce se Spojenými státy, jeho nej-častěji citované stanovisko najdeme v dopise, ve kterém napsal, že když dostane roz-kaz bojovat, "mohu vám zaručit vítězství během prvních šesti měsíců nebo roku, avšak ve druhý a třetí rok války nemám vůbec žádnou důvěru". Jeho pozdější činy byly však v ostrém rozporu s tímto prohlášením, protože připravoval koncepci leteckého úderu

na Pearl Harbor. Jeho plán byl odmítnut generálním štábem námořnictva, který si ne-myslel, že útok na Pearl Harbor je nezbytný pro úspěch tažení na jih, a byl toho ná-zoru, že takový útok by měl pouze čtyřicetiprocentní naději na úspěch. Generální štáb byl také přesvědčen, že hodně záleží na momentu překvapení a že doplňování paliva v severním Pacifiku v zimě je příliš riskantní.

Admirál Jamamoto použil taktiku, kterou ještě zopakuje, a pohrozil rezignací, když nebude jeho plán přijat. Své vlasti by však prokázal lepší službu, kdyby namísto toho pohrozil rezignací v případě, že Japonsko bude plánovat válku proti Spojeným státům.

Jamamoto spoléhal při podrobném plánování na pomoc svých nejlepších spolupra-covníků. Byli to kontradmirál Oniši Takidžiro, japonská přední letecká autorita a le-tecké eso ve válce s Čínou, kontradmirál Fukudome Šigeru, který se přimlouval za odstoupení z Paktu tří, aby zamezil válce s Británií a Spojenými státy, a který, což je zvláštní, nebyl velkým stoupencem letectva, dále fregatní kapitán Genda Minoru. Gen-da byl v době náletu na Taranto v listopadu 1940 leteckým přidělcem v Londýně a použil jej jako model útoku na Pearl Harbor. Přivedl fregatního kapitána Maeda Ko-sei, odborníka na shoz torpéd, a fregatního kapitána Fučidu Micua, který bude palub-ním velitelem. Tito tři muži vypracovali nové metody shozu torpéda a silně zintenzivnili výcvik v bombardování. Aniž by byly zpraveny o svém konečném poslá-ní, prodělávaly posádky výcvik v zálivu Kagošima na ostrově Kjúšú, který v několika podstatných rysech připomínal Pearl Harbor. Stejně jako procvičovali boj v noci pro střetnutí křižníků a torpédoborců, tak nyní Japonci trénovali své již kvalifikované po-sádky letadel.

Zodpovědnost za operační velení tohoto rozsáhlého seskupení lodí a letectva pře-vzal muž, který neměl s letectvem žádnou zkušenost a který odporoval útoku, protože byl ze starší generace. Viceadmirál Nagumo Čiči se přímo podílel na řadě nejrychlejších a nekomplexnějších námořních vítězství v historii, ale americké veřejnosti je dnes prakticky neznámý a ani Japonci se o něm příliš nezmiňují, přestože jeho uniforma a vyznamenání jsou vystaveny ve svatyni Jasukuni poblíž Tokia. Byl to viceadmirál Nagumo, kdo vedl námořní síly Japonska ve stodenním zuřivém boji, který odstartoval brilantně provedený útok na Pearl Harbor. Pokračoval ve velení úderné skupině, která bombardovala Austrálii a porazila Brity na Cejlonu. Později se mu už tolik nedařilo, rozhodnutí, která učinil, připravila Japonce o vítězství u Midway. Byl dvakrát odvolán z vedoucího postavení, svůj život ukončil 7. července 1944 rituální sebevraždou seppu-ku ve vlhké jeskyni v Džingoku-dani, "pekelném údolí" na Saipanu.

Váhavý viceadmirál Nagumo věřil, že existuje hodně neobjasněných okolností a že nebude možné zachovat tajemství. Byl krutý a odpudivý pro všechny, kromě nejužšího kroužku svých důstojníků, nápadně podobný Jamamotovi.

Nagumo věděl, že Japonsko od roku 1909 zamýšlelo vylákat americké loďstvo směrem k Asii, postupně je oslavo-vat a pak porazit na širém oceánu. Nyní, téměř přes noc, byly všechny roky plánování a výcviku zmařeny kvůli nenadálému Jamamotovu útoku.

Směrem na jih a k Pearl Harboru

Je dobře známo že, válečný plán Japonska byl mimořádně složitý, zasahoval do da-leko vzdálenějších oblastí, než Spojenci předpokládali. Spojenecká výzvědná služba počítala s úderem na jih, ale nikoliv v dimenzích Jižní operace, která zahrnovala Hong-kong, Malajsko, Holandskou Východní Indii, Guam, ostrov Wake a Filipíny. To, že by Japonci současně zaútočili na Havajské ostrovy, nikdo nepředpokládal.

Mohutné loďstvo viceadmirála Naguma vyrazilo ze zálivu Hitokapru 26. listopadu 1941 v 18.00. Jádru úderné síly se skládalo ze šesti letadlových lodí: Sokaku aZuika-ku, čerstvě zařazených do služby, (čtyřisedmdesát letadel rychlost 34 uzlů), Jarnamo-tovy staré lodě Akagi a Kaga (sedmdesát letadel, rychlost 26 uzlů) a sesterských lodí Hiryu a Soryu (třiapadesát letadel, rychlost 25 uzlů).

Letadlové lodě byly podporovány dvěma bitevními křižníky Hiei a Kirišima, zkon-struovanými před 1. světovou válkou, přeměněnými na rychlé bitevní lodě s osmi děly ráže 356 mm o výtaku 29 330 tun, dvěma těžkými křižníky Čikuma a Tone lehkým křižníkem Abukuma, jedenácti torpédoborci a třemi ponorkami. Osm tankerů a zásobo-vací lodě byly součástí doprovodu.

Jako doplněk Nagumovy úderné síly vyslal Jamamoto napřed skupinu dvaceti sed-mi ponorek. Měly základnu v Kwajaleinu na Marshallově souostroví a zaměřily jižní cestou k Havajským ostrovům. Každá z pěti velkých ponorek - 1-16, 1-18, 1-20, 1-22 a 1-24 - nesla na palubě trpasličí ponorky.

Trpasličí ponorky byly výsledkem okamžitého nápadu hrdiny rusko-japonské války v letech 1904-1905 kapitána Jokoo Noriyošiho. Zahájily činnost v roce 1933. Při ope-raci pod krycím názvem "Target A" bylo potopeno všech pět ponorek i s posádkami; přežil jen podporučík Sakamoki Kazuo, který se stal prvním japonským válečným za-jatcem ve 2. světové válce.

Počasi dokonale přálo Nagumovým záměrům, nebe pokrývalo dosti mraků, aby skryly plovoucí lodě, ale klidné moře

umožňovalo operace při doplňování paliva. Byla spatřena pouze jedna lod -japonská nákladní.

Víkendová nečinnost v raji

Závažný problém ve struktuře velení Spojených států na Havajských ostrovech byl zakrýván naoko srdečnými poměry a množstvím nejrůznějších schůzek. Léta běžných postupů v míru, kdy byly role a úlohy přesně stanoveny a soutěžilo se o ně, vyústila v řadu nedostatků v komunikaci na nejvyšší úrovni s nedozírnými následky.

Zřejmě podstatnější roli tak, jako to americká armáda a námořnictvo praktikovaly v taktických cvičeních, sehrály starosti o bezpečnost a trávení volného času. Američtí velitelé nebyli zkrátka dostatečně odpovědní, nehledě na varování a praxi v taktických cvičeních, kde se předpokládal útok vedený z letadlových lodí ze severu.

Velitelem leteckých sil na Havajských ostrovech byl generálmajor Frederick L. Martin, významný muž, který nebyl zcela zdrav. Roku 1924 jako velitel letu kolem světa letadel Douglas World Cruisers vletěl s letadlem do hory na Aleutách, přežil ha-várii a dostal se z toho - což je typický příklad jeho vrozené houževnatosti. Martin byl diplomat, dobře si uvědomoval, že existují názorové rozpory mezi jednotlivými zbra-němi a zvlášt' citlivě vnímal skutečnost, že námořnictvo sleduje s krajní nevolí křížové tažení brigádního generála leteckého sboru armády Billa Mitchella proti bitevním lo-dím. Martin se usilovně snažil napravit situaci a úzce spolupracoval se svým protějškem u námořnictva kontradmirálem Patrickem N. L. Bellingerem (později zástupcem náčelníka štábu u admirála Kinga), který dorazil na Havajské ostrovy 30. října 1940, o dva dny dříve než Martin. Bellinger zahájil americkou leteckou válku tím, že byl za-sažen výstřely pušek při průzkumu mexické obrany u Věra Cruz na svém létajícím člunu Curtiss AB-3 v dubnu 1914. Tito dva muži spolupracovali na přípravě významné Martin-Bellingerovy zprávy z 31. března 1941, ve které stálo, že by Japonci v blízké

budoucnosti mohli podniknout v časných ranních hodinách překvapivý letecký útok, který by zničil loďstvo. Navrhli zřízení systému leteckých hlídek, pracujícího v rozsahu 360 stupňů a rozšířeného na hranice dosahu jejich letadel.

Pochopili nedostatky v leteckém průzkumu a uvedli, že takové hlídky by měly být zřízeny na základě potvr-zení výzvědné služby o bezprostřední hrozbě takového útoku. Byla to alarmující před-pověď, ale její doporučení byla ignorována.

Operace Magie

Oblastí, ve které Spojené státy předhonyly Japonce, bylo dešifrování a analýza rád-io-vých zpráv. Ačkoliv viceadmirál Nagumo pečlivě d'bal o bezpečnost a nechal odstranit elektronky z rádiových přístrojů, aby zajistil, že rádiový klid' neporuší žádné náhodné vysílání, zatímco zbytek japonského námořnictva vysílal řadu rádiových zpráv, aby za-tajil jeho odjezd, americká námořní zpravodajská služba si byla neustále věd'oma toho, že došlo ke ztrátě kontaktu se dvěma skupinami letadlových lodí. Když celou situaci hodnotíme d'nes, vidíme, že to bylo nejvážnější válečné varování, ale jako takové to ne-bylo interpretováno.

Tak, jako tomu bylo u japonských ozbrojených sil, spolupráce na nižší úrovni byla vždy lepší než ve vrchním velení. Vynikající vojenský kryptoanalytik záložní d'ústoj-ník spojovacích jednotek podplukovník William F. Friedman, spolupracující s korvet-ním kapitánem Álwynem D. Kramerem z námořní výzvědné služby, rozluštil v srpnu 1940 japonský diplomatický kód' Purpur. Friedmanova skupina sestrojila d'uplikát ja-ponského přístroje, který podobně jako Enigma používal klávesnici, ale místo rotorů měl selektivní zařízení, které dešifrovalo každou zprávu odděleně. Tato akce d'ostala krycí název operace Magie.

Je přirozené, že zabránit úniku informací byla složitá záležitost, význam operace Magie byl takový, že uvolňování informací bylo extrémně omezeno. I když bylo ob-tížné dešifrovat kód', někdy trvalo d'ele vypracovat smysluplný překlad', neboť Japonci používali mnoha nejasných odkazů a narážek, které bylo obtížné převést d'o angličtiny. Do té d'oby nebyl rozluštěn žádný japonský vojenský kód', ale relativně malá skupi-na vysoce motivovaných d'ůstojníků a mužstva v armádě i v námořnictvu se s vervou chopila problému. Výsledky bez přehánění ovlivnily válku. I kdyby nebyla k d'ispozici žádná jiná zpráva zpravodajského charakteru než varování admirála Harolda Starka, náčelníka námořních operací, z 27. listopadu 1941, americká průzkumná činnost by byla silně narušena. Generál Short neprováděl d'ostatečný průzkum o krátkém d'osahu. Admirál Kimmel se rozhodl omezit průzkum d'louhého d'osahu prováděný letadly Consolidated' PBV, místo toho je soustředil pouze na cvičné úkoly, aby byly připraveny na střetnutí mezi dvěma loďstvy. Velkým kompenzačním faktorem bylo, že Nagumo také projevoval nedbalost v průzkumné činnosti před' útokem, v jeho průběhu a i po něm, o tom se zmíníme pozd'ěji.

Pro Spojené státy bylo pozhledným, že letadlové loďe, určené pro službu v Pacifiku, nebyly 7. prosince v Pearl Harboru. Loď Enterprise se vracela d'o Pearl Harboru po předání letky námořních stíhaček na ostrov Wake (kd'e v příštím měsíci prokáží vý-znamné služby). Loď Lexington se plavila 5. prosince na ostrov Mid'way. Tyto dvě loďe představovaly podstatnou část síly letadlových lodí, neboť loď Saratoga byla ještě na západním pobřeží. (Yorktown a zcela nová Hornet byly v Atlantiku.)

Nejdůležitější z 250 letadel na Havaji byly nově d'orazivší létající čluny Consolidated' PBV-3 a PBV-5. Nová letadla zařazovaná do služby v letce vyžadují údržbu k dosažení bojových standardů, panoval však vážný nedostatek náhradních dílů. Kdy-by bylo použito přísnějších opatření -jak tomu bude pozd'ěji téměř v každém případě, dokonce i když byla válka zjevně vyhraná -, mohlo být do hlídek zařazeno více leta-del.

Niitaka Jáma Ni Náboře

Rozkaz Niitaka Jáma Ni Náboře (Vylezte na horu Niitaka), předaný Nagumovým si-lám 2. prosince, byl metaforickým vyjádřením obtížnosti útoku, neboť hora Niitaka (3 950 m) na Formose (dnešní Taiwan) byla nejvyšší horou v Japonské říši. Nagumo, který se vyhnul tomu, co jej děsilo nejvíce - předčasnému odhalení -, shromáždil svou údernou skupinu 200 mil severně od Oahu na místě, které americká taktická cvičení předvíдалa, a nejen v dosahu Kimmelových letadel PBV, ale i několika Shortových B-17 a zastaralých bombardérů B-18.

Skutečnost, že agenti na Havaji potvrdili, že americké loďe nejsou v přístavu, dělala Nagumovi starosti. Došlo k

narušení bezpečnostních opatření? Jsou americké střemhlavé bombardéry připraveny k útoku na jeho lodě? Věděl, kdy lodě Enterprise a Lexington odpluly, ale kde se nalézají Yorktown a Hornet, o nichž se domníval, že jsou v oblasti? Je až neuvěřitelné, že nevyvinul velké úsilí při průzkumu, aby je našel. Mís-to toho soustředil pozornost na osm bitevních lodí a devět křižníků, které kotvily v přístavu, přičemž většina posádek se bavila na břehu. Podle Nagumova názoru to byla jeho povinnost; bitevní lodě představovaly hlavní hrozbu bočního úderu proti Již-ní operaci, a proto musely být zničeny.

V 5.30 Nagumo rozkázal, aby oba křižníky Tone a Cikuma, které budou bojovat té-měř po celou válku, katapultovaly po jednom létajícím člunu Aiči E13A1 (kterému později Spojenci říkali Jaké - venkovský strejč), aby provedly průzkum Pearl Harboru. Bylo to opatření vhodné pro útok, ale zcela nevhodné pro určení polohy amerických le-tadlových lodí.

Pod stejnou vlajkou, pod kterou se plavil admirál Togo u Cušimy, vzlétla zAkagi v 6.00 první japonská útočná jednotka, sestávající ze 183 letadel. Každý start signalizo-valo krouživé zamávání zelenou lucernou. To vše zaznamenávali japonští kameramani, kteří filmovali přísně se tvářící piloty s bílými páskami hačimaki na čele, jak upřeně hledí vpřed. Byl to emocionální moment. Podle japonské námořní tradice opičit se ve všem po Angličanech vyslal Jamamoto poselství, připomínající Nelsonovo prohlášení u Trafalgaru: "Vzestup nebo pád říše záleží na této bitvě. Všichni splní své poslání s maximálním vynaložením sil."

Začátek nebyl jednoduchý, protože letadlové lodě se houpaly na vlnách a jednotlivé starty bylo třeba koordinovat s pohybem lodí. Útočné formace pod velením korvetního kapitána Fučidy se shromáždily ve třiceti minutách. Nagumo prozíravě ponechal třicet devět stíhaček Zero jako ochranu nad letadlovými loděmi, jejich piloti byli velice ne-šťastní z tohoto úkolu.

V daném čase to byla mocná síla, na kterou mohli být Japonci hrdí. Dvaatřicet Žer zajišťujících leteckou převahu nad Havají představovalo nejlepší letadla z letadlo-vých lodí na světě, byla pilotována nejlepšími piloty letadlových lodí. Devětaosmdesát bombardérů Nakadžima B5N Kate bylo stejně výborných, vedle nich působil britský letoun Fairey Swordfish a nemotorný americký Douglas TBD Devastator primitivním

dojemem. Doprovázelo je dvaapadesát střemhlavých bombardérů Aiči D3A Val, které sice nebyly tak dobré jako jejich protějšky Douglas SBD Dauntless nebo německý Junkers Ju 87 Štuka, ale pro daný úkol byly dostačující.

Devětačtyřicet z devětaosmdesáti bombardérů Kate neslo protipancéřové bomby o váze 800 kg, které Japonci vyvinuli z granátů bitevních lodí ráže 406 mm.

Zbývající letadla Nakadžima B5N byla vyzbrojena speciálně upravenými torpédy, vhodnými pro použití v mělkých vodách Pearl Harboru.

Ve svém úsilí upevnit protileteckou obranu Havaje požádal generál Martin o mož-nost operačního řízení nově dorazivších - a poněkud tajemných - radarových přístrojů od generála Shorta. Short jeho žádost zamítl, trval na tom, že radary budou spadat pod kontrolu spojovací jednotky, dokud na nich nebude ukončen výcvik.

Mladí vojáci, kteří se seznámili s radarovými přístroji SCR-270B, namontovaným na nákladních vozidlech, byli dychtiví se učit. Jednotky umístěné na opěrných bodech Fort Shafter a Koko Head uskutečnily první pozorování v 06.13, následovala Kaawa, Kawaihoa a Opana, v 06.45 byla zjištěna průzkumná letadla lodí Tone a Čikuma.

V dočasném štábu ve Fort Shafter mladý stíhací pilot, nepochybně v obavách, že plní nadlidský úkol, obsluhoval informační centrum. Jedinou zkušenost s radarem učil-nil nadporučík Kermit Tyler při čtyřhodinové směně před několika dny; neměl žádný metodický výcvik a nedalo se předpokládat, že by vyhodnotil význam pozorování na obrazovce. Bez ohledu na záznamy a přesně podle programu asi v 07.00 radarové sta-nice zastavovaly provoz, což je samo o sobě zdoluhavý postup. Na stanici Opana voji-ni George Elliot a Joseph Lockard ponechali svůj radar v činnosti, aby se ještě pocvičili. V 07.02 zaznamenali velkou formaci ve vzdálenosti pouze 127 mil.

Rozčilení Elliot a Lockard zavolali informační centrum. Nadporučík Tyler ana-lyzoval situaci, vzpomněl si, že skupina letadel B-17 se má vrátit ze západního pobře-ží, a zavolal jim nazpět, aby si nedělali starosti. Tyler si nebyl vědom útoku, dokud nedostal v 08.00 zprávu ze stanice Wheeler Field.

První prolitá krev

Zatímco se fosforeskující barevné skvrny neúprosně pohybovaly po obrazovce sta-nice Opana, objevily se další a podstatnější válečné signály. Nadporučík William Woodward Outerbridge byl na druhé hlídce, poté co převzal velení nad lodí Ward. Byl to zastaralý torpédoborec, jehož kýl byl položen 15. května 1918 a na vodu byl spuštěn o patnáct dnů později 1. června, což představovalo rekord ve výstavbě. Podobně jako tomu bylo u čtyřkomínových lodí předaných Velké Británii, tato loď o rychlosti 30 uzlů byla pojmenována podle korvetního kapitána Jamese Harmona Warda, jenž se stal prvním námořním důstojníkem zabitým v občanské válce. Ať už byla stará nebo ne, Outerbridge byl na svou loď pyšný a byl rád, že slouží u Pearl Harboru místo v se-verním Atlantiku.

V 03.57 se Outerbridge doslechl, že minolovka Condor spatřila cosi, co považovala za periskop ponorky v omezeném pásmu jednu a tři čtvrtiny míle od vjezdu do Pearl Harboru. Nařídil křižování a pátral po moři, ale marně. (Později bylo zjištěno, že trpa-sličí ponorka pronikla v 04.30 do Pearl Harboru, obeplula Fordův ostrov a opět odplu-la - to byla pravděpodobně ponorka, po které Ward pátral.)

Outerbridge byl probuzen v 06.37; v dohledu byla opravárenská loď Antares, s ma-lou ponorkou, která ji následovala, zjevně mířily do Pearl Harboru.

Když se Ward hnál k ponorce, oba kotle poháněly Parsonovy turbíny na plné obrát-ky, Outerbridge zastavil ve vzdálenosti 90 metrů, pak dal rozkaz k odpálení prvního amerického výstřelu ve 2. světové válce. První výstřel minul, ale druhý znamenal při-mý zásah velitelské věže ze vzdálenosti 70 metrů; když Ward přejížděla přes potápějící se ponorku, nařídil Outerbridge svrhnout hlubinné puny. V 06.45 byla ponorka nálo-žemi zničena a klesla do hloubky 370 metrů, o jejím konci svědčily olejové skvrny a trosky, které se objevily na hladině.

Outerbridge okamžitě poslal zprávu do Pearl Harboru: "Zaútočili jsme, zahájili pal-bu a potopili hloubkovými náložemi

ponorku operující v obranném mořském pásmu." Tato zpráva, i přes svůj mimořádný význam, nebyla velitelům Pearl Harboru nikdy doručena. V poslední době přicházelo mnoho zpráv o ponorkách, takže tato byla považována pouze za další falešný poplach.

Ranní rozruch pro Outerbridge a jeho posádku pokračoval, když Ward zajal motorový sampan a jeho japonskou posádku, který se z nepochopitelných důvodů pohyboval ve stejné zakázané oblasti jako ponorka. Krátce nato uviděli na obloze kouř nad Pearl Harborem.

(Outerbridgeho čekala skvělá kariéra, bojoval v Atlantiku i v Pacifiku a po povýšení velel 136. divizi torpédoborců. Po lodi Ward se stal kapitánem moderního torpédo-borce O'Brien, který byl dvakrát zasažen letadly kamikaze u Okinawy. Wardu byla přidělena role rychlé transportní lodi a 7. prosince 1944, přesně tři roky poté, co potopila trpasličí ponorku, byla těžce zasažena letadly kamikaze u Leyte. Opuštěnou a hořící, ale stále plující, houževnatou loď - veterána muselo zničit námořnictvo. Jako ve scénáři k hollywoodskému filmu připadl tento úkol korvetnímu kapitánovi Outerbridgeovi na lodi O'Brien, který se smutkem v srdci poslal dělostřeleckou palbou ke dnu svou starou loď, své první velitelské stanoviště.)

Fučida na cestě

Přístup k Oahu byl zahalen mraky, ale korvetní kapitán Fučida použil své rádiové zaměřovače, aby se naladil na místní rádiové stanice, které jej ochotně informovaly, že cílová oblast je pokryta pouze nesouvislými mraky a že viditelnost je dobrá. V 06.45, právě když byla potopena první trpasličí ponorka, odstartovala druhá útočná skupina 168 letadel, skládající se z osmadesáti střemhlavých bombardérů Val, čtyřiapadesáti horizontálních bombardérů Kate a šestatřiceti stíhaček Zero.^

Fučida vyslal předem smluvený signál - světelnou raketou "Černý drak" - nad Ka-huka Point, nejsevernějším výběžkem ostrova Oahu, v 07.40 v přesvědčení, že první vlna přinesla dokonalé překvapení. Raketa nařizovala torpédovým bombardérům začít na loďstvo jako první, pak měly nastoupit horizontální bombardéry a konečně střemhlavé bombardéry. Některé z horizontálních bombardérů a ze střemhlavých bombardérů měly za úkol zaútočit na letiště včetně armádních letišť Hickam, Wheeler a Bellows a zařízení námořních základen ve Ford Islandu, Kaneshe a Ewě.

Žera neviděla první světlici, a proto Fučida vypálil druhou, to byla chyba, neboť korvetní kapitán Takahaši Kakuiči si to vykládal jako povel, aby jeho střemhlavé bombardéry začaly jako první. Nastalý zmatek byl pro Japonce pravděpodobně štěstím, protože snížil trvání útoku na dobu, po kterou byla americká odezva nejméně účinná.

V 07.49 vyslal Fučida signál k útoku a Japonsko se vrhlo na Spojené státy se zuřivostí, která do srpna 1945 neopadne. Fučida sám popisoval, jak jeho radista vytyčoval

v Morseově abecedě signál pro útočící piloty - "To, to, to, to...", což byla zkratka pro tocugeki (nálož). O chvíli později vysílal "Tóra, Tóra, Tóra", což byl signál Nagumo-vi, že překvapení bylo úplné.

Útok byl zpočátku snadnější než praktická cvičení. Z obavy před sabotáží armáda seřadila svá letadla v rovných řadách, což bylo ideální pro hloubkové nálety stíhaček korvetního kapitána Itaja Šigeru. Pod vedením poručíka Sakamota Akiry se pětadvacet letadel Val, která působila zastarale se svými pevnými podvozky, řítily směrem k zemi a jejich bomby o váze 250 kg dopadly na letiště Wheeler. Krátce nato dalších dvaapadesát Valů, z lodí Zuikaku a Sokaku, udeřilo na letiště Hickam a Ford Island; jiná skupina začala na Kaneoshe, kde bylo uloženo velké množství hlídkových letadel. Šestadvacet z šestatřiceti cenných letadel PBY bylo zničeno a šest bylo těžce poškozeno. Tři Cataliny, které byly na hlídkovém letu, přežily.

Bellingerovo poselství

Naléhavé poselství "Nálet, Pearl Harbor - není to žádné cvičení" vyslal v 07.58 admirál Bellinger, který mohl ze své pozice na pahorku sledovat stejně jako japonští piloti rozmístění lodí v Pearl Harboru, tak úhledně jako rozmístění letadel na letišti Wheeler. Něco přes 300 metrů od státní loděnice ležel Ford Island a u jeho jihovýchodního pobřeží kotvila Battleship Row (Alej bitevních lodí).. Bitevní lodě byly několik metrů od břehu připoutány k masivní přístavní hrázi. California byla v přístavišti na nejjižnější konci, severně od ní byly Maryland a Oklahoma, připoutány v páru; dále Tennessee a West Virginia, také jako pár, následovala Arizona, vedle níž byla malá opravárenská loď Vestal, severovýchodním směrem ležela bitevní loď Nevada. Pennsylvánie byla na druhé straně přístavu, v suchém doku se dvěma torpédoborci - Cassin a Downes. Kolem přístavu kotvilo pět křižníků, šestadvacet torpédoborců a minolovek a různé další pomocné lodě. Japonci našli učebnicový cíl, k dokonalosti chyběly pouze letadlové lodě.

Tvrdý výcvik posádek v zálivu Kagošima přinesl své ovoce, když bombardéry Kate udeřily na Battleship Row z východu, přičemž torpédům neprekážely žádné sítě, díky Kimmelově záměru umožnit rychlé vyplutí. West Virginia byla v 07.56 zasažena první z pultů bomb a torpédových úderů. Nezkušený podporučík Roland S. Brooks prokázal pohotovost v tísňové situaci a řídil opravárenské čtyři, zatímco poručík Claude V. Ricketts organizoval rychlá opatření proti zaplavení, což zabránilo převržení West Virginie, klesala ke dnu vzpřímená, její protiletadlová děla stále pálila. Rickettsova akce zachránila mnoho životů; zahynulo pouze 105 námořníků z 1 541 na palubě. (Tento muž měl popsat novou stránku v dějinách, neboť byl prvním mužem, který povýšil z poddůstojníka na čtyřhvězdičkového admirála.) Právě za zádi lodí West Virginia utrpěla Arizona několik zásahů. Oklahoma, jižně od West Virginie, se převrátila po pěti zásazích vynikajících japonských torpéd o váze 800 kg, v jejím boku zůstaly díry - u těchto torpéd nebyly problémy s řízením hloubky ponoru ani s výbuchy. Z 1 354 důstojníků a mužstva na palubě zahynulo 415 mužů.

Nevada, stará ale svižná loď, se bez pomoci dala do pohybu, ale absolvovala úder torpédem a pak ji zasáhlo pět bomb. I přes poškození pokračovala v intenzivní protiletadlové palbě, která však nezabránila střemhlavým letadlům Val zasadit tři další zásahy; najela na mělčinu u Waipio Pointu, aby nebyla potopena v hlavním přístupovém kanále. Na bitevní loď Arizona čekala největší katastrofa. V 07.56 prorazila dělovou

věží číslo dvě bomba o váze 800 kg a způsobila explozi předního muničního skladu; stejně jako tomu bylo v případě

lodi Hood, když se loď rozlomila, zdvihl se gigantický sloup plamene. O něco později explodovala hluboko uvnitř první ze série bomb, zatímco šest dalších bylo na zádi lodí. Smrtelně zasažená Arizona se potopila, zahynulo 1 103 námořníků z 1 411, stala se trvalým symbolem Pearl Harobru, právě jako se Pearl Harbor stane symbolem války. V 08.04 Californii zasáhla dvě torpéda, loď po-malu klesla ke dnu. Bitevní loď Tennessee a Maryland, zaštitěné svými sesterskými loděmi, byly poškozeny bombami, ale nepotopily se.

Na severozápadní straně Ford Islandu loď Utah, vyřazenou ze služby a umístěnou na místě, kde obvykle kotvila letadlová loď Saratoga, zasáhla dvě torpéda a převrhla ji. Vedle ní udržoval ochrannou palbu na obranu bezbranné Utah průzkumný křižník Raleigh, přitom byl sám torpédován a bombardován střemhlavými bombardéry. Od-borná práce při odstraňování škod, řízená převážně mladšími důstojníky, jej zachránila před potopením. Torpédoborec Monaghan na cestě k podpoře lodi Ward nalezl svou vlastní trpasličí ponorku a vrazil do ní, pak vypustil několik hlubinných pum, aby ji po-topil.

Japonský letecký útok byl naprosto profesionální a výborně provedený, japonské le-tectvo bylo metodické, po svržení bomb nebo torpéd se soustředilo opět na obsluhu ku-lometů a námořníky. Ke sporadickému odporu došlo, když byla zahájena divoká protiletecká palba na lodích i na pobřeží, která neměla větší efekt. Hluboký psychický otřes, který ovládl přístav, doprovázený vybuchujícími bombami, sténáním zraněných kamarádů a nepředstavitelnou vřavou, vyprovokoval individuální akty hrdinství, ně-ktelé z nich nezůstaly nepovšimnuty a budou odměněny, většina z nich však ve víru boje zůstala nepoznána. Mladí důstojníci, obvykle pověřovaní méně závažnými úkoly, na palubě lodi zjistili, že musí plnit povinnosti služebně starších, a bojovali statečně. Opraváři si razili cestu ohněm, záplavou oleje a vody a odstraňovali škody; zkušení členové lodní posádky se vyškrábali na zad lodí a k záchraně používali nakloněných žebříků; zranění muži neopouštěli svá děla a kulomety a bojovali.

Viceadmirál Nagumo naplnil své poslání ve zdrcujícím prvním útoku. Americké bi-tevní lodě už dál nepředstavovaly ohrožení pro křídlo Jižní operace.

Americký odpor zesílil, když Japonci pokračovali ve svém útoku na shromážděná letadla a další příležitostné cíle. Pět mladým armádním pilotům se podařilo vzlétnout se svými stíhačkami Curtiss z malého pomocného letiště v Haleiwě a do 10.00 usku-tečnili řadu bojových letů. I když neexistovala žádná instruktážní činnost ani řízení vzdušných operací ze země, piloti neměli potíže s vyhledáváním nepřítele. Během dvou výpadů dosáhl podporučík George S. Welch čtyř vítězství a podporučík Kenneth M. Taylor zaznamenal před návratem na letiště Wheeler k doplnění munice dvě vítěz-ství.

Pozemní i lodní obrana byla v plné pohotovosti, když v 08.50 udeřila druhá útočná vlna. Minula východní stranu ostrova Oahu, změnila směr a z jihu zaútočila na stejné cíle.

Byla to válka podle japonských měřítek, která se osvědčila v Číně. Osmnáct bom-bardérů Kate napadlo již hořící hlídková letadla na námořní letecké základně v Ka-neohe, zatímco sedmadvacet dalších zaútočilo nad letištěm Hickam, devět jiných našlo cíl na Ford Islandu. Co se týká Japonců, byl to způsob boje, kterému dávali přednost: malý počet vynikajících letadel řízených špičkově vycvičenými piloty v utajeném úto-ku na prakticky nechráněné cíle. O tři roky později, když letouny B-29 zahájily útok, si Japonci trpce stěžovali, že Američané nebojují podle pravidel, když v takovém mě-řítku používají vyspělou techniku.

Bitevní loď Pennsylvania, v suchém doku, ale stále schopná zahájit omezenou proti-leteckou uzavírací palbu, byla zasažena jedinou bombou o váze 250 kg, která připravila-o život osmnáct lidí. Vepředu ve stejném doku byly vyhořelé torpédoborce Downes a Cassin. Zničily je požáry, způsobené bombami určenými pro Pennsylvanii, k mohut-nému požáru přispělo vlastní palivo, torpéda a hlubinné pumy. (Později byly podle pů-vodní konstrukce postaveny nové trupy a dostaly stará čísla.)

Protože se zdálo, že druhá vlna japonského útoku přišla z jihu, všechno počáteční americké úsilí nalézt japonské letadlové lodě bylo zaměřeno tímto směrem, posunutým od správného směru o 180 stupňů - nebyla zaznamenána žádné vizuální nebo radarová pozorování japonských letadel, blížících se ze severu.

V 10.00 bylo jediným japonským letadlem nad Havají bombardovací letadlo Kate, ze kterého korvetní kapitán Fučida odhadoval škody; usoudil, že druhý útok je ne-zbytný, a odletěl zpět, aby o tom přesvědčil admirála Naguma.

Také Američané odhadovali způsobené škody. Zpočátku to vypadalo na úplnou pohromu. Ztráty představovaly 2 403 zabitých a 1 178 zraněných. Bylo potopeno pět bitevních lodí a tři byly poškozeny, z toho jedna těžce. Tři lehké křižníky (Raleigh, He-lena a Honolulu) utrpěly poměrně malé škody. Tři torpédoborce byly těžce zasaženy; jeden z nich, Shaw, měl utrženou příd. Minonoska Oglala se převrhla, opravárenská loď Vestal byla vytažena na břeh a pomocné plavidlo hydroplánů Curtiss těžce poško-dilo zřícené letadlo. Na letištích ostrova Oahu bylo zničeno nejméně 188 letadel a 100 těžce poškozeno.

Japonci opomenuli několik velmi důležitých cílů, jejichž zničení by jim přineslo mnohem delší oddechový čas, avšak američtí velitelé si to uvědomí až za pár měsíců. Nebyl podniknut žádný útok na cisterny, kde bylo 4,5 milionu barelů paliva a oleje, vážnou škodu neutrpěly ani životně důležité strojírenské dílny v docích. Ponorková základna zůstala nepoškozená a devět ponorek, které zde během útoku kotvily, vyplulo a způsobilo japonskému obchodnímu námořnictvu rozsáhlé škody.

Kdyby byly zničeny strojírenské dílny a skladiště paliva, trvalo by osmnáct i více měsíců, než by byl Pearl Harbor zase operativní. Námořní operace by musely být ří-zeny z přístavů na západním pobřeží, čímž by se prodlužovala vzdálenost pro každý výjezd o 5 000 mil. Nebylo by možné opravit Yorktown, který byl velmi důležitou lodí v bitvě u Midway,. Podobné úvahy vedly korvetního kapitána Fučidu k tomu, aby přesvědčil admirála Naguma o nezbytnosti druhého útoku. Vrátil se naAkagi a zjistil, že většina jeho leta-del se již znovu zásobila palivem a výzbrojí a je připravena na další útok. Korvetní ka-pitán Genda, povzbuzený úspěchem, toužil najít nepřátelské letadlové lodě a zaútočit na ně. Nagumo celou záležitost pečlivě zvažoval. V průběhu útoku ztratil pouze devěta-dvacet letadel, i když několik dalších

bylo poškozeno při návratu na lod. O ztrátě pěti trpasličích ponorek dosud nevěděl. Po celkovém vyhodnocení a poté, co vyslechl tra-dičně negativní stanovisko svého náčelníka štábu kontradmirála Kusáky Ryunosuke, se Nagumo rozhodl neuskutečnit druhý útok a urychleně odplul na sever. Splnil své poslání; nevěděl, kde se nacházejí nepřátelské letadlové lodě, a tušil, že by jej z ostro-va Oahu mohlo napadnout nejméně padesát bombardérů.

Útok na Pearl Harbor byl ukončen, ale ohromení američtí obránci o tom nevěděli, zůstávali ve střehu a reagovali na každý planý poplach.

Důsledky

Útok admirála Jamamota na Pearl Harbor byl historiky Spojených států ostře kritizo-ván, například Samuel Eliot Morison jej označil za "strategickou hloupost", politicky "nenapravitelnou hrubou chybu", krátce za "pitomost", neboť zavlekl Japonsko do osu-dové války. Tento útok bránili přežívající členové japonského námořního štábu, třeba admirál Fukudome Šigeru, který tvrdil, že Japonsko nemělo jinou volbu než vstoupit do války a Pearl Harbor představoval časový zisk dvou let, ve kterých se mohlo stát co-koliv.

Poválečná argumentace viceadmirála Fukudomeho vykresluje zaslepenost japonské-ho myšlení, protože vylučuje možnost, že by se Japonsko mohlo rozhodnout nesehrát úlohu agresora. Podle Fukudomeho incident s Čínou, vpád do Indočíny a ropa ve vý-chodní Indii byly ve skutečnosti pouze japonskou záležitostí a nepříznivá reakce Spojených států vyvolala válku. Tento názor vůbec nebral v úvahu, že Japonsko mohlo udržovat přísně obranné postavení, vyloučit zátěž incidentu s Čínou a znovu obnovit dobré vztahy se Spojenými státy a Anglií, kdyby se soustředilo na vlastní průmyslový rozvoj a zřeklo se agrese. Pozoruhodný pokrok, zjevný od roku 1955 do dnešních dnů, mohl začít již v roce 1941; Japonsko se mohlo stát velkým dodavatelem zbraní a lodí pro Spojence a mírovými a ekonomickými prostředky vybudovat skutečnou Oblast společné prosperity již roku 1945.

Avšak největší chybou Japonců v celkovém měřítku byl chybný odhad reakce ame-rické a anglické veřejnosti. Japonští vůdci neměli žádnou představu o tom, kam až bu-dou Anglie a Spojené státy ochotny dojít na cestě za vítězstvím podle vlastních pře-dstav. Právě tak jako vždy plánovali nejlepší řešení pro svá taktická cvičení, právě tak si Japonci představovali nejlepší diplomatické varianty, ve kterých anglosaské mocnos-ti, oslabené a unavené válkou, vedené Chamberlainovým stylem připomínajícím slabý rákos, ustoupí od svých zájmů na Dálném východě, v Austrálii, Indii a na Havaji. Mís-to toho narazili na cirkulárku; ukázalo se, že Spojenci chtějí bojovat, zvláště když zača-li vítězit.

Smutnou pravdou je, že japonské síly, které provedly útok s takovou dokonalostí, si zasloužily lepší vedení a neměly být nuceny k tomu, aby zahájily postup, který úplně zničí je i jejich vlast.

Válka měla pokračovat od 7. prosince 1941 do 15. srpna 1945. Japonsko zazáří po dobu kratší než 10 procent tohoto období; bylo to 100 dnů lehce nabyté slávy, které vytvořily v Pacifiku obrovskou říši. Avšak 101. dne se Japonsko nezvratně ocitlo na šikmém ploše, vedoucí k porážce.

7

Váhavý Nagumo zuří

vodu vyloďovací plavidla, což bylo předzvěstí využívání podobných plavidel Ameri-čany o několik let později.

Japonská vyloďovací plavidla typu A představovala jedno-duchou adaptaci civilních plavidel; byla 15 metrů dlouhá, široká 3,7 metru, na přídi byla opatřena rampou, na palubě při rychlosti 8 až 10 uzlů nesla i 100 mužů a byla vyzbrojena jedním nebo dvěma lehkými kulomety. Je nesporné, že se osvědčila, ale za obtížných podmínek na moři nebo při výrazném odporu byla tato plavidla s lehkou konstrukcí vysoce zranitelná.

Divoký běh událostí začíná

Velký námořní historik Samuel Eliot Morison trefně přirovnává japonský postup na jih, vybíhající do mnoha hrotů, k chapadlům chobotnice, která se klátivým pohybem blíží k vybájené Indii a cestou sbírá vše, na co narazí. Byla to vskutku nenasytná cho-botnice, která nakonec uchvátila více, než mohla strávit. Ale překvapivější než rychlost a účinnost, se kterými se Japonsko zmocnilo zdrojů a okruhu obranných postavení, byla jednoduchost použitých prostředků.

Japonská armáda a lodstvo rozdělily své síly s tak úzkostlivou pečlivostí jako lékárník, který připravuje lék podle předpisu, a holandsští, britští a američtí pacienti museli jejich medicínu nedobrovolně spolknout. Jižní armádě pod velením generála hraběte Terauchi Hisaičiho bylo přiděleno jen deset japonských divizí a tři brigády, s jejichž po-mocí se měl zmocnit všech amerických, britských a holandských držav v obrovských prostorách jižního Pacifiku.

V této operaci byla opomenuta veškerá rivalita mezi jednotlivými vojenskými slož-kami, která panovala v japonském vrchním velitelství. To spojilo armádu, námořnictvo a jim přidělené letecké síly a vše vyústilo v bleskovou válku, která svou rychlostí pře-dčila všechny akce, které uskutečnil Hitler, nebo jichž se ještě zúčastní.

Základní taktika byla vynikající. Námořnictvo dopraví oddíly do oblasti invaze; le-tecké krytí budou zajišť-ovat letadla z pozemních základů, budou-li v dosahu, nebo z letadlových lodí, při invazi bude první starostí zmocnit se letišť, nebo je vybudovat. Jednotky armádního nebo námořního letectva pomohou při překonávání místních obranných sil, nebo poskytnou letecké krytí při následující operaci. (Je třeba pozname-nat, že námořnictvo mělo k dispozici letectvo z letadlových lodí i z pozemních zá-kladů, a pokud to bylo nutné, neváhalo přemístit jednotky z letadlových lodí na po-zemní základny.)

Taktika, kterou Japonci používali proti svému nepříteli, který je v celkovém úhrnu daleko převyšoval, připomínala baletní představení. Ale tím, že při koncentraci sil a s dočasnou převahou v jednotlivých oblastech i za pomoci vzdušného krytí Japonci Spojence poráželi, nabyli sami dojmu neporazitelnosti, kterému brzy podlehli.

Agresivní postup, který Japonsko praktikovalo v Indočině před Pearl Harborem, sloužil jako klíč k dalším operacím, protože v prvních týdnech tažení byla vzdušná pře-vaha zajišť-ována ze základů v jižní Indočině, kde mohly být vyložené oddíly zařa-zeny do dalších invazních akcí. Japonské námořnictvo seskupovalo své lodě do operačních

svazů s válečnými loděmi, které měly krýt dopravní lodě při prvních invazních akcích, které patřily v historii mezi nejrozsáhlejší. Japonské plánování se projevovalo v pokrokovém rozestavení velkých vylodovacích lodí, z nichž byla spuštěna na

Celkový plán

Zatímco se Spojenci naivně domnívali, že Japonsko může v určité době podniknout jen jednu velkou akci, plánovači ze země Výcházejícího slunce rozmístili své síly tak, aby v rozlehlé oblasti mohli udeřit na více místech. Speciální útočné jednotky v Pearl Harboru velel Nagumo, později podporovala akce na jihu a v Indickém oceánu. Severní skupina pod velením viceadmirála Kondo Nobutakeho měla za úkol dopravit invazní síly k dobytí Filipín, Malajska a Holandské východní Indie. Viceadmirál Inouye Šigejoši měl dobýt Guam a ostrov Wake.

Ve svých operacích japonské námořnictvo projevovalo maximální pružnost, přemísťovalo úderné skupiny podle potřeby z jedné oblasti do druhé, a docílovalo tak koncentrace sil i momentu překvapení. Jednotlivé akce byly často komplikované a závisely na dobrém spojení, přesném načasování a určité dávce štěstí. Všechny tyto tři prvky japonským akcím, usilujícím obsáhnout celou říši, přály.

První fází útoku bylo dobytí Filipín, ostrova Wake, Guam, Hongkongu a Malajska. V druhé fázi se měla chapadla chobotnice spojit, a sevřit Holandskou východní Indii od nejzápadnějšího cípu Sumatry až po Jávu. V tomto velkém plánu byl nedostatek prostoru pro vedlejší úder na jiné cíle, například na Midway a britský svaz Z, bitevní křižník Repulse a bitevní lod Prince of Wales.

Jediný bod, ve kterém se japonští plánovači dopustili chyby, byl jejich časový rozvrh; všechno se udalo mnohem rychleji, než plánovali, s výjimkou Bataanu a Corregidora, o tom se zmíníme později. Tato rychlost znepokojila císaře Hirohita, který upozorňoval, že "došlo k řadě vítězství v příliš rychlém sledu".

Malajský poloostrov

Boj byl ve skutečnosti zahájen hromadným vyloděním japonské dvacáté páté armády na Malajském poloostrově a v Thajsku. Prudký odpor byl zdolán, když se dvě detašované jednotky 18. divize vylodily v Kota Baharu 7. prosince 1941 v 11.45 (7. prosince v 05.45 havajského času), zhruba 340 mil od Singapuru, a vydaly se na cestu podél východního pobřeží. 5. divize, na japonskou jednotku vysoce mechanizovaná, se vylodila u Singory a 8. prosince v 04.10 obsadila předměstí. Přesunula se rychle napříč Thajskem a dosáhla západního pobřeží Malajska, mnohem později za ní dorazila 18. divize.

Japonským silám v Malajsku velel generálporučík Jamašita Tomojuki, jenž si vy-sloužil přezdívku "Malajský tygr", dříve než upadl do nepřízně u Tódža. Jamašita byl ultranacionalista a také jeden z nejvíce zcestovalých japonských generálů, protože působil jako atašé ve Švýcarsku, Německu, Rakousku, Itálii a Maďarsku. Pro podezření ze sympatií s bouřícími se mladými důstojníky byl poslán do „exilu“ do Koreje; poté bojoval proti Číňanům i proti Rusům. Jeho vynikající ofenzíva na Malajském poloostrově se mohla později rovnat stejně vynikající defenzivní taktice na Filipínách. (Byl považován za nejlepšího japonského generála své doby, nakonec byl zajat a 23. února 1946 odsouzen jako válečný zločinec na základě sporných důvodů -jednalo se o 123 bodů obžaloby, které mu kladly za vinu 57 000 mrtvých a oběšených ve vězení Bilibid v Manile.)

Jamašita velel 42 000 vojákům, podporovaných osmdesáti tanky a čtyřiceti obrněnými vozy. Klíčem k jeho vítězství, kromě zarputilého bojového nadšení jeho mužstva, bylo početně silnější japonské letectvo se základnami na Formose (dnešní Taiwan) a v Indočíně, které se skládalo z více než 1 000 letadel, z nichž 682 dodala armáda a 409 námořnictvo. Armádní stíhačky byly typu Nakajima Ki 43 Hajabusa (sokol stěhovavý, ale později mu Američané říkali Oskar), který připomínal Zero a byl jen o málo horší.

Jamašitovým protivníkem v Malajsku byl generálporučík Arthur E. Percival, inteli-gentní muž, který se proslavil v 1. světové válce, ale ve 2. své pověsti zdaleka nedostál. Při debaklu ve Francii v roce 1940 odmítl provést potřebná opatření k přípravě obrany pro ustupující britské vojáky se zdůvodněním, že by to ohrozilo morálku. V Singapuru jako vrchní velitel Malajska opominul ze stejného důvodu opevnit severní obranné pásmo města. Jako slabý, váhavý muž představoval nejhorší typ velitele, který měl velet pestré směsici pozemních Spojeneckých vojsk, i když byla početně silná. Kdyby si mohl Jamašita vybrat soupeře, určitě by si zvolil Percivala.

Percival měl k dispozici 138 000 mužů, když bitva začala, patřilo mu také 155 akceschopných letadel a osmaosmdesát v rezervě. RAF bylo vyzbrojeno zaobleným typem Brewster Buffalo, první jednoplošnou námořní stíhačkou amerického námořnictva. Ačkoliv byla robustní, ve srovnání s japonskými stíhačkami byla pomalá a těžko ovladatelná. V Singapuru však Britové věřili, že Japonci nebudou schopni zdolat zdánlivě nepro-niknutelnou džungli na severu, a rozmístili své muže v malých jednotkách k obraně křižovatek a několika letišť, z nichž většina po počátečních japonských náletech trpěla nedostatkem letadel.

Ale Japonci džungli překonali a uskutečnili "bleskovou válku", využívali jedno-duché techniky na úzkých stezkách, používaných domorodci a plantážníky, jezdili na jízdních kolech, a když narazili na silný britský odpor, rozprchli se do džungle a obešli jej. Malá plavidla byla používána k dopravě oddílů podél pobřeží a bezproblémovému přistání, byla to taktika postupu žabími skoky. I když japonské síly neměly zvláštní výcvik pro válku v džungli, jak bylo později uváděno, bojovaly zkrátka houževnatěji a s větší chytrostí, vyvedly Spojence z rovnováhy a nikdy se nevzdaly iniciativy. Na moři tomu nebylo jinak.

Paleček spěchá na pomoc

Jedním z nejkontroverznějších admirálů v neustále rozbourené politice královského námořnictva byl admirál Thomas Phillips, proslul u svých námořníků díky své drobné postavě jako "Paleček". Byl chráněncem admirála Dudleyho Pounda - což působilo jako obžaloba vzhledem k Poundově rostoucí neoblíbenosti u námořnictva. Phillips byl kritizován, že myslí jako "správce skladu", neboť plánoval vše do nejmenších detailů a na plnění svých plánů trval, byl však agresivní, a tudíž se stal nevyhnutelně fa-

voritem Winstona Churchilla- dokud s ním Churchill nepřestal ve všem souhlasit. Jiní spojovali útočné sklony s jeho malou postavou, tuto představu dokreslovaly jeho od-měřené způsoby. Strefovali se do něho admirálové Cunningham a lord Louis Mount-batten; nemusí být vždy příjemné mít přátele na vysokých místech.

Phillipsovi připadl úkol velet skupině Z, beznadějně nedostačujícím posilám, vysla-ným k loďstvu Dálného východu, které představovala loď Prince of Wales, proslulá jako "smolná loď, protože ji v akcích potkala řada nešťastných náhod a v bojích s lodí Bismarck se jí nepodařilo prosadit, a loď Repulse, bitevní křižník z roku 1916 o výtlaku 37 400 tun při plném výtlaku. Ani jedna z obou lodí nebyla dostatečně vybavena protiletadlovými zbraněmi.

Svaz Z byl vyslán na naléhání Winstona Churchilla, který nadále snižoval autoritu Dudleyho Pounda u královského námořnictva tím, že odmítal jeho námítky, jeho tou-žebným přáním bylo zapůsobit na Japonce na základě stejného efektu, jakým zapůso-bily lodě Tirpitz, Gneisenau a Scharnhorst na Brity. Letecké krytí měla zajišťovat nová letadlová loď Indomitable s pancéřovou palubou, ale ta najela na Jamajce na mělčinu a byla vyřazena z boje.

Admirál Phillips se pravděpodobně nestaral o vzdušné krytí tak, jak by měl, věřil, že válečná loď první třídy, plně vyzbrojená protiletadlovými děly, by měla odvrátit le-tecký útok. Vyplul ze Singapuru 8. prosince se svými dvěma válečnými loděmi první třídy a se čtyřmi torpédoborci - Electra, Express, Tenedos - a lodí Australského Krá-lovského námořnictva Vampire, doufal, že dostihne japonské invazní loďstvo u Sin-gory a potopí dopravní loď. Požadoval letecké krytí, ale japonské letectvo již tuto možnost vyloučilo, když okupovalo zdejší letiště, zničilo většinu letadel RAF na zemi a zdolalo ta, která vzlétla. V poledne 8. prosince korvetní kapitán Harada Hakue v po-norce I -65 spatřil svaz Z a předal tuto informaci rádiem viceadmirálovi Kondo Nabuta-kemti, který velel Jižní skupině i druhému loďstvu Císařského námořnictva. Mimo své křižníky Atago (vlajková loď) a Takao a deseti torpédoborců měl Kondo k dispozici dvě starší bitevní lodě Haruna a Kongo, tuto loď navrhl sir George Thurston z Anglie a byla spuštěna na vodu v roce 1912. Obě lodě byly ve třicátých letech rozsáhle přesta-věny, ale Kondo věděl, že jejich osm děl ráže 356 mm se nemůže měřit s deseti děly ráže 356 mm lodi Prince of Wales a s šesti děly ráže 381 mm bitevního křižníku Re-pulse. Přesto povolal sedmou flotilu japonských křižníků a plánoval noční střetnutí, při kterém by kyslíkem poháněná 610 milimetrová torpéda typu 93 se svým vynikajícím dosahem 36 000 metrů a s rychlostí 36 uzlů vyrovnala převahu palebné síly.

Ale 10. prosince v 00.50 dostal admirál Phillips zprávu - zavádějící, jak se později ukázalo -, že se Japonci vylodují u Kuantanu, napůl cesty mezi Kota Baharu a Singa-purem. Nařídil, aby se jeho lodě vrátily na jihozápad, zaútočily a zničily dopravní loď. Vzhledem k tomu, že Saigon byl vzdálený 400 mil, cítil se zřejmě v bezpečí před le-teckým torpédovým útokem, spoléhal na to, že se může vyhnout útokům výškových bombardérů.

Admirál Kondo vydal rozkaz, aby 22. letecká flotila v Saigonu za úsvitu zahájila torpédový útok. 22. flotila, které velel kontradmirál Macunaga Sadaichi, měla k dispozi-ci^ přes 100 letadel včetně stíhaček Zero a bombardérů Micubiši G3M a G4M (později přezdívaných Nell a Betty), které mohly bombardovat z výšky i shazovat torpéda a při dobrém navádění měly akční rádius dostatečný k útoku na svaz Z.

K velké nelibosti admirála Phillipsa průzkum ukázal, že u Kuantanu neproběhla žád-ná invaze, obrátil se proto opět na jih směrem k Singapuru. Jeho čas bohužel vypršel. Jedenáct japonských průzkumných letadel, devět Nell a dvě štíhlá letadla typu Micubi-

si C5M2, vypátralo Phillipsovo loďstvo. V 06.25 vydal admirál Macunaga rozkaz k za-hájení akce; vyrazilo čtyřiatřicet G3M s nákladem buď dvou bomb o váze 250 kg nebo jedné bomby o váze 500 kg; pak pětadvacet G3M a šestadvacet G4M s nákladem 533 milimetrových torpéd typu 91. Byl to dlouhý a nebezpečný let, na vzdálenost více než 500 mil od Saigonu.

Zatímco letadla Micubiši pátrala po Phillipsovi, ten právě udělal největší chybu. Když v 10.30 obdržel signál od torpédoborce Tenedos, který se již vracel do Singa-puru, že byl (neúspěšně) napaden bombardéry, Phillips nepožádal o leteckou podporu, která mu mohla být poskytnuta.

Letadla GSM byla spatřena průzkumným letadlem Supermarine Walrus z lodi Re-pulse, když se vracelo ke své lodi, aby podalo zprávu (bylo zakázáno podávat zprávy rádiem), letadla GSM je sledovala k jejich cílům.

Výškové bombardéry GSM pak provedly to, co se ukázalo být tak obtížné pro jiné vzdušné síly - zasáhly křižník, pohybující se na moři. Repulse se vynořil z gejzírů vody, uprostřed hořel, ale stále dosahoval rychlosti 25 uzlů. Je podivné, že Phillips stále ještě nepožádal o ochranu stíhaček, i když již nebyl dů-vod pro rádiové mlčení; ve vzdálenosti hodinového letu čekalo nejméně deset stíhaček typu Buffalo, jejich zásah mohl zvrátit situaci, protože bombardéry neměly doprovod.

První torpédový útok na bitevní loď Prince of Wales provedlo devět bombardérů G3M letících ve skupinách po dvou nebo po třech. Letěly rychlostí 150 uzlů ve výši 30 metrů nad vodou, probily se hradbou protiletecké palby, která připadala Britům ne-proniknutelná, pak vyslaly osm torpéd ve vzdálenosti jedné míle od cíle. Dvě torpéda zasáhla cíl, udeřila na levý bok a poškodila řízení, lodní šrouby a elektrické generátory. Bez ohledu na moderní pancéřování a protitorpédovou obšívku dostal Prince of Wales smrtelný zásah, byl více poškozen než Bismarck po počátečním útoku letadel Sword-fish. Za několik okamžiků rychlost lodi Prince of Wales klesla na 15 uzlů a loď se na-klonila o 13 stupňů na levý bok. Toto naklonění připravilo loď o více než polovinu protiletadlových děl. Několik letadel Nell bylo poškozeno a jedno bylo sestřeleno.

Osm letadel G3M2 z Genzan Kokutai (námořní letecký sbor Genzan), které vedl poručík Takai Sadao, startovalo k dalšímu útoku. Štíhlá letadla typu Nell, s krycím ná-těrem hnědozelené barvy na horní části a šedé barvy na spodku, letěla téměř na vodní hladině proti křižníku Repulse, ten se obrátil tak, aby "vyčesal" blížící se torpéda a ne-dostal zásah. Rozčilený poručík Takai zapomněl vypustit svá torpéda a zakroužil zpět k druhému útoku, tentokrát sám. Minul. Repulse přestál útok výškových bombardérů bez poškození a stal se terčem letadel Nell útočících na levém i pravém boku, ale po-řád se mu dařilo vyhnout zásahu. Jeho kapitán W. G. Tennant byl tím pravým na veli-telském můstku,

vyhnul se devatenácti torpédům a mnoha bombám.

Kapitán John Leach z lodi Prince of Wales se musel v duchu přenést do předešlého května, kdy byl svědkem toho, jak sebou zasažená loď Bismarck zmítala v kruzích. Teď neměl kontrolu nad vlastní lodí, která sváděla smrtelný zápas. v Příští útok provedlo šestadvacet mohutných letadel typu Betty. Čtyři torpéda zasáhla bitevní loď Prince of Wales, první z nich prorazilo do skomírající lodi velkou díru. Mocný příval vody dočasně vyrovnal její naklón, ale loď se zjevně potápěla.

Letadla typu Betty útočila na Repulse ze všech stran, aby rozdělila jeho protiletadlo-vou palbu, a dosáhla čtyř zásahů, poslední z nich zničil kormidlo. Repulse se začal to-čit dokola; páté torpédo do kotelny E bylo ranou z lásti, neboť stará loď neměla moderní rozdělení na jednotlivé úseky jako její družka. Tennant dal rozkaz k opuštění lodi a většina posádky, i z nižších oddělení, se vrhla do vod pokrytých naftovými skvrnami, dříve než se Repulse převrátil a potopil, zádi napřed, ve 12.23.

Poslední útok nastal ve 12.46, když sedmnáct letadel GSM provedlo výškové bom-bardování lodi Prince of Wales. Jedna bomba o váze 500 kg zasáhla střed lodi a značně poškodila prozatímní ošetrovnu pro zraněné. Torpédoborce Express přispě-chal k záchraně posádky. Ve 13.20 se Prince of Wales převrátil dnem nahoru, rozkolí-sal při tom torpédoborce Express a pak se potopil, spolu s kapitánem Leachem a admirálem Phillipsem.

Po odletu japonských bombardérů přiletěly čtyři stíhačky RAF typu Buffalo, aby se staly svědky pomalého zániku lodi Prince of Wales, na které přišlo o život 327 důstoj-níků a mužů. Repulse ztratila 513 důstojníků a mužů. Celkem bylo zachráněno 2 081 námořníků, Japonci přišli o tři letadla typu Betty a jedno typu Nell - to znamená čtyři letadla za dvě nejmenší lodě na světě.

Tato bitva byla prvním případem, kdy letectvo potopilo bitevní loď a křižník na moři, bylo to také naposledy, kdy Británie ztratila silnou bitevní loď. (Trupy lodí Re-pulse a Prince of Wales jsou nyní oficiálně označeny za válečné hroby, leží v hloubce 45 metrů a mohou se k nim dostat potápěči s akvalungy.)

Zprávy o dvojnásobné tragédii otřáslý západním světem, protože dorazily po debak-lu u Pearl Harboru, atak se mohlo zdát, že Japonci jsou skutečně nepřemožitelní na zemi, moři i ve vzduchu.

Hongkong

Japonská 38. divize vkročila 8. prosince v 08.00 do Hongkongu z obsazené Číny; o pět dní později okupovala Nová území včetně Kowloonu. 18. prosince její příslušní-ci přistáli na ostrově Hongkong a přinutily zbývající britské síly k ústupu na západní část ostrova. Kapitulace byla nevyhnutelná a došlo k ní na Štědrý den.

Guam a ostrov Wake

Ostrov Guam byl neudržitelný; ležel 1 500 mil od Manily a 3 000 mil od Havaje, byl nejjihnější součástí Mariánských ostrovů a Japonsko již mělo silné pozice na sou-sedním Saipanu. Letecké útoky začaly prvního dne války, ale teprve 10. prosince ja-ponská 4. flotila pod vedením viceadmirála Inouje vylodila 5 000 mužů, aby přemohli 365 námořníků a 308 ozbrojených domorodců. Po krátkém odporu se ostrov vzdal.

Ostrov Wake byl pro Japonce tvrdším oříškem. Upoutal na sebe pozornost, když si ve třicátých letech společnost Pan American vybrala malý atol tří nízkých ostrovů jako tankovací stanici pro své létající čluny Clipper. Nutnost jeho obrany byla zjevná, neboť byl vzdálen pouze 1 300 mil od Guamu a 1 025 mil od Midway. Ale Japonci byli blíž, Jejich velká základna v Kwajaleinu byla vzdálena pouze 620 mil.

Admirál Kimmel předpokládal, že Japonci zaútočí na Wake, a vyslal posily, aby po-máhaly při jeho obraně. Prapor námořní obrany, který se zapíše do historie, zahájil své tažení v polovině srpna 1941. Jeho velitel major James P. S. Devereux dorazil v říjnu. Základní výzbrojí bylo šest děl ráže 127 mm, která byla demontována ze starých bitev-ních lodí, a dvanáct protiletadlových děl ráže 76 mm.

4. prosince přibyla letka dvanácti letadel typu Grumman F4F Wildcat, která přiletěla 2 letadlové lodi Enterprise, toto posláni jí zabránilo, aby byla o tři dny později v Pearl Harboru.

Třicet šest letadel typu Betty 8. prosince bombardovalo Wake, bylo zničeno sedm letadel typu Wildcat na zemi, zabito dvacet a zraněno jedenáct osob. Tři piloti zahynuli a čtyři byli zraněni. Byly zničeny dvě velké cisterny o obsahu 12 500 galonů benzínu. Tato ztráta nebyla vážná.

Bombardování pokračovalo po dva dny a 11. prosince začala invaze, Japonci se do-pustili stejné chyby jako později u Guadalcanalu - poslali chlapce, aby vykonali chlap-skou práci.

Obránci na ostrově Wake bojovali statečně. Major Devereux počkal, až se vlajková loď - křižník Jubari - a dva torpédoborce přiblíží na 4 000 metrů a pak s děly ráže 127 mm baterie A zahájil palbu, zasáhl Jubari třikrát a donutil jej k odplutí. Dva torpédo-borce byly zasaženy a torpédoborce Hajate po šesti zásazích explodoval, roztrhl se a ve dvou minutách zmizel pod hladinou. Doprovodné lodě odpluly, nezachránily jeho po-sádku před utonutím. Byla to první japonská hladinová válečná loď ztracená ve válce. Kapitán Henry Talmadge Elrod, který dříve dosáhl dvou vzdušných vítězství, svrhl bombu o váze 45 kg na torpédoborce Kisaragi, který krátce poté vybuchl, s největší pravděpodobností v důsledku exploze hlubinných pum na palubě. Těžce zraněný Elrod odletěl zpět a přistál bez podvozku se svým Wildcatem na břehu. Později byl za své hrdinství vyznamenán Čestnou medailí.

Vylodění bylo odvoláno, kontradmirál Kajioke Sadamiči si tak značně pošramotil svou reputaci; Jamamoto jej posléze odvolal z velení.

Radostný triumf obránců ostrova Wake sdílela celá Amerika, která netrpělivě čekala na dobré zprávy; hromadné sdělovací prostředky vytloukaly kapitál z fráze, použité jako doplněk v kódovaném sdělení "Pošlete nám více Japončků", a země bouřila nad-šením a bojovým duchem. Jako "potopení Haruny" Colinem Kellym se tato fráze stala neocenitelnou propagandou. Avšak první opravdu dobrá zpráva pro Američany měla dorazit až za čtyři měsíce.

Radostnou náladu na ostrově Wake posílila zpráva, že je na cestě pomocná výprava. Naneštěstí dlouhodobý zmatek v Pearl Harboru po útoku a špatně zvážené odklady při sestavování pomocné výpravy způsobily, že ztroskotala;

letadlová loď Saratoga s osmácti letadly typu Wildcat pro Wake včetně vlastní skupiny letadel se zdržela při tankování a zbytečně pomalá pomocná výprava pod velením kontradmirála Franka Jacka Fletchera se dostala 22. prosince pouze 425 mil od ostrova, když jí byl vydán rozkaz vrátit se do Pearl Harboru.

Admirál Inouje si plně uvědomoval, že jeho jedinou možností v japonském útoku je obrátit se, nebo ztratit velení nad velkou lodí, proto poslal zpět původní invazní síly, poněkud posílené a stále pod velením admirála Kajioka. Tentokrát je podporovaly čtyři těžké křižníky Aoba, Furutaka, Kako a Kinugasa, ale co bylo důležitější, také jednotka vyčleněná z Nagumova úderního oddílu v Pearl Harboru, letadlové lodě Hiryu a Soryu spolu s proslulými těžkými křižníky Tone a Čikuma. Inouje nyní uchopil železnou palici, aby zamáchl mouchou.

Ostrov byl zpracováván téměř každý den, dvakrát denně bombardéry z Kwajaleinu, které útočily kolem poledne, a čtyřmotorovými hlídkovými bombardéry, které zahajovaly útok buď brzy ráno nebo pozdě odpoledne. Letadlové lodě se chopily svého úkolu 21. prosince, bombardovaly letadla, pozice dělostřelectva a jiné viditelné cíle. Poslední letadlo Wildcat bylo sestřeleno o den později a letci námořní pěchoty se vrátili ke své tradiční roli jako pěchotní oddíly.

Časně zrána 23. prosince asi 1 000 mužů speciálního námořního výsadku přistálo na ostrově Wake; okamžitě v průběhu příštích třiceti hodin museli bojovat s obranou námořníků, dokud nedošlo k nevyhnutelné kapitulaci. Japonci zajali 470 důstojníků, poddůstojníků a mužstva a 146 civilistů. Jejich ztráty představovaly 155 mužů včetně 820 zabitých. Američtí zajatci byli v polovině ledna převezeni do Japonska, kromě 100 civilních dělníků, kteří byli zadrženi, aby pracovali na ostrovních zařízeních. Všichni pak byli roku 1943 popraveni, což měla být odvěta na americký námořní útok na ostrov.

Filipíny

Americké rozhodnutí opevnit a udržet Filipíny bylo učiněno ve shodě s ujišťováním generála MacArthura, že by pak mohl porazit Japonce na plážích (tedy ihned po vyloďení), a v naivní víře, že pětadvacet Boeingů B-17 představuje mocnou ofenzivní zbraň, která může zadržet japonské námořnictvo na základnách.

Byl to příliš optimistický předpoklad vzhledem k tomu, že císařské námořnictvo vyčlenilo pro invazi na Filipíny 2. a 3. flotilu, skládající se z jedné letadlové lodi, dvou bitevních lodí, devíti těžkých křižníků, šesti lehkých křižníků, jedenačtyřiceti torpédo-borců, 120 transportních a třiaosmdesáti dalších plavidel - minonosek, hlídkových lodí a podobných menších plavidel, všechny podporovaly stovky letadel. To představovalo značnou přesilu, protože Asijské loďstvo Spojených států, které měl admirál Thomas Hart na Filipínách k dispozici, sestávalo z jednoho těžkého křižníku, jednoho lehkého křižníku, sedmadvaceti ponorek a čtyřadvaceti menších plavidel. Hart měl ještě lehký křižník a deset torpédoborců na Borneu. Z toho se Japonci nejvíce obávali ponorek, o nichž se předpokládalo, že byly navrženy, vybudovány a jejich posádky vycvičeny k tomu, aby zadržely invazní loďstvo. Prvotním japonským cílem pro proniknutí na Filipíny bylo využití námořní základny v Manile k ochraně vlastních obchodních cest do východní Indie před americkým pronikáním. Jako vždy se Japonci snažili zajistit si bezprostřední vzdušnou převahu překvapivým leteckým útokem.

Americké síly obdržely několik varování před hrozícím útokem, neboť počasí zabránilo japonským vzdušným silám koordinovat své úsilí s úderem na Pearl Harbor. Ko-merční rádiová stanice vysílala 8. prosince v 03.30 místního času (v 08.30 7. prosince havajského času) zprávu o útoku na Havaj a všechny americké a filipínské vojenské jednotky byly uvedeny do stavu pohotovosti.

Admirál Hart odpověděl na první výstrahu svým poselstvím Asijskému loďstvu: "Japonsko zahájilo nepřátelské akce. Zaričíte se podle toho." Za patnáct minut následovalo vyhlášení rozkazu admirála Starka: "Zahajte neomezenou leteckou a ponorkovou válku proti Japonsku." Zpočátku neměly posádky ponorek příležitost tento rozkaz naplnit, nicméně toto poselství mělo nesmírný význam při zajištění konečného vítězství, protože americké ponorky zahájily válku bez jakýchkoli výhrad. Po mnoha chybách na počátku a selhání zbraní bojovaly americké ponorky dobře. Jako příklad typický pro všechny japonské úspěchy na jihu sloužila série leteckých časných ranních útoků; osmáct letadel z letadlové lodi Ryujo o výtaku 10 000 tun bombardovalo a ostřelovalo z palubních kulometů námořní základnu v Davao na jižním ostrově Mindanao. Velitelství generála MacArthura neodpovědělo na tento útok, ani na menší útok po třech hodinách. Pětadvacet japonských bombardérů typu Kawasakí Ki-48 (Lily podle Američanů) armádního letectva z Taiwanu udeřilo v 07.00 na letiště v Tuguegarao na severním Luzonu, zatímco dalších osmáct bombardérů Micubiši Ki-21 útočilo na Baguio.

Velitel amerického letectva na Dálném východě generálmajor Lewis H. Brereton přišel do hlavního stanu generála MacArthura ve Fort Santiagu se žádostí, aby, jak jen to bude možné, mohl odstartovat svých pětadvacet letadel B-17 proti Taiwanu. Z dosud neznámých důvodů byla tato žádost odmítnuta a válečné štěstí se pousmálo na Japonsce, když bombardéry s dlouhým doletem a stíhačky Zero u Clark Fieldu na Luzonu zničily většinu amerických letadel na zemi. Americké vrchní velení tak umožnilo Japoncům kompenzovat zpoždění v důsledku mlhy a rozbouřeného moře, takže šestadvacet Micubiši G3M, sedmadvacet letadel G4M a šestadvacet letadel A6M Zero mohlo decimovat americké letectvo určené pro Dálný východ. Asi šedesát amerických stíhaček bylo vyřazeno z provozu, z nich bylo třináct sestřeleno. Dvanáct prvotřídních letadel B-17 bylo zničeno, další dvě poškozena. Američané přišli asi o třicet letadel různých typů. Veškerá naděje na odrazení invaze především japonského námořnictva byla zmařena a americké vojenské síly čelily navíc psychologickému tlaku.

V příštích několika dnech japonské letectvo systematicky potlačovalo americký odpor útoky na letiště. Všechna zbývající letadla B-17 byla 16. prosince poslána do Austrálie a piloti amerických stíhaček, kteří přežili, byli 31. prosince evakuováni, protože ve skutečnosti pro ně žádná letadla nebyla.

Poté co byla zajištěna letecká převaha, postupovaly japonské pozemní a námořní síly dál a provedly invazi na ostrov Luzon na třech místech bez předchozího bombardování. Byla rychle zřizována provizorní letiště a přístávací dráhy, které měly zajistit krytí oddílů směřujících k Manile. Později mělo japonské námořnictvo sloužit jako kyvadlová

doprava, převážející vojenské síly kolem amerických pozic v krátkých skó-cích. Generál MacArthur byl nucen stáhnout své síly k obraně poloostrova Bataan a používat Corregidor jako velitelské stanoviště. Původně doufal, že udrží Manilu po dobu šesti měsíců, dokud nedorazí americká pomocná expedice.

I když bylo obtížné čelit široce rozvinutým japonským útokům, bojovaly americké a filipínské síly dobře, zvláště když poměr sil byl relativně stejný a Japonci nebyli schopni bezprostředně zajistit leteckou podporu. Omezený počet bránících se jednotek a nesmírná rozlehlost území umožnila japonským oddílům obcházet dobře hájené oblasti; tato skutečnost společně se silící aurou japonské neporazitelnosti donutily MacArthura stáhnout se na poloostrov Bataan, který byl vždy se svými divoce rozeklanými horami, džunglemi a nedostatkem komunikací považován za ráj pro obránce.

Na Bataanu ale MacArthur zjistil, že má víc o 63 000 lidí, které musí zajišťovat po-travinami, včetně 26 000 civilistů, a celkový počet 106 000 vojenských i civilních osob musel okamžitě přejít na omezené přídělky. Na poloostrově řádila malárie a obě ar-mády byly touto nemocí brzy sužovány, přičemž Japonci trpěli více v důsledku nedostatečné zdravotní péče. Japonské síly, kterým velel generálporučík Homma Masaharu, byly tak oslabeny, že musel 8. února přerušit útočné operace a stáhnout se na obrannou linii, která by nemohla odolat americkému protiútoku. Homma požádal o posily, to byla taková potupa, že jej císař, pobouřený nedodržením časového plánu, pokáral a do-volil, aby velení převzal mladý Turks, který byl ochoten zaútočit bez ohledu na ztráty. I když již neměl v době, kdy došlo k události, velitelskou pravomoc, byl Homma po válce postaven před soud, odsouzen a zastřelen pro brutální zacházení se zajatci a s cí-vilním obyvatelstvem.

i

Ponorky pod palbou

Po ztrátě letecké převahy dostala většina lodí admirála Harta rozkaz odplout na jih, aby zaútočily jindy. To snížilo množství námořních plavidel na osmadvacet ponorek (jedna byla potopena u Cavite), dva torpédoborce (jeden byl v opravě), šest motoro-vých torpédových člunů, dvě pomocná plavidla, tři dělové čluny a různé malé lodě. Výkonnost ponorek byla pomastně nízká, zatímco u malých lodí byla často vynikající, snad proto, že jejich posádky věděly, jak snadno jsou nahraditelné, a neváhaly risiko-vat.

Americké ponorkové loďstvo prokázalo, že představuje větší hrozbu samo sobě než Japoncům, nebylo schopné se ani v nejmenším postavit jedině z mnoha in vazních akcí. Ve světle válečných událostí jasně vyplynulo, že ponorková složka Asijského loďstva Spojených států má velké nedostatky. Došlo k vážnému úpadku v plánování, výcviku a údržbě. I po vyhlášení rozkazu admirála Starka k pohotovosti 27. listopadu nebyly ponorky nasazeny k válečným operacím. Když se konečně vypravily na cestu, často se jim nepodařilo ani zpozorovat japonské invazní síly, tím méně je zničit. Mnozí z velí-cích důstojníků nebyli dost iniciativní, a ti, kteří byli, často zjišť-ovali, že jejich torpéda jsou poruchová, pohybují se příliš hluboko a jejich magnetické roznětky nefungují dob-ře. Při leteckém útoku na námořní základnu Cavite Japonci 10. prosince zničili 233 torpéd Mark XIV, i přes svou nespolehlivost nenahraditelných.

Rozdíl mezi mírovým výcvikem a válečnými operacemi se projevil 13. prosince. Korvetní kapitán Morton C. Mumma, jeden z nejvýše hodnocených velí-cích důstojní-ků v ponorkovém loďstvu, byl jmenován kapitánem ponorky Sailfish pro své vůd-covské schopnosti a důraz, který kladl na kázeň. Bylo jasné, že je zapotřebí pevného vedení, protože Sailfish byla dříve ponorkou Squalus, která byla potopena v roce 1939 spolu se šestadvaceti mrtvými, pak vytažena a renovována. Mumma převzal Sailfish (některými členy posádky hanlivě přezdívanou Squailfish), aby čelili japon-skému přístání u Viganu na severním Luzonu. Po střetnutí s japonskými torpédobor-ci, při němž si připsala jedno potopení, se Sailfish stala terčem útoku hlubinné pumy. Mumma byl tak nervově vyčerpán, že předal velení svému výkonnému důstojníkovi a zavřel se ve své malé kabině. Potopení torpédoborce nebylo nikdy potvrzeno. Ale nebyla vhodná doba pro antihrdiny, Mumma byl za své hrdinství vyznamenán námoř-ním křížem a současně byl zbaven velení. Sailfish pak pod novými veliteli pokračo-vala ve válečné kariéře a potopila sedm japonských obchodních lodí o celkovém vý-tlaku 45 029 tun.

Úsilí amerických ponorek dosáhlo nejnižšího bodu 21. prosince při japonské invazi do zálivu Lingayen. Plavily se zde tři skupiny, dvě z Taiwanu a jedna z Peskadorských ostrovů; šestatřicet dopravních lodí mělo na palubě dvě pěší divize a veškerá speciální z^fizení, potřebná k zahájení přímého útoku na Manilu. Byl to nepochybně nejžádouc-nější cíl, který se dosud v této válce vyskytl, úplný sen pro námořníka ponorkového loďstva.

Ponorka Stingray pod velením Raye Lamba spatřila invazní síly a podala hlášení ad-mirálu Hartovi, ale Lamb nezaútočil. Do oblasti bylo odveleno šest dalších ponorek, ale byla potopena pouze jedna minonoska a jedna nákladní lod - bezvýznamně malý zlomek invazních sil.

Generál MacArthur prohlásil 25. prosince Manilu za otevřené město a 1. ledna bylo rozhodnuto evakuovat všechny ponorky (kromě ponorky Sealion, která byla potopena vlastními silami po poškození při leteckém útoku) na jih do Surabaje. Poválečná anály-

za činnosti ponorek ukázala, že bylo odpáleno šestadevadesát torpéd při pětáctyřeti útocích; byla potopena pouze tři japonská plavidla. Byla to žalostná snaha, ale vrtkavé válečné štěstí se v příštích letech dramaticky posune, americké ponorky zazáří v řadě akcí, v nichž budou ničit japonské obchodní loďstvo i válečné námořnictvo. Když se karta osudu obrátila, americké ponorky se vyznamenaly při utajovaném zásobování a evakuační činnosti, při stejné činnosti, k níž byly později ve válce donuceny ja-ponské ponorky. Ponorka Seawolf dopravila sedmatřicet tun munice do Corregidoru, evakuovala dvacet pět pilotů a stala se v pořadí čtrnáctou americkou ponorkou, pokud jde o potopenou tonáž, s osmnácti plavidly o celkové tonáži 71 609 tun. Ponorka Trout dodala 3 500 nábojů ráže 20 mm a odvezla dvacet tun filipínského zlata. Ponorka Swordfish evakuovala do bezpečí prezidenta Manuela Quezona a jeho devět společní-ků, později amerického vysokého komisaře Francise B. Sayreho s jeho dvanácti spo-lečníky. Bylo podniknuto osm podobných misí, předcházely mnohým, k nimž v průběhu války dojde.

Akce malých plavidel

Když japonská armáda pomalu zatlačovala obránce Bataanu zpět ke Corregidoru, námořnictvo podporovalo americké síly motorovými torpédovými čluny (známými PT čluny) a jinými malými plavidly chránilo jejich boky.

Jednou z velkých postav, které se prosadily, byl fregatní kapitán Francis J. Bridget, který vytvořil svůj vlastní "nesourodý pluk", složený z útvarů, které měl k dispozici. Vrhl je, prakticky nevycvičené, do boje proti japonským jednotkám, pronikajícím obrannými liniemi. Japonci byli odrazeni zpět přes hřeben útesů, vroubicích pobřeží, tam se skryli v jeskyních.

Tri motorové čluny ze zásobovací lodě ponorek Canopus (po odplutí ponorek sloužila jako opravárenská loď) byly opatřeny pancéřováním z kotelních plechů, kulomety a polním dělem ráže 76 mm a vyslány podél pobřeží, s úkolem ničit japonské jednotky přímou palbou do jeskyní. Říkalo se jim "Mickey Mouse Battleships", ve stejné účinnosti pokračovaly opět 23. ledna. Zaznamenaly úspěch, ale tentokrát japonské střemhlavé bombardéry zaútočily a zahaly je ke břehu.

PT čluny narušovaly neustále se svírající kruhy kolem postupně vznikajících obranných linií na poloostrově Bataan. Dosáhly určitých úspěchů a jejich zásluhy na několika potopeních jim zajistily velkou publicitu, ale jak už tomu bývá s válečnými zásluhami, i tyto byly do značné míry výsledkem představitosti mladých mužů, podnícené bojem.

Nejproslavenější misí PT člunů byla evakuace generála MacArthura, jeho rodiny a služebně starších členů jeho štábu. Na přímý rozkaz prezidenta Roosevelta předal MacArthur velení generálporučíkovi Jonathanu Wainwrightovi, jenž přestál tři roky zajetí a objevil se, hrdý a štíhlý jako prut, 2. září 1945 za MacArthurem při kapi-tulačním ceremoniálu na palubě americké bitevní lodi Missouri.

MacArthurova skupina se nalodila večer 11. března 1942 na čtyři motorové torpédové čluny, které se dochovaly. Překližkové motorové čluny (v tisku nazývané mosquito boats, komáří čluny) byly 23,8 metru dlouhé, poháněly je motory Packard V-12, každý o výkonu 1 500 koňských sil, s maximální rychlostí 45 mil za hodinu, když trupy byly čisté a za klidného moře. Posádku tvořili tři důstojníci a čtrnáct mužů, nesly čtyři torpéda a dvě kulometná dvojčata.

MacArthur vyšel na palubu PT-41 a rozkázal jejímu veliteli poručíkovi Johnu Bulkeleyovi - který se měl brzy proslavit v knize i ve filmu They Were Expendable (Byli obětováni) -, aby odrazil od břehu. Flotila čtyř člunů (včetně PT-32, PT-34 a PT-35) proklouzla japonskou blokadou, nepřítel natolik věřil, že na moři neexistuje žádný odpor, že stáhl své hlídky. Cesta by byla dost nebezpečná, i kdyby nebyla válka, ale v sázce bylo mnoho. Plánované střetnutí s ponorkou se neuskutečnilo, a tak Bulkeley spěchal, aby dopravil po namáhavé 600 mil dlouhé cestě MacArthura do Cagayanu na Mindanao. 16. března dvě letadla B-17 dopravila skupinu do Austrálie, kde MacArthur převzal velení Spojeneckých sil.

Bataan padl 9. dubna 1942 po dlouhém a tvrdém boji, který byl v ostrém rozporu s propastným výkonem britské armády a jejích koloniálních sil v Malajsku. Na Corregidor, přeplněný 15 000 vojáky, dopadalo denně 16 000 granátů. Jeho smělý odpor vyvolával nadšení, ale Japonci se usilovně snažili zmocnit se ostrova, který kapituloval 6. května 1942.

Generál Wainwright, nový americký velitel, byl Japonci donucen vyhlásit všeobecnou kapitulaci pro celé Filipíny. Byla to největší porážka v americké vojenské historii, při níž se vzdalo 100 000 filipínských a 30 000 amerických vojáků. Japonci, sami unavení a vyčerpaní tažením a malárií, pokládali kapitulaci početně silnějšího nepřítele za opovržlivou a jednali se svými zajatci brutálně, počínaje neblaze proslulým ba-tanským pochodem smrti. Jejich utrpení trvalo až do konce války. V prvních dvou měsících po kapitulaci zemřelo 28 000 amerických a filipínských zajatců na následky špatného zacházení a vyhladovění.

Filipínské tažení bylo jediným, ve kterém Japonci nedodrželi svůj časový rozvrh; očekávali, že zajistí přístav v Manile v pětačtyřiceti dnech; tvrdší obrana "bojujících bastardů" na Bataanu a Corregidoru protáhla celou akci na 150 dnů. Tažení mělo mít později obrovský vliv na válku, neboť určovalo minimálně jednu polovinu -MacArthurovu polovinu - americké strategie v Pacifiku, protože generál nikdy neustoupil od svého nesmrtelného poselství "já se vrátím".

MacArthur byl posléze kritizován za egoismus, když hovořil v první osobě jednotného čísla, ale on znal filipínský lid a jeho slib byl morální podporou, vyslovenou jednotlivcem, v průběhu okupace.

S kapitulací Japonci získali nejlepší přístav v Asii, spolu s bohatstvím filipínského národa. Hrdi na své úspěchy, neměli tušení o tom, že Filipíny se stanou za dva roky dějištěm daleko větších bitev na zemi, moři i ve vzduchu, které ohláší konec jejich říše.

Konec Singapur

I když byly Spojené státy hluboce otřeseny a rozčileny ztrátou Filipín, nemusely čelit ponížení, kterému byla vystavena Britská říše tvář v tvář osudnému pádu Singapur. Obrana Singapur, nedávno modernizovaná nákladem 60 milionů liber, byla ocelá zaměřena na útok z moře; Britové skladovali pouze protipancéřové granáty, které byly naprosto neúčinné proti pěchotě.

^ Po svém meteorickém letu malajským poloostrovem Japonci oblehli město, jehož představitelé prohlašovali, že "u Singapur nebudou žádní Dunkerque". Protože Japonci měli plnou kontrolu nad mořem, nepřicházela evakuace v úvahu. Winston Churchill požadoval, aby "byla hájena každá píď země... a otázka kapitulace vůbec nepřichází v úvahu, aniž by došlo k zdoluhavému boji na troskách města Singapur".

Japonci, na hranici svých možností, však zahájili těžké letecké a dělostřelecké bombardování, které bylo dříve z valné části britskou výsadou. Jedním z jeho důsledků

bylo přerušení zásobování Singapur vodou. Generál Percival byl zdrcen, obával se vypuknutí nemoci a skličovalo jej domorodé obyvatelstvo, které Britům prokazovalo málo sympatií a o válku se vůbec nezajímalo. Percival, vysoký, štíhlý, se zuby jako králík a způsobem Bertika Woostera, přihlouplého hrdiny mnoha románů P. G. Wodehouse, se vzdal 15. února 1942, aniž by v boji vynaložil velké úsilí. Jamašita bloufal, jeho malá armáda již přišla o 9 500 mužů, z toho

bylo zabito 3 500 vojáků, a její stav klesl asi na 35 000. Kdyby Percival splnil Churchillův rozkaz a vedl boj od domu k domu, museli by jej Japonci přerušit, neboť byli na dně svých zásob. Generál Percival kráčel pod bílou vlajkou, 70 000 britských, australských a indických vojáků se mělo vzdát. Dalších 68 000 se ztratilo již dříve v průběhu tažení, většinou padli do za-jetí. Třetina válečných zajatců měla zemřít v japonských zajateckých táborech. Mnozí z nich byli zvěčnění - a silně přikrášleni, neboť pravda nebyla dost dobrá pro vyprávění - v knihách a filmech, takových jako byl například Most přes řeku Kwai.

Pohroma ABDACOMu

Reorganizace měla odstranit organizační obtíže po staletí provázející koaliční vojska a Spojenci zoufale hledali takové řešení, které by zpomalilo japonskou ničivou sílu. 2. ledna 1942 byl zřízen ABDACOM (americké, britské, holandské a australské velení) pod velením polního maršála sira Archibalda Wavela jako vrchního velitele a s generálem sirem Henrym R. Pownallem jako jeho náčelníkem štábu. Vynikající pilot generálporučík George H. Brett z armády Spojených států byl zástupcem velitele. Admirál Hart, tajně odvezený z Filipín na ponorce Shark, byl jmenován velitelem námořních sil (ABDAFLOAT). Generálporučík Hein ter Pootren z armády Holandské Východní Indie byl jmenován velitelem pozemních sil (ABDAARM). Maršál letectva sir Richard E. C. Peirse z královského letectva se stal velitelem letectva (ABDAAIR).

Tato složitá organizace sama o sobě vyjadřovala nezpůsobilost tohoto uspořádání; důstojníci z nejrůznějších oblastí byli seskupeni podle dostupnosti v daném okamžiku, přitom se přednostně uplatňovalo jejich hodnostní zařazení. Churchill propustil Wavela, protože jej rozčilila jeho neschopnost zadržet Němce v Africe a v Řecku; jeho jmenování se mohlo zdát nefér. Wavell byl strohý intelektuál, ale neměl dostatečné znalosti o záležitostech Dálného východu, postrádal schopnosti nezbytné k tomu, aby směl svou nesourodou skupinu v účinně bojující sílu.

Schopnější Hart, stále poznamenaný porážkou na Filipínách, musel čelit Japoncům s velmi nevyrovnanou silou. Čtyři státy, sdružené v organizaci ABDA, mohly poskytnout pouze dva těžké křižníky, sedm lehkých křižníků, dvaadvacet torpédoborců a čtyřicet šest ponorek. Nebyl čas prověřit je při manévrech, vypracovat společné postupy, sjednotit jejich kódy a umožnit důstojníkům poznat své partnery. Materiálně technické zabezpečení bylo zlým snem, protože každé loďstvo mělo zvláštní požadavky a chyběl dostatek vhodných zařízení pro opravy.

Proti tomuto nesourodému seskupení shromáždil admirál Kondo pro svou údernou sílu v jihozápadním Pacifiku dvě bitevní lodě, pět letadlových lodí, čtrnáct těžkých křižníků, pět lehkých křižníků, třiačtyřicet torpédoborců a velký počet ponorek, do-pravních lodí, minonosek, minolovek, protiponorkových lodí a tankerů. Byla to také homogenní síla, smíšená stejným jazykem a s větrem dalších vítězství v zádech.

Pád Východní Indie

Japonské námořnictvo se nyní stočilo, aby dopravilo 16. armádu ve třech základních směrech do Východní Indie. Střední skupina vyrážející z Filipín měla dojet do holandského Bornea a uchvátit naftová pole a letiště včetně ostrova Tarakan (kde byla ropa tak čistá, že mohla být čerpána přímo do nádrží na lodní palivo bez jakékoliv další úpravy), Balikpapanu, Andangu a Bandjarmasinu. Východní skupina, také vycházející z Filipín, měla obsadit Celebes, Ambon a Timor. Západní skupina se nalodila v místě, které se mělo stát děsivě osudovým jinou generaci Američanů, v Cam Ranh Bay v Indo-číně, a jejím úkolem bylo zaútočit na západní pobřeží Bornea a jižní Sumatru. Po splnění těchto úkolů, při účinném narušování komunikačních spojů mezi Austrálií, Singapurem a Filipínami, by měl být dobyt klešťovým obchvatem hlavní cíl - Jáva.

Útoky 16. armády pod velením generálporučíka Imamury Hitošioho byly prováděny podle vzoru vytvořeného v Malajsku, ale ve větších oblastech probíhaly rychleji díky pohyblivosti zajišťované císařským japonským námořnictvem a neschopnosti mocností organizace ABDA na ně reagovat. (Imamura byl jedním z mála japonských velitelů, kteří používali v dobytých územích spíše metodu cukru než biče; jednal s domorodým obyvatelstvem slušně a dokonce propustil Ahmeda Sukarna ze zajetí. Tato událost bude mít nesmírný vliv v poválečných letech, když se Sukarno stane hlavou státu.)

V Indonésii připravilo domorodé obyvatelstvo Holanďanům daleko kritičtější situaci než lhostejní Malajci Percivalovi. Chystalo se povstání a Holanďané věděli, že nemůže být řečí o rozpoutání zdržující partyzánské války - nesetkala se s podporou lidu. Veli-telé holandských oddílů také pozbývali duševní rovnováhy, protože nacistická okupace jejich vlasti je zbavila přímého vedení a podpory.

Když začal útok, nesehrálo letectvo ABDA v oblasti bezvýznamnou roli. Letecká divize armády Královské Holandské Indie byla početně silná, skládala se z padesáti osmi bombardérů, 101 stíhaček a více než 100 pozorovacích a spojovacích letadel. Bombardéry byly částečně zastaralé typu Martin 139, což byla varianta amerických B-10. Stíhačky byly směsicí letadel Brewster Buffalo, Curtiss Wright CW-20 Interceptor a Curtiss Hawk 75 A, ani jedno z nich se nemohlo srovnávat se Zerem. Při bojích ve vzduchu, na pevnině i na moři určovala průběh událostí japonská iniciativa a letectvo Spojenců byla potlačeno.

Námořní síly - nejdříve pod Hortovým velením a pak, z důvodu národní hrdosti, pod velením viceadmirála Conrada E. L. Helfricha z Královského holandského námořnictva - se pokoušely zabránit japonskému vyloďování, ale jen s mizerným úspěchem. Polní maršál Wavell a generál Brett byli odvoláni, když prakticky rozpustili ABDA-COM a přenechali řízení Holanďanům, které podporovaly spojenecké lodě.

Ale situace se začala obracet k lepšímu. Americké námořnictvo poprvé od španělsko-americké války 21. ledna 1942 zvítězilo v bitvě u Balikpapanu. Čtyři americké „čtyřkomínové“ torpédoborce, stejného typu jako torpédoborce z 1. světové války pře-dané Britům, vpluly rychlostí 27 uzlů do Makassar Strait a zaútočily na japonské síly sestávající z lehkého křižníku Naka, dvanácti torpédoborců a z několika vyzbrojených pomocných lodí, které podporovaly vyloďování dopravních a nákladních lodí v Balikpapanu na jihozápadním pobřeží Bornea. Pod velením fregatního kapitána P. H. Talbo-ta zaměřily čtyři torpédoborce (John D. Ford, Pope, Parrot a Paul Jones) japonské lodě, jejichž

obrysy se rýsovaly proti hořícím rafinériím, podpáleným Holandany. Kouř unášený větrem zahalil příjezd torpédoborců; Talbot vydal rozkaz: "Torpédový útok, po lokalizaci cílů zaútočte podle vlastní úvahy... po odpálení všech torpéd palte ze všech děl... jedněte iniciativně a rozhodně."

Odvážný útok, hodný Johna Paula Jonese, námořního velitele z americké války za nezávislost, ztěžovala špatná funkce torpéd, ale překvapení pomohlo Američanům, kteří byli tak blízko, že když Japonci spatřili stopy torpéd, předpokládali ponorkový útok a rozestavili podle toho své torpédoborce. Americké "pocínované konzervy" roz-rušily sestavu japonských lodí a potopily čtyři japonské transportní lodě a hlídkové plavidlo ocelkovém výtlaku 23 496 tun a pak úplně nepoškozené vypluly z přístavu do bezpečí. Toto vítězství přišlo v době, kdy to Spojenci zoufale potřebovali, ale nepři-pisoval se mu takový význam, jaký zasluhovalo. Na dlouhou dobu to bylo poslední ví-tězství podobného významu.

Japonci rychle směřovali ke svému hlavnímu cíli, ostrovu Jáva, a opět jednou využí-li své přesily.

Byl zahájen útok ze dvou směrů, 48. divize a podpůrné oddíly se vyloďily na vý-chodě poblíž Surabaje a 2. divize na západě s úkolem dobýt Batavii. Celé loďstvo, je-muž velel admirál Kondo, bylo uvedeno do stavu pohotovosti, aby podpořilo invazi spolu s téměř 1 000 letadly.

K tomu, aby čelili této ničivé síle, měli Holanďané k dispozici spojenecké loďstvo, sestávající z osmi křižníků, dvanácti torpédoborců a dvaatřiceti ponorek, 25 000 vlast-ních a 60 000 ne zcela spolehlivých vojáků domobrany, a kolem stovky letadel. Ob-last, kterou měli hájit, byla rozlehlá, jejich síly slabé a jejich vůle počala ochabovat.

Bitva o Javanské moře

Japonci již provedli odvetný úder za Balikpapan, když 4. února vážně poškodili americký křižník Marblehead torpédovým a pumovým útokem. Kapitán Marbleheadu A. G. Robinson vedl svou lod dobře, ale Japonci byli neuvěřitelně vytrvalí a jejich čtvrtý útok způsobil nedozírné škody. Blízké zásahy způsobily téměř stejné škody jako zásahy. loď se odvěkla pryč, řízena lodními šrouby, neboť ovládání kormidla bylo zničeno, a nakonec dorazila do Spojených států, kde měla být opravena. Japonci také zasáhli křižník Houston, vyřadili zadní věž s děly ráže 203 mm, ale nedokázali loď vy-řadit. Pak 18. února v Badung Strait, jihovýchodně od Báli, se holandský kontradmirál K. W. F. Doorman, velitel spojeneckého úderného svazu, dopustil chyby. Jeho zaváhá-ní a špatné řízení útoku způsobilo ztrátu torpédoborce za cenu poškození nepřátelského plavidla. Samotné vyloďovací operaci nebylo zabráněno.

O týden později se Doorman dozvěděl, že se k Jávě přibližují tři nepřátelské kon-voje se silným doprovodem. 27. února odpoledne vedl svou údernou skupinu, která měla zaútočit na nepřítele východně od Baewenu, asi devadesát mil severně od Sura-baje. Doorman měl svou vlajkovou loď De Ruyter, následoval křižník Exeter (vítěz nad kapesní bitevní lodí Graf Spee), Houston se zadní věží stále mimo provoz, aus-tralský Perth a holandská Jáva. Tuto skupinu doprovázela směsice britských, holand-ských a amerických torpédoborců.

Doorman se plavil bez operačního plánu, beznadějně popletl signalizační postupy, nevyslal průzkumná letadla a neměl letecké krytí. Bitva byla zahájena v 16.16, když těžké křižníky Naci a Haguro admirála Takagi Takeo zahájily palbu na Houston a Exe-ter ze vzdálenosti 25 500 metrů. Japonci měli těžké křižníky o výtlaku 10 000 tun, kaž-dý byl vyzbrojen deseti děly ráže 203 mm a osmi torpédometry.

Později se objevil osudově na scéně jeden z nejbojovnějších admirálů japonského námořnictva. Kontradmirál Tanaka Raizo s vlajkou vlající na lehčém křižníku Jincu

vedl skupinu svých torpédoborců proti britským torpédoborcům Electra a Jupiter, vy-pustil torpéda ze vzdálenosti 16 400 yardů, mimo dosah britských děl. Po bitvě si Ta-nakovy lodě zapsaly tři vítězství.

Holandský admirál Doorman si vedl dobře, snažil se dostat z dosahu japonských vá-lečných lodí a pak prorazit k dopravním lodím. To se mu však nemělo podařit, granát ráže 203 mm z křižníků Haguro zasáhl Exeter, silně jej poškodil a snížil jeho rychlost na polovinu.

Projevily se nedostatky ve spojení, když se Exeter prudce otočil vlevo, aby zabránil srážce s lodí Houston, která se velkou rychlostí přibližovala zezadu. Ostatní kapitáni si to vykládali jako všeobecný signál k obratu a Doormanova bitevní linie se rozpadla, každá loď představovala dokonalý cíl pro torpédový útok, který Japonci ihned uskuteč-nili. Holandský torpédoborce po zásahu torpéda explodoval.

Doorman se zachoval jako hrdina, seřadil své lodě k protiútoky, pak odbočil a učinil poslední pokus zaútočit na dopravní lodě, pouze podle odhadu, protože neměl žádné průzkumné letouny, aby je našel. Když jeho torpédoborce vyčerpaly svou zásobu torpéd, poslal je zpět na základnu a pokračoval v boji se čtyřmi křižníky. Komunikace mezi loděmi byla téměř úplně přerušena; zakládala se převážně na zásadě "následuj mne a dělej, co dělám já". Přibližující se japonská průzkumná letadla osvětlovala jeho formaci vynikajícími světelnými raketami.

Ve 23.20, sedm hodin po zahájení bitvy, se Doorman přesvědčil o vysoké úrovni přípravy Japonců pro noční boj.

Nepřátelské křižníky a torpédoborce vypustily svá rych-lá mohutná torpéda ze vzdálenosti 7 200 metrů, aby zasáhla lodě De Ruyter & Jáva, které se zahálily do plamenů a zastavily. Oba holandské křižníky se během několika okamžiků potopily, Doorman signalizoval lodím Perth & Houston, aby odpluly, aniž by se po-kusily o záchranu těch, kteří přežili, a rozhodl se klesnout ke dnu se svou lodí.

Ztráty na západě

První americká letadlová loď Langley byla přestavěna z uhelného parníku; již dlou-ho zastaralá, byla nyní upravena na pomocnou loď pro hydroplány. Na palubě měla dvaatřicet sestavených letadel Curtiss P-40 a třiatřicet pilotů, plavila se společně s ná-kladní lodí Seawitch, která vezla v bednách dalších sedmadvacet letadel P-40 - směr určení - Jáva.

Hodnota nákladu byla nedocenitelná, pouze letectvo mělo naději zahnat Japonce a jenom letadla P-40 měla šanci proti stíhačkám Zero. Řada zmatků ve spojení pozdržela obě lodi na cestě, 27. února v 11.40 je spatřila japonská průzkumná letadla, po nich se objevily bombardéry a i přes vynikající manévrování byla Langley zasaže-na, začala hořet a bezmocně driftovala na hladině. Její posádku převzaly torpédoborce a Langley byla potopena torpédy a palbou z děl.

Seawitch dorazila na Jávu, ale dříve než byla vyložena, musela opustit přístav kvůli postupu Japonců. Následujícího dne zaútočily Houston a Perth na zhruba padesát japonských dopravních lodí, které se vyloďovaly v zálivu Banten na severním pobřeží Jávy. Byly napadeny silnými japonskými svazy včetně těžkých křižníků Mogami a Mikuma. Válečné lodě Spojenců se vypořádaly se čtyřmi dopravními loděmi a podařilo se jim dostat do vody samotného generála Imamura, dříve než je přemohly granáty a torpéda. Imamura se doplaval ke břehu na troskách, nebylo horšího břemene. Perth, s trhlínami způsobenými čtyřmi torpédy a nespočetnými granáty, se potopil 1. března v 00.05. Na Houston, na kterém se kdysi plavil prezident Spojených států, se okamžitě soustředila palba všech japonských děl a torpéd, ke dnu klesl s vlající vlajkou v 00.45.

Zbytky úderní síly ABDA byly zničeny téhož dne, když se ochromený britský křižník Exeter, torpédoborec Encounter a americký torpédoborec Pope pokoušely proniknout Sundským průlivem na Cejlon (nyní Srí Lanka), a zároveň na svobodu, ale obklopily je čtyři japonské těžké křižníky a pět torpédoborců. Na Exeter začaly dopadat granáty a kapitán O. L. Gordon vydal rozkaz k opuštění lodí. Dříve než mohl být splněn, torpédo, které zasáhlo granáty levý bok, lod potopilo.

Encounter byl zasypán granáty, jeho posádka jej opustila. V bitvě, která byla ty-pická pro dosavadní průběh války, pokračovala loď Pope v boji. Starý americký torpédoborec se čtyřmi komíny stál proti výkvětu japonského námořnictva, dokud nezaútočilo šest střemhlavých bombardérů z lodí Ryujo. Blízký zásah, který nezasáhl cíl, způsobil v boku Pope trhlínu, poškodil lodní šrouby, voda počala zaplavovat loď, če-muž se nedalo zabránit. Ve 12.50 korvetní kapitán W. C. Blinn nařídil opustit loď, krátce poté roztrhla poškozený torpédoborec salva z děl ráže 203 mm a nedlouho poté se potopil zádi napřed. V několika málo týdnech Japonsko proměnilo námořní sílu AB-DAFLOAT na prázdný pojem ABDASUNK, potopení Spojenci.

Krátký záblesk slunečního světla

Ačkoliv se z amerických letadlových lodí v únoru a březnu 1942 podnikla řada náletů na ostrovy okupované Japonci, jejich hlavním úkolem bylo dát americkým pilotům křest ohněm. Prezident Roosevelt, který si dobře uvědomoval, že veřejnost zoufale čeká na dobré zprávy, uznal, že bombardování Tokia by mohlo toto očekávání splnit. Dva ze štábních důstojníků admirála Kinga, kapitán Francis S. Low (později velitel 10. flotily) a kapitán Donald B. Duncan, vypracovali návrh, aby armádní bombardéry odstartovaly z letadlových lodí, svrhly bomby na Tokio a pak odletěly do Číny, žádné bombardéry válečného loď štva by neměly potřebný dolet.

King projednal záležitost s generálporučíkem Henrym H. Arnoldem, který okamžitě souhlasil a stanovil, aby operaci vedl známý závodní a zkušební pilot podplukovník James H. Doolittle.

Námořnictvo svěřilo svou část úkolu bojovému svazu 16 viceadmirála Williama F. Halseye, který proslul svými překvapivými nálety na vnější ostrovy Japonské říše. Jeho Enterprise měla zajistit ochranu pro loď Hornet kapitána Marca A. Mitschera, která ponese šestnáct letadel North American B-25B a jejich posádky. Tyto dvě lodě se setkaly uprostřed oceánu, mezi Midway a nejzápadnějším cípem Aleut, pokračovaly spolu se čtyřmi křižníky, osmi torpédoborci a dvěma tankovými loděmi k bodu vzdálenému 1 000 mil od Tokia, kde 17. dubna 1942 proběhlo poslední čerpání pohonných hmot.

Podle plánu měla Doolittleova letadla odstartovat, jakmile bojová jednotka dosáhne bodu vzdáleného 500 mil od Japonska; letadla budou bombardovat cíle v Kobě, Osace, Nagoje, Tokiu a Jokohamě, pak odletí do Číny. Každé letadlo neslo tři bomby o váze 227 kg a jednu zápalnou bombu. Každý věděl, že nálet je jen gestem a že za takové jej Japonci budou považovat. Ale jeho provedení stálo za to, neboť měl povzbudit morálku a stát se i předzvěstí událostí, které měly následovat.

Bojový svaz byl objeven japonskými hlídkovými čluny a Halsey musil učinit, 650 mil od Japonska, zásadní rozhodnutí. 150 mil dodatečného letu by znamenalo, že letouny B-25 nebudou schopny dorazit na základny v Číně. Po konzultaci s Doolittlem však rozhodl odstartovat útok co nejdříve. Jedenáct minut poté, co byla spatřena a potopena poslední hlídková loď, 18. dubna 1942 v 07.25, odstartoval Doolittle z houpající se paluby lodí Hornet letadla B-25.

Japonci se dozvěděli o hrozícím náletu z hlášení hlídkových lodí, předpokládali však, že bude proveden standardními letadly letadlových lodí, která musí být dopravena mnohem blíže k pobřeží, což poskytne příležitost k protiúderu. Načasování náletu způsobilo dokonalé překvapení, a i když nebyl sestřelen žádný bombardér B-25, v dalším průběhu byly všechny ztraceny, až najeden, který přistál na sovětském letišti. Silný vítr do zad poněkud vyrovnal jejich předčasný start, ale bez smluvených rádiových signálů, které je měly zavést na čínské základny, nevyhnutelně následovala nouzová přistání a potřeba pomoci v nouzové situaci, což se netýkalo jediné letadla, které doletělo do Vladivostoku, kde byla jeho posádka internována. Při nárazech na zem byli zabiti tři muži a osm bylo Japonci zajato a pak mučeno. Tři ze zabitých byli popraveni a jeden zemřel ve vězení následkem špatného zacházení.

Doolittle, kterého pokládali pravidelní důstojníci armádního letectva za odpadlíka, protože před válkou opustil službu a odešel do soukromého průmyslu, se teď těšil ve veřejném zájmu, byl povýšen na brigádního generála a prezident Roosevelt jej osobně vyznamenal Čestnou medailí.

Nikdo nemohl předvídat, jaké bude mít tento nálet dalekosáhlé politické a vojenské důsledky. Japonci jej považovali za pokračující hrozbu ze strany amerických letadlových lodí - ačkoliv tomu tak nebylo - a mnozí se dali ovlivnit natolik, že souhlasili s Jamamotovým názorem, že je nutné přinutit americké loďstvo k bitvě a pak je zničit. Nikdo také nemohl předvídat odplatu, kterou Japonci uskutečnili na čínských vlastencích. V divokých represích za pomoc Doolittleovjím posádkám ničili Japonci s vražednou zběsilostí domy a vesnice a pobili 250 000 Číňanů, rozsah vraždění se vyrovnal vraždění při násilném zabrání Nankingu. Po válce z toho bylo vyvozeno jen málo důsledků, dnes o tom již nikdo nemluví.

Ztráty na východě

19. února 1942 Japonci podnikli mohutný nálet na Port Darwin v Austrálii, při kterém potopili dvanáct válečných lodí včetně amerického torpédoborce Peary. Dvě mušnické lodě explodovaly, síla výbuchu poničila zařízení přístavu do té míry, že byla po zbytek války téměř nepoužitelná. 7. března byli Holanďané nuceni vydat Jávnu na základě takové smlouvy, kterou byli schopni uzavřít s lhostejnými Japonci, kteří byli ochotni k určitým ústupkům, jen aby se opět započalo s těžbou ropy. 9. března se vzdala poslední bojující holandská jednotka.

Rozhodným vypuzením královského námořnictva z východní části Indického oceánu, jehož vody toto loďstvo již dlouhou dobu považovalo za své vlastní, se viceadmirál Nagumovi podařilo zabezpečit bok Východní Indie. Sir James F. Somerville, který proslul svým velením Svazu H ve Středozemním moři a v severním Atlantiku, nyní dostal zastaralé loďstvo se základnou na Cejlonu; předpokládalo se, že s tímto loďstvem zabráni přístupu Japonců k barmským loďnicím a k Indii. Byl to beznadějný úkol, protože měl k dispozici pouze pět bitevních lodí z 1. světové války, tak po malých, že svou rychlostí nemohly stačit dvěma moderním letadlovým lodím, Indomitable a Formidable. Ty, spolu se starší, pomalejší letadlovou lodí Hermes měly pouze sedmapadesát letadel, převážně typu Swordfish, dále jejich zdánlivou náhradu torpédové bombardéry Albacore a stíhačky Hurricane a Fulmar. Mimoto měl k dispozici sedm křižníků a šestnáct torpédoborců.

Japonské vrchní velitelství bylo potěšeno a překvapeno rychlým postupem svých sil a začalo plánovat nejbližší akce. Mezitím si Jamamoto přál udržet iniciativu a přikázal Nagumovi, aby provedl nálet na britské loďstvo, kotvící v námořní základně v Trincomalee na Cejlonu. Nagumova úderná síla sestávala z letadlových lodí Akagi, Hiryu, Soryu, Zuikaku a Šokaku, z bitevních lodí Kongo, Haruna, Hiei a Kirišima, z těžkých křižníků Tone a Imamura, z lehkého křižníku Abukuma a z devíti torpédoborců, to představovalo pro Somervilla, který ji měl čelit, silného protivníka.

Spojenecká zpravodajská služba informovala Somervilla o japonských plánech a on prozíravě stáhl své síly z této oblasti, dříve než 2. dubna 200 letadel podniklo útok na Cejlon. Somerville udělal z nouze ctnost a rozdělil své síly na svaz A, skládající se z rychlejších plavidel, svaz B ze starých válečných veteránů. Svaz A se skládal z letadlových lodí Indomitable a Formidable, z křižníků Cornwall, Dorsetshire, Emerald a Enterprise a z bitevních lodí Warspite. Ta měla za sebou fantastickou bojovou kariéru, neboť se účastnila kapitulace německého válečného loďstva v roce 1918 a zúčastnil se kapitulace italského loďstva v roce 1943; v bitvě u Jutska utrhla třináct zásahů, poškodila loď Giulio Césare ve Středozemním moři a před bombardováním pobřeží Nor-mandie v den D přežila zásah německé řízené střely Fritz-X. Ale v době míru není čas na sentimentální vzpomínky a odměnou lodi Warspite bylo, že byla brzy po válce po třiceti letech služby rozebrána a prodána do šrotu.

Svaz B tvořily bitevní lodě Resolution, Ramillies, Royal Sovereign a Revenge (všechny byly sesterskými loděmi lodi Royal Oak, Prienovy oběti u Scapa Flow), letadlová loď Hermes, která byla ve službě od roku 1917 a zároveň byla první válečnou lodí na světě, určenou od počátku pro letecké akce, dále křižníky Caledon, Dragon a Jacob van Heemskerck (holandská loď) a osm torpédoborců.

Somerville zvolil vyčkávací taktiku, během dne se pokoušel udržet své loďstvo mimo dosah nepřítele, ale v noci přesouval své lodě dostatečně blízko, aby mohly zaútočit. Mezitím Nagumo uskutečnil těžký útok proti Colombu, když vyslal jedenáct bombardérů a třicet pět stíhaček. Britové se snažili bránit a v následujícím boji ztratili devatenáct Hurricaneů a Fulmarů a šest Swordfishů, při tom bylo sestřeleno pouze sedm japonských letadel.

Když letadlo typu Aiči E13A1 Jaké z křižníku Tone provádělo na Velikonoční neděli 5. dubna průzkumnou činnost pečlivěji než obvykle, spatřilo loď Cornwall a Dorsetshire, plavící se rychlostí 27 uzlů, aby se připojily k Somervillovi. Bez vzdušného krytí tyto dva křižníky rychle podlehly útoku třiapadesáti střemhlavých bombardérů. Dorsetshire, loď, která udělila poslední ránu z milosti lodi Bismarck, se potopila téměř okamžitě. Torpédoborce pak zachránily více než 100 mužů z posádky, ale 425 důstojníků a námořníků utonulo, byli obětováni bláznivému nápadu rozmístit loď bez vzdušného krytí.

Zatímco Nagumovo loďstvo sužovalo Somervilla, 2. expediční loďstvo viceadmirála Ozawy Isabura prohledávalo Indický oceán a v jediném týdnu potopilo celkem 135 869 tonáže spojeneckých lodí, více než dosáhly německé válečné lodě a pomocné křižníky v průběhu několika měsíců. Ozawa byl na Japonce neobvykle vysoký a byl považován za předního taktika svého loďstva. Jako bojovný viceadmirál se vyznamenal v bitvách hrozcících porážkou, které bylo Japonsko později nuceno vést po větší část války, a prokázal svou skromnost, když odmítl povýšení na admirála. Dlouhý výčet britských a amerických námořních pohrom pokračoval; 8. dubna osm-desát japonských střemhlavých letadel potopilo letadlovou loď Hermes, jeden torpédoborce, jednu korvetu a dva tankery, ale dovolilo odplout jedné nemocniční lodi, aniž ji

napadlo. Somerville dostal rozkaz stáhnout zbytky svého loďstva do Kilindini na pobřeží východní Afriky a Indický oceán se stalo japonskou Velkou louží. Uplynul dva roky, než bude Somerville opět schopen podniknout ofenzivu. Mezitím upadne v Churchillovu nemilost, nepohodně se s admirálem lordem Louisem Mountbattenem a bude hrát druhé housle v jediné úspěšné velké britské operaci té doby, v dobytí Ma-dagaskaru.

Jestliže byli Japonci zklamáni, že jejich nájezd do Indického oceánu neznamená druhý Pearl Harbor v počtu potopených nepřátelských lodí, nedali to najevo. A co je důležitější, neučinili nezbytný závěr, že příčinou, proč nebyli schopni donutit celé britské loďstvo k boji, bylo, že nepřítel byl předem varován v důsledku nedodržení bezpečnostních opatření. Neuvedomili si, že by jejich bezpečnost mohla být ohrožena, a neviděli žádný důvod k podezření, že jejich námořní kódy jsou prozrazeny, a tak se vrhli vstříc porážce u Midwaye.

8

Bitvy o Korálové moře a Midway

Vypuknutí nemoci z vítězství

Corregidor kapituloval 6. května 1942, tím bylo dovršeno dobytí Filipín Japonskem; tato země si mezitím podrobila Hongkong, Malajsko, Singapur a Holandskou Východní Indii. Japonské námořnictvo doprovázelo bez problémů

transportní loď, obsazené vojskem, ze Singapur do Rangun; zde vojenské oddíly zahájily velkolepé pozemní tažení, ve kterém v osmnácti dnech urazily 300 mil, uzavřely slavnou barmskou cestu do Číny a vyhnaly odtud Brity. Kromě ostrovů Wake a Guam Japonci obsadili velké množství menších ostrovů. Ve svém téměř bezchybném tažení si japonské síly podrobily 20 milionů čtverečních mil (to představuje bezmála plochu oceánu) a ke své říši připojily některé z nejbohatších zdrojů surovin na světě.

Všechny tyto triumfy si vysloužily veřejnou poctu; noviny a časopisy se předháněly ve vynášení japonské armády a japonského národa. Po všech letech, kdy se považovali za nemajetné chudáky, byli Japonci najednou bohatí, tak jak si to nikdy nepředstavovali. Nejpodstatnější však byl opojný psychologický vliv jednostranných vítězství nad anglosaskými zeměmi. To, že tato vítězství nijak nezlepšují nuznou chudobu, zachva-cující národ, se nezdálo být důležité, protože při zřejmém naplňování svého osudu po-dle zásad hakko ičiu - přivést všechny kouty světa pod jednu střechu - Japonsko také obrátilo svět vzhůru nohama. Celá Asie se mohla přesvědčit, že se bílého muže nemusí obávat, tím méně jej obdivovat.

Rychlost a relativní snadnost vítězství japonské vůdce zaslepila a podnítila je k dal-ším hazardním akcím. Neviděli, že obrovskou novou říši, kterou dobyli, musí také há-jit do hloubky, a že to, co způsobili Spojencům, se může někdy stát i jim. Stali se obětí toho, co vešlo ve známost jako šoribyo (nemoc z vítězství) - přehnané sebevědomí.

Jedním projevem této nemoci byla grandiózní debata, kterou japonští vůdci vedli o tom, co má být jejich příštím krokem. Jedna frakce se přimlouvala za invazi do Indie, aby se mohli spojit s německými silami na Středním východě. Jiná se rozhodla pro uchvácení Nové Británie, Nové Guiney a pro zřízení základen na Šalamounových os-trovech v rámci přípravy na invazi do Austrálie. Armáda si byla dobře vědoma toho, že má pouze čtyřiasedmdesát divizí, z nichž bylo určeno dvacet šest pro Čínu a patnáct pro rozmístění podél sovětské hranice. Kdyby byly od uvedeného celku odečteny di-vize potřebné pro okupaci nově dobytých území, pak by se jich nedostávalo pro ^zahá-jení náročné ofenzivy. Vojeňští odborníci zdráhavě souhlasili s druhou možností volby; při jejím sledování se objevil jiný projev nemoci z vítězství. Japonci pohrdali svými nepřáteli a pravidelně vysílali síly příliš malé vzhledem k úkolům, které se od nich očekávaly.

Jamamoto měl námitky proti oběma plánům, trval na tom, že správná strategie spo-čívá v provedení akce, která by dovedla americké loďstvo k bitvě a snáze k porážce. Plánoval útok proti ostrovu Midway a hrozil rezignací, když nebude jeho doporučení přijato. Štáb námořnictva odporoval, neboť cítil, že Spojené státy se budou snažit zno-vu zmocnit Midwaye a že jeho zásobování by se mohlo stát logistickou noční můrou. V Jamamotově velitelském sboru se také hlásila ke slovu opozice, její představitelé na-mítali, že jeho plán je riskantní a pravděpodobně neproveditelný. Všechny námitky však smetl ze stolu Doolittleův nálet. Jamamoto měl zase jednou zjevně pravdu: ame-rické letadlové lodě musely být zničeny, aby byla zachráněna vlast. Ale přesun z Nové Guiney na Šalamounovy ostrovy byl příliš lákavý a zmatená vojenská byrokracie se konečně shodla na čtyřech operačních cílech. Na východě bylo třeba získat Port Mo-resby na Nové Guinei spolu s Bismarckovým souostrovím, na jihozápadě by se měly obsadit ostrovy Nová Kaledonie, Fidži a Samoa, na severozápadě je třeba provést invazi na ostrovy Kiska a Attu v Aleutách a ve střední části bude napaden Midway, aby byla svedena rozhodující bitva s neustále oslabovaným americkým loďstvem. Bylo to velké sousto a nadměrné přetížení riskantními akcemi bylo první v řadě osudových chyb. Nepříznivý poměr sil se počiná měnit

Ani ne měsíc po potopení lodi Hermes došlo k bitvě o Korálové moře, která signali-zovala změnu v průběhu války.

Jamamoto příznačně vypracoval složitý plán se silným důrazem na časový průběh, koordinaci a absolutní utajení. I když mohl mít kontrolu nad prvními dvěma faktory, faktor utajení se mu díky americkým dešifrovacím odborníkům vymkl, ti se stále vět-ším úspěchem četli japonské vojenské zprávy.

Zatím však měl pro své sebevědomí dobrý důvod. Jeho síla byla zdrcující. Posádky jeho letadel měly vynikající výcvik a morálka jeho oddílů byla výborná. Věděl, že to nejlepší, co proti němu mohou Američané nasadit, jsou dvě letadlové lodě a smíšené loďstvo australských a amerických křižníků.

To, s čím nepočítal, bylo chladné rozhodování jeho protivníka v Pacifiku, admirála Chestera Williama Nimitze. Nimitz byl muž mimořádných schopností, který se u ná-mořnictva osvědčil v různých rolích. V roce 1907, když mu bylo dvaadvacet let, mu bylo svěřeno velení nad torpédoborcem, což byla téměř neslýchaná zodpovědnost pro tak mladého muže ve Velkém bílém loďstvu Teddyho Roosevelta. O dva roky později se blížil vrcholu válečnického umění, stal se velitelem ponorek, svého úkolu se zhostil tak dobře, že byl v sedmadvaceti letech pozván, aby přednášel na americké námořní vojenské akademii, to byla další nebývalá pocta pro nižšího důstojníka. Protože znal z první ruky nebezpečí benzinových motorů v ponorkách, zasazoval se o jejich náhra-du dieselovými motory. Odešel je studovat do Německa a stal se v tomto oboru uzná-vaným odborníkem. Nimitz byl jedním z prvních, kdo se zabývali studiem doplňování zásob pohonných hmot při plavbě, což bylo pro Spojené státy neocenitelné. Spolu s Kingem prosazoval taktiku kruhové bitevní formace s letadlovými loděmi uprostřed, tato taktika se ve válce stane nepostradatelnou.

Na rozdíl od mnoha svých kolegů Nimitz nevyžadoval tvrdou kázeň, ale byl mu-žem, který si vydobyl vedoucí postavení vlastním uvážlivým výběrem 'podřízených'. Jeho schopnost zůstat klidným i za nejnepříznivějších okolností byla nakažlivá a zvy-šovala jeho působivost. Plně věřil ve své schopnosti, počátkem roku 1941 však udivil své kolegy, když požádal, aby nemusel přijmout postavení vrchního velitele loďstva Spojených států (Commander-in-Chief U. S. Fleet, CINCUS - neblahé zkratkové jmé-no, které admirál King později změnil na COMINCH). Usoudil, že je příliš mladý a že by jeho jmenování mohlo proti němu postavit muže, které by při svém povýšení pře-skočil. Nimitz byl kulturní člověk, který miloval četbu a klasickou hudbu, ve věku šes-tapadesáti let byl na vrcholu svých profesionálních schopností. Když 31. prosince 1941 převzal velení loďstva v Pacifiku, upozornil v celém loďstvu na svůj manažerský styl tím, že si nadále podržel celý Kimmelův štáb. Byl to čin, který mu zajistil téměř bezmeznou oddanost podřízených.

Ňimitz se řídil podle Kingova rozkazu co nejdříve udeřit na Japonce, vysílal leta-dlové lodě k bleskovým výpadům proti japonským základnám na obsazeném ostrově Wake, Gilbertových a Marshalových ostrovech a na ostrově Marcus. Byl to dobrý námět pro novinové zprávy, který pozvedl morálku a pro americkou veřejnost vytvořil nového hrdinu, viceadmirála Williama F. "Bulla" Halseye, jehož přezdívka nepocházela z výstižného popisu jeho osoby, ale vznikla v důsledku tiskové chyby.

Jedním z nejdůležitějších členů bývalého Kimmelova štábu, jemuž je třeba věnovat pozornost, byl korvetní kapitán Joseph Rochefort, který i přes nekonvenční vzhled, oblékání a chování byl jedním z těch, pro něž kryptoanalýza není jen profesí, ale spíše náboženstvím. Rochefort sám řekl: "Považuji za svůj úkol, svou práci i své poslání říkat vrchnímu velitel dnes to, co Japonci učiní zítra."

Rochefort byl zplnomocněný důstojník 14. námořní bojové zpravodajské jednotky vojenského okruhu, místně známé jako stanice Hypo; její operátoři monitorovali rádio-vý provoz nepřítele, byli již tak zběhlí, že mohli identifikovat vysílací techniku jednotlivých operátorů - jeho "pěst" podle používaného žargonu. Jeho šéf a dobrý přítel korvetní kapitán Edwin T. Layton byl náčelníkem štábu námořní zpravodajské služby v Pacifiku a Ňimitz se bavil myšlenkou, že myslí jako japonský vrchní velitel. Se svými širokými zkušenostmi byl Layton schopen to dokázat, když spojoval Rochefortovu analýzu radiových zpráv s dalšími informacemi a se svou vlastní intuicí.

Komplikovanost japonského námořního kódu JN-25B, spolu se složitostí japonského jazyka, znamenaly, že mohlo být přetlumočeno jen asi 15 procent zachycené zprávy. Rochefort a jeho muži však přidali dalších 15 procent, takže smysl a obsah jednotlivých zpráv se stal srozumitelný, zvláště v souvislosti se známými událostmi, jako byly zprávy o pohybu lodí, novinové zprávy a jiné informace, které nebyly získány rádiem. Když Rochefort předával dál informace o běžném japonském rádiovém provozu, mohl Layton předvídat, že se Jamamoto pokusí udeřit na Port Moresby na Nové Guinei a pak podnikne další operaci v Pacifiku.

Důležitější bylo, že mu Ňimitz důvěřoval a jednal podle jeho informací. Rocheforta popisoval velký historik kapitán Edward L. Beach jako muže, který více a zásadněji změnil dějiny, víc než jakýkoli jiný námořní důstojník v historii. Za své zásluhy se dočkal obvyklé odměny, jakou vrchnost uděluje outsiderům: přisvojení si zásluh za akce, které uskutečnil. Rochefort byl kritizován za své způsoby, zproštěn velení a pro zbytek války odsouzen k vykonávání triviálních povinností. Nikdy si nestěžoval, tehdy ani později.

Ňimitz shromáždil provizorní skupinu, složenou ze sedmi amerických a australských křižníků a dvou amerických letadlových lodí - Lexingtonu a Yorktownu - pod velením kontradmirála Franka J. Fletchera. Ňimitzova podpora věnovaná Fletcherovi, jehož pověst utrpěla poté, co nebyl osvobozen ostrov Wake, je typickou ukázkou jeho velitelské schopnosti postarat se o to, aby získal co nejvíce lidí kolem sebe, spíše než aby se znepokojoval krytím svých zad.

Nutnost čelit japonské hrozbě také Ňimitzovi umožnila, aby namíchal dobrou limonádu z citronu, kterým byl americký velitelský systém. Ten právě dospěl ke stejnému rozpolcení, jakého japonské ozbrojené síly dosáhly záměrně. Admirál King by nikdy nedovolil, aby námořnictvo bylo podřízeno generálu MacArthurovi, a MacArthur by nejráději nebyl podřízen nikomu. Byl vytvořen dvojkolejný velitelský systém, ve kterém byla oblast Pacifiku rozdělena na čtyři sekce - severní, centrální, jižní a jihozápadní. První tři byly široce otevřené oblasti oceánu s mnoha malými ostrovy; jihozápadní sekce zahrnovala velké celky pevniny - Austrálii, Novou Guineu, Bismarckovy ostrovy, Východní Indii a Filipíny. Ke své roli vrchního velitele Pacifiku byl Ňimitz jmenován vrchním velitelem tichomořských oblastí, které zahrnovaly severní, centrální a jižní část Pacifiku. MacArthur se stal vrchním velitelem jihozápadní oblasti Pacifiku. Každý z nich velel veškerým americkým a spojeneckým silám ve své oblasti, pozemním, námořním a vzdušným, ale jedinou velkou výjimkou bylo, že si Ňimitz podržel kontrolu nad tichomořským loďstvem, bez ohledu na to, kde se právě nacházelo.

Pouze Spojené státy mohly dosáhnout takového systému a bylo blahodárné, že systém dvojího velení fungoval spíše na principu vzájemné podpory než destruktivní konkurence.

Bitva o Korálové moře

Jamamotův plán šel do největších podrobností. Zatímco hlavní část jeho loďstva po čtyřech měsících obtížné plavby a tvrdých bojů přezbrojovala, vyslal viceadmirála Inouje Sigejošiho se 4. flotilou, aby podpořil operaci na Nové Guinei v Port Moresby a operaci u Tulagi na Šalamounových ostrovech, pod kódovým označením operace MO. Operace MI, útok na Midway, měla být provedena později, až by všechny lodě po opravách byly připraveny.

Inouje byl jedním z nejuvážlivějších činitelů v japonském námořnictvu; kdyby měl Jamamotův vliv, pak by pravděpodobně nedošlo k válce v Pacifiku, protože poznal, že dohoda s Británií a Spojenými státy je v japonském nejvyšším zájmu.

I když Japonci podle svého obvyklého postupu rozdělili své síly, byla Inoujeova skupina silná. Do Rabaulu bylo pod velením kontradmirála Jamada Sadajošiho přeletělo asi 150 pozemních letadel. Úderný svaz letadlových lodí sestával z těžkých křižníků Myoko a Haguro (jenž uštědřil ránu z milosti bitevnímu křižníku Exeter), velkých leta-dlových lodí o rychlosti 30 uzlů Šokaku a Zuikaku, šesti torpédoborců včetně veterána Akehono a jednoho tankeru, vše pod jednotným velením viceadmirála Takagi Takea; kontradmirál Hara Tadaichi byl vybrán jako velitel letadlových lodí. Z těchto tří velitelů měl Takagi nejvýznamnější kariéru, ale Nagumo si vysoce cenil i Jamada a Hara.

Invazní síly následovaly úderný svaz Bismarckovým mořem směrem k Port Moresby. Velel jim kontradmirál Kajioka Sadamiči, který se snažil znovu získat tvář ztracenou u ostrova Wake. Tato skupina se skládala z lehkého křižníku Jubari, který stále nesl stopy po zásazích děl ráže 127 mm z ostrova Wake, jedenácti dopravních lodí, šesti torpédoborců, dvou tankerů, jedné minolovky a opravárenské lodi, byla to raná verze mrazní flotily, kterou Američané v následujících osmnácti měsících zdokonalili. Dopravní lodě vezly 3. speciální vylodovací jednotku z námořní základny v Kure a detašovanou jednotku Jižního moře, což byly japonské námořní jednotky, odpovídající námořní pěchotě

Spojených států.

Kajiooku podporovala podpůrná skupina dvou křižníků, jedné zásobovací lodi letectvá a tři dělových člunů, to vše pod ochranou kontradmirála Goto Aritoma se skupinou čtyř křižníků, letadlové lodi Soho a jednoho torpédoborce.

Menší problémy byly očekávány u Tulagi v jižní části Šalamounových ostrovů, kam byla vyslána mnohem menší skupina, vedená kontradmirálem Šima Kijohidem. Ta se skládala ze dvou torpédoborců, jedné dopravní lodi, jedné minonosky, osmi pomocných minolovek a z několika pomocných lodí.

Proti tomuto rozmístění postavil Nimitz své dvě skupiny letadlových lodí - operačních svazů 17 a 11 - celkové velení měl Fletcher. První svaz se skládal z letadlové lodi Yorktown (Fletcher) křižníků Astoria, Chester a Portland a ze čtyř torpédoborců. V operačním svazu 11 podporovaly letadlovou loď Lexington, pod velením kontradmirála Aubrey W. Fitch, těžké křižníky Minneapolis a New Orleans a pět torpédoborců. "Soukromé námořnictvo" generála MacArthura poskytlo bojovou jednotku 44, již vedl kontradmirál J. G. Crace.

Crace měl tři křižníky, australský Hobart a Austrálii a americký Chicago, spolu se dvěma torpédoborci. Jako osudový doplněk byly také rozmístěny tankery Neosho a Tippecanoe a dva torpédoborce s jedenácti ponorkami.

Dvě nepřátelská loďstva se navzájem zjistila, ale kombinace nedostatečné průzkumné činnosti a špatného počasí zabránila jejich střetu. Obě strany začaly po nepříteli pátrat 5. května a 6. května pokračovaly - to byl trpký den kapitulace Corregidora. Nejistý průzkum měl náhle vyústit do zuřivé bitvy, ve které obě strany najdou samy sebe zkoncentrují se a současně udeří na protivníka v první bitvě v historii, ve které se ani jedno loďstvo neocitlo na dohled protivníka, protože všechny útočné akce provedlo letectvo.

Japonci přistáli na Tulagi bez problémů 3. května. Letadlová loď Yorktown vyslala 4. května proti tomuto bojovému svazu devětadešát letadel, přitom byl potopen torpédoborec Liluzuki, veterán z bojů u ostrovů Guam, Wake a Rabaul, a tři minolovky.

5. května japonská skupina letadlových lodí vplula do Korálového moře, právě když americká skupina letadlových lodí vyrazila ve stejném směru; když tato dvě loďstva stanula ve vzdálenosti sedmdesáti mil, viditelnost byla špatná. Podobně jako mnohé závažné okamžiky ve válce byla skutečná bitva zahájena na základě omylu. 7. května loď Šokaku a Zuikaku dopluly v jižní části Korálového moře k bodu vzdálenému asi 250 mil jižně od Guadalcanalu, kde obdržely zprávu o poloze americké letadlové lodi a křižníků. Korvetní kapitán Takaahaši Kakuiči, který před pouhými šesti měsíci vedl útok na Wheeler Field, byl vybaven třiceti šesti letadly Val, dvaceti čtyřmi letadly Kate a třiceti šesti Zery. Místo na letadlové loď zaútočil na tan-ker Neošo a torpédoborce Sims. Sims dostal tři zásahy, rozlomil se a ihned se potopil. Neošo, přezdívaná loděmi, které zásobovala, Fát Lady - Tlustá dáma, zasažená bomba-mi a zříceným letadlem, byla po čtyři dny zpusťšeným plujícím vrakem, dokud nepřiplul torpédoborec Henley, aby zachránil 123 námořníků a čtrnáct členů posádky lodi Sims, kteří přežili. Tahle epizoda měla ještě jeden smutný dodatek: osmašedesát členů posádky Neošo opustilo loď na čtyřech k sobě přivázaných záchranných člunech. Když je po deseti dnech našel torpédoborec Helm, byli naživu jen čtyři.

V 11.00 téhož dne střemhlavé bombardéry Douglas SBD Dauntless z lodi Lexington pátraly po dvou velkých letadlových lodích, našly Soho a zaútočily na něj. Jedna bomba zničila řízení loď a tím ji vystavila útokům dalších letadel SBD a torpédových bombardérů Douglas TBD Devastator, které ji zasáhly větším množstvím bomb a několik torpéd a zánik hořící loď ukončila útočná skupina lodí Yorktown. Soho klesla

1

pod hladinu v 11.36 s téměř 700 muži na palubě jako první z japonských letadlových lodí, které měly být potopeny. Ozvala se rádiová výzva, v níž se připomínalo svolání z ostrova Wake, o kterém již byla řeč: "Pošlete nám víc Japončků." Korvetní kapitán Robert E. Dixon rádiem požadoval: "Vyškrábněte všechno na palubě. Dixon volá letadlovou loď. Vyškrábněte všechno na palubě." Tato volání znamenala zásadní změnu ve válce. Japonsko už nebude dál pouze rozdávat rány, samo jich pár schytá.

Toho večera se japonská letadla, která omylem považovala Lexington a Yorktown za vlastní letadlové loď, pokusila přistát na palubě - byla odražena protiletadlovou palbou a pak sledována radarem, který odhalil, že loď Šokaku a Zuikaku nejsou vzdáleny ani třicet mil. Admirál Aubrey Fitch, zkušený letec na letadlové lodi, navrhl noční útok, provedený křižníky a torpédoborci, ale Fletcher to zamítl a nařídil místo toho útok časně zrána. Jeho názor potvrdili Japonci, kteří také uvažovali o nočním útoku, ale na-konec jej zamítl. Obě síly se od sebe vzdálily, Američané na jihovýchod, Japonci nejprve na sever, později na jihozápad.

Zřídka se vyskytly dva tak vyrovnané svazy; Japonci měli 121 letadel, Žera a Kate, zatímco Američané jich měli 122, hlavně SBD a Grumman Wildcat a pár Devastatorů. Ale Fletcher měl radar a lepší navigační přístroje, těchto přístrojů měli Japonci nedostatek, což jim přišlo draho. Fletcher zase odvedl křižníky a torpédoborce admirála Graceho a v důsledku toho měl daleko menší protiletdeckou obranu.

Žádné z obou loďstev nemohlo provést útok za svítání. Američané vypátrali Japonce v 08.15 a za třicet minut následoval útok šestačtyřiceti letadel typu F4F. Ve prospěch japonského loďstva hrálo počasí, jejich loď byly kryty vrstvou mraků, ale americké bombardéry typu SBD a TBD, bez ochrany stíhaček, zaútočily na Šokaku na bezoblačném místě. Devastatory, které měly v této válce z amerických letadel největší smůlu, vypustily devět torpéd, ale nezaznamenaly ani jeden zásah. Důvodem byla jednak ty-picky špatná funkce amerických torpéd, jednak okolnost, že byla vypuštěna z příliš velké dálky a torpéda byla tak pomalá, že se jim japonské loď mohly vyhnout.

Patnáct letadel typu SBD uniklo stíhačkám a protiletdecké palbě a docílilo dvou zásahů, po nichž Šokaku začala hořet, ale stále byla schopná přijímat letadla. Útok provedený letadly typu SBD z lodi Lexington přidal další zásah. Šokaku zdolala požár a odplula, některé z jejích letadel přistály na lodi Zuikaku. Šedesát devět letadel admirála Hary zaútočilo,

startovala téměř současně s americkým útokem a v 11.00 zasáhla Lexington. Obranná protiletěcká palba se musela potýkat se střemhlavými bombardéry útočícími shora, zatímco ze všech stran přilétala torpédová letadla. Japonská torpéda byla účinná, "Lady Lex" zasáhla dvě torpéda na levém boku a ta se ihned začala naklápět; následovala tři další a několik bomb.

Mezitím byl zahájen útok na Yorktown, při tom jedna bomba pronikla čtyřmi palubami, zabila nebo zranila šedesát šest členů posádky, ale nezabránila leteckým operacím.

Škody byly odstraněny a Yorktown mohl bez pomoci odplout.

Nakloněná loď Lexington, již kdysi velel admirál King, se narovnávala přesunutím zásoby topného oleje a pokračovala v leteckých operacích, dokud velká exploze leteckého benzínu nezpůsobila požár, který se brzy vymkl kontrole. Kapitán Frederick C. Sherman byl nucen vydat rozkaz k opuštění lodi. Americký torpédoborec Phelps ji zasáhl pěti torpédy, aby zabránil možnosti, že by seji zmocnili Japonci. Stále ještě leží v Korálovém moři, v hloubce 4 400 metrů. Z její posádky přišlo o život 216 mužů, 2 735 bylo zachráněno, mezi nimi i kapitánův pes.

V bitvě si Japonsko vydobylo dosti slávy na to, aby se mohly přehlédnout některé

její důsledky. Japonci potopili legendární loď Lexington, kromě toho loď Neosho a Sims, a poškodili Yorktown. Ztratili mnohem menší letadlovou loď Šoho, jeden torpédoborec a několik menších plavidel. Loď Šokaku však byla poškozena daleko více než Yorktown a zařízení pro letecký provoz lodi Zuikaku bylo těžce poškozeno. Yorktownu se podaří dorazit včas do příští velké bitvy, což ani jedna z těchto dvou letadlových lodí nedokáže, a tento fakt sehraje zásadní roli.

Strategický význam však byl mnohem větší, i když proti Japoncům utrpěli ztráty, neboť pokus o dobytí Port Moresby, místa tak důležitého pro obě strany, ztroskotal, což bylo poprvé, kdy byl zastaven japonský postup.

Pouhé vyjmenování lodí - Yorktown, Šokaku, Lexington - zahluje jejich nesmírnou velikostí a silou, ale skrývá neodmyslitelnou lidskost námořníků, kteří se na nich plavili. Každá loď byla výsledkem pečlivého uvažování a plánování, často opakovaným, aby bylo dosaženo toho, co si strategové představují pod pojmy rychlost, pancéřování a výzbroj. Loď Lexington zde budiž příkladem. Velikost lodi zůstává nedoceněna, do-kud se neprojete po 271 metrech dlouhé paluby, nezměříte hloubku jejího trupu, nebo se nepohybujete ve společnosti 1 730 členů mužstva a 169 důstojníků, z nichž každý má svůj život a své sny. Masa takové lodi je ohromující - při plné rychlosti 33,25 uzlu a při výtlaku 33 000 tun může Lexington čile proplovat bitvou, ale trvá mu dlouhé minuty, než se vydá na cestu nebo zastaví. Ale bez ohledu na velikost lodi, každá - od bitevní lodi třídy Jamata až po E-boaty (německé rychlé čluny) prohánějící se vodami Kanálu - má v každém námořnictvu svou vlastní osobnost, tradice a zvyky. Každá má svůj osud, někdy dobrý, někdy zlý. Jména lodí nutně vyvolávají představu funkční, často smrtelné zbraně, ale pro muže, kteří je navrhovali a postavili, ale zvláště pro ty, kteří na nich sloužili, budou vždy něčím víc než železem a ocelí - byly jejich domo-vem a bezpečím a i v těch nejtemnějších chvílích pro ně zosobňovaly naději.

Japonské síly a strategie pro operaci Midway

Spojené státy uplatňovaly nárok na atol Midway od roku 1859, ale jeho vzdálenost a nedostatek čerstvé vody bránily jeho ovládnutí až do roku 1903, když na něm prezident Theodore Roosevelt schválil vybudovat stanici na telegrafní kabelové trase, spojující Manilu a Honolulu. (Tento kabel sehraje nesmírně důležitou roli v roce 1942, neboť umožní, aby přípravy pro nastávající bitvu byly prováděny bez použití rádiového spojení.) Atol je považován za nejvzdálenější výběžek řetězu Havajských ostrovů ve vzdálenosti 1 135 mil na severozápad od Pearl Harboru, skládá se ze dvou malých ostrovů Sand a Eastern, dokola chráněných útesem, laguny a přístavu. Atol, měřící v průměru pouze šest mil, má přistávací plochu pro letadla dlouhou 1 600 metrů a mí-moto dvě menší, které zabírají ve skutečnosti celý ostrov Eastern, dále hangár pro námořní letadla, skladiště pohonných hmot a zařízení pro destilaci vody, které bylo později využito při obrátě válce lsi.

Proti tomuto cíli, ve skutečnosti bezcennému, ale strategicky neocenitelnému, shromáždil admirál Jamamoto impozantní sílu, čtyři těžké a dvě lehké letadlové lodě, sedm bitevních lodí včetně Jamato, která byla nejsilnější na světě, a byla vlajkovou lodí Jamamota; deset těžkých křižníků, čtyři lehké křižníky, čtyřicet torpédoborců; šestnáct ponorek, dvanáct dopravních lodí a velké množství tankerů, nosiče hydroplánů, minolovky a jiná pomocná plavidla.

Byla to zdrcující síla. Ale Jamamoto ji rozdělil do pěti oddělených skupin:

1. Průzkumný předstunutý expediční svaz, skládající se ze čtyř skupin s celkovým počtem šestnácti ponorek, které měly být umístěny severně a jižně od Francouzských fregatních mělčin a odříznout tuto oblast od Havaje. Kontradmirál Fukudome namítal, že některé ponorky, určené pro tento úkol, jsou starší než dvanáct let a příliš pomalé; žádná z nich se nemůže ponořit do větší hloubky než 60 metrů; nehodí se proto pro úkol, který jim byl přisouzen. Jeho připomínky byly zamítnuty, ale další události měly ukázat, že měl pravdu. Ponorky se opozdily pouze o čtyřicet hodin, ale i to stačilo, aby se americkým silám podařilo proniknout. Kdyby byly ponorky na místě včas, tak by k překvapení, které Američané plánovali, nedošlo a výsledek bitvy o Midway by mohl být úplně jiný.

Japonci využívali závětrné strany Francouzských fregatních mělčin 490 mil severo-západně od ostrova Oahu jako opěrného bodu pro stanoviště ponorek za účelem doplnění zásob pohonných hmot čtyřmotorových létajících člunů typu Kawaniši H8K Emily, které v noci 3. března 1942 bombardovaly Honolulu. Měli v úmyslu opět využít tohoto místa pro průzkum, ale Američané, kteří užívali kombinaci SIGINT (signals intelligence, informace zpravodajské služby) a vlastní intuici, jim plány překazili, mís-to zaminovali a sřežili. Tyto dvě události ovlivnily další vývoj v neprospěch Jamamota, který nevypracoval žádné alternativní plány.

2. Úderný svaz sestávající z lodí Soryu, Kaga, Akagi a Hiryu, pod velením admirála Naguma; všechny čtyři lodě se zúčastnily útoku na Pearl Harbor. Lodě Šokaku a Zuikaku se k nim nemohly připojit kvůli bitvě o Korálové moře. Le-tadlové lodě nesly třiasedmdesát stíhaček, osmdesát šest střemhlavých bombardérů a devadesát tři torpédových letadel a nejlepší námořní letecké posádky v japonském námořnictvu, což v daném případě znamenalo nejlepší na světě.
3. Vojenský okupační svaz pod velením admirála Konda, vrchního velitele 2. loď š-tva. Měl k dispozici dvanáct dopravních lodí k přepravě 5 000 důstojníků a mužů, jejichž úkolem bylo dobýt Midway a udržet jej. Dopravní lodě byly kryty torpédoborci, pravděpodobně nejlepšími na světě.
4. Mimořádné Hlavní síly se sedmi bitevními loděmi - Jamato, Mucu (zaplacená z příspěvků japonských školních dětí), Nagato, Ise, Hyuga, Fuso a Jamaširo. Poslední čtyři lodě byly vyčleněny pro úder na Aleuty, který byl určen americkému loďstvu, deroucím se na sever. Z porovnání důležitosti obou oblastí střetnutí překvapivě vyplývá, že tato skupina byla teoreticky umístěna tak, že mohla podpořit síly u Midwaye nebo u Aleut. Události měly prokázat, že úkol nemohla splnit ani v jednom případě. Hlavní skupina také zahrnovala letadlovou loď Hošo, normálně používanou pro výcvik ve Vnitřním moři, a skupinu torpédoborců.
- SjSvaz určený pro severní oblast se dvěma lehkými křižníky (Ryujo a Juny o) a dvěma těžkými křižníky, a s okupačními skupinami pro ostrovy Attu a Kiska v Aleutách.
- ^Jamamoto neponechal nic náhodě včetně spekulací, jaká by mohla být reakce Ame-ričanů. V podstatě se snažil obrátit pozornost na Aleuty a pak se rychle zmocnit Mid-waye. Když by se je oslabený Nimitz pokusil znovu dobýt, japonské Spojené loďstvo by úplně zničilo americké loďstvo v Pacifiku. Jeho plány měly obrovské trhliny, neboť Nimitz nejenže věděl, k čemu má dojít, ale byl navíc ochoten riskovat své drahocenné letadlové lodě, aby tomu zabránil. Japonci vrhli do této operace 165 lodí a připravili jako obvykle složité časové plány a operační rozkazy, přičemž spotřebovali velké množství paliva. Jamamoto si hověl v proslulém pohodlí lodi Jamato. I když Jamamotova přítomnost u loďstva povzbudila morálku mužstva, vyřadila jej prakticky z velitelské role, protože bylo nutné dodržovat naprostý rádiový klid.
- Jamamotovy názory byly posilovány Nagumovým pesimistickým hodnocením situace. Podle Naguma bude americké námořnictvo připraveno, ale bude bojovat dál o znovuzískání Midwaye. Nevěřil, že jsou v oblasti v daném okamžiku nějaké le-tadlové lodě, ale i kdyby připluly, měli by přece dost sil se s nimi vypořádat bez ohledu na ztráty utrpěné při dobytí Midwaye.
- Zřídka kdy se dva tak vynikající admirálové tolik mylili.
- Americké síly a strategie pro obranu Midwaye
- Admirál Nimitz reagoval tak, jak admirál King očekával - rychle a směle. Posílil Midway do takové míry, do jaké byl schopen, trval na tom, že opravné práce na lodi Yorktown, plánované na měsíce, musí být dokončeny ve třech dnech. Stalo se. S velkými ocelovými záplatami na vnější straně a s dřevěnými výztuhami uvnitř jako v důlní šachtě tato loď vyplula 31. května v 09.00, se stovkami dělníků stále na palubě.
- Nimitz zřídil bojový svaz letadlových lodí pod velením Fletchera, skládající se z jeho vlastního operačního svazu 17 (Yorktown) a Halseyova bojového svazu 16 (Enterprise a Hornet). Tyto tři lodě mu zajišťovaly sedmdesát sedm letadel typu F4F Wild-cat, 112 letadel typu SBD Dauntless a dvaatřicet letadel TBD Devastator; nebylo to mnoho, zvláště když Devastatory byly beznadějně nedostačující. Rád by měl k dispozici loď Saratoga, ale tato byla právě v opravě po lednovém torpédovém útoku a dorazila do Pearl Harboru až po bitvě.
- Bull Halsey se nezúčastnil bitvy o Korálové moře, protože se vracel z Doolittleova nájezdu. K jeho velkému zklamání jej těžký stav vyčerpání a kožní záněty donutily koncem května k pobytu v nemocnici, neměl se zúčastnit ani bitvy o Midway. Jako svého nástupce doporučil Halsey kontradmirála Raymonda A. Spruanceho.
- Spruancemu bylo skoro šestapadesát let. O jeho mnoha přednostech svědčilo i hodnocení admirála Kinga, že Spruance je z nich dvou ten chytřejší. King se takhle o ni-kom-jiném v životě nevyjádřil. Spruance se jako námořní kadet zúčastnil plavby kolem světa s Velkým bílým loďstvem Teddyho Roosevelta, rychle a nerušeně stoupal výš a následoval své příklady. Na rozdíl od mnoha námořních důstojníků měl rozsáhlý o-kruh zájmů, což se odráželo v jeho čtenářské vášni. Po řadě stále vyšších míst konečně dosáhl splnění své touhy, když se stal velitelem 5. divize křižníků s vlajkovou lodí Northampton. Účastnil se s Halseyem řady rychlých útoků letadlových lodí. Nebyl však leteckým odborníkem. Byl proto překvapenější než kdokoliv jiný, když jej Hal-sey jmenoval svým nástupcem. Ale Halsey jej odhadl dobře.
- Mimo letadlové lodě měl Fletcher šest křižníků, patnáct torpédoborců a devatenáct ponorek, s nimiž měl čelit Jamamotově zdrcující síle. Pro první dobu očekávalo ame-rické námořnictvo od svých ponorek hromadnou podporu operací loďstva, což zme-nalo odklon od obvyklých bojových úkolů zaměřených na potápění a ničení. Stejně jako Jamamoto chtěl Nimitz spíše než pro útok používat své ponorky při varování loďstva, jako nástražný drát při hledání nepřítele a k podávání zpráv o něm.
- Kontradmirál Robert H. English, nový velitel ponorek v Pacifiku (Commander Sub-marines Pacific, COMSUBPAC) byl skutečným veteránem, nastoupil službu v roce 1914 na palubě ponorky D-3 s benzinovým pohonem a sloužil v terénu po většinu své kariéry. (Zahynul v troskách letadla v lednu 1943.) English měl pod operačním říze-ním devětatdacet ponorek, pětadvacet připravených k boji a devatenáct určených pro bitvu o Midway. Dvanáct ponorek zařadil do bojové skupiny 7.1 s úkolem hlídkovat u Midwaye; tři zařadil do bojové skupiny 7.2 s úkolem zajišťovat oblast severový-chodně od Midwaye, zhruba na

poloviční cestě k ostrovu Oahu; čtyři ponorky bojové skupiny 7.3 zaujaly postavení 300 mil severně od Oahu. Byla to skvělá skupina lodí, s dobrými posádkami, nevýhodou pro ni byla poruchová torpéda, a ačkoliv letectvo bude rozhodujícím činitelem po větší část bitvy, docílí ponorky jednoho rozhodujícího úspěchu, a ovlivní tak akce po bitvě. Zatímco Jamamoto rozděloval své síly a doufal, že jeho protivník učiní totéž, pla-vovlasý, růžolící Nimitz soustřeďoval svou nepřilíš velkou sílu tak, aby získal taktické i strategické výhody. Na Midwayi byla posílena posádka námořní pěchoty na celkový počet 2000 mužů. 2. námořní letecká peruť měla v útvaru VMF-221 dvacet letadel typu Brewster F2A Buffalo a sedm letadel Grumman Wildcat, útvar VMSB-241 měl jedenáct zastaralých letadel Vought SB2U-3 Vindicator a šestnáct letadel SBD-2 Dauntless. (Zde zkratka V znamená těžší než vzduch, M námořní, F stíhačka a SB průzkumný-bombardovací.) Bylo zde také dvaatřicet letadel typu Consolidated PBY Catalina pro hlídkovou činnost a šest nově přidělených letadel Grumman TBF Aven-ger, toto letadlo dokáže, že je stejně vynikající, jako je Devastator nevyhovující - ale ne v nadcházející bitvě. Detašovaná jednotka armádního letectva měla devatenáct letadel typu Boeing B-17 Flying Fortress a čtyři letadla typu Martin B-26 Marauder vy-zbrojená pro vypouštění torpéd. Nimitz si přál, aby se Midway stal oceánským Verdunem tím, že vtáhne nepřátelské síly do opotřebovací bitvy na nepotopitelném ostrově. Zatímco byl Nagumo plně za-městnán útokem na Midway, Fletcherovy letadlové lodě měly provést šermířský vý-pad. Zpravodajská služba měla samozřejmě klíčové postavení a Rochefort s Laytonem zase jednou prokáží, že se jedná o činnost, která je pro výsledek bitvy rozhodující. Ná-hodné útržky rozhovoru - požadavek na větší množství tankovacích hadic, lítostivá poznámka, že bitevní loď nebude na tažení připravena, žádost o mapy Aleut - to všech-no Rochefortovi něco napovídalo. Průlom nastal, když Rochefort zjistil, že koruaku butai, invazní síly, směřují k AF - ale kde je AF?

Po celé toto kritické období musel Rochefort čelit útokům ze strany zpravodajské služby ve Washingtonu, která nechtěla z prestižních důvodů souhlasit s jeho předpově-dí, že Japonci zaútočí na Midway. Aby dokázal, že má pravdu, dohodl prostřednictvím bezpečného komunikačního kabelu určeného pro posádku na Midwayi, aby byla vyslá-na^ rádiem v otevřené řeči žádost o dodávku vody v důsledku exploze ve vodním desti-lačním systému. Japonci ihned zaznamenali, že AF vyslalo zprávu o problému s vodpu^ činž byl podán důkaz, že AF je krycí jméno pro Midway. Z útržků různých informací Rochefort také odvodil navržená data pro útok na Mid-way, 2. nebo 3. června. Jeho rivalové ve výzvědné službě ve Washingtonu, donucení nyní souhlasit s tím, že cílem útoku je Midway, však byli přesvědčeni, že se tak stane 15. června.

Bitva o Midway

Nimitz ignoroval japonský útok na Dutch Harbor 3. června, byl pevně přesvědčen, že se jedná o léčku. Prvním náznakem toho, že se japonské invazní síly blíží Midwayi' byla zpráva podporučíka Jewell "Jacka" Reida z Cataliny v 09.25; Reid po dvě a půl hodiny pokračoval ve sledování invazních sil.

Ani jedna ze stran zatím nevěděla, že Nagumovy snahy osudově ovlivnila nejen skutečnost, že došlo k porušení bezpečnosti v utajení, ale také , že byl pověřen dvěma navzájem neslučitelnými taktickými úkoly. Byl požádán, aby zaútočil 5. června na Midway v rámci přípravy vylovení, což jej omezovalo na menší oblast moře a snižova-lo pružnost jeho akcí; byl mu také uložen úkol zničit americké loďstvo v Pacifiku, což vyžadovalo absolutní volnost pohybu.

První akce se udala v 16.40, když šest amerických bombardérů B-17 zMidwaye zaútočilo na dopravní loď téměř 600 mil na západ od ostrova, přičemž nebyly zazna-menány žádné zásahy. Tyto bombardéry způsobily v celém japonském loďstvu vlnu zděšení, ne pro vynikající výkony Američanů při bombardování, ale protože bylo jasné, že Japonci přišli o moment překvapení, prvek, kterého si Jamamoto a Nagumo vysoce cenili.

Krátce po půlnoci čtyři pomalá letadla typu Catalina, urychleně vybavená zařízením na shazování torpéd, našla pomocí radaru invazní loďstvo a uskutečnila torpédový útok - první pro piloty i Cataliny. Podporučík G. D. Probst se vynořil zpod mraku, aby do-stihl loďstvo ozářené paprsky měsíčního světla a zasáhl tanker Akebono Maru. Byla to nádherná ukázka leteckého umění, která naprosto zpochybnila Nagumovo tvrzení, že Američané nebudou chtít bojovat. Také se zde projevil stále se zvětšující rozdíl mezi americkou a japonskou technikou - invazní loďstvo nebylo vyzbrojeno radarem.

Nagumo plul Tichým oceánem a shromažďoval ve špatném počasí své síly k útočné akci, až 4. června dosáhl svého místa startu letadel z letadlových lodí 240 mil severozá-padně od Midwaye. Nepochybně jej povzbudilo, když se dozvěděl, že císařský hlavní stan věřil natolik ve vítězství, že již přejmenoval Midway na "Slavný měsíc červen". (Japonci museli trpět přehnaným sebevědomím, neboť před každou operací stanovili dobu a místo kapitulace nepřítele.)

Fletcherovy jednotky sledovaly intuitivně Naguma na jihozápad a byly připraveny zahájit útok na vzdálenost přes 200 mil severně od Midwaye.

V 06.03 letadlo Catalina upozorovalo a sdělilo rádiem postavení dvou letadlových lodí směřujících na Midway. loď Yorktown také obdržela zprávu. O tři minuty později nařídil Fletcher Spruancemu, aby plul na jihozápad a zaútočil na letadlové lodě nepří-tele, jakmile bude s konečnou platností určena jejich poloha. Fletcherovy hlídkové bombardéry byly vystřídány. Jeho vlastní útok bude následovat.

Rozhodnutí rozdělit své síly bylo skvělou spekulací, stejně tak učinil Lee u Chancel-lorsville. Fletcher nebyl schopen ze všech sil odolávat soustředěnému nepřátelskému útoku, a proto rozdělit své síly protiletecké obrany a vzdušného průzkumu, aby zaúto-čil dvěma vzdušnými útoky do Nagumova boku. Tímto jediným rozhodnutím, jehož smělost ani důvtip se nedočkaly okamžitého uznání, Fletcher později upevnil svou vy-nikající pověst.

V souladu s Nimitzovým plánem se stíhačky z Midwaye chopily své role pikadorů, Fletcher byl matadorem. V 06.16 vzletly, aby čelily přibližující se skupině 108 letadel, v níž byly rovnoměrně zastoupeny typy Val, Kate a Zero, které

vzlétly z letadlových lodí Hiriyu Soryu, Akagi a Kaga. Námořní letecké síly byly těžce poškozeny, jejich letadla typu Brewster Buffalo a Grumman Wildcat nepředstavovala srovnatelný protějšek pro zkušené japonské piloty ve vynikajících stíhačkách typu Zero, kteří sestřelili patnáct a poškodili sedm dalších amerických letadel.

V 06.30 byl útok na Midway v plném proudu; naštěstí se zde nejednalo o Pearl Harbor. Jeden americký námořník se postaral při cvičení před několika dny o nepříjemné překvapení, když přivedl k výbuchu nešťastnou náhodou 400 000 galonů benzínu; Ja-poncům se nepodařilo způsobit úmyslně o mnoho větší škody, byli početně slabí a jejich bomby byly příliš lehké. Zasáhli prádelnu a nemocnici, pak elektrárnu, čímž přerušili dodávku elektrického proudu. Dále byl zasažen hangár pro hydroplány, naftové nádrže a některá skladiště, ale vzniklé škody nestačily na to, aby umožnily invazi na ostrov. Bylo by třeba druhého útoku, aby se mohlo uskutečnit vylodění.

Američané odpověděli na nálet, přičemž nahrazovali statečností to, co chybělo v koordinaci. V 07.10 zaútočila čtyři letadla typu Martin Marauder z 69. bombardovací letky a šest námořních letadel typu Grumman TBF Avenger, po shoení torpéd nedošlo ani k jednomu zásahu. Vrátilo se pouze jedno letadlo typu TBF a dvě typu Marauder, obě těžce poškozená. Za čtyři minuty svrhlo bomby čtrnáct letadel B-17E, byly hlášeny zásahy, které se později nepotvrdily.

Nagumův nedostatečný průzkum

Stejně jako u Pearl Harboru využily americké letadlové lodě ve svůj prospěch Nagumovy chyby netěžit v plné míře z průzkumné činnosti. Průzkum byl považován za základní obranné opatření a tudíž za prokletí pro ofenzivně smýšlející Japonce. Jednorázové průzkumné akce, které byly podniknuty, nepokryly celou oblast a jejich další pokračování nebylo plánováno. Za úsvitu bylo vysláno sedm průzkumných letadel (šest typu Aiči E13K Jaké z křižníků a jediné typu Nakadžima E8N2 Dave z letadlové lodi Haruná), aby provedla průzkum všemi směry. Sedmé letadlo, vyslané z křižníků Tone, mělo za úkol průzkum přesně v té oblasti, ve které číhala Fletcherova úderná skupina, ale jeho start se zdržel o osudových třicet minut následkem potíží při katapultování.

Nagumo, který se pravděpodobně poučil z kritiky, která následovala po jeho předchozí chybě, kdy se rozhodl nepodniknout rozhodující útok, vyhověl žádosti velitele letecké jednotky na lodi Hiryu korvetního kapitána Tomonaga Joičiho, aby byl podniknut druhý útok na Midway. Tomonaga, nástupce Fučidy, byl zraněn a jeho rádiové spojení nefungovalo. Vzkaz musel být Nagumovi vyslán prostřednictvím signální služby. V 07.15, ve stejném okamžiku, kdy byl na Midway vyhlášen konec poplachu, Nagumo nařídil, aby z paluby bylo odklizeny třiadvadesát letadel, připravených k úderu na letadlové lodě, aby mohl přijmout vracející se letadla. Požadoval, aby letadla na palubě byla znovu vyzbrojena pro útok proti pozemním cílům, tato operace vyžadovala vyložení torpéd aprůbojných bomb a jejich náhradu zbraněmi použitelnými proti pozemním cílům. I když oba výtahy na palubě letadlové lodi mohou vyjet nahoru nebo sjet dolů během patnácti vteřin, dalších nejméně šedesát vteřin si vyžádá pohyb letadla na palubě, jeho překontrolování, pak spuštění výtahu a doprava letadla ven. I když se vezmou v úvahu ta letadla, která provedla výměnu výbroje na palubě, manipulace s třiadvadesáti letadly zabere nejméně hodinu.

V 07.28 byl admirál Nagumo otřesen zprávou průzkumného letadla z křižníků Tone, že se blíží deset nepřátelských hladinových lodí ve vzdálenosti 240 mil od Midwaye. To nikdo nečekal; nepředpokládalo se, že by se americké loďstvo z Pearl Harboru objevilo před dobytím Midwaye.

Nagumo si najednou uvědomil, že musí udělat bolestné rozhodnutí. Z Midway se vracelo asi 100 jeho letadel s posádkami bojujícími v první linii, některá letadla byla poškozená, některá se zraněnými na palubě. Kdyby změnil své rozhodnutí a nařídil, aby letadla připravená pro útok proti nově objevenému nepříteli byla upřednostněna před letadly vracejícími se z Midwaye, tyto stroje by byly ztraceny a většina jejich posádek by asi utonula. Čas se pomalu vlekl a jeho podřízení trnuli ve smrtelné úzkosti, když po plných sedmáct minut zvažoval jednotlivé alternativy. V 07.45 změnil svůj záměr a rozkázal zastavit přezbrojování a připravit se na útok proti lodím.

Řada hlášení průzkumného letadla z lodi Tone zvyšovala napětí. V 08.09 pilot hlásil: "Nepřátelská síla se skládá z pěti křižníků a devíti torpédoborců." To mělo být pro Naguma dostatečné varování. Američané by zajisté nedopustili, aby se tak malá síla, kterou představovalo toto seskupení, střetla bez leteckého krytí s japonskými letadlovými loděmi. V 08.20 průzkumné letadlo z lodi Tone rádiem ohlásilo: "Vypadá to, že nepřítel doprovází letadlová loď."

Účinek této zprávy byl děsivý. Nagumova útočná letadla nebyla stále připravena ke startu, ani letadla vracející se z Midwaye dosud nedorazila a americká letadla se každou chvíli mohla objevit. Na palubě i v podpalubě panoval chaos, naléhavost na přezbrojení letadel vyústila do neuspořádaných postupů. Místo aby byly bomby uloženy ve skladištích, byly ponechány na palubě.

Američtí útočníci se měli brzy ocitnout v situaci, kdy sami budou odstraňovat volně uložené bomby, neboť admirál Spruance měl lepší průzkumný oddíl; jakmile dostal zprávu z hlídkového letadla typu Catalina o Nagumově poloze, stanovil letadlům ope-račního svazu TF 16 změněný kurz, rozkázal, aby odstartovala první a provedla první útok. Pak Spruance obdržel zprávy o leteckém útoku na Midway a rozhodl se na radu svého náčelníka štábu kapitána Milese Browninga podstoupit záměrné riziko a sladit útok s přezbrojením nepřítelů a dočerpání letadel, vracejících se z Midwaye, pohonnými hmotami. Byla to intuice a bylo to geniální rozhodnutí - napomohlo tomu také to, že se od Japonců odvrátilo štěstí. V 07.00 Spruance rozkázal, aby letadlová loď Enterprise vyslala třiatřicet střemhlavých bombardérů SBD Dauntless, čtrnáct letadel TBD Devastator a deset letadel F4F Wildcat, dále aby letadlová loď Hornet vyslala třicet pět letadel Dauntless, patnáct letadel Devastator a deset letadel F4F Wildcat. Piloti a jejich posádky si byli vědomi rizika, které podstupovali - podle taktické instrukce byl nepřítel vzdálen 155 mil a jejich letadla měla průměrný akční rádius 175 mil. Naděje na to, že provedou útok a vrátí se zpět, byly mizivé, kdyby došlo k jakémukoli vzdušnému boji, pak by již žádné vyhlídky neexistovaly - byli si jisti tím, že by neměli dostatek pohonných hmot. Start z lodi Yorktown se opozdil až do 08.38, protože bylo třeba připravit letadla. Vzhledem k tomu, že dosud byly s

určitostí objeveny jen dvě ze čtyř předpokládaných japonských letadlových lodí, vyslal Fletcher pouze část svých sil - sedmnáct letadel Dauntless, dvanáct letadel Devastator a šest letadel Wildcat.

Mezitím námořní velitel Midway fregatní kapitán Cyril T. Simard, který odolal ne-přátelskému tlaku a provedl odvetnou akci, vyslal šestnáct střemhlavých bombardérů SBD z jednotky VSMB 241, vedených majorem Loftonem R. "Joe" Hendersonem. Většina jeho mužů neměla zkušenosti se střemhlavým bombardováním, protože prováděla bombardování při klouzavém letu na starších letadlech typu Vought SB2U Vindicator; proto je Henderson vedl do útoku klouzavým letem, při kterém byli po určité době zranitelní nepřátelským dělostřelectvem. Osm z nich Nagumovy stíhačky Zero sestřelily, mezi nimi i Hendersona (po něm bude pojmenováno letiště a torpédoborec). O deset minut později patnáct armádních letadel B-17 zase poselo oceán bombami z výšky 6 000 metrů, nedocílila však žádného zásahu - Billy Mitcheli se musel obracet v hrobě. (V průběhu bitvy o Midway svrhla letadla B-17 322 bomb, žádná z nich nezasáhla cíl.)

Potom provedlo jedenáct zastaralých letadel typu Marine Vindicator z jednotky

VSMB 241 poslední útok z pozemních základů na Nagumovy lodě, proklestily si cestu silnou protiletdeckou palbou a zaútočily na bitevní loď Haruna. I když nebyl zaznamenán žádný zásah, pozdržely návrat letadel, vracejících se od Midway, mnohé z nich se zřítily do moře.

Když ustaly útoky proti jeho lodím ze základů na Midwayi, začal Nagumo ko-nečně přijímat některá ze svých letadel. V 09.17 skončil a nařídil změnu kurzu své formace, tím šťastnou náhodou unikl z dohledu pětadvacet letadel typu Dauntless z lodi Hornet. Tato letadla přišla o majestátní pohled, protože skupina jeho čtyř letadlových lodí byla chráněna stěnou šestnácti lodí, kterou tvořily dvě bitevní lodě, tři křižníky a jedenáct torpédoborců. Napravo od vlajkové lodi Akagi (Rudý zámek), Jamamotova bývalého velitelského stanoviště, byla loď Kaga (Vzrůstající štěstí), o něco více než míle vzadu. Tři míle na levé straně, ve stejné formaci, byly lodě Hiryo (Létající drak) a Soryu (Zelený drak). Jejich poetická jména neodpovídala ponurému vzhledu: žlutě natřeným palubám s nepřiměřeně malými palubními nástavbami, komínům rýsujícím se napříč lodí; Američané naprosto postrádali důvěrně známé elegantní tvary letadlových lodí. Ale tato formace celkem vzato představovala silnou útočnou sílu; dosud se neprojevovalo, jak je bolestně zranitelná v obraně, neboť japonské formace neměly radar, aby objevily přibližující se nepřátelská letadla, nebo zaměřovaly nepřiměřený počet protiletadlových děl, které loďstvo mělo. Méně patrný ale o to více nebezpečný byl nedostatečný důraz, kladený na odstraňování škod. Nádrže na letecké palivo na letadlových lodích, stejně jako palivové potrubí, byly zranitelné; protipožární zařízení trpěla velkými nedostatky, stejně jako výcvik v jejich používání. Tyto problémy se přiřadily k všeobecně panujícímu nedostatku znalostí o hrozícím nebezpečí benzinových výparů v poškozené lodi a k naprostému nedostatku pevné vnitřní kázně, nezbytné k tomu, aby se mohlo zabránit náhodnému vznícení. I když americké lodě trpěly také podobnými problémy, Američané se rychle naučili používat nová technická zařízení, což se nedá říci o Japoncích.

Postupovat vpřed a udeřit

Osud zasáhl tím nejnepříjemnějším možným způsobem Japonce stejně jako Američany. Především dne korvetní kapitán John C. Waldron, velitel VT-8 (torpédové letky 8) z lodi Hornet, rozmnožil na cyklostylu nástin svých myšlenek před bitvou a připojil jej k rozkazu, který vydal pro své muže. Waldron prohlásil, že prodělali tak dobrý výcvik, jak jen to bylo za daných okolností možné, a když dojde k nejhoršímu, každý muž bude muset ze sebe vydat vše, aby zničil nepřítel; i kdyby zbylo jediné letadlo, aby provedlo poslední průlom, toto letadlo mělo postupovat vpřed a udeřit. Skupina VT-8 bude poslušná této radě téměř do písmene.

Patnáct Waldronových letadel Douglas TBD Devastator bylo stěží schopno s nákladem torpéd udržet rychlost 100 uzlů. TBD letěly bez doprovodu stíhaček a byly zmasakrovány poté, co stíhačky Zero slétly ze své CAP (Combat Air Patrol, obranná formace udržovaná nad letadlovou lodí), aby se zúčastnily honu na živé cíle. Nakonec, jak Waldron bezděčně předpověděl, zbylo jediné letadlo, které řídil podporučík George Gay. Gay se přiblížil dost těsně ke svému cíli a vypustil torpédo, proletěl nad velitelským můstkem lodi Akagi, než se zřítily, při tom se poranil na noze a paži.

Torpédo nezasáhlo cíl. Gay, který jediný z patnácti letadel skupiny VT-8 přežil útok, plaval v průběhu dne uprostřed japonského loďstva, občas se skrýval pod sedadlem, ale přežil a příští odpoledne jej zachránilo letadlo typu PB Y.

Torpédová letka VT-6 z lodi Enterprise na tom nebyla o moc lépe; pod velením korvetního kapitána Eugena E. Lindseye zaútočila na loď Kaga. Přežila pouze čtyři letadla ze čtrnácti; nebyl zaznamenán žádný zásah. Pak dorazila skupina VT-3 z lodi Yorktown, dvanáct letadel typu Devastator napadlo loď Soryu; doprovázelo je šest stíhaček Wildcat, ale stíhačky Zero sestoupily ze svého hlídkového letu, přemohly letadla Grumman a zničily letadla typu Devastator (Pustošitel), přičemž ihned sestřelily sedm strojů. Velitel letky, korvetní kapitán Launce E. Massey, zahynul, stejně jako Lindsey a Waldron. Celkem zaútočilo jednačtyřicet letadel Devastator a vrátilo se jich pouze šest. Žádné z jejich torpéd nezasáhlo nepřátelskou loď. Byla to otřesně vysoká cena, kterou bylo třeba zaplatit za předválečná ekonomická opatření, kdy se Spojené státy cítily moc chudé na to, aby věnovaly potřebné prostředky na letadla, výcvik nebo funkční torpéda.

A nyní mohutná torpédová letadla typu Douglas posloužila způsobem, jaký nikdo neočekával; stala se obětí beránek stíhaček Zero, které opustily oblohu, odkud se blížily střemhlavé bombardéry.

Korvetní kapitán Clarence "Wade" McClusky jenž velel dvaatřiceti letadlům typu SBD Dauntless z lodi Yorktown a Enterprise, byl zklamán při průzkumu - japonské loďstvo nebylo tam, kde předpokládal. Nechtěl si přiznat porážku, letěl dál dalších deset minut, pak se stočil doprava, s vědomím, že spotřebuje všechny zásoby paliva. V 09.55 zpozoroval brázdu zčervené vody za japonským torpédoborcem Arafi, vydal se za ním a zapomněl na to, že z této cesty asi nebude návratu.

V 10.01 McClusky uviděl v dálce kosočtverečnou formaci letadlových lodí a podal zprávu lodi Enterprise o poloze nepřátelského loďstva. V 10.22 vedl svá letadla SBD k útoku na loď Kaga, zatímco pět jiných letadel typu Dauntless

napadlo Nagumovu vlajkovou loď Akagi. (Japonské letadlové lodě, zřejmě z obavy, aby na ně omylem ne-zaútočila spíše vlastní letadla než letadla nepřítel, byla označena body vyznačujícími cíl, rudé slunce veliké patnáct metrů, lemované bílým okrajem šířky 1,5 metru, gigan-tický hinomarus, na přídí a na zádi.) První bomby loď Kaga minuly, ale poručík Wil-mer Earl Callaher svrhl pětisetkilovou bombu mezi letadla zaparkovaná na zádi; ta prorazila palubu a zanechala za sebou vybuchující letadla a bomby. Další dvě bomby udeřily do přední části, vzplál vytékající benzin, který proměnil loď v hořící výheň, v jejímž žáru hořely a odlupovaly se i nátěry. Osm stovek mužů bylo uvězněno pod palubou, nemohli proniknout hradbou plamenů.

Poručík Dick Best vedl další čtyři letouny SBD do útoku proti lodi Akagi, která se, což je zvláštní, nepokoušela ani uniknout, ani nepálila z proti letadlových děl. Akagi byla zničena explozí bomby o váze 500 kg, která prorazila palubu uprostřed lodi, a dvěma dalšími zásahy na zádi mezi zaparkovaná letadla.

Dále si letadla Dauntless z lodi Yorktown vybrala za cíl loď Soryu, korvetní kapitán Maxwell Leslie vedl skupinu VB-3 (bombardovací letka 3). Soryu byla zranitelná, ne-boť její paluby byly přeplněny letadly, která byla připravena způsobit americkým lo-dím to, co se teď obrátilo proti ní. Letadla SBD útočila ze tří různých stran a rozmístila tři bomby o váze 500 kg rovnoměrně podél paluby - na přední část, doprostřed lodi a dozadu. Plameny vzplály s takovou prudkostí, že posádka byla zahánána během dva-ceti minut. Později, když plameny ustoupily a trup lodi byl stále na hladině, se Japonci pokoušeli vzít loď do vleku.

Korvetní kapitán William H. Brockman, kapitán ponorky Nautilus, si klestil cestu jádrem japonského loďstva, nevšímal si hlubinných pum ze vzduchu a z hladinových lodí. Vystoupil na hloubku periskopu, jen aby viděl, že na něj bitevní loď Haruna pálí

boční salvou. Odpálil na bitevní loď tři torpéda - ani jedno nezasáhlo cíl - pak se opět ponořil; v 11.45 viděl ve svém periskopu hořící japonskou letadlovou loď - byla to Soryu. Brockman sledoval loď, jak zpomaluje, pak se zastavuje, později se připravova-la, aby ji mohli vzít do vleku. V 13.59 odpálil tři torpéda ze vzdálenosti 2 400 metrů. Tentokrát všechna zasáhla cíl a dvě explodovala. Brockman se ponořil do hloubky 90 metrů a vyčkával na útok hlubinnou pumou. Pyšná loď Soryu klesla ke dnu v 19.13, roz-lomená na dvě části; její velitel kapitán Janagimoto Ryusaku se potopil s ní, zpíval ná-rodní hymnu "Kimigayo". Brockman a jeho posádka mohli při ponoření naslouchat zvukům doprovázejícím její rozlomení a explozi. Na palubě zahynulo více než 700 mužů (navzdory Brockmanovým zprávám). Někteří lidé nyní tvrdí, že torpéda z po-norky Nautilus minula cíl a že potopení lodi Soryu způsobily výlučně pumy z leta-del Yorktownu. Deník kontradmirála Ugaki Matomeho ukazuje, že Jamamoto byl tak vzdálen realitě jako byl vzdálen bitvě. (Ugaki, náruživý pijan, měl nepoddajnou povahu; sestřelen ve stejném střetnutí s Jamamotem letadly P-38 Lightning, přestál nouzové přistání a do-plul na břeh se zlomenou rukou. Stal se obhájcem taktiky kamikaze, nakonec si sám, ale neúspěšně, 15. srpna 1945 vyzkoušel útok kamikaze, jeden z posledních ve válce. Stejně jako mnoho dalších v průběhu jeho služby bylo toto gesto marné, neboť letadlo se zřítilo, aniž by způsobilo Američanům nějaké ztráty.)

Ugaki sloužil na palubě lodi Jamato s admirálem Jamamotem, ve vzdálenosti 500 mil od bitvy letadlových lodí. Později napsal, že zprávy o objevení amerického loďstva západně od Midwaye Jamamota potěšily, protože předpokládal, že je okamžitě smete útokem letadlových lodí. Jeho deník zaznamenává, že "ohromující zpráva přišla od ve-litele 8. divize těžkých křižníků: v důsledku útoků nepřátelských bombardérů z letadlo-vých lodí až pozemních základů byly zapáleny loď Kaga, Soryu a Akagi. Hiryu pokračovala v útocích proti nepřátelským letadlovým lodím, zatímco loďstvo se staho-vala na sever za účelem přeskupení".

Ugaki pokračoval: "Tato smutná zpráva okamžitě uvrhla náladu v operační místnos-ti do nejhlubší beznaděje." Mohlo tomu tak být; přímý velitel Nagumo byl právě proti své vůli donucen uprchnout z hořícího můstku na Akagi na torpédoborec Nowaki a po-tom na lehký křižník Nagara.

Admirál Jamamoto odmítl dát souhlas k tomu, aby byla Akagi zničena vlastními lid-mi, doufal, že zachrání loď a celou situaci útokem na Američany. Náhle se ukázalo, že dělostřelecký boj , se kterým vždy počítal, může být rozhodující, rozhodl se vzít Akagi do vleku. Když si uvědomil realitu, byla toto pozoruhodná loď konečně potopena tor-pédy z lodi Nowaki. Jamamoto se rozzuřil na Naguma a nařídil, aby velení převzal ad-mirál Kondo .

V žáru boje si nikdo na americké straně dosud nebyl jist rozsahem vítězství. Věděli, že ztráty jsou velké - čtyřiasedmdesát letadel zničených a ještě více poškozených. Také však nevěděli, že Japonci mají stále ještě v ringu pravého samuraje, byl to kon-tradmirál Jamaguči Tamon, velitel 2. divize letadlových lodí, na palubě lodi Hiryu.

In-dividualista, který se otevřeně stavěl proti Nagumovým plánům, při všech příležitostech uplatňoval své vlastní názory a dokonce se dopustil neomluvitelného hři-chu tím, že si bez Nagumova vědomí stěžoval u Ugakiho, svého přítele a spolužáka z vojenské akademie. Jamaguči absolutně nesouhlasil s myšlenkou rozdělení síly leta-dlových lodí - to byla přímá kritika Jamamota, muže, o němž se říkalo, že bude mít pravděpodobně úspěch. Nyní, příliš pozdě, se ukázalo, že jeho námitky byly ne-zvratné; kdyby zde měli letadlové lodě Hošo, Ryujo a Junyo, mohli stále ještě vyhrát bitvu.

Zkrvavený ale nepokořený odstartoval Jamaguči let osmnácti střemhlavých bombar-dérů Val a šesti stíhaček Zero, již velikost této skupiny prozrazovala vzrůstající bez-mocnost Japonců. Yorktown byl napaden v 11.50. Japonští piloti, kteří si byli zoufale vědomi toho, že pouze oni mohou něco zachránit ve všeobecné pohromě, si probíjeli cestu mezi dvanácti stíhačkami Wildcat, hlídkovými letadly z lodi Yorktown. Sedm le-tadel Val proniklo a tři svrhla bomby přímo na Yorktown, ten se zastavil a začal prudce hořet. Letadla, která byla dosud na jeho palubě, byla přemístěna na loď Enterprise, ale mnohá z nich, kterým došlo palivo, byla nucena nouzově přistát těsně u amerických lodí. Naštěstí byl Tichý oceán teplý a na vodě bylo možné přežít několik hodin, do-konce i několik dní.

Jamaguči až na dně sil odstartoval další útok šesti stíhaček Zero a deseti torpédo-vých letadel Kate. Opravárenské čtyři lodi Yorktown odvedly lepší práci než jejich ja-ponský protějšek. Požáry byly uhašeny a loď brzy pokračovala v cestě rychlostí 15 uzlů. Pak přiletěla letadla Kate a zasáhla ji dvěma torpédy. Zpomalila, pak se zastavila a naklonila se s

poškozeným kormidlem v úhlu 26 stupňů. V 15.00 kapitán Elliot Buckmaster, v obavách že se převrhne, nařídil opuštění lodi a všech 2 270 členů její posádky bylo přemístěno na paluby doprovodných torpédoborců.

Kolo štěstěny admirála Jamagučiho se zastavilo. Současně s jeho vlastními torpédy, která zasáhla loď Yorktown, skupina VS-6 (průzkumná letka 6) loď Enterprise zpozorovala loď Hiryu. Někteří z pilotů, kteří se zúčastnili úspěšného útoku na Akagi včetně Earla Gallahera, byli spojeni do úderné skupiny na lodi Enterprise. Skupiny VB-6 a VS-6 měly pouze jedenáct letadel SBD, ale skupina VB-3 lodi Yorktown, nyní na lodi Enterprise, jich měla čtrnáct. Tato letadla byla doplněna dalšími šestnácti z lodi Kormet, dále se přidalo jedenáct letadel z Midwaye. V 16.00 bylo na cestě jedenáctý řičet letadel SBD. Jejich posádky jim s láskou říkali Slow but Deadly - Pomalé ale smrtící, aby zaútočila na bojovnou loď Hiryu.

Částečně z vlastního popudu se američtí piloti rozhodli, že jedna skupina, vedená Gallaherem, zaútočí na Hiryu, zatímco zbytek se zaměří na bitevní loď, o nichž se předpokládalo, že ji budou doprovázet.

Šest japonských stíhaček bojové letecké hlídky (Combat Air Patrol - CAP) minulo Gallaherovu letku, když zahájil svůj střemhlavý let v čele své skupiny letadel SBD na sluneční straně proti lodi Hiryu, která se právě včas vyhnula obratem první vlně. Na scéně se objevila další skupina letadel SBD. Jamaguči bezmála zvládl situaci, když se Hiryu vyhnula většině bomb. Nakonec svrhla bomby poslední skupina letadel SBD, a ty prorazily letovou palubu; Hiryu byla v koncích a Jamaguči to věděl. Jako fatalista upozornil před bitvou svou ženu, že se tentokrát možná nevrátí.

Hiryu hořela jako sopka, plameny posilovala její stále vysoká rychlost; uvnitř se otfásala výbuchy palivových nádrží, bomb a torpéd. Jamaguči a velící důstojník na lodi Hiryu kapitán Kaku Tomeo provedli poslední obřad, pojedli několik tvrdých námořních sucharů a zapili je vodou. Pak se připoutali k velitelskému můstku, aby klesli ke dnu spolu se svou lodí. K tragikomické situaci došlo, když Hiryu plula dál, stejně jako Akagi. Jamaguči opakovaně odmítal záchranu, nařídil, aby do ní torpédoborec Makigumo vypálil dvě torpéda; Hiryu se potopila až 5. června v 09.00. Velká skupina šestatřiceti námořníků z technického oddílu pod palubou zůstala opuštěna, prorazili si cestu vodotěsnými dveřmi a burácejícími plameny na palubu letadlové lodi a vrhali se přes palubu, dříve než se potopila. Ti, kteří přežili, se zachytili záchranného člunu, vyšplhali se na palubu, posléze byli zpozorováni letadlem PBY a zachráněni americkou pomocnou lodí pro hydroplány Ballard.

Ráno 5. června ve 02.55, zcela neschopen pochopit fakt, že jeho operace se zvrátila z jistého vítězství v naprostou pohromu, při ztrátě čtyř letadlových lodí, vydal Jamamoto svému dosud silnému loďstvu rozkaz k ústupu. Operace MI skončila. Když se důstojníci domlouvali, jakým způsobem tuto zprávu sdělí císaři, odpověděl: "Já sám se císaři omluvím."

Ústup a pronásledování

Spruance předpokládal, že Jamamoto zvolí nejspíše noční dělostřelecké střetnutí, a správně usoudil, že zachování zbývajících amerických letadlových lodí je důležitější, proto nařídil svým silám, aby se stáhly na východ. (Když byla zasažena Yorktown, Fletcher předal velkomyslně velení úderné skupiny Spruancovi.) Loďstvo Spojených států bylo povzbuzeno vítězstvím, ale toužilo, aby bylo ještě rozhodnější, proto se pustilo do pronásledování nepřítele. 5. června v 02.15 ponorka Tambor, pod velením korvetního kapitána J. W. Murphyho, zpozorovala formaci japonských lodí, vzdálenou pouhých devětaosmdesát mil od Midwaye. Murphy udržoval ponorku Tambor v souběžném směru a identifikoval těžké křižníky Suzuya, Kumano, Mikuma a Mogami, tyto lodě byla pokládána za nejsilnější na světě ve své třídě. Křižníky ponorku spatřily a provedly prudký obrát na levou stranu; napětí po bitvě bylo značné a Mogami vrazila na levoboku do zadní části lodi Mikuma. Hlídkující letadlo Catalina zahlédlo tyto dva opožďující se křižníky. Spruance, který se cítil v bezpečí, když Jamamotovy bitevní lodě nečihaly v blízkém okolí, nařídil 6. června v 08.00 útok, pro který letadlová loď Hornet poskytla dvacet šest letadel SBD a osm stíhaček Wildcat. V 10.45 následovala druhá vlna z lodi Enterprise, která se skládala z jedenatřiceti letadel SBD, třech zbývajících letadel Devastator - můžeme jen žasnout nad stavem mysli jejich posádek - a z dvanácti stíhaček Wildcat. V 13.30 odstartovala z paluby lodi Hornet třetí letka čtyřiačtyřiceti letadel SBD a osmi letadel F4F.

Pro veterány z Midwaye to byl nový způsob bojové akce; nebyly zde žádné stíhačky Zero, které by proletěly formaci, žádná přehrada protiletecké palby; místo toho tu byly prakticky dvě sedící kachny. Piloti seřídili svůj čas a začali s vhodnou bombardovací taktikou. Mogami dostala pět zásahů, ale držela se nad vodou a zamířila zpět k Truku. Mikuma zaznamenala řadu zásahů včetně jednoho, který způsobil detonaci torpéd; potopila se téže noci. Fotografie, ukazující potápějící se loď Mikuma, byly zájemně poskytnuty tisku (některé se ve skutečnosti týkaly lodi Mogami), byla to po-vzbudivá změna oproti dojmům z Pearl Harboru.

Poslední vydechnutí lodi Yorktown

Kapitán Buckmaster byl zarmoucen, nezdolná loď Yorktown se udržela na hladině a do vleku ji vzala minolovka Vireo, která ji vlekla rychlostí asi tří uzlů. 5. června ve 12.00 vstoupil Buckmaster znovu s devěťadvaceti důstojníky a 141 muži na palubu, aby zahájili práce na záchraně lodi. Torpédoborec Hammon byl přemístěn k jejímu boku k zajištění energie a čerpadel a naklón lodi byl postupně korigován.

Japonská ponorka I-168, která ostřelovala Midway, dostala zprávu o poloze Yorktownu. Její kapitán Tanabe Jahači strávil šest hodin tím, že se propracovával doprovo-dem lodi Yorktown, dostal se tak blízko ke svému cíli, že musel se svou lodí opsat

široký, hodinu trvající okruh, aby zajistil dostatečně dlouhou dráhu pro svá torpéda. 6. června ve 13.00 Tanabe, jehož přítomnost zakrývala silná olejová vrstva z lodi Yorktown, která narušovala činnost sonaru, odpálil čtyři torpéda. První minulo cíl; dvě pod-plula Hammon a zasáhla Yorktown, čtvrté roztrhlo Hammon vejpl, potopil se během čtyř minut. Tanabe, který triumfoval při zvucích explozí, které způsobil, se ponořil pod Yorktown, aby zabránil odhalení. Torpédoborce ihned připluly a on musel přestát in-tenzivní dvanáctihodinový útok hlubinných pum, konečně se vynořil a doufal, že unikl svým pronásledovatelům. Torpédoborce jej ihned ostřelovaly granáty a on se opět ponořil.

Tentokrát unikl, stal se jedním z mála úspěšných japonských hrdinů v bitvě o Midway. Ostřílená stará lod Yorktown se potopila 7. června v 06.00.

Fiasko u Aleut

Jediným místem, kde události hrály ve prospěch Jamamota, byla jeho odvedení po-zornosti k Aleutám, návnada, kterou Nimitz nespokl. V tomto ohledu jej podporoval americký kontradmirál Robert A. Theobald, který byl vyslán, aby hájil Aleuty, jak nej-lépe dovede, se silou dvou těžkých křižníků, tří lehkých křižníků a deseti torpédobor-ců. Theobald odmítl informaci o záměru japonských sil a jednal podle vlastního uvážení. Umístil své lodě 500 mil jihovýchodně od japonských sil. Bylo to asi správné, protože japonské letectvo by mohlo potopit jeho křižníky, a tím částečně zmírnit porážku u Midwaye.

Japonci podnikli několik ostrých leteckých náletů na Dutch Harbor a počínaje 7. červnem během týdne okupovali ostrovy Attu a Kiska. Ostrovy měly být nejsevernější částí japonské obranné linie; bez klíčové pozice Midwaye však neměly žádný strate-gický význam. Ale byl zde významný faktor: japonská vojska obsadila americkou půdu.

Následovala dlouhá a jednotvárná válka, ve které Japonci na ostrovech na rozdíl od hrubých povětrnostních podmínek uškodili Spojeným státům jen velice málo.

Přiliv se obrací

Japonské námořnictvo udržovalo rozsah své porážky u Midwaye v přísné tajnosti, informovalo pouze nejvyšší důstojníky vrchního velitelství. Členové posádek, kteří přežili, byli zavázáni zachovat tajemství, dokonce i zranění byli dopraveni do nemoc-nic tajně. Bylo uvedeno, že císař přijal zprávu poměrně kladně, poznamenal, že ve válce je možné očekávat i takové nezdary. Ale dopad porážky musel být zdrcující pro Jamamota, kterého v průběhu bitvy skolilo parazitní onemocnění a byl již zcela vyčer-pán. Tato skutečnost mu možná zabránila přeskupit své síly a zaútočit na Midway plnou silou svého loďstva po spojení se dvěma letadlovými loděmi z Aleut. Hrál dost riskantně a přišel o jeden hod kostkami, ale možná, že by příštím mohl vše napravit. Ale bylo to spíše tak, že pochopil, že splnil první část svého proroctví: po šest měsíců se zuřivě štal. Ted' viděl, že Spojené státy se vzpamatovávají daleko rychleji a že jej nečekají rok nebo dva dočasné úlevy, ve které doufal, a že koncepce sjednání míru s unavenou Amerikou vůbec nepřichází v úvahu.

Po návratu do japonských přístavů došlo k záplavě omluv: Nagumo a jeho šedé emi-nence Kusaka, Genda a jiní se omlouvali nejen za porážku, ale i za to, že se vrací živí; což bylo opravdu zlé, přihlídneme-li k tomu, že se jednalo o první japonskou ná-moňní porážku po 350 letech.

Kapitáni tří letadlových lodí - Kaku Tomeo (Hiryu), Okada Jisaku (Kagá) a Janagi-moto Ryusaku (Soryu) - klesli ke dnu se svými loděmi, stejný osud stihl Jamagučiho, divokého velitele 2. divize letadlových lodí. Japoncům, počínaje Jamamotem (o němž Ugaki poznamenal, že o něčem dumá a přitom ztrácí elán), bylo jasné že je nutné pře-hodnotit mylné představy, týkající se ochoty Američanů jít do bitvy. Armáda brzy po-zná, jak hodně je v tom pravdy - v bitvě o Guadalcanal, kde bude důkladně podpora-vána námořnictvem, ale již se bude schylovat k drtivé porážce.

Američané přijali vítězství s povděkem, ale zpočátku opatrně, dokud se jasné ne-potvrdilo, že Jamamoto skutečně ustoupil, a dokud nebyly vyčísleny ztráty. Spojené státy měly 307 mrtvých a raněných, přišly o jednu letadlovou lod (která při důslednější záchranářské činnosti mohla být zachráněna), jeden torpédoborec a 158 letadel; Japon-ci měli více než 3 000 mrtvých a raněných, ztratili čtyři letadlové lodě, jeden těžký křižník a 332 letadel. Japonci přišli o více než 100 svých nejlepších pilotů, jejichž zku-šenosti byly nenahraditelné, pro japonské letecké síly to byl počátek osudového proce-su postupného opotřebování.

Kdyby měl být úspěch v bitvě připisován na americké straně jen jedinému muži, pak by to byl admirál Nimitz, který byl natolik chytrý, že uvěřil odhadům zpravo-dajské služby, které mu byly poskytnuty, a natolik odvážný, že se jimi řídil, protože okolnosti byly takové, že by jej nikdo nemohl napadnout, kdyby se odmítl bitvy zú-častnit. Měl jednu z nedefinovatelných vlastností velkého vojevůdce, která představuje spojení zodpovědnosti a snahy po uskutečnění svého plánu. Tuto vlastnost přenesl na Fletchera a Spruanceho, námoňní velitele, kteří spolu velmi dobře spolupracovali. Fletcher měl odvalu tváří v tvář nepříteli rozdělit své síly a po úderu na Yorktown vel-komyslně předal velení Spruancemu. Muž menšího formátu by si podržel velení a trval by na tom, aby jeho velitelský post byl přenesen na lod Enterprise nebo Hornet. Spru-ance byl dost moudrý, aby naslouchal radám Milese Browninga, a po dosažení vítěz-ství se nedal vlákat do domýšlivého pokusu vyřídít Jamamotovo hlavní loďstvo, což by mohlo být tragickou chybou.

Vliv vítězství na admirála Kinga, prezidenta Roosevelta a na zbývající účastníky amerického vrchního velení byl elektrizující. Najednou viděli, že se objevila nová zbraň, která obnoví rovnováhu námoňních sil v Pacifiku, operační svaz letadlových lodí; co je však důležitější, poznali, že budou schopni posílit tuto sílu, a měli obrov-skou důvěru ve velitele, kteří budou tuto sílu využívat. Havaj nebude už dále ohrožo-vána, plná pozornost bude věnována vyhnání Japonců z jižního Pacifiku.

9

Počáteční evakuace a invaze

S vítězstvím v bitvě o Midway v červnu 1942 se přiliv války v Pacifiku neodvola-telně obrátil ve prospěch Spojenců.

Tato změna nebyla zpočátku dramatická Protože pro zbývající část roku 1942 byly síly Spojených států a Japonska přibližně v rovno-váze, oba soupeři se navzájem měřili jako dva zkušení zápasníci v ringu. Dosud neby-lo zjevné, že japonská strategie ofenzivního vedení války se stává nevýhodnou: později se rychle prokázalo, že uchvácení množství před-sunutých ostrovů daleko pře-vyšuje možnosti jejich obrany a ještě mnohem více možnosti jejich využívání.

Japon-sko nemělo dostatek obchodního loďstva pro podporu svých vojenských dobrodružství a zároveň pro zajištění životně důležitých dovozů do mateřské země, nedostávalo se mu mužstva i letadel, aby mohlo opatřit posádkami rozptýlené základny ani v nejzá-kladnějším rozsahu.

Japonská říše tak připomínala labutí krk, spočívající na uchvácených ostrovech přes-ně ve směru, ve kterém se budou pohybovat Američané, až jejich síla vzroste. Dlouhý, houževnatý odpor Japonců byl udržitelný pouze díky tomu, že idea položit život za vlast v myslích vojáků a námořníků byla hluboce zakořeněna. To, čeho chtěli Goeb-bels a Hitler dosáhnout svou nacistickou propagandou, se uskutečnilo v japonských domovech, školách a ozbrojených silách. Povinnost obětovat své životy za císaře byla ozbrojeným silám tlumočena nabubřelými slovy; ti, kdo je hlásali, žili v pohodlí v Tokiu, dokud nedošlo k bombardování, a s výjimkou pár popravených za válečné zločiny se jim podařilo přežít a teď těží z poválečného rozvoje Japonska.

V Evropě Německo stále postupovalo všemi směry a Spojenci stagnovali. Rok 1942 však znamenal změnu trendu, bitva u El Alameninu byla předzvěstí impozantní řady triumfů v roce 1943, které představovaly Stalingrad, bitvu o Atlantik, Kursk, Tunisko a Sicílii.

Toto otočení kola štěstěny v celosvětovém měřítku bylo přímým výsledkem schopnosti Spojenců mobilizovat svou ekonomiku k vrcholnému válečnému úsilí, jehož důsledkem byl obrovský rozvoj námořní síly, která ustavičně rostla početně i technicky - v takové míře, které protivníci nebyli schopni čelit.

Tato převaha sil, zcela přesahující představy těch, kteří před lety upravovali válečné plány, přirozeně značně ovlivnila námořní operace včetně způsobu, jakým byly prováděny invaze a evakuace. Je poučné vrátit se do prvních dnů války a srovnat počáteční úsilí s růstem rozsahu, technologie a techniky invazí, ke kterým později ve válce došlo. Evakuace znamenají v mnoha aspektech opak invazí, proto je zvláště zajímavé porovnat rozdíly v technice a psychologii evakuací v průběhu let, zvláště pokud byly provedeny mezi silami Osy a Spojenci. Ačkoliv počáteční invaze i evakuace byly provedeny narychlo sestavenými silami pravidelných námořních posádek za použití mírových výcvikových metod a standardních typů lodí, dosáhly úspěchu. Rozsah invazí

během krátké doby vzrostl, počínaje poměrně malými silami, použitými Japonci k rychlému uchvácení jihozápadní části Pacifiku, až k velkým válečným loďstvům, nasazeným v invazích do severní Afriky, na Sicílii, do Itálie a Normandie. Stejně jako v letecké válce počet mužů, lodí, děl a letadel vzrostl řádově v mnoha oblastech několikrát, stejně jako se zrodilo velké množství různých typů lodí, letadel, radarů, komunikačních spojů a zbraní, přičemž vše bylo přizpůsobeno daným úkolům. To, že k tomu došlo, není pravděpodobně příliš zážející, pohlédneme-li k vynaloženým prostředkům; zážející je však skutečnost, v jak krátké době toho bylo dosaženo. Uplynulo totiž pouhých dva a půl roku od malých dřevěných japonských vyloďovacích plavidel v Malajsku po nesčetné typy specializovaných lodí a plavidel, umělých přístavů, podpurných dělostřelečných lodí a velitelských lodí pro den D.

Původní model invazí mocností Osy a evakuací prováděných Spojenci se po roce 1942 změnil. V Evropě připadají německé invaze, s výjimkou Norska a kontinentálních výpadů, mimo rámec této knihy. V Pacifiku se původní způsob změnil v tom smyslu, že japonské invaze byly většinou plánovány tak, že invazní síly byly chráněny, když to bylo možné, letectvem z pozemních základen. Jakmile Spojené státy zahájily svůj úder, pokračovalo se zpočátku podle stejného vzoru, ale brzy získaly takovou převahu ve vzduchu, že mohly podnikat to, co bylo dříve považováno za nemožné, totiž vysílat letectvo se základnami na lodích, aby vítězilo nad letectvem se základnami na zemi.

Počáteční léta smlouvy "dej a vezmi" na západní polokouli

Spojenci se brzy stali odborníky v evakuacích, protože museli přestat ponížení při násilném vyhnání z Norska, Francie, Řecka a z Kréty. Ve všech případech bylo možné uskutečnit odsun pouze díky britské námořní síle, doplněné u Dunkerque malým nasazením letectva.

Norsko

Když Britové evakuovali Norsko, postupovali stejným způsobem, jakým prováděli invazi, totiž zmateným shromažďováním lodí, mužstva a zásob, ale tentokrát z nevhodných přístavů a pod neustálými útoky silnějšího německého letectva. Úlohu poněkud usnadňovaly zcela nedostatečné síly, které Velká Británie a Francie vyloďily v první fázi - k přemístování toho moc nezbylo. Nicméně Němci v naději na vítězství vrhli všechny své prostředky, které měli k dispozici, k tomu, aby zmařili úsilí admirála Joh-na Henryho Dacrese Cunninghama, který se plavil ze Scapa Flow se třemi křižníky, pěti torpédoborci a třemi dopravními loděmi, aby převzal v Namsonu ve středním Norsku ty, kteří zůstali na živu.

Cunninghamovy lodě sloužily jako ochrana, zatímco proslulý kapitán Phillip L. Vian vplul do přístavu s knížkem, třemi francouzskými pomocnými křižníky a čtyřmi torpédoborci.

Vian, jehož hranatý obličej s kamenným výrazem připomínal špatně naloženého Bustera Keatona, byl Churchillovým oblíbencem a jeho kolegové mu říkali "bojující námořník" i "prohnaný darebák", druhému označení dávali přednost ti, které předstihl při svém rychlém vzestupu ke slávě. Říkalo se o něm, že je krutý ke svým podřízeným,

někdy až sadistický, byl to on, kdo vedl útok na loď Altmark a pak se účastnil většiny britských námořních bitev. 2. května 1940 skvěle improvizoval v Nansonu při evakuaci, když nalodil na své lodě přímo z doků nebo z malých plavidel 5 700 mužů. Němci odpověděli následujícího dne, když potopili střemhlavými bombardéry dva torpédoborce, britský Afridi a francouzský Bison.

Zcela mimo časovou souběžnost s dramatickým 10. květnem, kdy došlo k vystupňování války od sitzkriegu k blitzkriegu, Spojenci pokračovali v boji o Norsko u Narvi-ku, kde se jim konečně 28. května podařilo vytlačit mnohem slabší německé síly - o dva dny později začala evakuace v Dunkerque. Tento úspěch však netrval dlouho, nešťastné okolnosti ve Francii, Belgii a Holandsku dosáhly katastrofálních rozměrů. Jednou z mnoha ironií osudu v této válce bylo, že Churchill, nedávno jmenovaný ministrem předsedou, se obhajoval jako první lord admirality za invazi do Norska. Nyní jej události přiměly k rozhodnutí, že konečně dobytý Narvik musí být ihned evakuován. Letadlové lodě Ark Royal a Glorious byly vyslány, aby zajistily vzdušné krytí, při tom byly vystaveny útokům letadel a ponorek.

Evakuace byla zahájena obvyklým způsobem 7. června, přičemž byla při zajišťování lodního prostoru dána přednost válečnému materiálu, ačkoliv bylo také evakuováno 15 000 vojáků. 9. června jich na palubě přibýlo dalších 10 000.

Poškozená zařízení v přístavu byla použitelná.

Naložené lodě představovaly dokonalý cíl pro německé loďstvo, které dychtilo po pomstě v důsledku těžkých ztrát lodí v norském tažení. Bitevní loď Gneisenau a Scharnhorst, spolu s těžkým křižníkem Admirál Hipper a se čtyřmi torpédoborci, měly v úmyslu zadržet evakuační loďstvo a zničit plavidla, dopravující vojsko. 8. června se jim podařilo potopit prázdnou dopravní loď Orama (výtlak 19 480 tun), tanker Oil Pioneer (výtlak 5 666 tun) a jeden trauler.

Následujícího dne napadly loď Glorious a potopily ji spolu se dvěma torpédoborci, jak již bylo uvedeno.

Jakkoliv byla ztráta lodí Glorious skličující, přece nedošlo k takové katastrofě, jakou by představovalo utonutí 25 000 vojáků, kdyby německé lodě prováděly lepší průzkumnou činnost. Mnozí z vojáků, kteří přežili Norsko, se později octnou v Řecku a na Krétě, kde budou muset podstoupit další ústupy a evakuace.

Dunkerque

Na Churchilla se valily problémy ze všech stran; někteří členové jeho kabinetu, jimž nejvíce důvěřoval, navrhovali, aby Velká Británie přijala Mussoliniho nabídku zprostředkovat mírovou dohodu s Německem; jeho poražený spojenec - Francie - připravovala jedno ohromující překvapení za druhým, jejich četnost převyšovaly pouze následující žádosti o pomoc. Nejhorší ze všeho však bylo, že se Německo připravovalo zahnat v Dunkerque britský expediční sbor (British Expeditionary Force, BEF) do moře.

Churchillova záliba v diverzních operacích zatáhla Británii do invaze do Norska. Jeho předvídavost jej přivedla k rozhodnutí, že - již 20. května - uložil námořnictvu připravit se na evakuaci u Dunkerque shromážděním velkého loďstva malých plavidel. Akce dostala název operace Dynamo, a velel jí viceadmirál sir Bertram H. Ramsay.

Stejně jako mnozí velitelé královského námořnictva byl Ramsay tvrdohlavý. V roce 1937 podnikl mimořádný krok, když rezignoval na své postavení, jakmile jako náčelník štábu admirála sira Rogera Backhouse zjistil, že mu nebyla přidělena dostatečná

míra zodpovědnosti. Počátkem války se vrátil do služby a na jaře roku 1940 sloužil jako velící viceadmirál v Doveru. Byl vysoce inteligentní, často nepřístupný vůči svým podřízeným a měl pověst "brutálního citlivky", pedanta mimořádně citlivého na své osobní pocity. Byl také nepopíratelně mužem činu, schopným přidělovat pravomoc, koncentrovat veškerou svou energii a stavět se vstřícně k návrhům.

Operace Dynamo vybízela k náročným úkolům, což je velmi přitažlivé pro britskou mentalitu. Evakuace byla nanejvýš neobvyklá, vzala zavděk jakýmkoli druhem plavidel, od torpédoborců k trajektům přes Kanál, požární čluny, k záchranným člunům lodí pro civilní dopravu, to vše kombinováno s jachtami, rybářskými čluny, traulery a se vším, co bylo na jihovýchodě Anglie schopné udržet se na vodě. Námořníci, kteří obvykle nikdy neopouštěli své domovské přístavy, se stávali odborníky na nalodování, vyčerpaní vojáci v malých člunech byli promočeni gejzíry vody od německých střel, které nezasáhly cíl. Došlo však také k mnoha zásahům, vyhlídky pro Angličany se neřýsovaly nijak růžově, byla to jejich první bitva, mohla však pro ně být i tou poslední.

Právě když Němci zatlačili 400 000 britských a francouzských vojáků do izolovaného prostoru v Dunkerque, připravené na ránu z milosti, Hitler - ovlivněný obavami generála Gerda von Rundstedta - dostal strach. Polekal se neexistující francouzské hrozby útoku do boku, měl plno pochybností o vhodnosti terénu pro tankový útok (ve skutečnosti byl vhodný), zastavil německou armádu, i když se jeho generálové vzpírali jako dobrmani na krátkém vodítku. Göring okázale nabídl dokončit likvidaci nepřátelských oddílů pomocí své luftwaffe, což byl první z řady jeho nesplněných slibů, v jejichž důsledku jej konec války zastihne zbaveného všech hodností jako vězně SS.

Zběhlejší velitel by věděl, že luftwaffe je vyčerpaná bleskovým tažením Norskem, Dánskem, Holandskem, Belgií a Francií, při kterém dosáhly ztráty 28 procent bojové síly první linie. Ale jeho posádky letadel statečně zasahovaly do bojů, zatímco němečtí velitelé tanků bezmocně zuřili.

I přes dlouhodobé ustupování byla morálka Britů stále vysoká a vojska vedl s překvapujícím přehledem bývalý náčelník generálního štábu generál John Gort. Lord Gort, velitel britských vojsk ve Francii, nikdy nebyl považován za intelektuála, ale byl odvážný a pracovitý a byl odhodlán udržet obranný perimetr až do evakuace svých oddílů.

Odměnou za své úspěchy se stal obětí beránkem za velké fiasko ve Francii.

Improvizovaná evakuace byla zahájena 23. května, kdy bylo dopraveno domů 5 768 vojáků pod těžkými německými leteckými a dělostřeleckými útoky. Operace Dynamo byla oficiálně zahájena 26. května večer, kdy bylo dopraveno domů asi 1 500 vojáků. Poněkud se pokročilo následujícího dne, kdy bylo evakuováno dalších 7 700 vojáků. Ale Ramsay posílil kapitán W. G. Tennant (později přežije potopení lodi Repulse), kterého jmenoval styčným důstojníkem u pozemních jednotek. Protože doky v přístavu Dunkerque byly zničeny útoky luftwaffe, Tennant usiloval dnem i nocí o to, aby dostal vojenské jednotky buď na východní nebo západní přístavní hráz, která se skláněla jako schůdky k moři, nebo na otevřený mořský břeh. Vojáci čekali ukázněně ve frontě, téměř odevzdaně, na odvoz jako turisté v podzemní dráze, avšak postupně začali být netrpěliví kvůli zjevné nepřítomnosti Britského královského letectva. RAF byla příliš slabá na to, aby zajišťovala nepřetržitě vzdušné krytí, a obvykle operovala v takových výškách, že nemohla být spatřena. Naproti tomu letadla luftwaffe zase bylo možné sledovat zblízka, jednotlivé Stuky, po odloučení ze základní formace, útočily na davy vojáků na břehu nebo, s menším úspěchem, na lodě, které se rychle pohybovaly do Anglie a zpět. Po evakuaci u Dunkerque byly po měsíce pronášeny o RAF po-směšné poznámky a projevy nesouhlasu, zvláště ze strany příslušníků armády, i když zde ve skutečnosti utrpěla svou první porážku luftwaffe.

I přes časovou tíseň byly získány odborné zkušenosti. Větší lodě - torpédoborce, pramice pro civilní dopravu a podobná plavidla - přijížděly k přístavní hrázi, aby naložily vyhladovělé vojáky, připravené o výzbroj. Torpédoborce nabíraly stovky mužů na palubu, kde se tísnili jako sardinky v otevřené konzervě, horní paluby byly přeplněné jako u červeného dvoupatrového autobusu v Londýně. Přeplněné torpédoborce byly vratké a jen těžko ovladatelné při úhybných akcích. Vojáci na břehu se museli přebrodit k malým plavidlům, poháněným vším možným, parou počínaje a větrem konče, které je dopravily k větším lodím, čekajícím v určité vzdálenosti od břehu. Nalodování pokračovalo vzor

bombám, které dopadaly kolem.

Luftwaffe a německé dělostřelectvo se pokoušely potlačit evakuaci, ale zabránily jim v tom dvě okolnosti. Za prvé se RAF soustředila na úkol krýt evakuaci, ačkoliv její stíhačky byly početně slabé a létaly na hranicích svého dosahu, rozhodně chránily nalodované vojenské oddíly. Za druhé písčité břehy tlumily dopadající bomby a omezovaly jejich účinek. Luftwaffe přesto zasáhla rozhodujícím způsobem: z celkem 861 zúčastněných lodí bylo 243 potopeno včetně šesti torpédoborců. Největší den pro luft-waffe nadešel 1. června, kdy se jí podařilo potopit jedenatřicet lodí a plavidel. Rychlost evakuace se zvyšovala až do 31. května, kdy bylo evakuováno 45 072 mužů z přístavních hrází, zatímco dalších 22 942 mužů bylo zachráněno z pobřeží. Jak pokračovala evakuace, zkracoval se obranný perimetr, francouzské a britské oddíly sta-tečně bojovaly, aby udržely své nové pozice.

"Lodstvo komárů", jak Churchill pojmenoval lodě provádějící evakuaci, evakuovalo celkem 98 780 mužů z mořského pobřeží, zatímco větší lodě evakuovaly 238 446 mužů z přístavních hrází u Dunkerque. Když akce Dynamo 4. června na 14.23 skončila, Churchill věděl, že celkové množství 337 226 zachráněných vojáků v následujících měsících sehraje významnou úlohu.

Došlo i k jiným evakuacím, z Cherbourgu, Saint Málo, Brestu, La Pallice a Saint-Nazaire. Z těchto míst bylo přepraveno dalších 192 000 britských, francouzských, českých a polských vojáků, navíc 23 000 civilistů z Normanských ostrovů, které byly postoupeny Německu. Viceadmirál Ramsay si zlepšil svou pověst a v dalším průběhu války mu budou ukládány zodpovědnější úkoly.

Celá evakuace byla od začátku improvizací, po jejím skončení Churchill ocenil houževnatou práci a vynikající velení na britské straně, čemuž napomohla nepochopitelná váhavost ze strany Němců, a připustil, že celou akci není možné interpretovat jako vítězství.

Řecko

Britové již dlouho očekávali potřebné vítězství, když polní maršál Archibald Percival Wavell podnikl s minimálním nasazením ozbrojených sil v Africe dvě za sebou následující ofenzivy. 9. prosince 1940 poslal generálmajora sira Richarda O'Connora, aby vyčistil od nepřítele území západně od Sidi Barrani v Egyptě, a 24. ledna 1941 vyslal generálporučíka sira Williama Platte proti Italské Východní Africe.

O'Connor dosáhl pozoruhodnějšího úspěchu, rozdrtil pět italských divizí v nájezdu, který vyústil v ofenzivu. 17. prosince přivedl britskou armádu na hranici s Libyí, připravenou k tažení na Tripolis. 5. ledna padlo Bardí, 21. ledna následoval Tobruk. 6. února O'Connor uzavřel past Italům, stahujícím se do Tripolisu. Při útoku v pásmu dlouhém 500 mil Britové usmrtili nebo zranili 20 000 Italů a zajali 130 000 mužů, vlastní ztráty činily 500 mrtvých a 1 400 zraněných.

Italové byli šokováni řadou vlastních porážek, které donutily Mussoliniho, aby si vyžádal další německou pomoc. Situaci ještě zhoršilo fiasko v Řecku, kde houževnaté řecké oddíly zahaly Italy na obrannou linii 15 mil za albánskou hranici. Události se nevyvíjely lépe ani v Etiopii a Eritreii, kde stupňující se katastrofa vyústila 19. května v naprostou porážku, dva týdny po návratu císaře Haile Selassieho na trůn. Italské impérium, doslova zbudované na písku, se zhroutilo.

Žár z těchto vítězství podnítil touhu Winstona Churchilla otevřít frontu na Balkáně, která by zahrnula Řecko, Turecko a Jugoslávii. Za podpory Velké Británie měla tato koalice zabránit německému pronikání do této oblasti a snad zajistit vstup do "měkkého podbríšku" Evropy. Objevovalo se stále více zpráv o Hitlerově rozhodnutí pomoci svému italskému spojenci, o čemž svědčil příjezd generálporučíka Erwina Rommela a prvních jednotek, ze kterých později vznikne Afrika Korps, do Tripolisu a stále větší shromažďování německých vojenských sil v balkánských zemích, spřátelených s Německem. Churchill se rozhodl zastavit O'Connorův postup a začal posílat vojenské útvary a zařízení do Řecka. Tento úder se projevil ve strategickém kulečníku jako chybný, vedl ke ztrátě zisků v severní Africe, k debaklu v Řecku a na Krétě a k ohrožení Egypta.

Řekové dlouho odmítali aktivní vojenský zásah Britů, nepřáli si postavit Němce pro-ti sobě. Ale i když jejich úspěchy proti Italům byly velice uspokojivé, vyčerpaly jejich síly. Bylo jasné, že Němci v každém případě přijdou, takže se teď museli podrobit, Churchill začal posílat muže, tanky a letadla do Řecka. Ale jak bylo v té době typické pro Spojence, posily nebyly zdaleka dostačující.

V příštím měsíci admirál Cunningham opět prokázal, že je odvážný muž, který nemá strach ze ztráty vlastních lodí, když je to nutné, stejně jako tomu bylo v průběhu bitvy o konvoje v operaci Tygr. Ačkoliv věděl, že bylo nutné politicky podpořit Řecko, přece tuto akci pokládal z vojenského hlediska za nebezpečnou, neboť k provedení Churchillova plánu chyběly potřebné zdroje. Přesto však vyslal své lodě, aby bez leteckého krytí a bez ohledu na ztráty ve dvou evakuacích přemístily vojenské oddíly z operací, proti nimž se srdnatě postavil. Jeho námořníkům bylo určeno svolání: "Válečné loďstvo nesmí opustit armádu." Cunningham ve skutečnosti začal plánovat evakuaci současně s provedením operace Lustr, což představovalo přepravu 68 000 vojáků včetně výzbroje do Řecka. Cunningham věděl, že bude muset čelit prudkým útokům luftwaffe; velkou otázkou zůstávalo, zda bude italské loďstvo schopno podniknout výpad po porážce u Matapanu.

Zdalo se, že se situace vyvíjí ve prospěch Spojenců. 27. března 1941 byl proveden v Jugoslávii státní převrat, který svrhl režim nakloněný státům Osi a vyhlásil mobilizaci (která nebyla nikdy dokončena) 1,4 milionu mužů. Černým stínem tohoto stříbrného obláčku však byla Hitlerova přísaha pomsty. Nařídil svým štábním plánovačům, aby přesunuli část sil, určených kvůtoku na Sovětský svaz. 6. dubna 1941 vtrhlo jedenáct divizí do Jugoslávie a Řecka, útok byl veden z Německa, Maďarska, Rumunska a Bulharska. Dokonce i Italové shromáždili síly, které zaútočily z Albánie. Narychlo naplánovaná operace byla mistrovsky provedena. Ačkoliv terén v Jugoslávii nebyl vhodný pro obvyklý blitzkrieg, Němci mu přizpůsobili svou taktiku. Hitler vykonal svou pomstu při operaci Castigo (Trest), teroristickém bombardování Bělehradu, při kterém přišlo o život 17 000 lidí. Jugoslávie kapitulovala 17. dubna. Němci ztratili pouze 558 mužů.

Ve východním Řecku jedenáct německých divizí rychle zatlačilo tři slabší britské di-vize; 19. dubna britská obrana zaujala pozice u historických Thermopyl, aby umožnila

přípravu nové evakuace. Když se Řecko 21. dubna vzdalo Němcům, s řeckými vojáky bylo zacházeno na počest jejich hrdinného odporu s největší úctou a důstojností. Mus-solini zuřil, že se nezúčastnil kapitulace, a trval, nikoliv bez své obvyklé nestydaté drzosti, na uskutečnění druhého ceremoniálu za účasti Italů, který se měl odehrát 23. dubna. Problém s evakuací byl mnohem složitější než u Dunkerque, protože zde nebyla ani RAF jako vzdušné krytí, ani "komáři loďstvo" osmi set plavidel. Problémy vyvstaly již dříve, 6. dubna. Velký individualista z luftwaffe major Hajo Hermann a jeho pozorova-tele poručík Heinrich Schmetz, muži, kteří později potopili střelami Fritz-X italskou bi-tevní lod Róma, se vrhli střemhlav v bombardéru Junkers Ju 88 na přístav v Pireu a zasáhli obchodní lod Clan Fraser. Tato lod o výtlaku 7 259 tun měla na palubě 250 tun dynamitu, dalších 100 tun bylo v přístavním skladu. Exploze, ke které došlo, poto-pila třináct lodí o výtlaku 41 942 tun, šedesát námořních nákladních člunů a pětadvacet motorových lodí, když zničila jediný přístav, vhodný pro vylodění a nalodění vojska.

Cunningham však uchránil své vojáky, výstroj a výzbroj. Jak se mu to podařilo, to by byla jiná historie. Luftwaffe měla převahu a 21. a 22. dubna potopila třiatvacet lodí včetně dvou nemocničních lodí a řeckého torpédoborce. Britští vojáci, unavení a zne-chucení týdný trvajícím bojem v ústupových akcích, byli naloženi na sedmi plážích, vybraných pro nalodění, a dopraveni pramicemi k lodím. Většina britských sil byla na-loděna z pláží poblíž Raphina a Porto Rapti v Atice a u Nauplia, Monemvasia a Ka-lamta. Viceadmirál Pridham-Wippel převzal velení nad operací Démon, k dispozici měl čtyři lehké křižníky (svou vlajkovou loď Orion, Ajax - účastníka střetnutí s lodí GrafSpee, Phoebe a australský křižník Perth, odsouzený ke zkáze spolu s lodí Hous-ton v jižním Pacifiku o rok později). Byly zde také tři protiletadlové křižníky - Coven-try, Calcutta a Carlisle. Tento křižník o výtlaku 4 190 tun byl postaven v roce 1918, modernizován v roce 1934 stezkou protiletadlovou výzbrojí, která zahrnovala deset děl Mark V ráže 102 mm a dvě osmihlavňová rychlopalná děla (takzvané pom-pomy), která se brzy proslaví. Loď byly handicapovány předválečným rozhodnutím admirála-lity používat řídicí systém, který se stále opíral o klasické dělostřelecké odhady dálky a výšky, jež byly přiměřené pro 18. století, a byl velmi nepřesný. Kromě křižníků měl Pridham-Wippel dvacet torpédoborců, čtyřiatvacet dopravních lodí nebo lodí stejné velikosti a různá menší plavidla.

Kdyby Pridham-Wippel, vydávající rozkazy z Kréty, byl admirálem Ramsayem, pak by kontradmirál H. T. Baillie-Grohman byl jeho Tennantem, řídicím operace na břehu. Rozhodl, aby britští námořníci působili jako pobřežní hlídky a vytvořili posádky na místních rybářských lodích a jiných malých plavidlech, která zajistil fregatní kapi-tán K. Mitchell. Loď byly plně obsazené, průměrně 3 500 mužů na obchodní lod, 2 500 mužů na křižník a až 850 mužů na každý torpédoborec.

Cunningham stanovil, že mužstvo má přednost před výstrojí a výzbrojí. Od 24. do 29. dubna bylo přepraveno 50 672 vojáků, tomu napomohla skutečnost, že luftwaffe v noci nebombardovala a že se nezapojilo italské námořnictvo. Následovala však 400 mil dlouhá cesta do Alexandrie, během níž letadla německého VIII. leteckého sboru potopila torpédoborce Daimond a Wryneck a čtyři velké dopravní lodě Pennland (16 381 tun), Slamet (11 636 tun), Costa Rica (8 672 tun) a Ulster Prince (3 791 tun). V průběhu evakuace poslala luftwaffe ke dnu šestadvacet plavidel včetně pěti nemoc-ničních lodí.

Kréta

Podle zachycených a rozluštěných rádiových zpráv Ultra bylo zřejmé, že Kréta je dalším cílem na německém seznamu, a Churchill požadoval, aby byla bráněna. Němci uskutečnili letecký útok, o jehož úspěchu nebylo po několik dnů rozhodnuto. Ale brit-ské síly pod velením generál majora Bernarda Freyberga nikdy nepochopily závažnost obsazení letišť; Němci na rozdíl od nich jednali a byli proto schopni překonat své sou-peře.

Tím, že Cunningham vystavil své loď velkému riziku a ztrátám, nepřipustil žádnou posilu Němců přes moře. 27. května 1941 bylo rozhodnuto evakuovat Krétu a tímto úkolem byl pověřen Cunningham, akce měla proběhnout mezi půlnocí a třetí hodinou ranní, aby bylo zabráněno leteckému útoku. Opět jednou došlo k souboji mezi králov-ským námořnictvem, sice oslabeným, ale stále ještě schopným pod dojmem své pověs-ti zadržovat italské námořnictvo v přístavu, a operacemi luftwaffe, prováděnými za bí-lého dne.

Cunninghamovy loď, v současné době kvalifikované pro tuto oblast, odpluly do Heraklionu na severním pobřeží a do Sphakie na jižním pobřeží Kréty. Torpédoborce vpluly do přístavů a zaujaly postavení u přístavních hrází, aby dopravovaly vojenské oddíly na palubu větších lodí, nacházejících se v určité vzdálenosti od břehu, nakonec samy - plně naložené - odpluly. Luftwaffe je za úsvitu dostihla, střemhlavé bombar-déry Ju 87 Štuka až po hranici svého dosahu, následovaly je horizontální bombardéry Ju 88. Do 31. května bylo evakuováno 16 500 mužů, ale Středomořské loďstvo utrpělo velké ztráty. Byly potopeny tři křižníky - Gloucester, Fiji a Calcutta - a šest torpédo-borců - Greyhound, Hereward, Imperiál, Juno, Kashmir a Kelly. Poslední z nich pod velením lorda Louise Mountbattena se udržel nad vodou skoro třicet minut, ti, kdo pře-žili, se shlukli kolem muže, který byl později povýšen do vysoké hodnosti. Bitevní loď Warspite a Barham, dále letadlová loď Formidable, křižníky Orion a Dido a tor-pédoborce Nubian a Kelvin byly natolik poškozeny, že vyžadovaly opravy, které neby-lo možné provést v Egyptě.

O život přišlo více než 2 000 námořníků válečného a obchodního loďstva. Na dotaz, zda bylo moudré riskovat své loď, Cunningham odpověděl: "Postavit loď trvá tři roky, ale založit tradici 300 let."

V tomto případě se opět jednalo o vysvobození z obtížné situace, ale nešlo o žádné vítězství. Ale po osmnácti měsících muži, kteří utrpěli porážku u Kréty, budou velet mnohem větším operacím, od nichž vzplane záře spojeneckých vítězství, aby už nikdy nezhasla. První z nich byla operace Torch (Pochodeň).

Operace Torch: drahý kompromis

Operace Torch byla první z větších invazí Spojenců; jako přelom zasluhuje větší po-zornost, než jaká bude věnována pozdějším invazím.

Churchill si z docela rozumných důvodů přál vyhnout se invazi do Evropy a posta-vit Spojence proti elitě německé armády. Američané, počínaje náčelníkem štábu gene-rálem Georgem C. Marshalllem, chtěli co nejdříve podniknout invazi na kontinent, pro-niknout do Německa, porazit německou armádu a ukončit válku. Marshall se domní-val, že armáda o osmapadesáti divizích a s letectvem o síle 5 800 letadel by toho mohla dosáhnout v roce 1943; jak události ukáží, byl velice naivní. Přes všechna jeho

proměnlivá nadšení mohli být Spojenci vděční, že Churchill byl politicky natolik pro-zíravý, že zabránil invazi do Evropy roku 1942 nebo 1943, navzdory zoufalým poža-dávkům Sovětského svazu na otevření druhé fronty. Kdyby byl Churchill poražen a invaze začala před rokem 1944, Němci by s největší pravděpodobností zatlačili in-vazní síly zpět do moře.

Pravděpodobnost toho se ukázala později při operaci Jubilee, což byl špatně pojme-novaný výpad uDieppe ve Francii se špatným koncem, provedený 19. srpna 1942, v němž Němci připravili těžkou porážku spojeneckým jednotkám o síle 6 500 mužů.

Metodologie invaze

30. července 1942 Roosevelt přesvědčil svůj štáb a souhlasil s Churchillem, že cí-lem invaze by měla být severní Afrika. I po dohodě o oblasti se nad celou akcí vznáše-la spousta otazníků. Naštěstí Spojenci vypracovali metodologii, týkající se velení i o-peračního řízení, která jim dobře posloužila v následujících akcích.

Politická úskalí

Největší nebezpečí měla politický charakter: dosud neznámé reakce vichystické Francie a Španělska. Mimoto vyvstala otázka, jak se Němci zachovají vůči metropolit-ní Francii v případě, že Francouzi v severní Africe budou spolupracovat se Spojenci.

Síly vichystické Francie byly impozantní - 120 000 vojáků a 500 letadel, z nichž asi 300 bojovalo v první linii, dále námořnictvo, které bylo stále vynikající i přes svou ne-činnost a britské ochromující údery.

Panovaly také oprávněné obavy, že by Španělsko mohlo dodržet své úmluvy s moc-nostmi Osy a intervenovat s cílem zmocnit se Gibraltaru, který byl již dlouho předmě-tem španělských revanšistických snah. To by mohlo okamžitě vyvolat rozpory ve Středomoří a ohrozit celou invazi.

Logistické problémy

Praktická nebezpečí byla obrovská, zastínila cokoli, k čemu kdy v minulosti došlo. Tři mohutné invazní svazy byly připraveny podniknout výpad a proklouznout podél německých ponorek, které byly prozatím na vrcholu svých sil. Tento úkol usnadnil vy-nikající přístroj Enigma i vysokofrekvenční zařízení pro určování směru, které lokali-zovalo postavení ponorek a umožňovalo konvojům proplouvat kolem nich. Centrální a východní invazní síly zastavily u Gibraltaru, aby doplnily zásobu pohonných hmot, úplně zatarasily přístav v dohledu pozorovatelů Osy. Všechny tři invazní svazy se měly současně vylodit na frontě, která se táhla podél afrického pobřeží od jihu z Casa-blanky až po východní část Alžíru. Bylo to neuvěřitelné riziko, které signalizovalo vzrůstající sebevědomí Spojenců, zejména když čas, určený pro přípravu operace a nutný výcvik, byl velmi krátký. Den D byl určen na 8. listopad, pouhé tři měsíce po Rooseveltově rozhodnutí.

Rozhodnutí velení

Při operaci Torch byla mimořádně složitá operační činnost po celou dobu pod jed-notným, i když někdy komplikovaným velením. Částečně s ohledem na přecitlivělost Francouzů, částečně jako splátka za Rooseveltův souhlas, byli všichni základní velitelé v operaci Američané, generálporučík Dwight Eisenhower byl jmenován vrchním veli-telem spojeneckého expedičního sboru v Africe. Eisenhowerovo uhlazené jednání s význačnými osobnostmi za účelem udržení příznivých politických vztahů doplňovaly tvrdé požadavky na spolupráci na nižších úrovních velení. Admirál sir Andrew Cun-ningham, nedávno jmenovaný baronetem, byl ustanoven velitelem vojenských námoř-ních sil. Po divoké ničivé palbě na své konvoje při plavbách na Maltu v roce 1942 byl Cunningham nepochybně potěšen, když měl příležitost se pomstít. Se svou bohatou, téměř nepřetržitou velitelskou bojovou praxí představoval výbornou příležitost, aby "vzpružil" Eisenhowera, kterého stále poněkud svazovala velikost jeho poslání a je-muž scházela předcházející bojová zkušenost. Oba muži si byli navzájem příznivě na-kloněni, což nebývá v těchto kruzích obvyklé, zvláště když si Cunningham poradil s tak tvrdým oříškem, jakým byl admirál King, když to situace vyžadovala. Cunningham spoléhal na pomoc admirála sira Bertrama Ramsaye, strážce evakuace u Dunkerque, při dohledu nad plánováním britské části operace Torch. Co se týká ná-mořnictva Spojených států, připadl tento úkol kontradmirálovi Kentu Hewittovi, který bude také velet jednotce, jež proslula jako Západní námořní operační svaz (operační svaz 34). Hewitt úzce spolupracoval s jiným vojákem, který se měl stát známou osob-ností, s generálmajorem Georgem S. Pattonem, velitelem Západní útočné skupiny, který měl převzít velení nad svým územím na pevnině. Jednou z okolností, která pod-pořila pozdější úspěch Spojenců, byla počáteční snaha, aby potenciální velcí vůdcové dostali příležitost projevit své kvality a v tomto přirozeném výběru by ti, kteří je nemě-li, zákonitě odpadli.

Klíčové operační cíle

Prvořadým operačním cílem pro operaci Torch bylo zajištění pevného postavení na pobřeží severní Afriky, pomoc britské 8. armádě při porážce Němců v severní Africe a otevření přístupu lodím Spojenců do Středomořího moře. S ohledem na počet vojáků, kteří měli být vysazeni na břeh, bylo nezbytné zajistit vhodné přístavy mimo dosah německých a italských bombardérů, tento faktor vyloučil přistání v Tunisku. Původně se počítalo s pěti vylodovacími stanovišti. Nedostatek lodního prostoru a hrozba ně-meckého letectva na nejvýchodnějších místech snížily tento počet na tři stanoviště: Ca-sablanku ve Francouzském Maroku na atlantickém pobřeží a Orán a Alžír v Alžírsku na pobřeží Středomořího moře.

Nasazené síly

Operace Torch byla prvním signálem toho, že se Spojenci rozhodli vést válku v mnohem větším měřítku než dosud. V

minulosti byly vyslány do Norska a Řecka ne-výrazné síly, ale invaze do severní Afriky si vyžádala mnohem větší síly než kdykoliv předtím, takové, že se Hitler mohl cítit osobně poctěn, že jeho válka vyvolala tak mo-hutnou odezvu.

Casablanka

Hewittův Západní námořní operační svaz sestával výlučně z lodí námořnictva Spo-jených států. Byly zde tři bitevní lodě (New York, Texas a Massachusetts), velká letadlová loď (Ranger), čtyři doprovodné letadlové lodě (Sangamon, Chenango, Suwannee a Santee), tři těžké křižníky (Wichita, Tuscaloosa a Augusta) čtyři lehké křižníky (Savannah, Brooklyn, Cleveland a Philadelphia), osmatřicet torpédoborců, tři minonosky, osm minolovek, čtyři ponorky, třicet vojenských dopravních lodí, osm zásobovacích lodí, pět tankerů a další plavidla. Ty měly vysadit Pattona s 37 000 muži, jejich výzbroj a padesát čtyři středních a 198 lehkých tanků s cílem obsadit Ca-sablanku.

Orán

Součástí Centrálního námořního operačního svazu pod velením komodora Thomase Troubridgeho byla inovovaná velitelská loď Largs, která se velice osvědčila a stala se vzorem pro budoucí invazní velitelské lodě, dále dvě doprovodné letadlové lodě (Biter a Dasher, vybudované na trupech amerických nákladních lodí), dva křižníky (Aurora a Jamaica), dvě protiletadlové lodě, třináct torpédoborců, šest korvet, osm minolovek, osm traulerů, deset motorových člunů, dvě ponorky, devatenáct vylodovacích plavidel a osmnáct zásobovacích lodí. Ty měly vylodit 39 000 mužů generálmajora Lloyda R. Fredenhalla, jehož úkolem bylo získat Orán.

Alžír

Východní námořní operační svaz pod velením viceadmirála sira Harolda Burrougha se skládal z velitelské lodě Bulolo, starého monitoru Roberts s děly ráže 381 mm, tři protiletadlových lodí, osmi torpédoborců, tři šalupy, šesti korvet, sedmi minolovek, osmi traulerů, tři ponorek, sedmnácti vylodovacích plavidel a šestnácti zásobovacích lodí. Tuto údernou sílu podporoval svaz O pod velením kontradmirála C. H. J. Har-courta, jehož součástí byla stará letadlová loď Argus (první na světě, která měla vzleto-vou palubu po celé délce lodí), doprovodná letadlová loď Avenger, tři lehké křižníky (Sheffield, který unikl torpédům letadel Swordfish při honbě za lodí Bismarck, Scylla a Charybdis), pět torpédoborců a několik menších plavidel.

Úkolem Burrougha bylo vylodit síly generálmajora Charlese W. Rydera, 23 000 amerických a 10 000 britských vojáků, kteří měli obsadit Alžír.

Dvě středomořská loďstva měla k dispozici svaz H pod velením viceadmirála sira Nevilla Syferta, jehož součástí byly tři bitevní lodě (Duke of York, Nelson a Rodney), bitevní křižník Renown, tři velké letadlové lodě (Victorious, Formidable a starší Furious), tři lehké křižníky a sedmnáct torpédoborců.

Rozvinutí

Admirál Ramsay - ve spolupráci s admirálem Hewitem - vypracoval plavební řád, který určoval lodím, plujícím z různých přístavů, trasu, aby oklamaly číhající ponorky, mohly se setkat a byly připraveny provést současně invazi na tři oddělené pláže.

Velká pozornost byla věnována otázce bezpečnosti a velitelskému sboru působilo starosti utajení operace, protože informace o invazi se šířily rychle a mladí opilí důstoj-níci v ulicích Gibraltaru neponechávali nikoho na pochybách, kam budou invazní síly směřovat. Španělská i italská zpravodajská služba správně určily směr invaze do sever-ní Afriky; to však odmítalo německé vrchní velení, které uvěřilo dezinformaci, že vylo-dění proběhne na Sardinii nebo Sicílii.

Ukázalo se, že operace Torch sehrála velkou roli v nacvičování invazí vůbec a že zkušenosti získané při jejím plnění budou v následujících akcích mnohonásobně zúro-čeny.

Doprava mužů z lodí na břeh byla obtížná, zvláště při rozbourřeném moři nebo mo-hutném přílivu. Plány pro tyto akce byly vypracovány do podrobností. Byly požado-vány vylodovací lodě schopné zámořských plaveb, které dopravovaly vojenské oddíly i vylodovací plavidla- menší plavidla pro přepravu z lodí na břeh.

Projektanti navrhovali, aby vylodovací lodě byly naváděny infračervenými signály z ponorek umístěných jedenáct mil od břehu; vylodovací lodě by pak zakotvily na ur-čeném místě, vzdáleném dvě míle od ponorek, a provedly by obtížný úkol umístění těžkých vylodovacích plavidel do zesílených člunových jeřábů, ta by pak byla spuště-na na hladinu vzdouvajícího se oceánu. V jiném případě by vojáci, s těžkou výzbrojí a výstrojí, museli po sítích sešplhat do člunů, pohupujících se pod nimi na hladině.

V každém z hlavních operačních cílů, Casablance, Alžíru a Oránu, byly určeny vy-lodovací oblasti, takže vojenské oddíly mohly být dopraveny na břeh, aby zaútočily na operační cíle z týlu. Každá z oblastí vylodění byla dále rozdělena na úseky, určené pro vylodění jednotlivých jednotek. Ty se měly ve svých vylodovacích plavidlech shro-máždit na určených místech, kde byl obvykle torpédoborec používán jako naváděcí loď. Po smluveném signálu se měly postupně ve vlnách vydat ke břehu. Jednotlivé úse-ky pak byly značeny čluny, zakotvenými poblíž břehu, v noci používaly k signalizaci signalizační lampy nebo světelné rakety. Teoreticky to byl logický postup, zaměřený na to, aby byly dopraveny správné oddíly se správnou výzbrojí na správné místo za vy-naložení minimálního úsilí. Když byly oddíly dopraveny na břeh, vylodovací plavidla se měla vrátit zpět pro další náklad.

Avšak časový úsek mezi 31. červencem, kdy padlo rozhodnutí o akci, a 8. listopa-dem, který představoval datum pro vylodění, neumožnil přiměřený výcvik velitelů vy-lodovacích plavidel, kteří byli zároveň i kormidelníky. Většinou to byli mladí, nezkušení námořníci, kteří nevěděli vůbec nic o práci, při které hrály rozhodující roli vítr, mořské proudy a příliv. Naštěstí zmatek, který vznikl, když vylodovací plavidla přistála na nesprávných místech, nezpůsobil osudné následky, protože na březích došlo většinou pouze k malému nebo vůbec žádnému odporu.

Protože přístavy měly mimořádný význam (každá spojenecká divize potřebovala denně asi 700 tun zásob, což nebylo možné dopravit přes pláž), byly vytvořeny spe-ciální bojové jednotky, jejichž úkolem bylo zmocnit se přístavních zařízení a zabránit jejich poškození.

Vylodění Casablanka

Všechny spojenecké síly povzbudily dobré zprávy o postupu britské 8. armády u El Alameinu. Tuto informaci zvláště uvítal Západní námořní operační svaz, jehož první loď z celkového počtu 102 byly na moři po odplutí z Hampton Roads ve Virginii dne 23. října, jako účastníci dlouhé, dosud největší invaze z lodě na břeh v historii. I přes předpověď počasí, že příboj může být až šestimetrový, což je příliš mnoho pro vylodění, admirál Hewitt nařídil, aby vše probíhalo podle plánu. Byl si vědom toho, že skalnaté pobřeží Maroka se svými svažujícími se dlouhými plážemi zadrží dopravní lodě ve velké vzdálenosti od břehu.

Centrální skupina

Nejkritičtější bylo přistání u Fédaly, přístavu dvanáct mil na sever od Casablanky; byl chráněn čtyřmi bateriemi děl ráže od 75 do 138,6 mm. Těsně před hodinou H plul přímo k invazní skupině malý kón voj vichystické Francie, doprovázený korvetou. Britský torpédoborec zahájil na francouzskou korvetu kulometnou palbu, aby nemohla va-rovat pobřežní baterie, pak jeho posádka vstoupila na její palubu a v klasickém pirát-ském stylu se loď zmocnila. K prvním zmatkům došlo v pobřežních vodách, kde vyloďovací plavidla nemohla zakotvit ve vhodných pozicích. Pak se zjistilo, že vzdouvající se oceán zpomalil postup při vylodování, když vojáci s tornami o váze 27 kg slézali po sítích nebo žebřících do vyloďovacích plavidel.

Bylo naplněno pouze 50 procent vyloďovacích plavidel, když nadešel čas vyrazit; přivítaly je nejprve světlomety a pak palba francouzských baterií, které vůbec nevěděly a ani se nestaraly o to, kdo na ně útočí, ale musely bojovat. Jejich palba byla opětována a v 06.20 admirál Hewitt vyslal signál "Hřej míčem", což znamenalo zahájení ofenzivních akcí. Invazní síly byly rozptýleny působením pobřežního proudu a někteří mladí velitelé vyloďovacích plavidel ztráceli přehled o situaci, naráželi do jiných člunů, do skal, nebo se stáčeli se svými čluny bokem k vlnám, které bezmocné, těžce naložené vojáky smetly do moře.

Většina však dorazila ke břehu a pohotoví američtí námořníci brzy najali podnikavé Araby, kteří jim přenesli zásoby na břeh, přičemž cigarety v celé transakci sehrály roli prostředníka.

Francouzská armáda dál kladla odpor a čekala na zprávy o událostech, k nimž došlo v přístavu Casablanka, kde kotvila neúplná, ale stále hrozivá bitevní loď Jean Bart, spolu s lehkým křižníkem Primauguet, supertorpédoborci Albatross a Milan, čtyřmi lehčími torpédoborci, jedenácti ponorkami a dvaceti dalšími menšími válečnými loděmi.

Loď Jean Bart, i když neschopná pohybu, měla čtyři děla ráže 380 mm a stala se hlavním cílem bitevní lodi Massachusetts, nedávno zařazené do služby, která pálila salvy ze svých devíti děl ráže 406 mm, přičemž pátá salva vyřadila jedinou funkční věž lodi Jean Barti dočasně z akce. Francouzské námořní síly, vedené viceadmirálem Francoisem Micheliérem, kladly dál statečný odpor, vyrazily a pod kouřovou clonou se přiblížily k americkým silám.

Kombinace leteckého útoku z letadlové lodi Ranger a přesné, intenzivní námořní dělostřelby znamenaly však příliš velkou převahu, všechny francouzské hladinové lodě byly poškozeny, zatlačeny na břeh nebo potopeny. Z jedenácti ponorek se sedm potopilo.

Jižní skupina

7. listopadu v 06.00 kontradmirál Lyal A. Davidson vedl svůj Jižní operační svaz na jih do přístavu Safi.

Davidsona, jehož vlajkovou lodí byl křižník Philadelphia, doprovázely doprovodné letadlové lodě Sangamon a Santee. V Safi měl vylodit 6 500 mužů a devadesát středních a lehkých tanků pod velením generálmajora Ernesta N. Harmona pro pochod se-verním směrem do Casablanky.

Dva staré torpédoborce se sníženou palubou (byly odstraněny stožáry, komíny a většina vrchních staveb) měly za úkol zmocnit se přístavu a přístavní hráze před zahájením útoku na souši i na moři. Loď Cole a Bernadou s posádkou 200 dobrovolníků byly požádány o prokázání svých úmyslů při vstupu do přístavu, pak na ně byla zahájena palba. Jako odpověď na palbu baterií ráže 75 mm vyslaly torpédoborce smluvený signál pro odpor "Hřej míčem" a spolu s podpůrnými silami opětovaly palbu. Palba křižníku Philadelphia byla v průběhu invaze opravdu účinná, vyřadila francouzské baterie palbou z děl ráže 152 mm krátce poté, co Francouzi zahájili palbu. Přesun z lodí na pevninu začal v 04.00 bez předchozího námořního ostřelování. Vyloďovací plavidla byla směsí cí velkého počtu menších Higginsových člunů, dlouhých 10,8 metru, poháněných benzinovými motory, a několika člunů LCM (Landing Craft Mechanized), dlouhých 15 metrů a schopných převézt tank. (Na konci války budou mít Spojené státy k dispozici více než 82 000 vyloďovacích lodí a plavidel v osmi základních kategoriích.)

Jakmile se vojenské oddíly dostaly na břeh, rychle zdolaly odpor a vykročily směrem ke Casabance. Celkově vzato byl přístav Safi nejlepším z řady vylodění Spojenců v průběhu operace Torch.

Severní skupina

Severní útočná skupina se od samého počátku potýkala s potížemi. Pět pláží, určených pro vylodění, dělila od sebe velká vzdálenost, a jen málo vyloďovacích plavidel se trefilo na správné místo. Proslulý Casbah byl tvrdě bráněn a francouzské koloniální oddíly podnikly mohutný protiútok na americké síly. Mezitím opravárenské čety na palubě lodi Jean Bart daly opět do pořádku její děla, to podnítilo útok střemhlavých letadel z lodi Ranger, který je měl opět umlčet. Letiště v Port Lyautey bylo obsazeno teprve 10. listopadu, když viceadmirál Michelier obdržel rozkaz zastavit odpor.

Uvnitř Středomoří - Alžír a Orán

Východní operační svaz, kterému velel admirál Burrough, dorazil bez odporu k vyloďovacím stanovištím u města Alžíru. Akci provázely stejné zmatky, který byl typický pro americká vylodění, a to ze stejných příčin: nezkušenost velitelé vyloďovacích plavidel zápolili se silným větrem, příbojem a mořskými proudy. Boje vypukly v samotném Alžíru, když byly dva torpédoborce - Broke a Malcolm - těžce poškozeny pobřežními bateriemi, ale Alžír byl v 19.00 zajištěn a s ním klíč k politické situaci v zemi - veloadmirál Jean Francois Darlan, který byl náhodou na návštěvě u svého nemocného syna.

V Oránu se situace Západního operačního svazu na dvou ze tří vyloďovacích úseků nevyvíjela tak příznivě.

Docházelo zde ke slabému nebo vůbec žádnému odporu, ale pod-mínky na moři a obvyklé problémy při vylodování je značně zpzdily. Kdyby zde bylo nutné čelit silnému nepřátelskému odporu, invaze by zde zřejmě vůbec neměla úspěch.

Skutečný problém, podobně jako v Alžiru, však vyvstal, když se dvě anglické lodě - Walney (dříve americká loď pobřežní stráže Sebago) a Hartland (dříve americká loď pobřežní stráže Pontchartrairi) ocitly v křížové palbě francouzských lodí a byly těžce poškozeny, Walney se později potopila a Hartland explodoval.

V průběhu dalších dvou dnů francouzský odpor neustále sílil, lodě a letadla prudce útočily až do kapitulace 10. listopadu, která byla výsledkem politické dohody.

Nebezpečná politika

Aby přesvědčil Francouze o neúčelnosti odporu, vyvinul velvyslanec Spojených států Robert Murphy značné úsilí, aby dostal do Alžiru generála Henriho Girauda, který měl posloužit jako spojovací článek pro síly nakloněné Spojencům. Ten však naneštěstí neznamenal vůbec nic pro francouzské úřady, které místo něho vytipovaly vzhledem k jeho velitelským schopnostem admirála Darlana, velitele francouzských ozbrojených sil a vysokého komisaře pro Francouzskou Severní Afriku. Eisenhower, znepokojený průtahy při několika vyloděních a dychtivý zaútočit na Tunisko, učinil jednostranné roz-hodnutí vyjednávat s Darlanem, tím 10. listopadu zajistil kapitulaci francouzských sil. 11. listopadu Hitler nařídil okupaci zbytku Francie a 27. listopadu se pokusil zmoc-nit se francouzského loďstva v Toulonu. Admirál Jean de Laborde nařídil potopení še-desáti francouzských lodí vlastními silami.

Rozpoutala se politická bouře kvůli obvinění, že Eisenhower spolupracoval s Darla-nem, ale generál odporoval, situace se urovnala 24. prosince, kdy francouzský mo-narchista Darlana zavraždil.

Invaze do severní Afriky skončila naprostým úspěchem; německé ponorky až do francouzské kapitulace vážně nezasáhly. Konečně připlulo asi pětadvacet ponorek, aby se přizivily na velké koncentraci lodí, musely se však rozprchnout a věnovat se jiným úkolům.

Mezitím začal Hitler posílat posily do Tuniska v takovém rozsahu, že to rozzuřilo Rommela, který věděl, že kdyby byl také tak zásobován, mohl dobýt Egypt. Rozpoutal se dlouhý pozemní boj, v němž byl Afrika Korps v Tunisku zahnán do úzkých a nako-nec byl 13. května 1943 donucen kapitulovat. Zajato bylo více než 240 000 mužů, z toho 130 000 Němců.

Byla to katastrofa, připomínající Stalingrad, neměla však tak strašlivé důsledky, co se týká životů zajatců.

Operace Hušky: spojenecká invaze, evakuace Němců

Po zajištění severní Afriky se museli Spojenci rozhodnout, co podniknou dál, pro-tože nemohli nechat své ozbrojené síly zahálet až do předpokládané invaze v Norman-dii následujícího jara.

Churchill, který byl rozhodnut poskytnout Sovětskému svazu pomoc v takové míře, v jaké to jen bude možné - nebyl však schopen otevřít druhou frontu ve Francii - pro-sazoval na lednové konferenci v Casablance, kde byla učiněna řada důležitých rozhod-nutí, invazi na Sicílii. Některá z těchto rozhodnutí byla výborná včetně uznání, že ponorková válka má přednost, dále že Německo zůstane prvořadým cílem a že bude prováděno nepřetržité bombardování - letouny 8. Air Force ve dne a letouny velitelství bombardovacího letectva v noci. Roosevelt oznámil, že nebudou učiněny ani přijaty žádné podmínky od mocností Osy. Taktika, kterou vyhlásil (a s níž, jak se zdálo, Churchill souhlasil), znamenala bezpodmínečnou kapitulaci, která, protože nepo-chybně prodlužovala válku a zvyšovala ztráty, neměla být spojována s otázkou Itálie nebo Japonska.

Výběr Sicílie jako dalšího invazního cíle znervóznil americký spojený Výbor náčel-níků štábů, který jej považoval za pokračování Churchillovy oblíbené strategie "měk-kého podbřišku Evropy", blokujícího lidské zdroje a loďstvo potřebné pro invazi do Francie. Nakonec došlo k obvyklému handrkování: invaze na Sicílii měla být provede-na oplátkou za ujištění Anglie, že roku 1944 bude proveden útok přes Kanál.

Je poměrně zarážející, že sicilská operace sama o sobě byla pokládána za zvláštní a málo pozornosti se věnovalo tomu, co má přijít po ní. Byl zřízen okruh velitelů, po-dobný tomu, který existoval u operace Torch, nejvyšším velitelem Spojenců byl čtyř-hvězdičkový generál Eisenhower. Veloadmirál sir Andrew Cunningham byl jmeno-ván vrchním velitelem Středomoří; admirál Hewitt mu byl přidělen jako velitel Západ-ního námořního operačního svazu a amerických námořních sil v severozápadní Africe, zatímco admirál Ramsay velel Východnímu námořnímu operačnímu svazu. Generál sir Harold R. Alexander řídil všechny pozemní síly, lze-li o někom říci, že řídí takové dva velitele, jako je generálporučík Patton a generál Bernard L. Montgomery. Maršál le-tectva sir Arthur W. Tedder velel spojeneckým vzdušným silám. Tedder spoléhal více než kdokoli jiný na spolupráci jednotlivých složek ozbrojených sil, ale nepodařilo se mu zajistit účinnou podporu, kterou vyžadovalo námořnictvo a armáda v průběhu in-vaze, místo toho dával přednost své doktríně "neprodyšně uzavřít bojiště". V důsledku toho nebyl vypracován žádný přesný plán vzdušných akcí a došlo k trestuhodnému promarnění jedné z velkých výhod Spojenců.

Nepřátelské síly

Relativní význam Sicílie pro Němce může být odvozen z celkového rozložení jejich sil. Měli jednu divizi na Sicílii, pět dalších v Itálii, sedm ve Finsku, dvanáct v Norsku a Dánsku, čtrnáct na Balkáně, osmatřicet ve Francii a Holandsku a 175 v Sovětském svazu, kde zahájili velkou ofenzivu u Kurska- jejich poslední na východní frontě.

^ Jako podpora jediné německé divizi na Sicílii sloužily čtyři italské polní a pět po-břežních divizí. Většinu italských sil představovaly druhořadé oddíly, špatně živené, špatně vyzbrojené a pod špatným velením. Mnoho italských vojáků nemělo boty a ne-bylo vůbec neobvyklé, když žebrali u civilistů o chleba.

Většina vojáků byla záložníky ze Sicílie, Mussolini doufal, že budou bránit svou vlast do posledního dechu. Ve skutečnosti většina z nich nenáviděla stejně fašismus jako Němce a považovala Američany za osvoboditele. Nebyli jediní. Ztráta 75 procent mužů italské 8. armády u Stalingradu znechutila Italům Mussoliniho i fašismus. Po porážkách v Africe, které vyvrcholily kapitulací v Tunisku, byla samotná Itálie zralá pro kapitulaci.

Italské ani německé vrchní velení nepovažovalo Sicílii za logické vyústění volby Spojenců. Sardinie neměla tak dobrou obranu a mohla poskytnout letecké základny pro útoky na severní Itálii nebo jižní Německo, stejně tak mohla posloužit jako výchozí bod pro invazi do Itálie nebo do jižní Francie. Tento předpoklad spolu s dezinformačním plánem přesvědčily Hitlera, že příští útoky Spojenců budou směřovat proti Sardinii a Řecku. Proto Hitler posiloval balkánské země vojenskými oddíly a letectvem.

Počet obránců na Sicílii představoval asi 55 000 německých a 300 000 italských vojáků, podporovaných přibližně 500 letadly v dosahu bitvy. Spojenecké vzdušné síly brzy vytlačily letadla Osy.

Proti této poněkud různorodé skupině, která se tolik lišila od tankových armád, které se mihly Francií, postavili Spojenci 470 000 vojáků, více než jich bude v útoku na Francii v den D. K přepravě z jejich výchozích pozic ve Spojených státech, Anglii, Turecku a Egyptě bylo shromážděno více než 3 000 lodí včetně 1 225 vylodovacích plavidel. Ta měla přivést první invazní vlnu 115 000 mužů britského Commonwealthu a 66 000 amerických vojáků s jejich výzbrojí. Tento invazní plán byl metodicky velmi podobný plánu operace Tora. Spojenci měli asi 4 400 letadel, mezi nimi bylo 700 stíhaček z operačních základen na Maltě a z nedávno dobytého ostrova Pantelleria mezi Tunisem a Sicílií. Byl to první ostrov, který se vzdal nepřátelskému letectvu.

Obojživelné ozbrojené jednotky se zlepšily po stránce síly, zkušenosti a výcviku. Sem patřily lodě LST (Landing Ship, Tank), určené pro plavbu na moři, dlouhé 100 metrů s mělkým ponorem, s rampou na přídi pro vylodění plovoucích tanků na břeh se sklonem až 50 stupňů; ty ponesou až 2 160 tun vozidel. Tyto lodě byly doplňovány loděmi LCT (Landing Craft, Tank); model Mark 5 byl dlouhý 35,8 metru a vypadal jako otevřený železniční nákladní vůz bez kol. Některé z lodí LCT měly na horní části závěsné sekce, takže mohly být těsně připojeny k lodím LST, tím se umožnil tankům přejezd přes LST a LCT až na břeh. Lodě LCI (Landing Craft, Infantry) byly 48,2 metru dlouhé a mohly vézt 200 mužů. Rychle se projektovaly nové typy vylodovacích plavidel včetně plavidel LCVP (Landing Craft, Vehicle and Personnel), schopné nést třicet šest mužů nebo náklad 2 700 kg vozidel; dále zde byla plavidla LCM (Landing Craft, Mechanized), dlouhá 16,5 metru a schopná nést jeden tank ováže 30 tun. Plavidlo DUKW, obojživelná verze všude se vyskytujícího standardního nákladního vozu General Motors o váze 2,5 tuny, bylo mimořádně úspěšné. (DUKW bylo velice krkolomně za války sestaveným zkratkovým slovem, kde písmeno D zastupovalo rok do dávky - 1942, písmeno U pojem Utility, funkčnost, písmeno K pohon všech kol a písmeno W šest kol.) Toto plavidlo si vysloužilo přezdívku "Kachna" (Duck), která se blížila jeho zkratkovému označení i poslání, mohlo pojmout pětadvacet vyzbrojených mužů, nebo dělo ráže 105 mm, nebo náklad o váze 2 250 kg. Mohlo se vylodit z plavidla LST a za použití vrtulového pohonu se dostat na břeh; jestliže se vyskytl přísečný práh, se kterým se ve Středozemním moři setkáváme často, DUKW mohla použít ke zdolání překážky svůj šestikolový pohon. Stejně jako jeep a C-47 Gooney Bird, bylo toto vozidlo neocenitelné.

1

Vylodovací plavidla (lodstvo s plochým dnem, jak je jejich posádky hrdě nazývaly) se postupem času dále specializovala. Na plavidlech LCI bylo umístěno šest odpalovacích zařízení pro rakety o síle exploze granátu ráže 127 mm, jiné modifikace LCI měly tři granátomety ráže 107 mm a další modifikace LCI šest protiletadlových děl ráže 40 mm; nejedná modifikaci LST byla vybudovaná vzletová paluba pro start spořivacích letadel Piper Čub. Dokonce existovaly čluny LBK (Landing Boat, Kitchens), plovoucí kuchyně, které převážely potravu pro posádky ostatních vylodovacích plavidel. Plavidla LCI a LCT dostávala abecední přípony k označení specializace: R pro rakety (rocket), G pro dělové čluny (gunboat) H pro velitelství (headquarters), K pro kuchyň (kitchen) nebo C pro navigaci (control). Toto vše se odehrávalo v době, kdy Japonci přivazovali naftové barely k palmovým kmenům, na nich se snažili dostat ke břehu, a německé válečné loďstvo bylo nuceno se potápět podél pobřežních ostrovních útesů.

Obojživelné loďstvo podporovaly nákladní lodě upravené ke speciálním účelům, například útočná vylodovací plavidla APA a útočné nákladní lodě AKÁ. Ty dopravovaly plavidla LCVP pro přímé vylodovací operace.

Hewitt vybral starého veterána s velkými zkušenostmi s torpédoborci, kontradmirála Richarda L. Conollyho, aby cvičil, organizoval a vedl síly obojživelného loďstva. Svůj úkol plnil s výjimečnou představitostí, překonával rizika "falešných břehů" spojováním plavidel LST a LCT, výstavbou pontonových mostů a kladením rohoží na měkký písek, které zlepšovaly sjízdnost cest. Conolly vedl stovky mladých poručíků, z nichž mnozí před vstupem do válečného námořnictva ani nespátřili oceán, teď veleli vlastním plavidlům LCI nebo LCT, sice malým ale přesto - veleli!

Útok

Jasným cílem Spojenců byl Messinský průliv, dopravní tepna široká dvě míle mezi Sicílií a špičkou palce Itálie, pravděpodobným místem útoku na špičku samotné italské boty, který měl umožnit rychlé dopadení německých a italských jednotek. Místo toho bylo rozhodnuto, přes ostrý odpor generála Montgomeryho, že se americká bojová jednotka vylodí na jihozápadní straně trojúhelníkového ostrova v zálivu Gela, zatímco britské jednotky se vylodí na jihovýchodě, jižně od Syrakus. Montgomery se postavil proti předchozímu plánu, o němž tvrdil, že by rozptýlil síly, a podle něhož by se Američané vylodili poblíž Palerma. Trval na koncentraci sil, i když si ve skutečnosti přál možnost rychlého přesunu k Messině, aby mohl zastavit Němce.

Námořnický aforismus "rudá obloha v noci je námořnickovo potěšení" se nikdy neukázal v tak absurdním světle; v noci na 8. červenec byla obloha rudá, ale příštího rána bylo moře silně rozbourané, takže se zdálo, že zahájení invaze nepřichází v úvahu. Plavba obvykle klidným Středozemním mořem byla zlým snem nejen pro muže v podpalubí, ale především pro muže v plavidlech LCVP a LCM na člunových jeřábech. Meteorolog, který neohroženě předpovídal podmínky přijatelné pro vylodění při operaci Torch, korvetní kapitán R. C. Steere, tak učinil znovu a admirál Hewitt mu věřil.

Měl opět pravdu, tentokrát se zkušenější síly přesunovaly ke stanoveným cílům s větší přesností než při operaci Torch. Americký Západní námořní operační svaz se řadil v zálivu Gela, tři místa vylodění byla roztroušena po oblouku

na pobřeží, dlouhém čtyřicet mil: Licata (jednotka JOSS), Gela (jednotka DIME) a Scoglitti (jednotka Cent). Stejně jako u operace Torch měla každá jednotka určený určitý úsek pobřeží jako svůj počáteční cíl, po jehož dosažení měla proniknout dále a vytvořit předmostí dost hluboké, aby bylo možné zabránit nepřátelskému dělostřelectvu v ostřelování transportů, přivážejících posily.

Výlodovací techniky

Výlodovací techniky se měnily podle dostupných pobřežních zařízení. Kdyby mohly být obsazeny doky a přístavní hráze, pak by lodě APA a AKÁ mohly být vyložené přímo v přístavu. Kdyby nebylo dosaženo operačních cílů přímo, muselo by se přistoupit k postupu, který byl použit při operaci Torch.

Pro vyloďované oddíly fungovaly ponorky královského námořnictva jako majáky poté, co vyslaly na břeh průzkumná družstva ve skládacích člunech. Pět mil od každé ponorky zaujaly postavení torpédoborce, které pomocí světlometů označovaly svou pozici. Podél torpédoborců se pak umístila hlídkující plavidla, ale pouze 5 400 metrů od břehu. Pak se přiblížila plavidla LST, zakotvila a zahájila vyloďování oddílů. Na shromaždištích se shromáždily nejméně dvě a nejvíce osm útočných skupin. Ty byly zavedeny na výchozí linii - asi 1 800 metrů od břehu - pak byl vydán signál k výpadu. Tato poslední minuta, naplněná strachem a obavami, byla okamžikem, kdy nepřátelská palba mohla způsobit největší škody.

Americká vyloďování

9. července si nepřítel plně uvědomoval nebezpečí invaze a začal mobilizovat síly proti ní, jeho nevýhodou však byl nedostatek dělostřelectva a dopravních lodí. Působení omezeného počtu letadel, která zbyla luftwaffe, však bylo citelné, protože vzdušné krytí invazních sil bylo až do 13. července minimální v důsledku toho, že generálporučík Tedder naléhal, aby bylo zachováno ústřední řízení RAF. Požadavky na vzdušné krytí byly zasílány ze Sicílie na Maltu nebo do Tunisu; občas byla podniknuta nějaká akce, pak potřeba pominula, ale nespokojenost válečného námořnictva přetrvávala. Jedním kompenzujícím faktorem bylo zavedení protiletadlových granátů s distančním zapařovačem, jehož neskutečná přesnost způsobovala nepříteli potíže.

V Likatě se skupina JOSS prosadila proti palbě těžkých automatických zbraní a vy-nutila si postup. Podpora námořní dělostřeleckou palbou byla vynikající od samého počátku, se zdrcující přesností zasáhla všude tam, kde se projevila činnost nepřátelského dělostřelectva. Spolupráce mezi jednotlivými složkami ozbrojených sil Spojenců se zdokonalila; v případě potřeby armáda požádala o palebnou podporu a námořnictvo vyhovělo, tohoto postupu bylo využito s ještě větším účinkem v následujících invazních akcích. Čas, kdy těžká lodní děla byla zaměřena na nepřátelské lodě, pominul nyní se stala nepostradatelným plovoucím dělostřelectvem, které silou své palby úplně demoralizovalo nepřátelský odpor. V 04.58 německý bombardér Ju 87 Štuka, který odstartoval z Gely, svrhl bombu na americký torpédoborec Maddox, který ve dvou minutách klesl ke dnu; to bylo znamení, že se vyloďené síly setkají se zuřivým odporem. Příštího rána v 08.30 salvy z lehkého křižníku Boise a z torpédoborce Shubrick zastavily protiútok italských tanků.

Námořnictvo používalo pro přesné zaměřování svého

dělostřelectva pozorovací letadla z pozemních základů i průzkumné létající čluny Curtis SOČ. Německá letadla Messerschmitt Bf 109 rychle záutočila na zranitelné dvojplášňové SOČ, které statečně létaly bez vzdušného krytí, a zahнала je na útek.

11. července tanky divize Hermann Göring záutočily na čtyřech milích pláží v Gele, dokud křižník Boise nezahájil palbu granáty ráže 152 mm, které zastavily tanky doslova ve vlastních stopách. Koordinovaným úsilím palby námořního dělostřelectva a armádních dělostřeleckých baterií se podařilo je odrazit. Skupina DIME pokračovala ve vyloďování a zajistila předmostí pro útok do vnitrozemí.

U Scoglitti se skupina CENT při vyloďování z dopravních lodí setkala s většími problémy. Výlodovací čluny měly potíže při identifikaci orientačních bodů na většinou jednotvárném pobřeží; pouze první vlna přistála na správných místech. Ve tmě naražily některé výlodovací čluny na skály, při tom došlo k těžkým ztrátám na životech. Výsledkem bylo větší rozptýlení sil a ztráty, které se téměř vyrovnaly počtu mrtvých a zraněných při operaci Torch.

Když si Němci uvědomili velikost útočících sil, pochopili, že není možné zastavit invazi na březích, a počali pomýšlet na stažení.

Britská vyloďování

Admirál Ramsay z Východního námořního operačního svazu vysadil na břeh 8. armádu na úseku dlouhém 100 mil mezi jihovýchodním cípem Sicílie a Syrakusami. Některá z větších britských výlodovacích plavidel měla potíže a nebyla schopna zaujmout pozice k vyložení nákladu: situaci zde zachránila, podobně jako na americké straně, plavidla DUKW. Docházelo k nepatrnému odporu, ale objevilo se nové válečné nebezpečí: některé italské jednotky projevily tak horlivou snahu se vzdát, že uháněly do ohrazených prostorů, určených pro válečné zajatce, které byly urychleně zřizovány na pobřeží, s takovou rychlostí, že při tom bylo téměř ušlapáno několik britských vojáků.

Britská vyloďování pokračovala dobře a Montgomery zahájil svůj závod o Messinu - v tomto případě mu osud připravil porážku.

Odpověď nepříteli

Němci zahájili válku tím, že nutili jiné lidi k evakuaci; na Sicílii se však sami přiučili této technice ve skvěle provedené defenzivní operaci, jejím už významu je často věnována malá pozornost. Rychlý odhad převahy spojeneckých sil a víc než slabé úrovně italského odporu přiměl Němce k tomu, že 14. července, čtyři dny po invazi, zahájili přípravy k evakuaci. Ta dopadla mimořádně úspěšně, protože mezi Němci bylo několik vynikajících vůdců.

Rommel se po svém odvolání ze severní Afriky v březnu 1943 stal nyní velitelem armádní skupiny B v Itálii. Jako velitele na Sicílii si zvolil generála tankových vojsk Hanse-Valentina Hubeho a poradil mu, aby ignoroval rozkazy svého, jen podle jména, italského velitele. Hubeho zastupoval plukovník Ernst-Gunther Baade, který byl jmenován velitelem Messinské úžiny. Baade získal bezvýhradnou pravomoc nad dělostřelectvem, protiletadlovými děly a

námořními jednotkami v oblasti. Mezi jeho podřízené patřil fregatní kapitán baron Gustav von Liebenstein, který se stal odborníkem na evakuaci.

Hubě najednou viděl, že italské síly nejsou spolehlivé, a zahájil plánovitý ústup s cílem dostat maximální počet svých jednotek do Messiny, aby mohly být evakuovány. 24. července Mussolinimu projevilo nedůvěru jeho vlastní fašistické úžší vedení, do něhož patřil i jeho zet hrabě Galeazzo Ciano. Následujícího rána Mussolini otupěle připustil, že jej drobný král Victor Emmanuel III. přinutil k rezignaci a uvalil na něj "ochrannou vazbu". Sicilské tažení teď bylo náhle pro Němce životně důležité, protože každý den, který Hubě získá, znamenal pro Hitlera časový zisk k přesunu vlastních jednotek, k odzbrojení italské armády. GeJ*ž vojáci byli okamžitě přiděleni na nucené práce v Říši a k zaujmutí obranných pozic. Hubě plně využil výhod hornatého terénu, který sám o sobě napomáhal obraně, jeho oddíly při houževnaté obraně svých pozic vybojovávaly tucty malých Thermopyl.

Hubě pak vypracoval plán tří koncentrických obranných linií v severovýchodním cípu Sicílie; úměrně s tím, jak jej Spojenci zatlačovali zpět, se jeho obranná linie postupně stahovala a uvolňovala vojáky pro evakuaci.

Mezitím Baade, houževnatý a praktický velitel, získal pro účely evakuace třiatřicet námořních nákladních člunů, dvanáct Siebelových pramic, vypůjčených od Luftwaffe, a téměř 100 dalších plavidel.

Siebelova pramice byla navržena a vyrobena v Siebel Flugzeugwerke, továrně, která vyráběla lehká letadla pro Luftwaffe. Pontonová pramice, původně určená pro operaci Sea Lion (Lvoun), nezdařenou invazi do Anglie, se nyní stala spasitelem evakuace. Byla 24 metrů dlouhá a 15 metrů široká, unesla 450 mužů, deset naložených nákladních vozů, nebo šedesát tun nákladu. Měla dvojitý konec a byla lehce ovladatelná, mohla být naložena a vyložena během dvaceti minut.

Při plánování evakuace, známé jako operace Lehrgang (Vyučovací postup), začal Hubě koncem července posílat přes Messinský průplav do Itálie nejen nebojující jednotky, ale také dílny, zásoby a zařízení. Shromáždil téměř 200 kusů těžkého dělostřelectva na obranu průplavu proti námořním invazím Spojenců, k nim připojil více než 300 protiletadlových děl.

Skutečný postup evakuace spadl pod řízení barona von Liebensteina, který jako první navrhl metodu nepřetržitého nakládání nákladních vozů a dohlížel na to, aby zásoby nepřetržitě proudily k Hubeho oddílům. Liebenstein předcházela leteckým útokům změnou místa a času přeplavby, ale stále udržoval plynulý chod dopravy.

Hubě podporoval italskou evakuaci ještě před odchodem vlastních oddílů. Jeho spojenci zahájili vlastní přepravní činnosti podle zásady laissez-faire, politiky nevměšování, a jako svůj hlavní dopravní prostředek využívali železniční trajekt Villa. Celkem byl zachráněno 62 000 italských vojáků s minimálním množstvím zařízení včetně mužů a zařízení, přepravených Němci. Italové nevěděli, že Hubě plánoval vybírání mýtného: všechny evakuované italské dopravní prostředky a zbraně Němci zabavili.

Německá evakuace probíhala ve dnech 11. až 17. srpna při zachování nejprísnější kázně. Žádnému vojáku nebylo dovoleno vstoupit na palubu trajektu bez pušky. Ani jedna italská jednotka nemohla být evakuována bez výslovného souhlasu Hubeho.

Baadeho protiletadlová děla zadržela v zálivu letadla Spojenců a evakuace proběhla skvěle. V šesti dnech bylo převezeno na pevninu téměř 40 000 německých vojáků, 9 600 vozidel, sedmačtyřicet tanků a stovky tun zásob, k tomu je třeba připočíst 12 000 vojáků a 4 500 vozidel, evakuovaných již dříve. V důsledku spojeneckých leteckých útoků bylo zničeno pouze šest člunů. Díky zabavení italských zásob byly německé divize v Itálii vybaveny lépe než jednotky na Sicílii.

Invaze na Sicílii velmi ovlivnila události v Rusku. Hitlerovi generálové se domníva-

li (mylně), že se jim podaří vyhrát bitvu u Kurska, když vůdce náhle ztratil nervy; odvolal ofenzívu a jako důvod uvedl události na Sicílii. Pro západní Spojence bylo nejužitečnějším ponaučením z tažení na Sicílii zlepšení jejich invazní techniky, která byla později využita u Salerna a Anzia. Pozdější rozhodnutí provést invazi do Itálie na jihu a propracovávat se podél italské boty bylo právem kritizováno, protože dokonale vyhovovalo německým cílům. Salerno

Od samého počátku tažení v oblasti Středozemního moře se Němcům při použití minimálních prostředků podařilo vázat na sebe velkou část spojeneckých sil. Rozhodnutí Spojenců zahájit invazi do Itálie na špičce italské boty umožnilo Hitlerovi pokračovat v jeho strategii, jejíž nezbytnost ještě více podpořil smrtelný zápas, který byl sveden na Východní frontě.

Spojenci si přáli urychlit svůj postup italským poloostrovem a 9. září 1943 skutečně vylodění ve velkém měřítku v Salernu, přístavu ležícím asi 50 mil na jih od Neapole. Účelem bylo uskutečnit rozhodující úder na křídlo polního maršála Alberta Kesselringa, ale místo toho celá akce málem vyústila v ponižující spojeneckou evakuaci.

Ozbrojené síly Spojenců nastoupily v dané době nejlepší invazní taktiku, ale výběr vylodovacích stanovišť byl omezen bojovým dosahem jejich stíhaček, provádějících vzdušné krytí. V důsledku Kesselringových obranných schopností museli Spojenci čelit nečekaně tvrdému německému odporu. Kesselring, proslulý jako "úsměvavý Albert", díky úsměvu, který téměř nikdy nezmizel z jeho tváře a můžeme jej spatřit na všech jeho fotografiích, byl mimořádně houževnatý a vynalézavý. Kdyby byl schopen ve větším měřítku posílit svá vojska, způsobil by invazním silám rozhodující porážku.

I přes těžké ztráty způsobené německým bombardováním a novými rádiem řízenými střelami Fritz-X, které shazovala Luftwaffe (ty poškodily bitevní loď Warspite a dva křižníky, americký Savannah a britský Uganda), rozhodla nakonec loďstva Spojenců o výsledku bitvy. To se odráží i v Kesselringově hlášení o této události: "16. září jsem schválil odpoutání od pobřežní fronty, aby bylo zabráněno účinnému ostřelování z válečných lodí."

Anzio: pleskající ocas velryby

Účelem tažení u Anzia, které bylo zahájeno 22. ledna 1944, bylo zabránit odsunu německých vojsk, která by posílila

východní frontu, a urychlit dobytí Říma. Stejně jako u Salerna byl cílem úder do boku nepřítele, ale nečekaně tuhý německý odpor opět jednou zpochybnil původní záměr. Bitva trvala až do 2. června 1944 a byla jedním z případů, kdy byla spojenecká armáda na tak dlouhou dobu přitlačena nepřítelem ke svému předmostí. Rozčilený Winston Churchill komentoval Anzio takto: "Doufali jsme, že vylodíme divokou kočku, která bosům vyrvе střeva. Místo toho jsme ale do-pravili na břeh obrovskou velrybu, která kolem sebe plácá ocasem."

Ironií osudu začala invaze velmi dobře, počáteční odpor byl slabý a téměř přes noc byl zřízen účinný zásobovací systém. Ale otálení Američanů po přistání poskytlo Němcům dost času k tomu, aby na místo dopravili vlastní síly v celkovém počtu osmi divi-

zí, což znamenalo čtyřem vyloděným spojeneckým divizím prorazit německými liniemi. Když Němci uskutečnili protiútok, velká děla amerického loďstva sehrála rozhodující roli při udržení pozic Spojenců. Bitva se změnila v úporné zápolení, v němž ve prospěch Němců hrál těžko přístupný terén a početní převaha, zatímco Spojenci měli ve vzduchu i na moři převahu, která jim pomohla je odrážet. Teprve všeobecná spoje-necká ofenzíva v Itálii v červnu donutila Němce, aby opustili předmostí u Anzia, ti však dříve způsobili Spojencům ztráty 59 000 mrtvých a raněných.

10

Pozdější invaze a evakuace

Počáteční plány pro invazi přes Kanál

Bez ohledu na britské výhrady plánování invaze přes Kanál začalo po vrcholné schůzce v Casablance v lednu 1943, na které byl vybrán generálporučík sir Frederick Morgan jako nastávající náčelník štábu vrchního velitele Spojenců.

Morgan - muž se smyslem pro humor - svou hodnost sám značil akronymem Cossac (Chief of Staff, Su-preme Allied Commander). Choval se ke spojencům stejně přátelsky a vstřícně jako Eisenhower, brzy dokázal vytvořit štáb sestávající z téměř 1 000 důstojníků a mužstva, který se věnoval zkoumání všech možností, týkajících se invaze.

Podrobnému průzkumu byly podrobeny oblasti, sahající od Norska až po Portugalsko (obě tyto země byly favorizovány Churchilllem), zároveň byly brány v úvahu poznatky o pobřeží, časech, přílivu, počasí, měsíčních fázích, lodní dopravě, přítomných silách, obraně, poinvaz-ních trasách průlomu, nepřátelské dopravě, požadavcích na zásobování, komunikacích, klamání, bezpečnosti utajení a o dostupných přístavech. Každou proměnnou veličinu doprovázel tucet vlastních změn, takže počet možností narůstal do astronomického množství.

Nakonec byly za nejvhodnější pokládány dvě hlavní oblasti. Calaiská úžina, Pas-de-Calais. Tato oblast Francie, nejbližší Anglii a Německu, představovala nejkratší cestu, zajišťovala nejrychlejší obrát při nalodování a vylodování, a tak snižovala počet požadovaných lodí. Její břehy byly optimální pro přistání, byla nejbližší Belgii, Holandsku a Porúří. Když se objevily odpalovací základny nových odvetných zbraní V-1 a V-2, přibyl další důvod pro výběr Pas-de-Calais. Ale Němci si toho byli dobře vědomi, proto se v tomto případě jednalo o nejlépe bráněnou oblast na francouzském pobřeží.

Když plánování pokračovalo, bylo zjevné, že rozsah invaze snížil závažnost absolutní vzdálenosti Anglie od cílové oblasti. Tisíce lodí, zapojených do akce, muselo čekat v anglických a skotských přístavech; když se přiblížil den D, bylo třeba sladit odjezdy jednotlivých lodí podle jejich vzdálenosti míst určení. Otázka, jestli stráví den nebo <Jva na moři, nehrála žádnou roli.

Břehy Normandie byly téměř tak dobré jako u Pas-de-Calais a byly stále v dosahu stíhaček, startujících ze základen v Anglii. Ačkoliv terén bezprostředně za pobřežím nebyl příznivý - převládala zde malá pole, obklopená pahorky porostlými křovinami a stromy, takovou krajinu nebylo těžké bránit, ale téměř nemožné obejít - existovaly zde dobré podmínky pro průlom z obou křidel. Obranné zařízení, i když silné, nebylo tak hrozné jako u Pas-de-Calais.

Vedení Němci

Němci k všeobecnému překvapení invazi uvítali, představovala pro ně totiž poslední naději na vítězství. Kdyby mohli být útočníci odrazeni na pobřeží, nebezpečí by bylo zažehnáno a velký počet z devětapadesáti německých divizí na západě včetně divizí v Norsku by mohl být přesunut na rozpadající se ruskou frontu.

Německé velení mělo velmi vysokou úroveň, tu však oslabovala nejednotnost a Hitlerovy zásahy. Polní maršál Gerd voň Rundstedt, vrchní velitel na západní frontě a armádní skupiny D, se domníval, že správným způsobem, jak odrazit nepřítele, by bylo nechat jej přistát a pak uskutečnit mohutný protiútok se všemi obrněnými silami, které budou k dispozici. Byl by to zcela správný způsob, kdyby luftwaffe byla na úrovni, kterou tento úkol vyžadoval. Polní maršál Rommel, velitel armádní skupiny B, byl přím-o zodpovědný za odrazení invaze. Přesvědčil se o vzdušné převaze Spojenců nad luftwaffe v Africe a trval na tom, že je třeba odrazit invazi na pobřeží, protože věděl, že mobilní rezervy budou zničeny taktickým letectvem dříve, než budou moci zasáh-nout do bitvy. Chtěl koncentrovat své obrněné divize ve vzdálenosti pěti mil od pobřeží. Jeho podřízený, velitel tankových jednotek generál Geyr voň Schweppenburg, ne-souhlasil; domníval se, že účinek spojenecké námořní dělostřelecké palby na tanky, umístěné blízko břehu, by byl ještě ničivější než letecký útok.

Hitler, třebaže jej plně zaměřovala východní fronta, zásadně souhlasil s Romme-lem, ale oslabil vedení i sílu armády tím, že mu přidělil pouze tři tankové divize. Tři další byly určeny pro jih Francie a čtyři ponechány pod Hitlerovým osobním velením. To způsobilo, že byl Rundstedt vyloučen z procesu velení, neboť Rommel měl přímý přístup k vůdci. Později v roce 1944 budou Rundstedt a Schweppenburg Hitlerem zba-veni funkce pro "poraženectví".

Když nadešel den D, byla v dosahu břehů pouze jediná, 21. tanková divize, spoje-necké vzdušené síly zabránily ostatním, aby dorazily včas. Kdyby se Rommelovi po-dařilo prosadit svůj názor a kdyby umístil dvě nebo tři další tankové divize přímo za předmostí u Normandie, byla by pravděpodobně odražena přinejmenším invaze v ob-lasti zvané Omaha a zřejmě i na zbytku pobřeží.

Rommel odvedl vynikající kus práce při posilování německého obranného úsilí, po-ložil na břehy různé překážky a miny, využíval věže francouzských tanků jako kulo-metná hnízda a umístil několik děl, která měla postřelovat pobřeží

podélnou palbou. Jednoduché kůly z betonu nebo ze dřeva, kterým se říkalo "Rommelův chřest", obrácené špičatými konci ven prokázaly nedocenitelnou službu při přistávání kluzáků. Pouze nedostatek materiálu a času zabránil Rommelovi vytvořit neproniknutelnou hráz min. Navíc panoval velký rozdíl v technice, kterou používaly bojující strany. Zatímco Spojenci plánovali technické zázraky jako například umělé přístavy Mulberry, pod-vodní palivové potrubní spoje a specializovaná vylodovací plavidla, Němci se omezili na umístování dřevěných nebo ocelových překážek, které se od těch používaných ve středověku lišily pouze velikostí.

Spojenci

Britové si přáli, aby se muž považovaný za doyen britských generálů, generál sir Alan Brooke (později polní maršál vikomt Alanbrooke), stal vrchním velitelem pro in-vazi. Ale poměr sil jasně ukázal, že na toto místo by měl být vybrán Američan, protože zatímco britské válečné úsilí vrcholilo a dál mohlo už jen opadat, americká síla se již zdvojnásobila a stále rychle rostla. 1. ledna 1944 bylo ve Velké Británii již 1 700 000 Američanů, podle památného, přesného a při zpětném pohledu laskavého dobového rčení "ověř paid, ověř sexed and ověř here" (přeplacených, přeerotizovaných a přemnožených). Prezident Roosevelt si přál, aby se generál George C. Marshall stal vrchním velitelem, částečně proto, že by vykonával svou funkci dobře, ale také kvůli tomu, že si to opravdu zasloužil za všechno, co již vykonal. Na důkaz velké úcty, kterou k němu chovali admirálové King a Leahy a generál Arnold, naléhali na Roosevelta, aby byl Marshall jmenován náčelníkem štábu. Marshall si vroucně přál, aby byl přidělen do Normandie, ale tento zcela nesobecký důstojník nepodnikl žádné kroky, aby toho dosáhl, i když to znamenalo, že nezíská nejvyšší vojenskou hodnost - a následně možná nebude zvolen prezidentem.

7. prosince 1943 Roosevelt předběžně informoval Eisenhowera, že má být jmenován vrchním velitelem. Můžeme si představit, na co myslel muž, jehož budou miliony lidí s láskou nazývat "Ike". Neměl bezprostřední bojové zkušenosti. Trvalo mu čtyřia-dvacet let, než postoupil z hodnosti podporučíka na plukovníka, a skoro dva roky od března 1941 do února 1943 z plukovníka na generála. Navíc se jeho podřízenými stali muži s více služebními lety a s velkou bojovou zkušeností. (Jeden z nejschopnějších ale i z nejobtížnějších zvládnutelných, generál Bernard Montgomery, vítěz od El Alameinu, byl roku 1937 jmenován brigádním generálem a bojoval ve Francii za 1. i 2. světové války, stejně jako v Africe a na Sicílii. Málodky připustil, aby Eisenhower zapomněl na jeho větší bojovou zkušenost.)

Ale stejně jako tomu bylo v případě mnohých Rooseveltových osobních rozhodnutí, představoval Eisenhower přesně tu pravou volbu, a Britové museli být spokojeni, protože zaujali většinu důležitých podřízených míst v jeho štábu. Na důkaz uznání důležitosti vzdušných sil a v neposlední řadě díky své sympatické povaze byl maršál letectva Arthur Tedder zvolen zástupcem vrchního velitele, byla to klasická trefa, úžasný přístup k věci. Tedder, který iniciativně propojil vzdušné a pozemní operace v Africe, tak neučinil v průběhu invaze, kdy přední letečtí velitelé, podobně jako na Sicílii, naprosto opominuli všechny získané zkušenosti o společném plánování a operativním řízení. I když při útoci před invazí a v jejím průběhu bylo použito 13 000 letadel, nikdy jich nebylo dost, aby vyhovely potřebám jednotek nebo jednotlivých velitelů. Spojenci měli to štěstí, že spojená ofenzíva bombardérů již dříve rozdrtila luftwaffe, a systematické bombardování dopravních cest za účelem izolování fronty, kterému se dříve zuřivě bránili, se ukázalo být velmi účinným.

Částí Tedderova problému bylo jmenování maršála letectva sira Trafforda Leigh-Malloryho velitelem spojeneckých expedičních leteckých sil. Občas nesnesitelný Leigh-Mallory byl v této funkci stejně obtížně zvládnutelný jako v průběhu bitvy o Anglii i po ní.

Montgomery, ještě složitější osobnost než Leigh-Mallory, byl jmenován velitelem 21. armádní skupiny v Anglii a generálním velitelem pozemních sil v průběhu vylodění.

Klíčovým jmenováním pro operaci Neptun (první námořní fáze operace Overlord) -

a následovně pro operaci Overlord (samotná invaze do Francie) - bylo jmenování admirála sira Bertrama Ramsaye velitelem spojeneckých expedičních sil. Ramsaye považovali v admiralitě za něco podřadného, protože byl důstojníkem ve výslužbě. Vyznamenal se však při plánování a provedení operace u Dunkerque, stejně jako v operaci Torch a Hušky. (Jedinou poskvrnou na jeho pověsti byl únik lodí Gneisenau a Scharnhorst z Brestu do Německa přes Lamanšský průliv 12. a 13. února 1942, byl to mistrovský plán, dobře provedený, který Brity zaskočil, ale jeho vliv na cokoli, kromě anglické pýchy, byl minimální.)

Ramsay nebyl admirálem se zkušenostmi z námořních bojů, ale při operaci Overlord nedošlo k mnoha námořním bojům. Německé válečné loďstvo, stejně jako německé letectvo, bylo již poraženo, jeho ponorky přemoženy a jeho bitevní lodě byly buď potopeny nebo se tísnilly v přístavech. Byl však tím, co bylo v současné době zapotřebí: mistrovským plánovačem, který měl to, co Thomas Carlyle označil jako mimořádnou schopnost rychle se vyrovnat s problémy, a i když jej Eisenhower považoval za příliš obřadného kvůli jeho smyslu pro společenská pravidla, Ramsay byl přesto sympatickým mužem. Byl přísný a náročný na své podřízené, znal však jejich meze a spolupracoval s nimi. Jeho styl práce neodpovídal americkému stylu, protože řídil každou podrobnost shora; američtí velitelé načrtli hrubé rysy plánu a jeho propracování přenechávali podřízeným. Jako ukázka jeho důkladnosti slouží to, že operační rozkaz pro akci Neptun měl s přílohami více než 1 000 stran.

Podrobně určoval kdo, co, kde a kdy pro každé kolečko ve složité masinérii invaze; otázky - proč a jak - však nebyly vždy tak pečlivě objasněny.

Plánování a logistika

Ramsayovy rozkazy byly zaměřeny na zajištění pozic na evropském kontinentu s dostatečnou kapacitou přístavních zařízení udržitelnosti síly šestadvaceti až třiceti divízií, ta by měla vzrůstat rychlostí tří až pěti za měsíc. To byl tvrdý požadavek, uvědomíme-li, že Němci měli padesát devět divízií v západní Evropě, z toho pětadvacet v přední linii.

Ačkoliv Spojenci měli převahu ve vzduchu i na moři, úspěch invaze nebyl předem daný, protože jejich protivníkem na souši byla armáda, považovaná za nejlepší na světě, a to i svými protivníky. Spojenci nemohli ovlivnit řadu faktorů,

zvláště počasí. První část operace Neptun - vylodění dostatečného počtu vojáků, kteří měli proniknout do opevněné Evropy - byla nelehká. Druhá část - udržování rychlejšího postupu při budování svého postavení před Němci - byla ještě obtížnější.

Bylo nezbytné zabezpečit naprosté utajení, proto došlo k nejpropracovanějšímu vojenskému podvodu v historii, k operaci Fortitude. Jejím úkolem bylo obalamutit Němce, aby uvěřili, že útok bude směřovat na Pas-de-Calais, a zahrnovala vytvoření fiktivní armády v čele s Pattonem, jehož si Němci hluboce vážili. Tento trik vyžadoval, aby Spojenci prováděli průzkumnou činnost a bombardování v oblasti za Pas-de-Calais ještě usilovněji než v samotné Normandii. V Anglii byly budovány atrapy ležení s atrapami tanků a vylodovacích plavidel na místech, kde by je mohla sledovat již jen zřídka se objevující německá průzkumná letadla. Byly rozšiřovány podrobné rádiové zprávy, uvádějící matoucí údaje o operaci Overlord; úmyslně docházelo k unikům důvěrných informací a viníci byli "potrestáni". Němci uvízli v pasti, devatenáct divizí bylo po dobu šesti kritických týdnů vyřazeno z akce.

Co se týká vlastní invaze, admirál Ramsay se řídil předchozí praxí. Sestavil velmi rozšířenou variantu techniky s úspěchem použité v severní Africe a ve Středomoří, vy-lepšenou o nová a početnější zařízení a měsíce praxe. Více než 7 000 lodí, z toho 5 300 v samotném invazním loďstvu, se stalo součástí složitého sledu přesunů, prováděného podle přesného časového plánu, s cílem vylodit pět divizí ve Francii. Tři vý-sadkové divize - 22 000 mužů - již měly být vysazeny za nepřátelskými liniemi.

Američané se měli vylodit co nejjížněji, na dvou pobřežích: skupina Utah na základně poloostrova Cotentine a skupina Omaha mezi malými městečky Vierville-sur-Mer a Sa-inte-Honorine. Britské síly se měly vylodit dál na sever na třech pobřežích, Gold a Juno mezi městy Arromanches a Saint-Aubin, a Sword mezi Lion-sur-Mer a Ouistrehamem při ústí řeky Orné. Tato pobřeží byla oddělena útesy. Přímá vzdálenost mezi pravým křídlem Utahu a levým křídlem Swordu byla asi čtyřicet mil.

Ramsay zvolil stejný postup jako dříve při přepravě vojenských oddílů a zařízení na velkých lodích a při jejich následném vylodění a zavedení na shromaždiště před úto-kem. Při operaci Neptun však jeho úkol komplikovala řada požadavků, které v před-cházejících invazích nemusel řešit, protože tehdy výsadek představoval celkovou sílu, která bude vyslána do bojové akce. Tentokrát měly po prvních pěti divizích následovat tak rychle, jak to jen bylo možné, další divize, aby byl zdolán německý nápor a usku-tečněny přípravy na následující operace na kontinentu. Vzhledem k tomu, že divize po-třebovala 600 až 700 tun dodávek denně (pro srovnání - pro německou divizi stačilo zhruba poloviční množství), Ramsay musel v případě, že by se vylodilo padesát divizí, denně přepravit přes moře zásoby v množství až 35 000 tun.

Ačkoliv panovaly určité naděje na rychlé dobytí přístavu Cherbourg, Němci byli ta-kovými přeborníky v ničení, že by přístav zřejmě po několik týdnů stejně nemohl být používán. Proto byly naplánovány dva umělé přístavy, na toto počínání Ramsay dů-sledně dohlížel, ale příliš mu nedůvěřoval.

Umělé přístavy byly označeny jako Mulberry A a Mulberry B pro americké a britské oblasti vylodění, základem byl původní požadavek namontovat konstrukce, vybihající do moře, na pevné podpěry tak, aby se mohly volně pohybovat s přílivem. Pružné oce-lové můstky, namontované na pontony, tvořily cestu, spojenou s konstrukcí, vedoucí z lodí na břeh.

Podobně jako tomu bylo u mnoha velkých myšlenek, žila tato konstrukce svým vlast-ním životem a podléhala změnám, protože příliv, odliv a vlnobití na vybraných březích mohl znemožnit vylodění. Bylo navrženo, aby přístavní hráze chránily mohutné kon-strukce ve tvaru kříže, které by působily jako vlnolam. Toto zařízení bylo pojmenováno Bombardon, bylo 60,4 metru dlouhé a 7,5 metru vysoké.

Komodor J. Hughes Hallett dále navrhl, aby mezi Bombardony a břehem byly umís-těny betonové kesony. Byly to masivní betonové konstrukce s kódovým označením Phoenix, dlouhé 120 metrů, o nosnosti 4 000 až 6 000 tun. Bylo jich postaveno 213, byly otestovány, přivlečeny na místo a potopeny, vytvořily tak ochranný val po obou stranách takto vzniklého umělého přístavu.

Kontradmirál W. G. Tennant, další veterán z Dunkerque (a z lodi Repulse), zařízení Phoenix nedůvěřoval a navrhl, aby betonové kesony byly posíleny potopením řady sta-rých lodí souběžně s břehem, čímž by se přiblížilo k tradičnímu vlnolamu. Admiralita neochotně poskytla pětapadesát plavidel, většinou starých nákladních lodí, ale byla mezi nimi i francouzská bitevní loď Courbet z roku 1912; jednotlivé lodě měly kódové ozna-čení Corncob, zatímco řada potopených lodí byla nazvána Gooseberry.

Všechny lodě Corncob, kromě lodi Courbet, se dopravily na místo vlastní silou, ale umístění řady zařízení Phoenix a Bombardon si vyžádalo asi 200 vlečných lodí.

V moderním válečnictví mít dobrý akronym je skoro stejně důležité jako mít štěstí. To se týkalo také zařízení Pluto (pipeline under the ocean), které umožňovalo spojení Anglie s Francií pomocí ohebného potrubí odvíjeného z velkých cívek jako telegrafní kabely, za účelem dodávek paliva stovkám tisíc vozidel a letadel, která sem byla vyslá-na. Byl to výsledek práce vynalézavého Spojeného válečného štábu a jednotka Pluto dohlížela na zřizování, testování a instalaci ohebných potrubních spojů několika druhů. Kromě toho byly používány také jiné potrubní spoje k doplňování skladových zařízení na břehu z tankerů.

Spojenci při přípravných pracích využívali důmyslných zařízení jako Mulberry a Pluto spolu s aplikací základních metod v nejširší možné míře. Na rozdíl od předcho-zích operací, kde miny představovaly pouze nevelkou hrozbu, se nyní Ramsay domní-val, že jich Němci využijí mnohem účinněji, a proto vypracoval podrobný plán odminování za použití stovek minolovek, které měly vytvořit pásma pro invazní čluny a oblasti, kde se budou moci bezpečně pohybovat lodě zajišť-ující námořní dělostřelec-kou podporu. Když došlo k vyloděním, útočníci zjišť-ovali, že nebylo nakladeno tolik min, kolik se předpokládalo, a že ani podíl v poslední době tolik obávaných časova-ných nebo náslapných min nebyl tak velký. Miny však přesto způsobily invaznímu loďstvu největší škody.

Bylo naplánováno, že z přístavů kolem jižního pobřeží Anglie vyrazí jedenadvacet amerických a osmatřicet britských a kanadských konvojů. Bylo vytvořeno sedm kanálů - zbavených min, dost širokých, aby jimi mohly plout dva kón voje vedle sebe - od anglického pobřeží k bodu vzdálenému třináct mil od ostrova Wight, známém jako Pi-cadilly Circus nebo prostor Z. Zde, stejně jako na anglické křižovatce s kruhovým objezdem, zahnul téměř každý konvoj do "žlabu" pěti souběžných kanálů, vyčištěných od min, jeden pro každou bojovou jednotku. Na poloviční cestě se každý z těchto pěti dále dělil na dva dopravní pásy, jeden pro rychlé konvoje a druhý pro pomalé. Harmo-nogramy (přezdívané Mickey Mousovy diagramy) ukazovaly, kde se každý konvoj na-lézá v určitou dobu.

Zkrácený chronologický přehled pouze naznačuje hloubku a šířku operace, které se zúčastnilo 7 000 lodí a 250 000 mužů. (D označuje den D, den invaze; H označuje ho-dinu H, hodinu útoku; M označuje minuty, dobu kdy účastníci invaze dosáhli břehu):

D minus 45: Začínají odminovací operace

D minus 21: Zásobovací lodě zahajují nakládání

D minus 7: Zahájeny operace minolovek

D minus 3: X-plavidla (ponorky s posádkou dvou mužů)

odplouvají na značkování D minus 2: Dopravní lodě začínají nakládat D minus 1: X-plavidla se vracejí do pobřežních vod

Dopravní lodě, dělostřelecké podpůrné lodě vyplouvají

Operace minolovek se stupňují Den D: 6. června 1944

Den D 01.35: První výsadekové oddíly přistávají Den D 02.00: Zakotvily lodě palebné podpory Den D 02.00:

Odminování pobřeží

Den D 02.30: Útočná dopravní loď Bayfield, velitelská loď, zakotví v Utahu Den D 02.30: Zapadni operační svaz začíná nakládat vylodovací plavidla Den D 02.50: Velitelská loď Ancon zakotví u Omahy

Zapadni operační svaz vyplouvá ke břehu

Východní operační svaz začíná nakládat vylodovací plavidla

Začíná britské bombardování pobřeží

Začíná americké bombardování pobřeží

Americké střední bombardéry útočí na pobřeží

Americké čluny vyzbrojené raketomety ostřelují pobřeží

Den D 04.30:

Den D 05.30:

Den D 05.30:

Den D 05.30:

Den D 06.00:

Den D 06.30:

Den D, hodina H: 06.30: Vylodění na pláži Omaha a Utah 07.25: Vylodění na pláži Sword a Gold 07.35: Vylodění na pláži Juno, pravé křídlo 07.45: Vylodění na pláži Juno, levé křídlo

Den D 07.45: (Všechny pláže) Dorazila vylodovací plavidla

se samohybným dělostřelectvem a minomety

Den D 23.58: Více než 155 000 mužů, tisíce vozidel a tisíce tun materiálu bylo vyloděno

Den D plus 3: Zařízení Gooseberry na místě potopeno

Den D plus 18: Mulberry A a Mulberry B dokončeny

Den D plus 18: Potrubní spoje pro spojení loď-břeh na místě

Den D plus 20: První potrubní spojení přes Kanál na místě

Den D plus 75: Desáté potrubní spojení přes Kanál na místě

Den D

Úspěšné vzdušné operace mohly proběhnout pouze v noci s měsíčním svitem. Při námořních operacích bylo třeba, aby k prvním vyloděním došlo tři hodiny před příli-veň; kdyby bylo málo vody, pak by vzdálenost na mělčinu byla příliš dlouhá; kdyby byl stav vody moc vysoký, překážky pod vodou, většinou zaminované, by zničily vy-lodovací plavidla. Aby bylo dosaženo vhodné kombinace měsíčního svitu a přílivu, pak by měl den D nadejít 5., 6. nebo 7. června, nebo o dva týdny později - 19., 20. nebo 21. června. Eisenhower zvolil 5. červen, ale nepříznivé počasí si vynutilo odklad. 5. června v 04.15 vrchní velitel vsadil na předpověď, že bude okénko dobrého počasí. Rozhodl, že k pokusu dojde 6. června. "O. K., jdeme na to," rozhodl nakonec.

Ramsay zavola dva spolehlivé muže, ani jednoho z nich neměl moc rád, aby jim předal rozkazy. Kontradmirál Alan G. Kirk na křižníku Augusta vedl západní operační svaz, který kryl americké pobřeží. Viceadmirál sir Philip Vian na křižníku Scylla velel východnímu operačnímu svazu, kryjícímu britský úsek.

Západní operační svaz Utah

Žádný německý radar nezpozoroval invazní lodě kvůli systematickému bombardování, hladinové lodě zas proto, že admirál Theodore Krancke usoudil, že pro pokus o invazi je naprosto nevhodné počasí, a poskytl svým těžce zkoušeným posádkám mo-torových torpédových člunů krátký odpočinek.

Kontradmirál Don P. Moon z námořnictva Spojených států velel bojovému svazu 125, který měl vylodit útočnou skupinu určenou pro Utah, skládající se ze 4. pěší di-vize a z jednotek VII. sboru.

Celá útočná skupina byla náhodou snesena asi míli na jih od místa určení. To se obrátilo v její prospěch, protože nová území nebyla tak dobře chráněna. Pobřeží bylo ploché a jednotvárné, takže podmořská demoliční četa námořnictva

(Underwater De-molition Team - UTD) neměla potíže při odstraňování překážek. Přerušovanou německou palbu potlačila námořní dělostřelecká podpora pod velením kontradmirála Mortona L. Deyo. Deyo měl k dispozici bitevní loď Nevada, veterána z Pearl Harboru, a těžké americké křižníky Tuscaloosa a Quincy a navíc monitor královského námořnictva Erebus a křižníky Hawkins, Black Prince a Enterprise. Dále zde bylo osm spojeneckých torpédoborců, které operovaly tak blízko pobřeží, že jejich kýly často dřely o dno, dva eskortní torpédoborce a holandský dělový člun Soemba.

Dělová palba byla řízena letkami stíhaček typu Spitfire a severoamerickými Mus-tangy, které vzlétaly z Anglie, jejich piloti byli speciálně vycvičeni pro přesné sledování dopadu granátů, protože omyl mohl znamenat katastrofální následky. Loď Nevada, opravená po Pearl Harboru, mohla zvednout hlavně svých deseti děl ráže 356 mm v úhlu 30 stupňů, stíhačky Spitfire ji řídily při zajišťování dělostřelecké podpory americkým výsadkovým jednotkám ve vnitrozemí. 8. června potvrdila mohutná kanonáda Schweppenburgovy obavy z hrozby námořních děl, Nevada zničila sedmdesát granátů ráže 356 mm 110 německých vozidel na vzdálenost třinácti mil.

V 18.00 bylo vyloděno 21 238 vojáků, 1 742 vozidel a 1 695 tun zásob a bylo vytvořeno malé předměstí o hloubce šesti mil. Miny potopily dvě minolovky, dva americké torpédoborce (Corry a Rich), eskortní torpédoborec, dvě vylodovací plavidla, hlídkové plavidlo a tři vylodovací plavidla LCT. Ztráty činily pouze 197 mrtvých a raněných, což byla zhruba polovina ztrát, ke kterým došlo při útoku německých člunů na skupinu provádějící před nedávným téhož roku cvičné přistání u Slapton Sands.

Omaha

Situace na pláži Omaha se nevyvíjela tak dobře. Kontradmirál John L. Hall na palubě velitelské lodi Ancon velel operačnímu svazu 124, útočnému svazu O (určenému pro Omahu), který prováděl vylodění bojových skupin 1. a 29. divize, dvou praporů rangerů a podpůrných jednotek V. sboru. Námořní dělostřeleckou podporu zajišťoval kontradmirál Carleton F. Bryant, který měl k dispozici nejstarší bitevní loď v námořnictvu - Arkansas z roku 1912 - a bitevní loď Texas z roku 1914. Tyto lodě byly těžko ovladatelné a nebyly dobrými plavidly, ale u Omahy si přišly na své, dvanáct děl ráže 305 mm lodi Arkansas a deset děl ráže 356 mm lodi Texas bušilo do německých palebných postavení. Bryant měl také čtyři lehké křižníky, britské Glasgow a Bellona a francouzské Montcalm a Georges Leygues (proslulý u amerických námořníků jako George Legs). Poblíž pobřeží sloužilo devět amerických a tři britské torpédoborce třídy Hunt jako polní dělostřelectvo, pálily na vzdálenost 700 metrů, když se plavidla DUKW, ve-zoucí armádní děla, nemohla dostat ke břehu kvůli rozbouřenému moři. Velitelem jednoho z torpédoborců - O'Brien - byl fregatní kapitán W. W. Outerbridge, jehož loď potopila u Pearl Harboru trpasličí ponorka.

Omaha byla daleko lépe bráněná než Utah, pokud jde o hloubku obrany i počet a kvalitu německých oddílů. Terén byl také složitější, písčité břehy byly zakončeny vysokými útesy pokrytými trhlinami, na které příslušníci jednotky zvláštního určení museli vylézt a dobýt je v boji muže proti muži.

První náznaky nesnází u Omahy se objevily při ztrátě dvaceti sedmi z čtyřiceti

obojživelných tanků (duál drive, DD). Tyto tanky byly vyloděny z vylodovacích plavidel LCT a byly opatřeny plováky z plachtoviny, zmítaly jimi rozbouřené vlny a posádky utonuly uvnitř tanků.

Němci zahájili na brodicí se vojáky, které tížila výzbroj a torny o váze 31 kg, intenzivní palbu z automatických zbraní; zranění nebo pád často znamenaly utonutí. Vítr o rychlosti 10 uzlů strhl do vln mnoho vylodovacích plavidel a celý plán se počal hrou-tit. I přes zkušenosti a výcvik měly posádkami vylodovacích plavidel začal panovat ochromující zmatek. Některá plavidla LCI byla vržena proti překážkám pod vodou nebo jiným vylodovacím plavidlům, zablokovala přístupy a způsobila zmatek mezi dalšími útočnými vlnami, které se začaly mísit v pobřežních vodách. Nakonec se ukázalo, že jedinou možností je hnát se jednoduše vpřed přes překážky a přistát tam, kde je to možné, přitom samozřejmě docházelo ke ztrátám.

I bez jasných rozkazů se situace posléze vyřešila pouze díky osobní iniciativě mladých mužů řídících vylodovací plavidla. Většina z nich ještě před rokem neviděla loď ani cizí břeh, ale na pobřeží Omaha, když se plány hrou-tily, využili jasný úsudek a od-vahu k tomu, aby dopravili vojsko a zásoby na břeh, bez ohledu na dělostřeleckou palbu, překážky pod vodou, vyřazené tanky, vylodovací plavidla, dopravní zácpu a rozbouřené moře. Jejich nahodilé osobní úsilí nakonec vytvořilo v chaosu zvláštní druh pořádku. Na skladiště zásob, která měla být umístěna na souši v promyšleném pořadí, nikdo nemyslel, náklad byl jednoduše vyložen na břeh a podle potřeby v bitvě odebírán. Bylo to zmatené, ale fungovalo to tak dobře, že první poselství, které přijal generálporučík Omar N. Bradley, velitel americké 1. armády, od svého velitele na břehu - generála Leonarda T. Gerowa - znělo: "Díky Bohu za námořnictvo Spojených států"

Za soumraku se předměstí Spojenců omezilo na frontu širokou pět mil a jednu míli hlubokou. S příchodem noci se zdálo, že by se Rommelův plán mohl zdařit - jedna tanková divize mohla rozrazit frontu a pak se vypořádat s každou částí zvlášť, před námořní dělostřeleckou palbou by byla chráněna blízkostí vlastních vojsk. Vylodilo se téměř 34 250 vojáků za cenu 2 000 obětí; dávno před tím, než dorazily nové tankové divize, zasáhly další jednotky Spojenců, námořní dělostřelectvo a vzdušné krytí - invaze se zdařila.

Východní operační svaz

Viceadmirál Vian svolil, aby se jeho dopravní lodě přiblížily ke břehu o 5 mil blíže než Američané, zkrátil tím čas vojáků, potřebný pro přepravu z lodí na břeh, a spoléhal na děla na lodích, že přemohou německé dělostřelectvo. Na palubě křižníku Scylla měl Vian operační místnost - ojedinělou v britské historii, kde měl radarový snímek oblasti vylodění přenesený na plošný diagram, což mu usnadňovalo řízení akce v rozsahu, který mu vyhovoval.

Invaze na pobřeží určené Britům se opozdila kvůli přílivovým podmínkám, což umožnilo mnohem intenzivnější úvodní bombardování. Při známé Churchillově zálibě v nekonvenčnosti není překvapující, že britské síly byly vybaveny mnohem vynaléza-teljším zařízením k proniknutí překážkami a minovými poli než Američané. Byly to opancéřované

buldozery, které odstraňovaly z cesty překážky; vyloďovací plavidla se zařízením na odstraňování překážek jx>d vodou; "Krokodýly", tanky Churchill s pla-menometem o dosahu 110 metrů a "Škorpioň", odminovací tanky Sherman. Ty si

probíjely cestu po pobřeží za rachotu explodujících min a pak se utkaly s Němci se svými děly ráže 75 mm. Britská vyloďení na pobřežích Sword a Gold probíhala dobře, Němci byli zjevně o-hromeni velkým rozsahem dělostřelecké podpory a palbu neopětovali. Důvod byl brzy objasněn - Němci vybudovali svá opevnění s děly zaměřenými k palbě na pobřeží mís-to na moře. Britové se tlačili kupředu a za soumraku dosáhli svých pozic. Na pobřeží Sword kontradmirál A. G. Talbot na lodi Largs -jedné ze dvou velitel-ských lodí, postavených jako prototypy a použitých při operaci Torch, řídil 285 plavi-del včetně silné bombardovací skupiny. Starý harcovník Warspite, který se dosud ú-plně nevzpamatoval ze zásahu klouzavou bombou Fritz-X u Salerna, útočil děly ráže 381 mm, podobně jako stejně starobylá ale v boji méně osvědčená lod Ramillies a sta-rožitný monitor Roberts. Ukázalo se však, že tak silná palebná síla nebyla zapotřebí, protože velká děla, která měla tato palba zničit, byla buď bez obsluhy nebo demontová-na. Palbu posilovalo pět křižníků a třináct torpédoborců. Ke konečné podpoře vyloďení měl Talbot třídvacet ozbrojených vyloďovacích plavidel. Pobřeží Sword nemělo sil-nou obranu, ale velký počet spojeneckých lodí způsobil dopravní zácpu, která bránila rannímu postupu. Miny nebo minometná palba způsobili ztrátu sedmi vyloďovacích plavidel.

Nepřátelský odpor na pobřeží Gold naprosto nehýřil odvahou - německé oddíly pa-trřily k 716. "statické divizi", která neměla žádné mobilní dopravní prostředky, zato však v jejích řadách byli Poláci a Ukrajinci, kteří vůbec neoplývali bojovým nadšením. Skupina G, pod velením komodora C. E. Douglase-Pennanta, na lodi Bululo - dalším prototypu velitelské lodi pro operaci Torch, použila pro útok 243 oboživelných plavi-del. Těžkou palebnou podporu zajišť-oval veterán střetnutí s lodí Graf Spee - Ajax -a tři další křižníky, Argonaut, Orion aEmerald. Kromě toho bylo zapojeno jedenáct britských a jeden polský torpédoborec a holandský dělový člun. K podpoře zakončo-vacích akcí byl na pobřeží Gold zasazen neobvyklý hybrid, jedenadvacet vyzbroje-ných vyloďovacích plavidel a šestnáct obrněných plavidel LCT, která nesla tanky typu Centaur, vyzbrojené houfnicemi ráže 95 mm, které dokázaly prorazit beton bunkru. Komodor G. N. Oliver, který velel z lodi Hilary, nasadil pro přistání na pobřeží Juno 187 oboživelných lodí. Jeho námořní palebná síla byla poněkud slabá, zahrno-vala křižníky Belfast aDiadem a jedenáct torpédoborců. Zabezpečení vyloďení bylo silnější, sestávalo z třiačtyřiceti vyzbrojených vyloďovacích plavidel různých typů.

Německá obrana v oblasti vyloďení na pobřeží Juno patřila k nejsilnějším, miny byly umístěny tak hustě, že došlo k potopení nebo poškození téměř třetiny vyloďova-cích plavidel. Legendární protitanková děla ráže 88 mm počkala, až tanky dorazí na břeh, pak zahájila palbu na vzdálenost odpovídající téměř přímé palbě, při tom mnohé z nich na místě zastavila. Tyto vraky tanků přispěly k velké dopravní zácpě na pláži, protože nadcházející příliv omezil její šířku na méně než 9 metrů.

Za soumraku Britové postoupili asi o šest mil, ale jejich pozice na pláži Juno byly stejně slabé jako americké na Omaze; kdyby Hitler uposlechl Rommela, mohlo by^zde opět několik tankových divizí při nočním úderu zvrátit historii. Ale on tak neučinil a Spojenci setrvali na místě.

Cesta k nahromadění vojenských sil

Když Němci začali reagovat na invazi Spojenců, Ramsay se soustředil na udržování neustálého přísunu mužstva, vozidel a zásob k předmostí. I když předmostí byla větší-nou mělká a dopad německého protiútoky nebyl prozatím tolik citelný, překročili Ram-say s Eisenhowerem 7. června Kanál, aby sami posoudili situaci. Výstavba dvou umělých přístavů byla zahájena, jednalo se o časově náročný a obtížný projekt, protože Bombardony i Phoenixy byly nepoddajné, jejich obrovské ocelové masy se zmítaly ve větru a vodním proudu, hrozily rozdrtit remorkéry, které je statečně držely, zatímco byly na místě potápěny kesony.

Od 13. června byl proces zásobování pobřeží relativně pravidelný, celkem bylo pře-praveno více než 370 000 mužů, 64 000 vozidel a 120 000 tun zásob. Do 18. června se tyto počty zvýšily na 629 000 mužů, 95 000 vozidel a 228 000 tun zásob; Němci, je-jichž železnice a silnice neustále ničily dělostřelecká palba a letecké bombardování, se s nimi nemohli rovnat.

19. června, v den, který byl vybrán jako jeden z možných termínů vyloďení Spojen-ců, zasáhla příroda, právě když byly dokončovány umělé přístavy Mulberry. "Čtyřiceti-letá bouře" řádila příštího dne s větrem o síle 8 stupňů, vlny dosahovaly do výše osmi a půl stopy. Obrovské ocelové konstrukce Bombardonů se otřásaly na vlnách oceá-nu jako ping-pongové míčky na jezeře a byly vrhány proti betonovým kesonům, přičemž většinu z nich zničily.

Ráno 22. června byl umělý přístav Mulberry A úplně zpustošen, pobřeží pokrývaly jeho trosky, zatímco umělý přístav Mulberry B byl těžce poškozen. Padlo rozhodnutí Mulberry A neopravovat; není bez ironie, že množství mužů a materiálu, dopravova-ných potom přes pobřeží na základě původní koncepce plovoucí konstrukce vybíhající do moře, dosáhlo dříve nedosažené úrovně.

Pouze Spojenci si mohli dovolit takovou koncepci, jakou byl projekt Mulberry, lo-gický neúčelně velkou, která stála více než 200 milionů dolarů a zabrala stovky tisíc pracovních hodin, pak podle neoficiálního britského stanoviska nebyla zřejmě vůbec nutná.

Německé protiútoky ve vzduchu a na moři

xv Německé letecké a námořní protiútoky byly prováděny s odvahou, ale s omezeným účinkem, což bylo dáno zdrcující převahou Spojenců. Největší terč, vyjádřený pouhý-mi počty nechráněných plavidel, soustředěných na malém území, zůstal v podstatě ne-porušený.

Vyskytly se obavy, že by luftwaffe v průběhu prvního dne invaze mohla podniknout 1 75P ^0Jových letu; ve skutečnosti jich bylo méně než třetina z tohoto počtu a měly malý účinek. Potom byla 7. června velitelská lod Bulolo na

pobřeží Gold zasažena zápalnou bombou. Americký torpédoborec Meredith byl zasažen buď jednou z nových Henschelových klouzavých bomb HS 293, řízených rádiem, nebo narazil na minu a byl vážně poškozen. Opravárenské čety zastavily naklání této lodi a vzaly ji do vleku. Následujícího dne jiné německé letadlo svrhlo těžkou bombu, která se těsně minula cílem, ale roztrhla záď lodi a Meredith se potopila. Meredith musí být nešťastné jméno - její předchůdkyně byla zničena u Salamounových ostrovů.

Příštího dne potopila bomba britskou fregatu Lawford (eskortní torpédoborec získaný v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu) a 13. června byl torpédován britský torpédoborec Boadicea.

Vzájemný poměr sil Spojenců a Němců výborně vykresluje způsob, jakým byl řešen problém rychlých člunů. V den D měli Němci v provozu pouze devětadvacet rychlých člunů (Schnellboot). Ty odpovídaly proslulým americkým PT člunům, Němci je nazývali S-čluny a Spojenci E-čluny. Byly vyráběny v několika sériích, typický S-člun v době invaze měl výtlak 112 tun, byl 32 metrů dlouhý a 4,8 metru široký, poháněly jej tři diesellové motory typu Mercedes-Benz MB 501 o celkovém výkonu 6 000 koňských sil. Posádka se skládala ze čtyřadvaceti členů, pluly maximální rychlostí 39 uzlů a nesly dva torpédomety, čtyři torpéda a lehká děla. Měly za sebou dlouhou historii skvělých operací, počínaje 1. světovou válkou, a vykonávaly strážní službu v La-manšském průlivu, Severním moři, Baltském moři, Norsku a dokonce i v oblastech vzdálených od Německa, například v západním Středomoří, v Jaderském, Egejském a Černém moři.

I když viceadmirál Theodor Krancke odvolal 5. června pohotovost, německá 5. torpédová flotila, se základnou v Cherbourgu a pod velením fregatního kapitána H. Hoffmanna, provedla 6. června odvážný výpad, vypálila patnáct torpéd a potopila norský torpédoborec Svenner. Po vylodění začaly S-čluny spolu s letectvem klást tlakové miny, jejichž používání Hitler oddaloval. S-čluny útočily každou noc, byly ale postupně vytlačovány torpédoborci, v noci 8. června se jim podařilo potopit pouze dvě plavidla LST. Následující noci S-čluny 4. torpédové flotily, se základnou v Boulogni a pod velením korvetního kapitána Anhalta, urvaly před britské fregaty Halstead a potopily čtyři vlečné čluny, z nichž dva zápasily s klesoucími určenými pro umělý přístav

Mulberry.

Admirál Ramsay, kterého tyto útoky znepokojily, požádal velitelství bombardovacího letectva o pomoc, ta mu byla urychleně poskytnuta. 14. června 335 letadel typu Lancaster a třináct typu Mosquito zničilo Le Havre více než tisíce tunami bomb. Lancastery z letky číslo 617 svrhly dvaadvacet bomb typu Tallboy o váze 5 450 kg, které zničily ochranné kryty S-člunů. Celkem byly potopeny tři torpédoborce, deset S-člunů a dvacet dalších plavidel, šestnáct jiných bylo poškozeno. Tímto úderem byla hrozba, kterou představovaly S-čluny, odstraněna.

Německé torpédoborce podnikly dva výpady, oba byly odrazeny. První byl překvapením, ale s pomocí Ultra dorazily zprávy o druhém výpadu a 10. flotila torpédoborců královského námonictva byla vyslána, aby mu čelila. V dlouhé bitvě byly potopeny dva německé torpédoborce, jeden byl zahnán na mělčinu a další byl vážně poškozen. Systém britské rádiové zpravodajské služby byl tak pokročilý, že mohl monitorovat rádiový styk mezi německými loděmi, a když německý velitel požádal o pomoc, odpověděli mu Britové rojem torpéd. V průběhu invaze už německé torpédoborce nevyvíjely žádné další úsilí.

Ponorková hrozba se neuskutečnila hlavně proto, že v důsledku klamných zpráv o datu dne D zůstaly v přístavu, neschopné postavit se na odpor obrovskému invaznímu loďstvu.

Systematické hlídkování Spojenců ve vzduchu i na moři potlačilo akce ponorek; z devíti člunů vyzbrojených schnorchely, které den D zastihl v přístavech, pouze dva dosáhly invazní flotily, jeden potopil přístávací plavidlo LCT a druhý poškodil britský eskortní torpédoborec Blackwood (americká loď dodaná v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu), který se později potopil. Jeden z člunů se schnorchely byl potopen a dva další byly poškozeny. Ze sedmi standardních ponorek, které vypluly, byly čtyři potopeny a tři poškozeny.

O tom, jaké zoufalství panovalo v německých řadách, svědčilo použití speciálních zbraní, všechny připomínaly kamikaze. Používaly je takzvané jednotky malých bojových prostředků, Kleinkampfverbände (K-Verband), a jejich koncepce byla odvozena od úspěšného italského použití "prasat" v Alexandrii, od japonských trpasličích ponorek a britského využití miniponorek, určených k poškození lodi Tirpitz, v září 1943.

Neger (Mouřenín) bylo torpédo s lidskou posádkou, které sestrojil Richard Mohr, je-hož příjmení v němčině také znamená "Mouřenín". Bylo 7,5 metru dlouhé a poprvé se zúčastnilo akce u Anzia. Dále následoval Marder (Kuna), který měl schopnost se potápět, což Neger nedokázal, a byl o více než 0,6 metru delší. Obě zbraně byly vybaveny torpédovými motory a každá nesla torpédo G7e (533 mm), plula maximální rychlostí 10 uzlů a měla dosah osmačtyřicet mil. Obvykle operovaly na hladině, přičemž jejich kupole z plexikla byla na úrovni hladiny a manévrovat s nimi bylo tak nebezpečné, že Donitz nedovolil příslušníkům svého ponorkového loďstva, aby tvořili jejich posádku. Z celkového počtu 500 jich bylo 400 ztraceno, mnohé kvůli zadušení lodivoda.

5. července šestadvacet Marderů zaútočilo na zásobovací invazní loďstvo, byly potopeny minolovky Cato a Magie, na úkor patnácti plavidel Marder. Při dalším útoku 18. července došlo k potopení minolovky Pleiades a byl poškozen křižník s polskou posádkou Dragon, který byl později potopen společně s řadou lodí Gooseberry, ohraničujících umělý přístav.

Linseny byly rychlé motorové čluny, operující v párech; jeden člun sloužil jako řídící, druhý, naložený výbušninami, byl ovládán dálkově. 2. srpna šestnáct řídicích člunů a osmadvacet člunů Linsen s náloží, spolu s osmapadesáti plavidly Marder zaútočilo na loď blížící se k předmostí, při tom byl potopen britský eskortní torpédoborec Quorn, jeden trawler a vylodovací plavidlo LCT, poškozeny byly tři dopravní lodě. Cena byla vysoká: čtyřadvacet Linsenu a jedenačtyřicet Marderů.

Biber byla skutečná ponorka s jedním mužem na palubě, její řízení však bylo tak obtížné, že se obvykle pohybovala na hladině. Spolu s plavidly Marder a Linsen pokračovala po měsíce v operační činnosti, ale celkovou činnost, kterou vyvíjel K-Verband, je možno považovat za úplný nezdar.

Výnaložený čas a prostředky by bývalo lepší využít při kladení min.

Německé miny prokázaly svou účinnost na invazních březích a pokračovaly v tom až do konce války. V Normandii Američané ztratili díky tichému, neviditelnému nepříteli tři torpédoborce - Corry, Glennon a Meredith, eskortní torpédoborec Rich a dvě minolovky - Osprey a Tide. Britové přišli kvůli minám o jedenáct plavidel včetně sedmi válečných lodí, z nichž nejvýznamnější byla loď admirála Viana Scylla a torpédoborce Wrestler, Swift a Fury. Také ztrátu francouzského torpédoborce Mistrini měla na svědomí mina.

Němečtí námořníci, podobně jako letci luftwaffe a vojáci, byli stateční. Spojenci mohli zkrátka využít takové množství výzbroje a takovou palebnou sílu, které nebyli schopni se ubránit.

Operace Dragoon - invaze do jižní Francie

Invaze do jižní Francie, zahájená 15. srpna 1944, byla ve srovnání s operací Overlord procházkou růžovým sadem. Původně se měla uskutečnit současně s invazí do Normandie - odtud původní název operace Anvil (kovadlina) jako doplněk ke kladivu operace Overlord - pak byla přejmenována na operaci, protože Churchill cítil, že byl k této operaci přinucen (dragooned).

Invaze do jižní Francie byla vyvolána požadavkem Spojenců na další přístav Mar-seille, neohledně na skutečnost, že koncem srpna měly být dopraveny přes pláž Normandie více než dva miliony mužů, 425 000 vozidel a tři miliony tun zásob.

Západnímu námořnímu operačnímu svazu velel viceadmirál Henry Kent Hewitt, který zahájil americké obojživelné akce při operaci Torch, nyní stál v čele nejdokonaleji provedené invaze v této válce. Hewitt na velitelské lodi Catocin měl za úkol vyložit mezi Cannes a Toulonem generálmajora Alexandra Patche a 7. armádu, spolu s americkým VI. sborem pod generálmajor Lucianem Truscottem a II. francouzským sborem pod generálem Jeanem de Lattre de Tassigny. Po těžkém bombardování 1 300 letadly a výsadku 5 000 mužů 1. výsadkové divize postupoval Hewitt podle vyzkoušené taktiky nasazení početných sil proti jednotlivým plážím za podpory těžké námořní dělostřelecké palby.

Většinou nedošlo k žádnému vážnému střetnutí; více než 2 000 dopravních a vyloďovacích plavidel a 310 válečných lodí se vypořádalo s jediným případem německého námořního odporu - hlídkovým člunem Escaburt, kterému se však, dříve než byl sám potopen, podařilo potopit torpédoborec Somers.

Hewitt vyločil prvního dne 95 000 mužů a zaznamenal pouze 183 ztrát. Americké jednotky se rozmístily s cílem obsadit Toulon a Marseille, často nechaly francouzská vojska vstoupit do měst své vlasti jako první. Všechny hlavní cíle pro první měsíc invaze byly během dvou týdnů splněny. Německý odpor byl chabý; místo toho se Německo snažilo dostat své vojáky zpět do vlasti. 15. září operace Dragoon skončila.

Poslední evakuace

K jedné z nejméně známých námořních operací na evropském válečném doboře došlo na samém konci. Pro německé námořnictvo byla válka opravdu tvrdá; jeho hladinové lodě byly potopeny nebo zadrženy a jeho ponorky po počátečním období, kdy měly převahu, byly přemoženy. Ale nyní, v posledních měsících války, kdy muselo čelit největšímu potížení, bez podpory letectva, při nedostatku paliva i lodí, dosáhlo německé námořnictvo svého největšího úspěchu: největší a nejkomplexnější evakuace v historii. Když Dunkerque znamenal vysvobození, pak baltská operace německého námořnictva představovala prozření pro 2,3 milionu vojáků, námořníků i civilistů, kteří prchali před drancováním Sovětské armády.

Němci zahájili válku s tonáží 4,3 milionu tun obchodního loďstva, k tomu přidali další milion vybudováním nových lodí a zabráním plavidel z okupovaných zemí. Spojenecká vzdušná i námořní tažení ubrala z tohoto množství na konci války 2,7 milionu tun, ale mnohé z lodí, které odolávaly, odvedly ještě dobrou službu v Baltském moři. Asi 100 lodí všech velikostí, dokonce v pestřejší škále než Komáři loďstvo u Dunkerque, pracovalo nepřetržitě - i po oficiálním ukončení války 8. května. Loďstvo se skládalo ze zbytků kdysi velkých německých pravidelných osobních parníků včetně zvláště vybudovaných lodí s názvem "Radost k síle" (původně určených k tomu, aby zajišťovaly levné okružní plavby pro průměrné německé dělníky), ale také z nákladních lodí bez plavebního řádu, ledoborců, rybářských traulerů, bárek, velrybářských člunů a plachetnic. Od ledna až do konce května 1945 se uprchlíci hrnuli z měst se slavnými jmény - Gdaňsk, Královec, Kolobrzeg, Libava, Revel a Riga - stejně jako z malých rybářských přístavů a z pobřeží, byl to zoufalý proud lidí snažících se využít poslední šance - úniku po moři. Silnice do Německa byly přeplněny dalšími uprchlí-

ky, protože nemohli využít dopravu po železnici ani nákladními auty. Ti, které dostihli Rusové, byli postříleni a skončili pod pásy tanků.

Uprchlíci namáhavě postupovali k přístavu, když měli štěstí, dostali najíst v polních kuchyních námořnictva, pak byli posláni na palubu prvního plavidla, které bylo k dispozici. Je dosti zvláštní, že panoval větší nedostatek uhlí než topného oleje, takže kde jen to bylo možné, byly používány lodě na naftový pohon. Jedna zpráva uvádí, že uprchlíci s malými dětmi měli přednost při vstupu na loď. Takže se někdy děti vracely zpět na břeh, aby s nimi mohli nastoupit další členové rodiny. V jiných případech byly děti házeny z břehu na palubu odjíždějících lodí v naději, že se jich někdo ujme.

V mnoha případech lodě pluly tam i zpět, dokud nespotřebovaly všechno palivo, pak byly odstaveny, protože už žádné další palivo nebylo k dispozici. Jejich cesta vedla zpočátku podél pobřeží Baltu a přístavů v severním Německu, ale ty byly brzy přeplněny a nebyly chráněny proti nepřátelským pozemním útokům. Staly se tak cílem téměř nepřetržitého bombardování. Brzy bylo jasné, že je lepší obětovat čas i palivo a absolvovat delší cestu do Kodaně, stále ještě okupované Němci.

Hitler odmítl evakuovat své vojáky z Kuronska a z východního Pruska, trval na tom, že se musí udržet nebo zemřít. Ale sovětské síly, což nelze popřít, doposud neu-stále zatlačovaly německou armádu do oblastí kolem baltských přístavů. Protože od-plouvající lodě měly na palubě vojáky i civilisty, stávaly se zákonitě vojenskými cíli, podléhajícími nepřetržitým vzdušným i ponorkovým útokům, mimoto byly vystaveny hrozbě stovek tisíců min, číhajících v Baltském moři. Přesný počet nebude nikdy znám, ale pouze při evakuacích zahynulo asi 34 000 lidí. Více než polovina z těchto obětí zahynula ve třech největších námořních tragédiích v historii: při potopení lodí Wilhelm Gustloff, General voň Steuben a Goya.

Loď Gustloff o výtlaku 25 000 tun, původně určená pro zábavní jízdy, měla obvykle na palubě 1 465 pasažérů a posádku 400 mužů. 30. ledna 1945, v den 12. výročí Hitle-rova uchopení moci, vyplula na moře s menší posádkou, ale s 8 000 cestujícími. Plula bez doprovodu, byla tedy snadnou kořistí pro ruskou ponorku S-13, které velel kapitán třetí třídy Alexander Marinesko. Marinesko vypálil do jejího boku tři torpéda, loď se potopila do studených vod, přitom zahynulo nejméně 6 000 lidí, většinou utonuli.

9. února se plavila bývalá zaoceánská dopravní loď General voň Steuben, která se původně jmenovala Munchen, z Libavy. Tato loď, o výtlaku 14 690 tun, přestála po-žár, přestavbu, přejmenování a službu jako zábavní loď v rámci akce Kraft durch Freude.

Číhající Marinesko ji zasáhl dvěma torpédy. Tentokrát zahynulo více než 3 000 lidí, mnozí z nich byli zranění vojáci, kteří věřili, že směřují do bezpečí.

Třetí velkou tragédií byla Goya o výtlaku 5 230 tun, sice malá ale moderní nákladní loď, přeplněná až po okraj asi 7 000 uprchlíky a vojáky, vojáci byli většinou zranění, všichni se radovali, že unikli nenáviděným Rusům. Sovětská ponorka L-3 číhala. Byla to minonoska třídy proslulé špatnou konstrukcí o výtlaku 1 355 tun, postavená v roce 1929. Její velitel, kapitán třetí třídy Konstantinovič Konovalov, vypálil 16. dubna 1945 dvě torpéda na loď Goya. Zachránilo se jen asi 100 osob.

V těchto třech případech potopených lodí přišlo o život více než 16 000 lidí, což je desetkrát více než počet obětí z Titaniku. V době, která znamenala pro Německo sou-mrak bohů, kdy jedna katastrofa střídal druhou, byla těmto ztrátám věnována jen malá pozornost. Ze všech hrůz tohoto strašného období nic nevystihuje tak názorně zbytečnost a nespravedlnost války více než ztráta těchto tří lodí.

Invaze a evakuace v Pacifiku

V průběhu prvních sta dnů války japonské invazní síly postupovaly tak, jako by se jednalo o mírová cvičení, uskutečňovaly taktiku malých skoků při dobrém vzdušném krytí. Japonci měli v této oblasti dlouhé zkušenosti, protože v roce 1937 postavili první speciálně zkonstruovanou vyloďovací loď na světě - Sinsu Mam. Mohla nést dvacet plně naložených vyloďovacích plavidel Daihatsu a vykládat je po dvou vraty na zádi. (Šinšu Mam měla za sebou bohatou kariéru, v průběhu války byla třikrát torpédována, dvakrát potopena a jednou vyzdvižena. K poslednímu potopení došlo v roce 1945.)

Japonské využití vyloďovacích lodí a plavidel v Tientsinu v Číně v roce 1937 se sta-lo modelem pro agresí v jihovýchodní Asii roku 1941. Technika většiny invazí byla stejná: útočný svaz dopravních lodí doprovázel úderný oddíl, který měl potlačit dě-lostřeleckou palbu na březích, a obě tyto síly by v případě potřeby byly chráněny krycí silou, sestávající z těžkých lodí a obvykle z jedné letadlové lodě.

Japonci měli převahu na moři a ve vzduchu. Spojenci by tedy evakuaci mnoho ne-dokázali a početná vojska byla uvězněna na Filipínách, v Singapuru a v Holandské Vý-chodní Indii. Pár z těch, kterým se podařilo uniknout, tak učinilo tajně na hlídkových torpédových člunech, ponorkách nebo torpédoborcích.

Jak bude doloženo v následujících kapitolách, měnící se válečné poměry donutily Japonce k tomu, aby přemísťovali své posádky v noci pomocí torpédoborců, kutrů a ponorek. Když bylo třeba, používali stejných metod k evakuaci posádek jednotlivých ostrovů do obranných pozic na dalších ostrovech. A tak, když se události nakonec na Guadalcanalu obrátily proti nim, evakovali v jediném týdnu potají 13 000 mužů. Kontradmirál Kojangi Konidži v období mezi 1. a 7. únorem k tomu ve třech odděle-ných nočních operacích použil asi dvacet torpédoborců.

Tento postup opět zvolili na Aleutách; 11. května 1943 po tvrdém boji, trvajícím osmáct dnů, obsadily americké oddíly ostrov Attu. Nakonec se vzdalo pouhých devě-tadvacet Japonců z původního počtu 2500. Americké ztráty činily 561 mrtvých a 1 136 raněných, to byla vysoká cena. 15. srpna spojené kanadsko-americké obojži-velné síly obsadily ostrov Kiska; ostrov byl opuštěný, protože celá posádka byla 29. července evakuována pod pláštěm mlhy, a tím skončila japonská okupace americké-ho území za 2. světové války.

Později ve válce se Japonci ocitli v situaci, kdy museli hájit ostrovy bez jakékoli možnosti zásobování nebo evakuace; na ostrovech, které byly napadeny, musely po-sádky bojovat, dokud nepadly. Na ostrovech, které Spojenci obešli, umírali vojáci hla-dy nebo v důsledku nákaz; na slavných 100 dnů počátku války se dávno zapomnělo.

11

Guadalcanal a rostoucí americká síla

Bitva o Guadalcanal (od srpna 1942 do února 1943) byla křtem ohněm, v níž ame-rické vojenské síly prošly proměnou z amatérské úrovně na úroveň světovou na zemi, na moři i ve vzduchu. Námořní zkušenost byla zvláště těžce nabytá, protože námoř-nictvo muselo vybojovat šest velkých a mnoho malých bitev ve vodách kolem Guadal-canal, plných žraloků, železa a krve. Spojené státy zvítězily pouze ve dvou z těchto bitev; ve dvou utrpěly katastrofální porážku, která patřila mezi nejhorší v jejich histo-rii; ostatní byly méně rozhodující, ne však méně urputné. Japonské námořnictvo vítězi-lo častěji, protože mělo lepší výcvik a dokázalo si udržet iniciativu po osm měsících. Bit-vy o Korálové moře a o Midway byly původně střetnutími letadlových lodí a americké hladinové loďstvo se muselo ještě hodně učit v krvavých bitvách, které tak dlouho zu-řily kolem ostrova, o němž před rokem 1942 vědělo jen málo Američanů.

Dokonce i když požadavky související s bitvou o Atlantik a s operací Torch pohltily většinu dostupných zdrojů a

lodního prostoru, zůstal admirál King rozhodnut podniknout útočnou akci v Pacifiku. I když si nikdo nevšiml jeho diplomatického talentu, do-kázal manipulovat s vojenským systémem tak skvěle, že se mu podařilo nepozorovaně dopravit potřebné prostředky do jižního Pacifiku, kde se shromáždilo více než 250 000 vojáků a rostoucí počet letadel. Admirál King se spoléhal na královské námořnictvo v Atlantiku a poslal do Pacifiku čtyři letadlové lodě spolu s deseti bitevními loděmi, třinácti těžkými křižníky a mnoha lehkými křižníky a torpédoborci. Americká námořní síla se dosud nevyrovnala japonské, ale nový důraz na rychlé údery letadlových lodí, spojený se stále účinnější zpravodajskou činností, vedl k vyváženosti na bitevním poli.

Bitva o Guadalcanal začala nepředvídaně a na souši byla vedena již od počátku po-dle amerických představ. Na moři převzali zpočátku iniciativu Japonci, dokud nezís-kaly převahu americké letecké síly na pozemních a námořních základnách. (Japonci od začátku války používali armádní i námořní leteckou sílu na pozemních základnách ve spojení s operacemi letadlových lodí. Taková spolupráce byla pro Američany něčím novým.) Ve vzduchu začala bitva zcela vyrovnaně, ale dvojsečnost vyčerpání na jedné straně a amerického dynamického růstu dokázala podlomit japonskou sílu.

Zeměpisné podmínky bitvy

Mladí vojáci, kteří četli nadšené Nordoffovy a Hallovy popisy krás ostrovů jižního Pacifiku, byli hořce zklamáni zápachem hniloby, který se šířil všude po Guadalcanalu.

Salamounovy ostrovy jsou kombinací korálových útesů a vrcholků hor, které se za dávných časů ponořily do Pacifiku. 250 centimetrů dešťových srážek za rok poskytuje

svěží zelenou vegetaci i zahrávající rostliny, stejně jako dostatek živné půdy pro mos-kyty, přenášející malárii. Ostrovy jsou nehostinné, poskytují málo rostlinné nebo živo-čišné potravy, ale jsou bohaté na hmyz a různé plazy. Několik tisíc melanéských domorodců se protloukalo životem na britských kokosových plantážích; domorodci brzy přijali ostře protijaponské smýšlení, blízké Američanům, poskytovali Spojencům informace a pomáhali sestřeleným pilotům.

Letný pohled na mapu ukazuje, jak se Nová Guinea oddělila před dlouhými věky od Austrálie v důsledku posunutí kontinentů, ale teprve při pohledu na měřítko mapy můžeme porozumět tomu, jak velké jsou vzdálenosti mezi jednotlivými ostrovy, které se měly brzy stát dějištěm bitvy. Šest set padesát mil východně od Nové Guiney leží Salamounovy ostrovy, nejdříve Buká, pak největší z této skupiny - Bougainville. Dále na jih jsou ostrovy uspořádány v souběžných řetězcích, které vytvořily dějiště pro ná-mořní válku. Západní řetěz se skládá z ostrovů Vella Lavella, Kolombangara, New Georgia a Guadalcanal, 1 000 mil od Nové Guiney. Východní řetěz zahrnuje Choiseul, Santa Isabel a Malaitu. Na jižním konci, jako zátka v láhvi, leží Saň Cristobal. Tisíce ostrůvků jako tečky vyplňují celou oblast. Válka tato jména proslavila a slang amerických námořníků je polidštil. Průlivu mezi dvěma ostrovy se říkalo "štěrbina", kterou Japonci projedou jako "Tokio expres", za-tímco vody mezi Guadalcanalem a menšími ostrovy Sávo a Florida byly brzy nazý-vány "průliv se železným dnem", kvůli mnoha potopeným lodím, které zde odpočívaly.

Náhodný začátek

Ačkoliv byli Japonci silně zaneprázdněni na Papuánském poloostrově na Nové Gui-nei, rozhodla se japonská armáda vybudovat na Guadalcanalu letiště, aniž by o svém rozhodnutí informovala námořnictvo. Ukázalo se, že toto rozdělení japonských sil mezi Papuu a Guadalcanal znamenalo pro obě akce katastrofu.

Ale i americká strana byla rozpolcená, dokonce z podobných důvodů jako japonská. Generál MacArthur byl rozhodnut vrátit se na Filipíny tak, že by vyhnal Japonce z Nové Guiney a pak z ostrova Nová Briánie. Admirál Nimitz, který předpokládal, že v příštím roce letecká síla letadlových lodí vzroste, chtěl vyrazit na cestu středním Pa-cifikem, přes Mikronésii, obsadit Gilbertovy ostrovy, Marshallovy ostrovy, Karolíny a Mariánské ostrovy. Oba muži měli nevyslovený, ale mlčky předpokládaný záměr ne-podřít se tomu druhému. Žádná země, kromě Spojených států, by si nemohla dovolit rozdělit velení při plánování tak dalekosáhlých úkolů, jen šťastná náhoda a zeměpisná poloha napomohly k tomu, že tyto dvě ofenzívy se vzájemně podporovaly a zabránily Japoncům, aby včas soustředili své síly proti jednomu z výpadů.

Stejná směrnice výboru náčelníků štábů z 2. července 1942, která rozdělila Pacifik mezi generála MacArthura a admirála Nimitze, uložila oběma velitelům tři úkoly.

Úkol I - operace Watchtower- byl přidělen admirálu Nimitzovi, jednalo se o obsa-zení ostrovů Santa Cruz do 1. srpna 1942 v rámci přípravy útoku na Tulagi. Úkoly II a III obdržel generál MacArthur. Úkol II měl proběhnout současně s operací Watch-tower: jednalo se o vyhnání Japonců z Nové Guiney. V rámci úkolu II měl MacArthur provést invazi na ostrov Nová Británie a zmocnit se Rabaulu, hlavní japonské zá-kladny na ostrově. Každý skok vpřed měl být dlouhý asi 300 mil - to byl v té době

účinný dosah stíhaček.

Podle toho, jak se situace vyvíjela, předběhly japonské akce splnění prvních dvou

úkolu. Jednotka FRUPAC (Fleet Radio Unit Pacific), pod velením korvetního kapitána Rocheforta, objevila letiště budované japonskou armádou na Guadalcanalu dříve než japonské námořnictvo. Japonská vyloďení poblíž Buny na papuánském poloostrově předběhla splnění MacArthurova úkolu II. Protiútok trval tak dlouho, že se válečná si-tuace podstatně změnila a úkol III se stal zbytečným; konečný operační cíl - Rabaul se 100 000 vojáky - zůstal stranou, nebyl nadále považován za strategický.

Krutá bitva o Guadalcanal, která se změnila z náhodné události v otázku národní prestiže, trvala od 7. srpna 1942 do 9. února 1943. Japonci měli jedinečnou příležitost v průběhu prvních týdnů bitvy přemoci Američany, ale kombinace přílišného sebevě-domí se špatným plánováním způsobila, že neustále podceňovali počet i bojové kvality Američanů na Guadalcanalu. Když to konečně pochopili, veškeré šance na vítězství byly ztraceny.

Guadalcanal, jedna bitva stíhá druhou

V bitvě o Guadalcanal se ve dne uplatňovalo především letectvo, obě námořní síly nasazovaly své letadlové lodě,

zatímco Američané plně využívali letiště Henderson, pojmenované podle hrdiny bitvy o Midway. V noci nastoupilo do akce hladinové loďstvo.

Díky nesporné odvaze admirála Kinga, který nemilosrdně přehlížel opatrné reakce svých velitelů v poli, se Američané rychle přesunuli na Guadalcanal. 7. srpna spoje-necká invazní síla sedmdesáti šesti lodí zaútočila na Tulagi, Tanabogo, Gavatu a Guadalcanal. Pod velením viceadmirála Richarda L. Ghormleye, velitele Jižního Pa-cifiku (Commander South Pacific Force, COMSOPAC), viceadmirál Frank Jack Fletcher s operačním svazem 62 vyslal opatrně do bojové akce tři kontradlové lodě - Sara-togu, Enterprise a Wasp. Ty měly zabezpečit vzdušné krytí operačnímu svazu 61, kterému velel kontradmirál Richmond Kelly Turner, přezdívaný "Terrible" (hrozný). Turner velel obojživelnému svazu, který měl vyložit 19 500 mužů 1. námořní divize generálmajora Alexandra Vandegrifta, aby mohla být zahájena bitva. Vandegrift ztě-lesňoval pravého profesionálního důstojníka, který chce bojovat a ví jak na to a dovede si od svých nadřízených vymoci potřebnou podporu.

1 500 Japonců na Tulagi, malém ostrůvku 23 mil na sever od Guadalcanalu, kladlo zoufalý odpor, tak příznačný pro všechny nadcházející boje; pouze třiadvacet z nich se vzdalo, žádný dobrovolně. Bylo zničeno sedmčtyřmotorových létajících člunů Kawa-niši H6K Mavis a devět hydroplánů Nakadžima A6M2-N Rufe, ty byly zničeny již dříve při náletu letadel B-17. Na Guadalcanalu uprchlo do džungle 600 vojáků a 1 500 mužů 11. a 13. stavební skupiny, japonského ekvivalentu amerických Mořských včel (pře-zdívká stavebních praporů), někteří z nich byli uštvaní k smrti, jiní se připojili k posi-lám, které se brzy objevily, ale málokterí z nich ještě spatřili Japonsko, pokud se to vů-beč některým podařilo.

Generál Vandegrift pochopil, že letiště představuje klíčovou pozici, a postavil kolem něho kruhovou obranu. Letadla z Fletcherových letadlových lodí v den přistání odra-zila rychlý protiútok japonských bombardérů, které byly objeveny radarem i "pobřež-ními hlídkami". To byli plantážníci, domorodci, vojáci ve výslužbě a ostatní, kteří se skrývali na ostrově a podávali zprávy o japonské činnosti na moři i ve vzduchu. Jejich práce byla neocenitelná, ale nebezpečná. Admirál Fletcher, velmi zneklidněný ztrátou lodí Yorktown a Lexington, se obával

leteckých útoků i nepřátelského hladinového loďstva. Přes ostré námitky Turnéra a Vandegrifta stáhl 8. srpna v 18.10 své letadlové lodě, dvanáct hodin před okamžikem, určeným podle časového plánu k vyplutí, s nepřesvědčivým a nepřesným zdů-vodněním nedostatkem paliva a stíhaček. To uspišilo Turnérovo rozhodnutí stáhnout své dopravní lodě a opustil Vandegrifta, jemuž zásoba potravin nestačila ani na měsíc a měl nedostatek munice, dělostřelectva a zásob.

Bitva o ostrov Sávo

Turnérovy obavy byly plně odůvodněné, neboť viceadmirál Mikawa Guniči rychle sestavil jednotku, která měla zaútočit na dopravní lodě. Janamoto napsal Mikawovi, že situace na Guadalcanalu je tak vážná jako v roce 1904, když Japonci museli obsadit Port Arthur, aby jej nemohlo využít ruské loďstvo. Ted' se musí zabránit tomu, aby na ostrov vstoupili Američané, a to okamžitě.

Jen málo mužům se podařilo získat tolik válečných zkušeností jako Mikawovi v po-sledních osmi měsících, od Pearl Harboru přes Cejlon po Midway, nikdo se také tak nevyznal v nočním boji. I když mnoho lodí v Turnérově skupině spolu dříve spolupra-covalo, neměli Američané stále ještě dostatek zkušeností a vůbec nepochopili skutečné válečné požadavky. Nepřátelské síly sice nebyly zvyklé postupovat společně, ale byly tak dobře vycvičeny a měly takové zkušenosti, že v nadcházející bitevní vřavě mohly pracovat bezchybně.

Mikawa byl v čele na své vlajkové lodi, těžkém křižníku Cokai, v řadě za ním násle-dovaly těžké křižníky Aoba, Kako, Kinugasa a Furutaka, dále lehké křižníky Tenryu a Jubari a torpédoborec Junagi, všechny byly rozmístěny v odstupu 1 200 metrů. V tomto seskupení bylo třicet čtyři děl ráže 203 mm, sedmatřicet děl menší ráže a šede-sát dva torpédometů, které odpalovaly torpéda "dlouhá kopy" ráže 610 mm, jimž Sa-muel Eliot Morison říkal "vyrovnávač".

Spojeneckým jednotkám, které bránily přístup ke Guadalcanalu u ostrova Sávo, ve-lel kontradmirál Victor A. Crutchley, důstojník královského námořnictva, který velel australské eskadře. Crutchleyův zářivý ryšavý plnovous a knír zakrývaly rány, které utrpěl v bitvě u Jutska; byl vyznamenán Viktoriiným křížem za dva pokusy blokovat přístavy Zeebrugge a Ostende. Když se Mikawovy síly blížily, Crutchley se na svém křižníku Australia setkal s admirálem Turnerem, aby projednali Fletcherův ústup (po-važovaný téměř za zradu) a další plány.

Po léta se uvádělo, že australské letadlo typu Lockheed Hudson spatřilo Mikawovo loďstvo a hlášení podalo až po osmi hodinách. Pozdější šetření prokázala, že pilot -seržant Bili Stutt - vyslal několik zpráv, které přijali Japonci i Američané, ale ti se po-dle nich neřídili. Protože hlášení vypovídala o "letadlových lodích s hydroplány" ve formaci, byl Turner přesvědčen, že Japonci zřídí základnu pro hydroplány, a vyloučil možnost nočního útoku hladinových lodí. Turner, bez ohledu na to, že byl autorem mnoha válečných plánů, se dopustil klasického omylu, místo aby se připravil na to, co by mohl nepřítel udělat, předvídal, co nepřítel udělá. Musel se přesvědčit o tom, jak těžké je vést válku.

Crutchley postavil své jednotky tak, aby uzavřel všechny přístupy kolem ostrova Sávo. Jižní skupina, mezi ostrovy Sávo a Guadalcanal, se skládala z australského křiž-níků Canberra a amerického křižníku Chicago, plavící se v koloně ve vzdálenosti 540 metrů, spolu s americkými torpédoborci Patterson a Bagley jako doprovodem. Severní skupina, mezi ostrovy Sávo a Florida, sestávala ze tří těžkých amerických křižníků -Vincennes, Astoria a Quincy - dále z amerických torpédoborců Helm a Wilson. Vý-chodní přístupy bránil lehký americký křižník Sañ Juan a australský křižník Hobart, dále americké torpédoborce Monssen a Buchanan. V pobřežních vodách Guadalcanalu kotvilo devatenáct dopravních a nákladních lodí - hlavní Mikawův cíl.

Musíme opět připomenout, že samotná jména lodí nemohou sama o sobě vypovídat o vyčerpání, napětí a úzkosti mužů, čekajících na bojovou akci, stejně tak neřeknou nic o zvláštním spojení síly a zranitelnosti, které kladou takové nároky na úroveň vedení.

Crutchley, poněkud rezervovaný, protože jako Angličan na australské lodi velel americkým silám, nestanovil plán akce. Dvě předsunuté hlídkové lodě - americké torpédoborce Ralph Talbot a Blue - byly vyzbrojeny poměrně neúčinným radarem typu SC, aby zajistily včasné varování. S vývojem událostí se oba torpédoborce ocitly na opačných stranách svých oblastí a jejich radary nemohly objevit Japonce, když Mika-wa prorazil jejich středem. Nezkušenost Spojenců dovolila japonkým průzkumným letadlům najít plán, při kterém si jich nikdo nevšimne, když budou déle než hodinu kroužit s blikajícími navigačními světly a vydávat se za americká letadla. Po téměř osmačtyřiceti hodinách nepřetržité pohotovosti mnoho spojeneckých námořníků usnulo, stejně jako někteří kapitáni na křižnicích.

Situace vyvrcholila 9. srpna 1942 v 01.43, když Japonci osvětlili křižníky Canberra a Chicago svou vynikající pyrotechnikou - z letadla shozenými světlicemi a osvětlovacími pumami - jakož i světlomety. Mikawa rychle proměnil křižník Canberra ve vrak, zasáhl jej dvěma torpédy a čtyřicet granáty ráže 203 mm, křižník Chicago připravil zásah torpéda o část přídě. Křižník Chicago se odvrátil v doprovodu jednoho ze svých torpédoborců, zapomněl dokonce podat rádiovou zprávu o přítomnosti Japonců; jeho velitel - kapitán Howard D. Bode - pak kvůli výčitkám svědomí spáchal sebe-vraždu.

Mikawovy lodě se obrátily na sever ve dvou řadách, aby mezi sebou uzavřely severní skupinu. loď Cokai, vedoucí čtyři křižníky, zahájila bitvu v 01.48, když na svém pravém boku vypálila torpéda a granáty proti lodi Astoria. Na levé straně byly tři křižníky, které vedla loď Jubari. Astoria odpověděla dělostřeleckou palbou, vypálila dva nácti salv, než byla zasažena, po deseti hodinách se potopila po explozi skladu, i když její posádka hrdinně bojovala o její záchranu. loď Quincy, jejíž děla byla stále zaměřena na přídě a záď, se ocitla v křížové palbě a byla provrtána granáty, ale brzy podnikla statečný protiútok, Japonci ji považovali za nejlepší ze všech amerických lodí. Dříve než se v 02.35 převrhla a potopila, její granáty zabily na palubě Cokai třicet mužů.

Zdá se neuvěřitelné, že důstojníci na palubě Vincennes považovali dělostřelbu za špatné viditelnosti ovlivněné deštěm za protileteckou palbu. První granáty zapálily průzkumná letadla na palubě této lodi; pak byla zasažena třemi torpédy z Cokai. Čtvrté torpédo z lodi Jubari bylo posledním úderem; potopila se v 02.50. Úžina se železným dnem se začala plnit. Mikawa chtěl změnit směr a zaútočit na dopravní loď, které byly jeho hlavním cílem, ale jeho štáb, který se obával, že za rozbřesku dojde k útoku letadel z letadlové lodi, jej přesvědčil, aby to nedělal. Japonci nevěděli, že Fletcher je již dlouho mimo dohled. Japonské lodě se stáhly, při tom granáty z Jubari těžce poškodily torpédoborec Ralph Talbot, když se pokoušel zasáhnout.

Japonci oslavovali své fantastické vítězství, v jeho světle jim připadalo, že Midway byla pouze nešťastnou náhodou, nepochopili, že Mikawovo stažení v podstatě předznamenalo ztrátu bitvy o Guadalcanal. Kdyby se vrátil a zničil dopravní loď, invaze by

pravděpodobně ztroskotala a rychlé japonské posily by zajistily, že by Američany je-jich druhý pokus přišel draho. Japonské nadšení poněkud opadlo, když se stará americká ponorka S-44, pod velením korvetního kapitána R. "Dinty" Moora, připlížila ke křižníku Kako a vypustila čtyři torpéda ze vzdálenosti pouhých 630 metrů. Moore byl tak blízko, že viděl na můstku členy japonské posádky s dalekohledy. Kako se roztrhla a v pěti minutách se potopila. Byla to první větší nepřátelská námořní loď od zahájení války v Pacifiku, která byla potopena jen zásahem ponorky. (26. září 1943 S-44 potopil pro změnu při hladinové akci torpédoborec; dva námořníci, kteří toto potopení přežili, přežijí také po-byt v japonském zajateckém táboře.)

Bitva o ostrov Savo vyústila v nejhorší porážku v bitvě hladinových plavidel v americké námořní historii. Ztráty činily 1 979 mužů, z toho 1 270 zabitých, čtyři křižníky byly potopeny a jeden těžce poškozen.

Poškozený křižník, nešťastná loď Chicago, byl opatřen novou přídí, v následujícím roce v lednu však byl stejně torpédován a potopen.

Tato událost může sloužit jako základna pro vyhodnocení pozdějších bitev. Japonci měli převahu v poměru šestnácti lodí ku osmi, mimoto měli výhodu v momentu překvapení, ve výcviku a výbroji. Sem je možno zahrnout lepší zařízení pro vidění v noci, lepší pyrotechniku a vynikající torpéda dlouhého dosahu s kyslíkovým pohonem Long Lance, která byla odpalována z torpédoborců i křižníků. Rychlé zdokonalení amerického radaru mohlo většinu těchto výhod v následujících měsících odstranit, bylo dost času na to, aby se američtí velitelé naučili využívat skutečných možností radaru. Trvalo několik měsíců, než se projevila účinnost využití radaru; pak ovšem tato nová technika posílila nezadržitelný vzestup úrovně vedení amerických bojových akcí.

Mezi základní poznatky, ke kterým se muselo zákonitě dojít, patřilo zjištění, že je třeba odstranit přepychové věci, běžné v mírových dobách, jako například hořlavý nábytek a ozdoby na stěnách, musely se seškrabat hořlavé nátěry a zlepšit spoje. O těch se diskutovalo už dlouho. K nejzávažnějším nedostatkům patřilo, že spojenecké síly neměly na místě žádného vlnkového velitele, žádný plán bitvy a že byly špatně rozmístěné, oddělené jednotky bojovaly v noci v těsné blízkosti, bez společného plánu.

V příštích jedenácti dnech, zatímco Japonci sbírali síly k odvetě, připravovala námořní pěchota letiště. 20. srpna přiletěla první formace letadel, nazývaná Kaktusová letka - devatenáct letadel Grumman F4F z útvaru d'M 223, vedená majorem Johnem Smithem, dvanáct letadel Douglas SBD z útvaru VSMB 232 pod velením podplukovníka Richarda Mangruma. Kapitán Dale W. Brannon přiletěl 22. srpna s pěti letadly Bell P-400 z 67. stíhací eskadry. Tato slabá vzdušná síla, občas v omezeném měřítku posílená, stačila stěží získat a udržet vzdušnou převahu nad Guadalcanalem za denního světla. Propůjčovalo to bitvě charakteristický rys, dříve ani později nevidaný, střídavou převahu na moři, přičemž Američané ovládali vody v této oblasti ve dne a Japonci v noci.

Bitva ve východní části Šalamounových ostrovů, 24. srpna 1942

Admirál Jamamoto měl větší zájem utkat se se svazy amerických letadlových lodí, a proto se rozhodl soustředit své Spojené loďstvo a 11. vzdušnou flotilu s pozemními základnami s cílem posílit Guadalcanal. Tím doplnil všemožnou snahu kontradmirála Tanaka Raizo dopravit vojenské oddíly na tento ostrov na svých torpédoborcích -

Američané nazvali tuto operaci Tokio Expres. Lodě měly dorazit ke Guadalcanalu ko-lem půlnoci, vyložit náklad na malé čluny, vypálit několik granátů na letiště Hender-son, pak se rychle vrátit a znovu se naložit a při tom se za denního světla vyhnout dosahu letadel se základnou na Guadalcanalu.

(Tanaka byl pravděpodobně nejskvělejším japonským velitelem ve válce; byl drobné postavy a rezervovaný, ale byl vytrvalý v boji a byl rozhodnut bez ohledu na okolnosti splnit své poslání. Byl však příliš přímočarý, a když nakonec řekl svým nadřízeným, že náklady na operaci neodpovídají dosaženým výsledkům, byl koncem roku 1942 zbaven velení na moři. To byl důkaz, že ve válce stejně jako v míru žádná dobrá práce nezůstane nepotrestána.)

Jamamoto nazval svou pozdní srpnovou operaci KA, admirála Naguma jmenoval velitelem svazu, skládajícího se ze dvou velkých letadlových lodí, jedné menší letadlové lodě, tří bitevních lodí, devíti křižníků, třinácti torpédoborců a šestatřiceti pono-rek, jejím úkolem bylo krýt vylodění 1500 mužů. Tato jediná operace ztělesňuje ne-souvislý charakter japonského plánování. Mamutí námořní síla, vyčerpávající značné procento japonských zásob paliva, dostala za úkol podporovat bezvýznamný pohyb vojsk. Jamamoto doufal, že napadne Fletcherovu zálohu, ale jeho postup nebyl prozíra-vý.

Svaz letadlových lodí, pod velením viceadmirála Kondo Nobutakeho, se skládal z nových ale už ostřílených velkých letadlových lodí Sokaku a Zuikaku, dvou bitevních lodí a dvou křižníků. Zaujal pozici ve vodách severovýchodně od Šalamounových ostrovů. Menší letadlová loď kontradmirála Hara Cuičiho Ryujo, těžký křižník Tone (je-hož špatně řízený průzkumný letoun byl viníkem dramatu u Midway) a dvě dopravní lodě měly sloužit jako návnada. Když je napadla Fletcherova letadla, letadla z lodí Sokaku a Zuikaku měla udeřit na Enterprise, Wasp zSaratogu. Kondo však nevěděl, že Fletcher poslal Wasp, pod velením kapitána Forresta P. Shermana, doplnit zásoby pohonných hmot; Fletcher tohoto rozhodnutí brzy litoval, protože ovlivnilo jeho už tak poněkud otřesenou pověst velitele útočného svazu letadlových lodí.

Americký průzkumný byl vynikající. Poloha lodí Ryujo byla dvakrát lokalizována letadly PBY Catalina a jednou letkou dvou průzkumných letadel SBD - 220 mil na sever od Malaity a 280 mil severozápadně od amerických letadlových lodí. Letadla Dauntless také pozorovala dvě velké letadlové lodě a s nesmírnou odvahou, čtyři muži proti přehradě protiletadlového dělostřelectva a letadel Zero, zaútočila na Sokaku a lehce ji poškodila.

Ve 13.45, podle Kondova scénáře, odstartoval Fletcher devěťadvacet letadel SBD a sedm letadel Avenger, která zasáhla loď Ryujo čtyřmi bombami a jedním torpédem. Ryujo prudce vzplála a musela být opuštěna, před potopením ještě sedm hodin bez-mocně driftovala na vlnách. Její posádka vzaly na palubu torpédoborce a všudypřítomný křižník Tone.

Přesně podle scénáře tohoto příběhu admirál Nagumo - lev i beránek dramatu u Pearl Harboru - odstartoval z lodí Sokaku aZuikaku šedesát letadel ve dvou vlnách; ta se střetla se čtyřiapadesáti letadly Grumman Wildcat americké bojové hlídky. Dost letadel val prorazilo, třikrát zasáhly Enterprise, které velel kapitán Arthur C. Davis. První bomba o váze 454 kg prorazila pravý roh výtahu na zádi a způsobila trhliny pod čarou ponoru; o třicet vteřin později dopadla druhá bomba 6 metrů od první a smetla sklady munice. Za další minutu vybuchla při nárazu bomba o váze 227 kg, ve vzletové palubě vznikl 3 metry široký otvor, ale dál neprošla. "Big E" se naklonila, ale dobře vycvičené opravárenské čety uhasily oheň a za hodinu loď plula rychlostí 24 uzlů a sebrala svá letadla. Čtyřiasedmdesát mužů však přišlo o život a Enterprise se posléze kvůli opravám musela vrátit do Pearl Harboru.

Mezitím Saratoga, pod velením kapitána De Witt C. Ramseye, odstartovala pět letadel Avenger a dvě letadla Dauntless, kterým se nepodařilo najít velké letadlové lodě, ale podnikla úspěšný nálet na nosič hydroplánů Čitose a vážně jej poškodila. (V průběhu dalších oprav byl Čitose přebudován na letadlovou loď, ta byla potopena 25. října 1944 letadly z americké letadlové lodě v bitvě o záliv Leyte.)

10. ledna asi 500 mil od ostrova Oahu byla Saratoga zasažena torpédem, které vypálila ponorka I-6. 31. srpna byla opět torpédována, tentokrát ponorkou I-26, které velel korvetní kapitán Jokota Minoru. Když byly lodě Enterprise a Saratoga vyřazeny kvůli opravám, počet amerických letadlových lodí v Pacifiku klesl pouze na dvě lodě, Wasp a Hornet. (Ponorka I-26 byla zabijákem - o rok později potopila křižník Ju-ne au.)

Admirál Fletcher byl jednou z obětí bitvy, doslova i v přeneseném smyslu slova. Po lehkém zranění byl zbaven velení a byl přidělen do služby ve stojatých vodách severního Pacifiku. Octl se v palbě kritiky, protože neposkytl včas pomoc ostrovu Wake a po vylodění stáhl své letadlové lodě od Guadalcanalu; poslední kapkou bylo stažení lodí Wasp v kritickém okamžiku kvůli doplnění paliva. Kritika však nebyla zcela oprávněná. Fletcher byl od přírody opatrný a měl velké zkušenosti s křižníky; jeho neúspěšné řízení letadlových lodí se dalo očekávat.

15. září ponorka I-19, pod velením nejlepšího japonského ponorkového velitele ve 2. světové válce korvetního kapitána Kinaši Takačiho, vystrčila svůj periskop přímo mezi třídvaceti americkými válečnými loděmi. Kinaši vypálil nejúspěšnější torpédo-vou salvu v historii vějířem šesti torpéd "dlouhých kopí." První tři pronikla tenkou stěnou lodí Wasp, vymrštila letadla na její vzletové palubě do vzduchu a způsobila požáry, které byly její zkázou; o pět hodin později musel americký torpédoborec Lans-downe tuto tři roky starou loď potopit. Další tři torpéda podplula Wasp. První z nich zasáhlo loď North Carolina, na jejíž přídi vznikla trhlina široká 11 metrů, a usmrtilo pět mužů. Druhé torpédo z druhé skupiny poškodilo torpédoborec O'Brien, jenž se roztrhl a potopil na zpáteční cestě do opravy. Torpédový zásah na jakoukoliv loď může mít zničující účinek, jakmile je však zasažen torpédoborec, plující vysokou rychlostí na vzdušném oceánu, naruší se tím celá jeho konstrukce; spojené působení exploze a nad-měrné zátěže při rychlé jízdě může změnit torpédoborec v hromadu ocelového šrotu.

(Některé americké prameny připisují zásahy lodí North Carolina a O'Brien ponorce I-15, ale japonské výpovědi se shodují v tom, že uvedené škody způsobila pouze ponorka I-19. Ponorka I-15 v této bitvě vypálila na loď Hornet torpédo, ale minula cíl.)

Letadla ze Saratogy opustila poškozenou lod a připojila se na letišti Henderson k letadlům z lodi Enterprise, kde hrstka pilotů udržovala leteckou převahu a pomáhala námořní pěchotě udržet obranné pásmo, zatímco Tokio Express v noci dál dopravoval vojáky (obvykle asi 900) a zásoby podél Štěrbiny.

Bitva u mysu Esperance, 11. - 12. října 1942

Američané pomstili ostrov Sávo u mysu Esperance, v bitvě, která sice nebyla ve všech ohledech pozoruhodná, nicméně splnila svůj účel. Kontradmirál Norman Scott, který velel operačnímu svazu 64, pod kódovým označením Task Force Sugar, dostal rozkaz doprovázet 6 000 vojáků na Guadalcanal. Po splnění rozkazu se chtěl Scott utkat s japonským loďstvem, které využívalo Štěrbinu jako železniční trat, dopravující lidi do zaměstnání.

Letadlo B-17 z armádní 11. bombardovací perutě zahlédlo japonské lodě, klesající si cestu Štěrbinou. 11. října v 18.00 nebyly vzdáleny ani 100 mil od ostrova Sávo. Pod velením kontradmirála Goto Aritoma na palubě vlajkové lodi Aoba měla bombardovací skupina také těžké křižníky Kinugasa a Furutaka a torpédoborce Hacujuku a Fubu-ki, podle něj byla pojmenována třída torpédoborců, zpočátku nechvalně proslulá nedostatkem stability. Goto zajišťoval obranu pro podpůrnou skupinu, složenou ze dvou nosičů hydroplánů, z lodí Čitose a Nissin, které přivážely posádku a výzbroj, a ze šesti torpédoborců -Akiwiki, Asagumo, Nacugumo, Jamagumo, Murakumo a Sirajuki.

Scott je očekával se dvěma těžkými křižníky - Saň Francisco a Salt Lake City, dvěma lehkými křižníky - Boise a Helena a s pěti torpédoborci - Farenholt, Buchanan, Lqffey, Duncan a McCalla. Scott měl na rozdíl od Gota radar. A Scott se poučil z bitvy u ostrova Sávo, katapultoval dvě letadla Vought OS2U Kingfisher, výborné průzkumné hydroplány, které měly sledovat Gota.

Po úvodním manévrování Scottovy lodě dostihly japonské loďstvo s děly zaměřenými podél osy lodi; lod Helena zahájila v 23.46 přímou palbu ze vzdálenosti 3 600 metrů, následována zbytkem americké jednotky. Japonci odpověděli palbou, ale neuvěřitelnou shodou okolností obě strany téměř okamžitě palbu zastavily, protože byly přesvědčeny, že střílí do vlastních řad.

Goto se pak dopustil osudového omylu a nařídil obrát do opačného kurzu, tím jeho lodě vytvořily řadu cílů pro americká děla. Palba vypukla téměř okamžitě, a když byl Goto zabit na palubě své lodi Aoba, japonský odpor sice ztratil soudržnost, ale nebyl o nic méně zuřivý. Když bitva v 00.20 skončila - čtyřiatřicet minut poté, co začala -, přišli Japonci o křižník Furutaka a smůlou pronásledovaný torpédoborec Fubuki.

Lodě Farenholt a Boise byly těžce poškozeny. Torpédoborec Duncan omylem vybojoval bitvu na vlastní vrub. Oddělil se ze Scottovy bitevní linie a odvážně napadl loď Furutaka a další torpédoborec, dokonce i když byl zasažen americkými i japonskými granáty. Těžce poškozená a hořící loď se neovladatelně potácela v kruzích rychlostí 15 uzlů. Když se konečně zastavila a posádka mohla opustit, byli námořníci napadeni houfem žraloků. Teprve příjezd malých člunů z lodi McCalla odvrátil naprostou katastrofu. Hořící loď Duncan se potopila až v poledne následujícího dne, ve stejné době když letadlo z Hendersonova letiště dostihla torpédoborec Nacugumo a Murakumo a potopila je.

Další útok na letiště Henderson

Japonci vždy uznávali význam letiště Henderson a rozhodli se z něho udělat ohniště dalšího velkého útoku. Generál Hyakutake Seikiči, který osobně velel japonským silám v oblasti Guadalcanalu, předpokládal, že na ostrově je 7500 Američanů - a usoudil, že by dvě divize pěchoty stačily na to, aby vybojovaly kontrolu nad ostrovem - když bude vyraženo letiště Henderson.

To, že podcenil nepřátelskou sílu o 12 000 mužů, svědčí o úrovni zpravodajské služby, kterou měl k dispozici. Jamamoto souhlasil a vyslal na podporu čtyři letadlové lodě, pět bitevních lodí, čtrnáct křižníků, osmadvacet torpédoborců a spoustu pomocných plavidel, v počátečním období měly bitevní lodě zajišťovat podporu dělostřeleckou palbou. To, že Jamamoto nasadil do této bojové akce tolik lodí, svědčilo o její důležitosti, neboť hluboce zasáhlo do tenčících se japonských zásob paliva.

13. října Japonci zahájili intenzivní ostřelování děly ráže 356 mm z bitevních lodí Haruna a Kongo. V průběhu jedné hodiny bitevní lodě z doby I. světové války zasy-paly letiště Henderson 918 granáty, zničily zásoby benzínu, ale sedm letadel SBD, šest P-400 a devětadvacet letadel F4F zůstalo neporušeno. To nepříznivě rozhodujícím způsobem ovlivnilo morálku mužstva, od té doby pro ně bylo bombardování spojeno s loděmi Haruna a Kongo. Následující noci dva vítězové od zálivu ostrova Sávo -křižníky Cokai a Kinugasa - dokončily svůj úkol na letišti Henderson přivalem 752 granátů ráže 203 mm a zničily většinu zbývajících letadel. Dvanáct mil od letiště Japonci vyložili tanky, těžké dělostřelectvo a dost vojáků k tomu, aby doplnili jejich počet na 20 000. Ačkoliv japonská námořní palba dočasně vyřadila letiště Henderson, nepotlačila palbu dělostřelectva a automatických zbraní námořní pěchoty, která odrážela špatně koordinované útoky, a donutila je ustoupit, aby pak podnikly další útok. Japonští velitelé oddílů se vytrvale snažili nasazovat své vojáky do boje v malých detašovaných jednotkách, dopouštějíc, aby byli snáze poraženi po částech.

Došlo k další události, která zvýšila potíže Japonců. Nimitz, který byl znechucen chabou výkonností admirála Ghormleyho a jeho rostoucím poraženectvím, jej nahradil viceadmirálem Bullem Halseyem. Halseyovy politické názory nebyly úplně v pořádku, otevřeně hlásal heslo: "Zabíjej Japončíky, zabíjej Japončíky, zabíjej víc Japončíků." To nebyla otázka pouhé rétoriky. Halsey věřil tomuto heslu a snažil se podpořit morálku mužstva tím, že vyvracel myšlenku o neporazitelnosti Japonců. Jako velitel v něčem připomínal Napoleona - muži, kterým velel, byli připraveni pro něj zemřít, a mnozí tak učinili.

Bitva u Santa Cruz, 26. října 1942

Dále v bitvě o Guadalcanal Japonci potopili loď Wasp a poslali lodě Enterprise, Saratoga a North Carolina domů za účelem oprav. Admirál Nagumo se svými letadlovými loděmi Sokaku, Zuikaku, Zuiho a Junyo plánoval nyní již čtvrtou větší bitvu nepřátelských letadlových lodí v průběhu šesti měsíců. Jeho cílem bylo potopit lod Hornet a pak se vzdušnou silou, operující z letadlových lodí, pomoci Hyakutakovi v jeho konečném boji o dobytí letiště Henderson.

Avšak práce na opravách lodi Enterprise rychle pokračovaly, a tak se mohla opět připojit k lodi Hornet, spolu s bitevní lodí South Dakota, která si již vysloužila několik přezdívek. V lodstvu ji nazývali "Sodak" a v cenzurovaných novinových zprávách vystupovala jako "Bitevní lod X", posádka o ní s láskou hovořila jako o "velkém bas-tardovi". Při druhotných opravách v suchém doku v Pearl Harboru byla vyzbrojena šestnácti protiletadlovými děly Bofors ráže 40 mm a dvaceti Oerlikony ráže 20 mm. Tuto impozantní skupinu doplňovala děla ráže 127 mm, řízená radarem, která používala protiletadlové náboje s distančním zapalovačem.

Nagumo byl pevně rozhodnut odčinit pohanu z Midwaye. 26. října v 07.10 odstartoval první vlnu třiatřiceti stíhaček, osmatřiceti střemhlavých bombardérů a dvaceti torpédových letadel z lodí Šokaku, Zuikaku a Zuiho. Byla to jedna z posledních příležitostí, kdy Japonci měli obrovskou převahu ve zkušenostech nad svými soupeři, ti se však učili velmi rychle. K jednomu nečekanému ponaučení došlo téhož dne, kdy ne-zkušené letoví operátoři na palubě lodi Enterprise a Hornet odvedli špatnou práci při sledování polohy letadel a uváděli údaje, které měly za následek mnohem méně obran-ných útoků stíhaček, než bylo zapotřebí.

V 07.30 Američané zahájili protiúder. Kontradmirál Kinkaid, který opět jednou obdržel údaje zpravodajské služby o síle a rozložení japonských sil, vyslal z lodí Enterprise a Hornet třiasedmdesát letadel ve třech skupinách v pětáctyřicetiminutových intervalech. Japonská a americká letadla se navzájem minula jako ostrážiti gladiátoři cestou ke vzájemnému střetnutí. Souboj letadlových lodí začal v 08.40 útokem na loď Zuiho, který podniklo šestnáct letadel SBD. Dvě bomby o váze 227 kg zasáhly tuto lehkou letadlovou loď, v zadní části její vzletové paluby vznikla díra o průměru patnácti metrů, tím se omezila její možnost vysílat letadla na minimum, přijímat je však ne-mohla vůbec.

Ostré boje, počínaje Korálovým mořem, ukázaly, že bitvy letadlových lodí jsou jako hospodské rvačky - ten, kdo první zasadí úder, má vítězství napůl v kapse. Když se vyše úderná letecká síla, pak ani nejsilnější bojová vzdušná hlídka, ani ta nejintenzivnější dělostřelecká palba nemůže odrazit všechny útočníky; zde se opět prokázala správnost předpovědi britského ministerského předsedy Stanleyho Baldwina z roku 1932 - bombardér vždy prorazí.

V 09.10 náhlý nápor deště ochránil loď Enterprise, když se kapitán C. P. Mason na lodi Hornet pokoušel odrazit současně probíhající útok střemhlavých bombardérů a torpéd. Tři bomby a dva sebevražedné útoky zapálily Hornet, mimoto do jejího trupu udeřila dvě torpéda. V 09.20 se zbývající japonská letadla vracela na své letadlové lodě, když požár na palubě Hornetu zesílil a loď se začala silně naklánět. Ale když hořela, provedla zdařilý odvetný úder, její letadla SBD zasáhla v 09.30 loď Sokaku čtyřmi bombami o váze 454 kg, čímž ji vyřadila z boje na devět velmi důležitých měsíců.

Nagumův druhý útok, který provedlo dvanáct letadel Kate, osmatřicet letadel Val a osmadvacet letadel Zero, zasáhlo Enterprise třemi bombami a vyřadil věž číslo jedna na lodi South Dakota. Velitel lodi Enterprise kapitán Osborne B. Hardison se obratně vyhnul opakovaným torpédovým útokům (jedno z nich tak těžce poškodilo nešťastnou loď Porter, že musela být později potopena), ale jeho loď byla zasažena další bombou. Škody na Enterprise byly rychle opraveny a tato loď začala přijímat udivující množství pětadevadesáti vlastních letadel a mimoto i letadla z lodí Hornet. Čtyřiapadesát letadel muselo nouzově přistát na moři, protože na Enterprise se už nevešla.

Loď Hornet procházela peklem. Když byly požáry na palubě téměř zvládnuty, další útok letadel Kate z lodí Zuikaku způsobil, že musela být ve 14.00 opuštěna. Americké torpédoborce se pokoušely ji potopit, ale ona plavala dál i přes šestnáct zásahů torpéd. O osm hodin později ji zasáhla čtyři torpéda z japonské ponorky a ona se potopila. Vzdorovala až do konce. Pořád se ještě vedou spory o opuštění lodi Hornet - nebylo předčasné? Mohlo se podniknout víc pro její záchranu? Je velmi jednoduché vynášet soudy, když nemáte pod nohama do červena rozpálenou palubu. Bitva u Santa Cruz byla pro Japonce dalším důvodem k oslavě, omezili sílu amerických letadlových lodí v Pacifiku na jedinou loď, poškozenou Enterprise, za cenu těžkého poškození dvou vlastních. Ale ani to nestačilo. Prostory v nových loděnicích v Americe byly přeplněny loděmi čekajícími na dokončení; v Japonsku byly s velkým úsilím pouze nahrazovány ztráty. Mimoto se projevila jiná stránka trestuhodné nepřiměřenosti japonského plánování: podle něj stačilo nasadit jen malou leteckou sílu se skvěle vycvičenými piloty proti slabému odporu. V boji proti pevnému odhodlání amerických letců, kteří se v bitvě cítili jako ryba ve vodě, dosahovaly ztráty výše, s jakou nebylo možné se vyrovnat, v této bitvě bylo ztraceno více než 100 letadel. Žád-ná velká japonská letadlová loď se již v operacích v jižním Pacifiku neobjevila.

Avšak japonské vrchní velení zahajovalo s neutuchající úporností další velké vzdušné pozemní i námořní útoky na Guadalcanal a posílilo oddíly na ostrově druhou 38. armádní divizi, opět za podpory palebné síly Spojeného loďstva. Císařský generální štáb odmítl připustit, že úsilí Japonska je odsouzeno k záhubě kvůli nedostatku vzdušné převahy a neschopnosti čelit americké palebné síle na ostrově dostatečným množstvím tanků a dělostřelectva.

Bitva o Guadalcanal, 11. - 12. listopadu 1942

Bitva o Guadalcanal dosáhla dalšího kritického bodu, a protože obě strany se sna-žily poslat posily, rozpoutala se dvoudenní bitva, která byla nakonec rozhodující. To-kio Expres fungoval s obvyklou pravidelností a 11. listopadu Japonci konečně početně převýšili na Guadalcanalu Američany, protože zde měli více než 30 000 vojáků, z nichž však mnozí nebyli schopni bojovat. Tentokrát Japonci věřili, že nemohou pro-hrát, protože shromáždili dvě letadlové lodě, čtyři bitevní lodě, pět těžkých křižníků a dvačtyřicet torpédoborců proti Halseyovým pěti křižníkům a dvanácti torpédobor-cům.

Práce na poškozené lodi Enterprise v Nouméa rychle pokračovaly, vytvářela se zde opravárenská zařízení, která měla být v blízké budoucnosti typická pro sílu a mobilitu amerického loďstva. Mořské včely a civilní dodavatelé pracovali na opravárenské lodi Vulcan (která za čtyřicet devět let bude sloužit ve stejné funkci v operaci Pouštní bouře), aby v

mezním termínu do 11. listopadu připravili Enterprise k vyplutí. Práce, která by normálně zabrala tři týdny, byla vykonána v jedenácti dnech. Lod však byla bezbrannější než kdykoliv předtím. Neopravené škody v podpalubí znemožnily uzavírání vodotěsných vrat, která rozdělovala lod v četná menší vodotěsná oddělení. Přední výťah byl zajištěn v poloze nahoře z obavy, že by se při spuštění mohl poškodit a vyřadit vzletovou palubu z provozu. Vzhledem k mimořádnému významu Big E se Halsey rozhodl pro novou strategii a umístil ji jihozápadně od Guadalcanalu, letiště Henderson použil jako výchozí bod. Připojila se k lodím South Dakota a Washington (ta měla na palubě více než 100 proti-letadlových děl vedle své hlavní baterie devíti děl ráže 406 mm), spolu s křižníky Port-land a Saň Juan a osmi torpédoborci. S výjimkou několika málo podstatných součástí, jako bylo například životně důležité torpédo, americké loďstvo již v kvalitě techniky překonalo japonské námořnictvo; nyní se mu počalo přibližovat, i pokud jde o množství.

Velitelé rozhodují

Američané zvyšovali svou odbornost, přizpůsobovali taktiku svým rostoucím zdrojům. Japonci pokračovali ve své taktice, která se v minulosti neosvědčila, zřejmě věřili, bez ohledu na opačnou zkušenost, že vytrvalost se vyplatí. Tyto rozdíly se projeví v divoké bitvě, která se rozpoutala 12. listopadu 1942.

Admirál Turner, který byl pořád strašný a jemuž dal admirál Nimitz druhou příležitost, se přesunul s bojovým svazem 67.1, aby posílil Guadalcanal 6 000 muži, přepravovanými na čtyřech dopravních lodích, za podpory bojového svazu 67.4, sestávajícího ze tří těžkých křižníků vyzbrojených děly ráže 203 mm - Saň Francisco, Pensacola a Portland, lehkého křižníku Helena, protiletadlového křižníku Juneau

a deseti torpédoborců. Velitelem 67.4 byl kontradmirál Daniel Callaghan, přezdívaný "vznětlivec", námořní poradce prezidenta Roosevelta. Callaghan byl velice korektní muž a oddaný katolík, věřil, že jeho úkolem v námořnictvu je bojovat, poprvé se zúčastnil boje v Nicaragui v roce 1912, kde se podílel na dobytí Coyotepe Hill. Od té doby jeho kariéra prodělala přímo ukázkový vzestup, jejím vyvrcholením bylo jmenování velícím důstojníkem lodi Saň Francisco, nádherného křižníku o výtlaku 9 950 tun s devíti děly ráže 203 mm. Jestli měl "strýček Dan" Callaghan nějakou slabinu, pak to bylo to, že nerozuměl radarům, což se projevilo v pokynech pro jeho loď a v chybné realizaci jeho bitevního plánu. Nový radar amerického námořnictva typu SG znamenal velký skok kupředu ve spolehlivosti, podobně jako u dnešních radarových přístrojů jeho hlavním rysem byl osciloskop indikátoru polohy se schopností zobrazovat cíle při celé otáčce antény, obrazovka nyní podávala souhrnný obraz lodí a význačných bodů na pobřeží v zobrazované oblasti. Poloha a vzdálenost vlastních lodí i nepřátelských cílů byla ihned patrná. Starší, méně spolehlivý typ radaru SC zobrazoval pouze "jád-ro", které se osvětlovalo, jen když byl svazek paprsků soustředěn přímo na cíl, a pro operátora bylo mnohem obtížnější určit vzdálenost a směr. Když se Callaghan zapojil do bitvy, umístil tři křižníky a dva torpédoborce vyzbrojené radarem SG na konci své formace, tím se lehkomyšlně připravil o nejfantastičtější technickou výhodu v námořní historii.

Bojový svaz 62.4 pod velením kontradmirála Scotta, proslulého v bitvě u mysu Esperance, se měl před zahájením boje připojit ke Callaghanovi s protiletadlovým křižníkem Atlanta a se dvěma dalšími torpédoborci. Scott byl daleko zkušenější, ale byl služebně mladší; bitva by dost možná probíhala příznivěji, kdyby byl velitelem Scott.

Turner měl dvojí úlohu: vyložit posily včetně těžkého dělostřelectva a současně zabránit silně chráněnému japonskému konvoji, daleko většímu než běžný Tokio Express, ve vylodění vojska a materiálu. Jeho křižníky a torpédoborce měly podporovat bojový svaz 16 pod velením "bojujícího Torna" Kinkaida (Američané si potrpí na bojové vůdce a přezdívky) se záplatovanou lodí Enterprise, podporovanou těžkým křižníkem Northampton, protiletadlovým křižníkem Saň Diego a šesti torpédoborci. Bojový svaz 64 také fungoval jako posila, ale měl rozkaz jednat nezávisle, když to bude vyžadovat situace, velel mu kontradmirál Willis A. Lee a sestávala z rychlých bitevních lodí Washington a South Dakota a ze čtyř torpédoborců.

Americká loďstva však nebyla soustředěná, a když v obrovském japonském loďstvu severně od Guadalcanalu padlo rozhodující slovo, dopadl míč na Callaghanův kurt.

Byl to moc velký míč na tak malý kurt. Japonská předsunutá jednotka, které velel viceadmirál Kondo Nobutake na těžkém křižníku Atago, měla vpředu útočnou skupinu pod velením viceadmirála Abe Hiroakiho.

Abeho síla byla impozantní - s bitevními loděmi Hiei a Kirišima, lehkým křižníkem Nagara a se čtrnácti torpédoborci. Za Abeho se hlavní voj pod admirálem Kondo skládal z bombardovací jednotky dvou těžkých křižníků, Atago a Takao, které se spolu s lodí Kirišima měly zlomit odpor letiště Henderson. Kondo měl také lehký křižník Sendai a jedenáct torpédoborců.

Kondo plánoval, že až bude zdoláno letiště Henderson, viceadmirál Kurita Takeo s přestavěnými letadlovými loděmi Junyo a Hiyo zajistí jednou provždy vzdušnou převahu, jejich úsilí posílí dodatečná palebná podpora z bitevních lodí Kongo a Haruna a z těžkého křižníku Tone. Podpůrná skupina, které velel viceadmirál Mikawa, zahrnovala těžké křižníky Čokai a Kinugasa a lehký křižník Isuzu, spolu s dvěma torpédoborci. Mikawa, vítěz od ostrova Sávo, měl vlastní bombardovací jednotku s těžkými

křižníky Suzuya a May a, lehkým křižníkem Tenryu a se čtyřmi torpédoborci. Na Guadalcanalu se mělo brzy rozpoutat peklo.

Tyto mamutí síly měly umožnit jedenácti Tanakovým torpédoborcům a jedenácti dopravním lodím, aby vylodily na ostrov takové množství mužů, které by umožnilo rozhodující úder. Ale Japonci nepočítali s Callaghanovou statečností nebo s Abeho vahavostí. Callaghan byl početně zcela v nevýhodě, ale rozhodl se rychle k útoku a nařídil svým lodím zaujmout osvědčenou bitevní formaci B-I, dlouhou řadu lodí - ale jeho nejlepší radary byly opět umístěny vzadu.

Přestřelka na obranné hradbě Guadalcanalu

Japonci ovládali v noci moře kolem Guadalcanalu tak dlouho, že se Abe domníval, že tomu tak bude navždy. S lehkým

křižníkem Nagara a devíti torpédoborců, které měly působit jako ochranný štít, se plavil se svými bitevními loděmi s děly nabitými tříštivými granáty, které měly srovnat se zemí letiště Henderson.

I přesto že byl umístěn v Callaghanově bitevní linii jako osmý, zachytil špičkový ra-dar typu SG na křižníku Helena v pátek 13. listopadu ráno v 01.24 Abeho lodstvo. Zá-važnost tohoto pozorování ztroskotala na Callaghanovi, který prováděl příliš opatrný manévra a odložil útok až na 01.51. Abeho lodě byly varovány a do té doby stihly vý-měnu střeliva na protipancéřové granáty.

V té době další americký technický vynález způsobil jiný problém. Byl totiž zave-den nový systém spojení mezi loděmi (Talk-Between-Ships, TBS) na jediném kanálu a volný přístup k bezdrátovému spojení vyvolal nadšení. Frekvence TBS byla přeplně-na mnoha žádostmi o směrnice, informacemi o cílech, rozkazy k palbě, varováními před možnou srážkou a prostými požadavky na jednotlivé informace. Když se k sobě lodstva blížila vzájemnou rychlostí 40 uzlů, Callaghan si nebyl jistý polohou nepřátel-ských lodí a odložil rozkaz k palbě. I přes nesnesitelné napětí zachovávaly americké lodě kázeň v řízení palby, s děly a torpédometry namířenými na nepřátelské lodě, nyní již jasně viditelné, zatímco směs amerických hlasů bombardovala bezdrátové spojení.

Bitvu zahájily v 01.50 obyčejné japonské světlomety, které odkrývaly pozice lodí, následovala přestřelka na vzdálenost necelé míle mezi bitevní lodí Hiei a protiletadlo-vým křižníkem Atlanta. Nerovný boj rychle skončil, když byl zničen velitelský můstek Atlanty a admirál Scott zabít. Jedno nebo několik torpéd z torpédoborce vyřadilo Atlan-tu z boje, driftovala na vlnách, než byla následujícího dne vlastními silami potopena, poté co byli zachráněni všichni, kdo přežili. Navzdory úsilí obou velitelů se obě lodstva pomíchala, každá lod zuřivě páčila naje-den cíl za druhým, ne vždy to byl nepřítel. Callaghan chtěl provést taktický obrat "cross the T". (Gross the T je klasická hladinová bojová taktika, při níž jedna bitevní li-nie bitevních lodí přetne předvoj vedoucí lodě protivníka, na které soustředí palbu. Ad-mirál Togo Heihachiro to provedl Rusům v bitvě u Cušimy ve Žlutém moři roku 1904 a Britové to provedli Němcům třikrát v bitvě u Jutska v roce 1916. Němci, naštěstí pro ně, nacvičili taktiku změny kurzu, která vyprostila jejich síly.) Místo toho vrhl své lodě do středu japonských sil a vydal divný rozkaz: "Liché lodě zahájí palbu na pravý bok, sudé lodě na levý."

Callaghanova zmatenost odpovídala Abeho úzkosti. Abe připisoval náhlému objeve-ní amerických křižníku a torpédoborců v blízkosti svých hlavních jednotek zlověstný význam, který nevěstil nic dobrého. Bylo to příliš neobvyklé, a dokonce i když se jeho lodě bránily ze všech sil, provedl obrat a pokusil se vyvést lodě Hiei a Kirišima z bitvy.

Torpédoborec Cushing vystupňoval tlak salvou šesti torpéd, vypálenou na loď Hiei, ale ani jedno nezasáhlo cíl. Kázeň Japonců a jejich výcvik se vyplatily, když jejich od-vetná palba v rychlém sledu vyřadila loď Cushing a Laffey, při tom zničila jejich štíhlé trupy a palubní nástavby, spolu s hlavní a vedlejší výzbrojí a torpédy.

Bitva se zvrhla v námořní boj na ostří nože, když loď Saň Francisco a torpédoborce Sterett a O'Bannon napadly loď Hiei, zapálily palubní nástavby a zničily zařízení pro řízení palby hlavních a vedlejších baterií. Zasažen a zaplaven vodou byl také prostor kormidelního zařízení.

V panujícím zmatku loď Saň Francisco přesunula palbu z lodě Hiei na bezmocnou Atlantu, to urychlilo vydání překvapivého - ale ne všeobecně prováděného - rozkazu admirála Callaghana: "Zastavte palbu na vlastní loď." Celkový stav byl katastrofální, protože dosud nepoškozená Kirišima zahájila palbu ze svých děl ráže 356 mm, silně poškodila křižník Saň Francisco, přitom byl zabít Callaghan a kapitán lodi Cassin Young. Když se křižník Saň Francisco, který již byl poškozen u mysu Esperance, odplozil, zasáhlo torpédo lod Portland a odtrhlo pláty jejího trupu tak, že vytvořily neúmyslně kormidlo, které loď odsoudilo k nekonečnému kroužení po hladině. Ale "Sladká Pea" byla houževnatá a kapitán Laurence DuBose i při tomto zoufalém kroužení pokračoval v palbě, jakmile se v dosahu děl objevil něja-ký cíl. Mnohem později, stále kroužíc, uštědřila ránu z milosti salvou svých děl ráže 203 mm torpédoborců Judači. Portland nakonec přistál v Tulagi, čtyřadvacet hodin po svém torpédování.

Masakr pokračoval; Japonci, mistři v boji zblízka, vypálili torpédo na lod Juneau, které zlomilo její kýl a zastavilo ji. Torpédoborec Bartoň, pouhých šest měsíců starý, byl zasažen dvěma torpédy a rozlomil se na dvě stejné poloviny, které se rychle potopily. Monssen, jeho soused v řadě, byl osvětlen světelnými raketami a světlomety a pak rozdrčen téměř čtyřiceti těžkými granáty.

Nehledě na zjevnou americkou porážku, vyhlásil zbabělý viceadmirál Abe ústup; lodě Hiei a Kirišima se vzdávaly vítězství, letiště Henderson už nebylo ostřelováno a americká vzdušná síla zůstala nedotčena. Abe, jehož pozornost asi plně upoutalo to, že Hiei je řízena lodními šrouby, navzdory vlastním chybám získal taktické vítězství, i když nedosáhl strategického cíle.

V této noci bylo mnoho hrdinů a Dan Callaghan byl jedním z nich, díky své odvaze, když už ne z důvodu rozumného využití svých lodí. I když udělal řadu chyb - nevyuží-val efektivně radar, nezahájil dost rychle bitvu, neprovedl taktický obrat "cross the T", když k tomu byla příležitost, nařídil zastavit palbu -jeho smělý výpad zastránil Abeho a to stačilo.

V té době národ potřeboval hrdiny a Callaghan byl za svůj bojový výpad posmrtně vyznamenán Čestnou medailí.

Americké lodě ustupovaly rychlostí 18 uzlů, tato rychlost nejlépe vyhovovala nej-více poškozené lodi Juneau. Když byli Callaghan se Scottem mrtví, převzal hořký po-hár kapitán Gilbert C. "Gib" Hoover na lodi Helena', tato lod vedla, následovaly lodě Saň Francisco, Juneau, Sterett, O'Bannon a Fletcher. Na zpáteční cestě proslulá po-norka 1-26 vypálila na tuto skupinu vějíř torpéd; jedno zasáhlo střed lodi Juneau, násle-dovala detonace skladu s mohutnou explozí. Když se rozplynul velký oblak kouře, po Juneau nebylo ani památky. Jako zázrakem přežilo asi 140 členů posádky, jen aby byli ponecháni ve vodách, hemžících se žraloky. Kapitán Hoover, otfesený náhlým zmize-ním lodi Juneau a přesvědčený, že nikdo nepřežil, učinil správné rozhodnutí pokračo-vat v plavbě, tím zachránil své lodstvo před dalším torpédovým útokem. Je však ne-uvěřitelné, že nebylo provedeno náležité pátrání, a z těch, kteří se vrhli do vody, pouze

jedenáct přežilo nekonečné dny bez pitné vody, na žhnoucím slunci jižního Pacifiku, s neošetřenými ranami. Dokonce uprostřed kolosálních událostí hrají rozhodující roli lidské osobnosti. Na podnět kapitána Milese Browninga, náčelníka štábu admirála Halseye, byl Hoover o-značen za viníka této události, byl zbaven velení a poslán s ostudou domů. Hoover byl zkušený bojový veterán, který byl již třikrát vyznamenán Námořním křížem a byl navržen na admirálskou hodnost. Browning byl skvělý důstojník, jehož taktický talent přiměl Spruanceho, aby přijal hazardní hru, která mu zajistila vítězství u Midway, byl však nestálý, prchlivý a tak neoblíbený, že dokonce i poněkud od události izolovaný ministr vojenských námořních sil Frank Knox se pokoušel jej odstranit z funkce. Ale Halsey potřeboval jeho intelektuální kvality a tím zničil Hooverovu kariéru. Později Halsey pochopil, že Hoover jednal správně. Kdyby se vrátil na dějiště bitvy, přišel by pravděpodobně o další válečnou lod. Ale Hooverova chyba, spočívající v tom, že se ne-pokusil zmírnit důsledky události rozkazem, aby byly spuštěny vory, čluny a další záchranná zařízení, byla umocněna tím, že na palubě lodi Juneau společně zahynulo všech pět bratrů Sullivanových. Tato bolestná událost, později zfilmovaná, měla velký dopad a vedla ke změně předpisů, týkajících se bratrů společně sloužících na jedné lodi. Osud někdy zvláštním způsobem vyrovnává účty v armádě. Asi o šestnáct měsíců později se Browning stal kapitánem na nové letadlové lodi Hornet a jeho popudlivá povaha přivedla posádku do varu. Jeho nadřizený, kontradmirál Joseph J. Clark, si uvě-domil, že se musí něco stát. Příležitost nadešla, když jeden člen posádky spadl přes pa-lubu a Browning neučinil nezbytná záchranná opatření. Clark zprostil Browninga funkce a nový velitel, kapitán William D. Sample, zase brzy velel výkonné a spoko-jené posádce lodi Hornet.

Smrtelný zápas lodi Hiei pokračuje

Za rozbřesku následujícího dne, 13. listopadu 1942, letadla SBD se základnou na Guadalcanalu spatřila, jak se lod Hiei pět mil od ostrova Sávo bezmocně plaví v kru-zích rychlostí pěti uzlů v doprovodu jediného torpédoborce. (Později dorazí další dva torpédoborce. aby zachránily posádku.)

"Cactus Air Force" byla odhodlaná provést pomstu za strašné ostřelování letiště Henderson japonskými válečnými loděmi. Letadla z lodi Enterprise zahájila celodenní kolotoč útoků střemhlavými a torpédovými bombardéry, které jen prokázaly houžev-natost lodi Hiei. Po škodách, způsobených pětáosmdesáti zásahy námořních děl, sedmi torpéd, tří bomb o váze 454 kg a jedné o váze 227 kg, zůstala odkazem svého britské-ho tvůrce sira George Thurstona. Nepotopila se, dokud Abe neodpálil tři nálože hlubo-ko v jejím trupu. Torpédoborce naložily všechny, kdo přežili, zahynulo 500 mužů. Osm stíhaček Zero, vyslaných na její ochranu, bylo sestřeleno. Abe, který byl v bitvě zraněn, byl zbaven velení a s nesnesitelnou pohanou v březnu roku 1943 odešel do ú-straní, byl tak nemocen, že ani nebyl vyzván k sebevraždě. Vytrvalý Tanaka

Admirál Kondo tvrdošíjně trval na klasické hladinové taktice, jejíž součástí byla zoufalá naděje na záchranu lodi Hiei, ještě dlouho potom, co se nad ní uzavřely vody oceánu. Japonci chtěli zase jednou zaútočit na letiště Henderson.

Kondovo loďstvo, po-

sílené stále ještě ořesenými zbytky Abeho útočné skupiny, mělo bombardovat letiště Henderson v noci z 13. na 14. listopadu, a tak umožnit jedenácti Tanakovým pomalým dopravním lodím a jedenácti rychlým torpédoborcům dorazit k mysu Esperance a za-hájit vylodování. Mikawa, který dosud neprohrál žádnou bitvu s americkými hladino-vými loďstvy, chtěl zabránit zásahu amerického loďstva za pomoci dvou těžkých křižníků, Cokai a Kinugasa, lehkého křižníku Isuzu a tří torpédoborců, zatímco bom-bardovací svaz pod velením kontradmirála Nišimury Sóji pokračoval v bombardování letiště Henderson z těžkých křižníků Suzuyu a Maya, které kryly lehké křižníky Tenryu a čtyři torpédoborce. V noci ze 14. na 15. listopadu Kondo pokračoval v bombardová-ní z těžkých křižníků Atago a Takao, posílených loděmi Kirišima a Nagara, zatímco se Tanaka vylodoval. Když bylo zdoláno letiště Henderson, podpůrná skupina letadlo-vých lodí, vedená admirálem Kuritou Takeo, s letadlovými loděmi Junyo a Jiyo, bitev-ními loděmi Kongo a Haruna a se všudypřítomným těžkým křižníkem Tone, měla zajistit vzdušnou podporu.

Vše je relativní, dokonce i námořní bombardování. Nišimurovy lodě zasypaly letiště Henderson 1 000 granáty ráže 203 mm, ty však neměly tak děsivý účinek jako děla ráže 356 mm bombardovací jednotky. Útok byl přerušen po pětáctřiceti minutách, když americké útočné PT čluny uskutečnily několik znepokojivých útoků. Na letišti Henderson byl zničen pouze jeden střemhlavý bombardér a dvě stíhačky, šestnáct dal-ších letadel bylo pouze mírně poškozeno; následujícího rána bylo "kaktusové" letectvo v pohotovosti, dychtilo po pomstě. Jak jednou mistr těžké váhy Joe Louis poznamenal na adresu jednoho ze svých soupeřů, Mikawovy síly mohou kličkovat, ale nikdy se jim nepodaří schovat. V 08.00 smíšená skupina letadel námořní pěchoty a námořnictva do-padla Mikawovy lodě 140 mil od Guadalcanalu, poškodila torpédy loď Kinugasa a střemhlavým bombardováním loď Isuzu. Sloup plamenů a kouře byl světelným zna-mením pro letadla z lodi Enterprise, která v 09.50 potopila loď Kinugasa. Mikawa od-plul, neschopný odvetu, při tom byly zasaženy lodě Cokai, Maya, Isuzu a jeden torpédoborec. Japonci byli ohromeni: věřili, že jejich bombardování srovnalo "kaktu-sové" letectvo se zemí.

Tanakovy síly klidně a stejně důvěřivě pluly vstříc své porážce; neměly jasnou před-stavu o poloze Mikawových lodí nebo o situaci na letišti Henderson, neměly jinou mož-nost než postupovat dál, pro Američany představovaly důležitý, prakticky nechrá-něný cíl. Od 08.30 až do soumraku útočila na Tanakovy lodě letadla "kaktuso-vého" letectva a letadla z lodi Enterprise, která potopila sedm dopravních lodí o vý-tlaku od 5 425 do 9 683 tun; někteří z vojáků byli zachráněni, ale o hodně víc jich utonulo.

Bitva pokračovala s neutuchající silou. Kondo vyslal do boje lodě Kirišimu, Atago a Takao, stále rozhodnut krýt čtyři zbývající Tanakovy dopravní lodě a jedenáct torpé-doborců. Kontradmirál Willis Augustus "Ching" Lee připlouval, aby zasáhl se dvěma rychlými bitevními loděmi Washington a South Dakota. Jejich přítomnost v těchto mělkých vodách byla známkou pevného odhodlání Američanů) a čtyřmi torpédoborci. Stejně jako tomu bylo v Calaghanově jednotce, Leeho lodě spolu nikdy předtím nespo-lupracovaly, torpédoborce byly vybrány pro tuto akci na základě zásoby paliva; všechny jednotky měly nedostatečný výcvik v používání radaru.

Kondo rozdělil své loďstvo typickým způsobem na tři oddělené jednotky, které vyrazily do "průlivu se železným dnem". I přesto, že jeho bystrozraké hlídky spatřily americké loďstvo dříve, než je Leeo radar zaznamenal, byly to Leeo lodě, které 14. listopadu ve 23.17 vypálily první salvu.

Japonské torpédoborce, ostřílené v nočním boji, zúročily všechna léta tvrdého výcviku a bojů a prolily první krev, když v těsném sledu potopily americké torpédoborce Preston a Walke a poškodily loď Gwin a Benham.

Lee vyrazil vpřed se svými dvěma bitevními loděmi, i když porucha elektrického proudu na lodi South Dakota vyřadila z provozu její radar. Lee byl nyní v nejhorší myslitelné pozici, bojoval na bitevní lodi v úžinách u Guadalcanalu, jeho torpédoborce byly potopeny nebo poškozeny a bitevní loď South Dakota byla nepoužitelná. Nicméně vyrazil na sever, právě když se Kondo otáčel, aby přivedl své lodě, Kirišimu, Ata-go a Takao, do bitvy - jednoho ze tří střetnutí bitevních lodí ve 2. světové válce.

Výpadek proudu na lodi South Dakota ji oslepil a loď se prodírala mezi čtyřiatřiceti torpédy, všechny minula a mířila přímo do srdce Kondovy bombardovací jednotky; loď Kirišima, Atago a Takao zahájily palbu, zničily části trupu nad čarou ponoru lodi South Dakota, vyřadily její spoje a radar a více než čtyřicet zásahů velkého kalibru způsobilo těžké ztráty.

Ale zatímco South Dakota posloužila jako fackovací panák, loď Washington odpálila smršť pětasedmdesáti granátů na loď Kirišima, která zatím neutrpěla v bitvě žádné šrámy. Devět granátů ráže 406 mm zničilo kormidelní zařízení, usmrtilo 90 procent posádky ve strojně a založilo požáry po celé délce lodi, tím byla loď vyřazena z boje. Bitevní loď Washington pak změnila cíl a spolu se zbývající výzbrojí z lodi South Dakota několikrát zasáhla křižníky Atago a Takao. Lee vyrazil se značnou odvahou na se-verozápad vstříc blížícímu se Tanakovu konvoji, riskoval tím nejen ztrátu vlastního života, ale i lodí, jimž velel. Kondo vydal svým lodím rozkaz k ústupu. Lee následně učinil totéž, protože byl přesvědčen, že zdržel příjezd konvoje až do denního světla, kdy budou moci zaútočit letadla "kaktusového" letectva a z lodi Enterprise.

Protože nechtěl, aby se opakoval pokořující osud lodi Hiei, přemístil kapitán lodi Kirišima 1 127 členů své posádky na palubu doprovodných torpédoborců a svou loď potopil 15. listopadu časně zrána. Ve dvou dnech potopili Japonci vlastními silami dvě bitevní lodě a torpédoborec Ayanami, stejně jako rozbité trupy lodí se začal převracet

1 japonský svět.

15. listopadu ráno vyslal Tanaka také své čtyři zbývající dopravní lodě, aby najely na břeh na Guadalcanalu, byl to krutý a primitivní pokus zajistit, aby mužstvo a zásoby nebyly potopeny. Tyto dopravní lodě se ihned staly snadným cílem pro všechna americká letadla v oblasti, pro dělostřelectvo armády a námořní pěchotu na Guadalcanalu. Torpédoborec Meade se přiblížil těsně ke břehu, aby je vyřadil dělostřeleckou palbou, pak se vydal na moře k záchraně 266 dosud žijících členů posádek amerických křižníků Walke a Preston.

Bitva začala jako závod k posílení vlastních pozic; admirál Turner úspěšně vylodil všechny své vojáky a zařízení, ale Japonci přes zoufalé úsilí Tanaky vylodili jen asi

2 000 mužů (většinou vyčerpaných a nepoužitelných), 260 beden munice a 1 500 pytlů

rýže. Japonské námořnictvo, kdysi nejprofesionálnější bojové seskupení na světě, dělalo chybu za chybou, za největší lze považovat fakt, že nenasadilo do bitvy své letadlové lodě Junyo a Hiyo. Spojené státy ztratily dva křižníky a osm torpédoborců, zatímco Japonci přišli o dvě bitevní lodě, jeden křižník, tři torpédoborce a o hlavní cíl bitvy - deset dopravních lodí.

Tanakova odvěta u Tassafaronga

Zatímco se zdálo, že se japonští velitelé se nerozhodně zmlátí od jednoho plánu ke druhému, kontradmirál Tanaka Raizo si udržoval svou obvyklou vysokou výkonnost. 30. listopadu zasadil ponižující úder dalšímu americkému seskupení pod velením no-váčka kontradmirála Carletona H. Wrighta, který byl 29. listopadu 1942 informován o plánu kontradmirála Thomase Kinkaida: dostal rozkaz, aby jej provedl následujícího dne. Měl zastavit další Tokio Express, jehož úkolem bylo dopravit na moře sudy s pro-viantem nebo zásobami, které pak sesbírají malé čluny, vyslané z pobřeží.

Tanaka měl k dispozici osm torpédoborců plně naložených zásobami do té míry, že pouze na dvou z těchto lodí - Takanami a Naganami (jeho vlajkové lodě) - byla děla, která mohla okamžitě zasáhnout do akce. Wrightovy síly byly podstatně mohutnější, skládaly se ze čtyř těžkých křižníků - Minneapolis, New Orleans, Pensacola a Northampton, z lehkého křižníku Honolulu a šesti torpédoborců.

Americký radar se postaral o výhodu překvapení, když ve 23.06 objevil Japonce. Opět jednou dvě kolony nepřátelských lodí směřovaly do "průlivu se železným dnem", Japonci z levé strany, Američané z pravé. Ale, podobně jako v minulosti, američtí velitelé zaváhali, odložili rozkaz k zahájení palby o čtyři minuty a dovolili, aby se sestava uvolnila. Když konečně Wright vydal rozkaz, nemohla se americká torpéda dostat až k nepřátelským lodím. Wright pak nařídil, aby děla zahájila palbu, tím prozradil Japoncům polohu lodí, ti odpověděli přívalem Tanakových torpéd.

Japonské torpédoborce rychle shodily své náklady přes palubu a vypustily v prvních pár minutách bitvy dvacet torpéd dlouhého dosahu "dlouhá kopy" (Long Lance), americká děla však vyřadila z boje torpédoborec Takanami. Jedenadvacet minut po zahájení bitvy loď Minneapolis zasáhla dvě torpéda, která snížila její rychlost tak prudce, že loď New Orleans, která plula za ní, musela prudce uhnout z řady - přímo do dráhy dalšího torpéda, které urvalo 36 metrů její předě. Loď Minneapolis a New Orleans i přes vážná poškození pokračovaly v palbě, která však byla tak nepřesná jako před tím.

Na loď Pensacola byla vypálena další salva torpéd Long Lance, zasáhla ji na levém boku a způsobila takové škody, že loď musela ihned zamířit k Tulagi, aby se zabránilo potopení. Tanaka ale ještě neskončil; dvě torpéda prorazila levý bok lodi Northampton a zapálila ji, zatímco voda pronikala celou lodí.

I přes způsobené škody lodě Minneapolis a New Orleans dorazily bezpečně do Tu-lagi; Northampton se v 03.04 připojil ke stále se zvětšujícímu loďstvu na dně "průlivu s železným dnem".

Bitva u Tassafarongy byla posledním velkým námořním střetnutím v tažení na Gualcanel, které je možné pokládat za tvrdou lekci udělenou americkému námořnictvu. Pod těžkou palbou japonských děl a explozí jejich torpéd americké námořnictvo po-chopilo, jak nebezpečná je válka, a že k tomu, aby v ní obstáli, je nezbytný intenzivní výcvik. V tomto směru vyplynuly mnohé poznatky včetně následujících:

1. Klasické uspořádání lodí v řadě už není pro bitvu vhodné. Lodě s nejmodernějším zařízením by měly být umístěny vpředu.
2. Velitelé by se měli naučit používat nové typy radaru, nejdůležitějším úkolem při tom je představit si průběh bitvy podle zářící obrazovky radaru.
3. Torpédoborce by se neměly vázat na křižníky, ale měly by operovat nezávisle jako japonské torpédoborce.
4. Účinnost letadlových lodí se zvyšuje, jestliže mohou mít spojení s pozemní základnou, aby mohly v průběhu bitvy doplňovat palivo a munici.
5. Efektivní využívání komunikačních prostředků vyžaduje železnou kázeň.
6. Lodě musí spolupracovat delší dobu, aby se staly účinnými součástmi jedné skupiny. Nahodilé formace jsou téměř vždy neúčinné.
7. Musí být zavedeny lepší metody záchrany těch, kteří přežijí.

Tyto poznatky souvisely s posunem poměru sil. Pozemní, námořní a vzdušné síly Spojených států neustále rostly, což v zájmu záchrany životů umožňovalo vynaložit skutečně neomezené materiální prostředky a palebnou sílu. Japonci byli donuceni k přesně opačnému postupu; protože nedokázali držet krok s americkým růstem v síle i technice, byli nuceni pokusit se nahradit přiměřenou palebnou sílu lidskými životy, tato taktika nahrávala Američanům a přispěla ke konečné porážce Japonska.

12

T[^] ' i v[^]v

Pád nse

Závěry

Bitva o Guadalcanal byla vrcholem japonské ofenzívy v Pacifiku. Od té doby to byli Američané, kteří byli neúprosně na tahu. Přísun zásob z Papuy na Guadalcanal přispěl k japonské porážce. Ještě měly přijít mnohem tvrdší boje, ale 4. ledna 1943 generál Todžo Hideki, ministerský předseda, vyhlásil evakuaci Guadalcanalu. Role Ta-nakových torpédoborců se obrátila, když úspěšně evakovaly z ostrova více než 11 000 japonských vojáků, aniž by si to Američané uvědomili. 9. února generálmajor Alexander M. Patch, armádní velitel, jehož jednotky v prosinci vystřídaly námořní pě-chotu po jejím dlouhém boji, mohl telegrafovat Halseyovi, že "Tokio Express již nemá konečnou stanici na Guadalcanalu".

Ani admirál Jamamoto ani admirál King si nikdy nepředstavovali, jak velkou cenu zaplatí. Japonci ztratili dvě bitevní lodě a Spojené státy dvě ze svých cenných letadlo-vých lodí; každá z obou stran přišla ještě o dvaadvacet bojových lodí. Japonci ztratili 900 letadel z pozemních základen a z letadlových lodí. Američané přišli asi o 200 letadel z pozemních základen a z letadlových lodí.

Japonci až do samého konce bojovali houževnatě. Amatérství některých amerických velitelů přetrvávalo, příkladem je nešťastná americká lod Chicago, která se stala obětí dvou po sobě následujících torpédových útoků provedených bombardéry Betty, druhý útok ji zastihl, když už byla ve vleku. Potopila se 30. ledna odpoledne. Ještě mnoho ži-votů bude ztraceno v nelítostných bojích dvou loďstev, ale nic nemůže zastřít skuteč-nost, že 15. listopadu 1942 byla zlomena páteř japonského úsilí.

Vážky válečného štěstí, které váhavě směřovaly od japonské převahy k americké rovnováze, se náhle prudce vychýlily pod vahou americké výroby, techniky a výcviku, které udivující rychlostí nabíraly na síle. Japonce však mnohem více překvapoval i od-povídající růst americké dravosti a bojovnosti. Japonci naučili svého nepřítele bojovat; v tomto procesu Američané využili vzrůstajícího množství svých zbraní k vytvoření nových pravidel boje, kterým jejich protivník nemohl čelit. Japonským receptem na ví-tězství bylo využití relativně malého počtu zbraní odhodlanými odborníky; americká rovnice znamenala použití velkého množství těžkých zbraní bojovníky se stále rostou-cí profesionální úrovní a s nově osvojenou zuřivostí. Výsledkem byly tvrdé boje, o je-jichž konci nebylo nikdy pochyb. Kdyby v bitvách, podobně jako je tomu v některých sportech, existovalo ocenění "nej-výkonnější hráč", pak by mužem, který by šije nejvíce zasloužil, musel být odvážný Ta-naka Raizo, jehož organizační a logistické schopnosti převyšovalo pouze jeho mistrné ovládání taktiky torpédoborců. Jeho odstranění z námořní služby mu pomohlo přinej-menším přežít válku; zemřel roku 1969 ve věku šestasedmdesáti let jako skutečný hrdina.

Poměr japonských a amerických sil se prudce změnil v prvních osmnácti měsících války. Počáteční moment překvapení, výcvik a soustředění propůjčovaly Japoncům bezmála zdání neporazitelnosti; po dlouhé období bitvy o Guadalcanal panovala zhru-ba rovnováha sil. Na konci bitvy o Guadalcanal bylo zjevné, že se americké síly úžas-nou rychlostí zvětšují. V polovině roku 1943 proudily na všechna válčiště lodě, letadla, mužstvo a výzbroj v takovém množství, které přesahovalo rámec japonské před-stavivosti.

I přes dodržování závazku ukončit nejprve válku v Evropě, s využitím invazí do se-verní Afriky, na Sicílii, do Itálie a do Francie, měly Spojené státy ještě dost sil na to, aby se zapojily do dvou velkých (a náhodou vzájemně se doplňujících) tažení v Pacifi-ku. Pokračovaly také v zásobování Sovětského svazu, Britské říše a řady dalších spoje-neckých států zapojených do války neuvěřitelným množstvím munice, zásob a surovin.

Rozvoj sil v Pacifiku byl částečně důsledkem obratného politického jednání admirá-la Kinga který byl za podpory

generála Marshalla schopen přesvědčit prezidenta Roo-sevelta na konferenci v Casablance v lednu 1943, že existující poměr 85 procent zdrojů pro evropskou oblast a 15 procent pro Pacifik je nepřiměřený a že by byl vhodnější poměr 70/30. Aby bylo dosaženo tohoto nového rozdělení, souhlasili Američané s odkladem invaze do Evropy do roku 1944 - k velké Churchillově úlevě.

Následující tabulka poměru sil k 1. lednu každého roku ukazuje, jak rychle a pře-svědčivě Spojené státy překonaly Japonsko.

OBLAST PACIFIKU	1942 Jap. / U.S.		1943 Jap. / U.S		1944 Jap. / U.S		1945 Jap. / U.S	
Flotilové letadlové lodě	6	3 4	2	4	7	2	14	
Letadlové lodě lehké	4	0 3	4	4	22	2	65	
Bitevní lodě	10	2	10	9 9	13	5	23	
Křižníky	38	16	36	25 30	37	16	45	
Torpedoborce	112	40	99	146 77	245		40	296

Pouhé počty válečných lodí jsou ale pouze částí porovnání, protože rozsah výstavby ponorek byl dokonce vyšší, podobně tomu bylo i u nákladních lodí, tankerů, obojživelných plavidel a dalších typů lodí. Mimoto získávalo rozhodující postavení letectvo; žádný sporný problém nebude napříště řešen pouze střetnutím mezi hladinovými plavidly. Japonsko vsadilo svůj osud na malé, vysoce kvalifikované vzdušné síly, které skutečně udělaly z letectva dominantní faktor v námořní válce, jen aby je promrhlo v opotřebovací válce.

Neustálým ztrátám japonských pilotů ve vzdušných bitvách nad pevninou i nad mořem odpovídala snižující se kvalita jejich náhradníků, protože do bojů byli nasazováni noví piloti s nedostatečným výcvikem. Američtí piloti absolvovali intenzivní výcvik o délce 300 nebo více hodin, než se mohli zúčastnit bitvy, ale japonský pilotní výcvik byl postupně redukován, takže koncem války nastupovali do boje nováčci se sotva čtyřiceti hodinami, nahuštěnými do dvouměsíčního výcviku, neuměli o moc více než vzltnout a přistát.

Stejně důležité však bylo, že se ztrátou každé letadlové lodě a s evakuací každého ostrova docházelo ke ztrátě neocenitelných pozemních posádek, jejichž náhrada byla skoro stejně obtížná jako u pilotů a které byly nezbytné pro udržení efektivních výkonů letectva.

I po Gudalcánu mělo Japonsko stále mocné námořnictvo v pravém slova smyslu, s výbornými loděmi i se statečnými a oddanými námořníky, navíc s vůlí národa využít obojího za každou cenu. Relativně vzato však bylo Japonsko zatlačeno do pozadí; hlavní složky jeho síly již neodpovídaly moderní námořní válce, mohly válku prodloužit, ale nedokázaly změnit její výsledek.

Dvojí strategie Spojených států v Pacifiku však mohla mít zhoubné následky, kdyby se nepodařilo rozmístit potřebné zálohy tak, aby jí zajistily úspěch. Generál MacArthur a admirál Nimitz se každý vydali vlastní cestou ke společnému cíli s fanatickým nasazením. Japonci sotva popadali dech a nedokázali se vzchopit. Dvojí strategii umožnila vynikající souhra jednotlivých složek. MacArthur, který se při svém návratu na Fili-píny zúčastnil úporného, nečekaně dlouhého tažení na Nové Guinei, potřeboval 7. flotilu a VII. obojživelný sbor k tomu, aby mohl postupně přemísťovat své oddíly od jednoho místa vylovení ke druhému.

Americké úspěšné dešifrování japonských kódů znamenalo velkou výhodu, kterou Japonci nikdy nepochopili, počítali nadále s operacemi ve stylu "Tokio Express". Ne-mohli se nikdy srovnávat s MacArthurovou silou ani mobilitou, a přestože vždy zahájili ostrý boj, nebyli schopni zastavit postup nepřitele. Admirál Nimitz měl pro svůj postup k dispozici 3. a 5. flotilu a V. obojživelný sbor, měl se plavit podél řetězce ostrovů od Salamounových ostrovů až k Okinawě. MacArthurovu vzdušnou sílu doplňovala 5. vzdušná flotila, v případě potřeby posílená rychlými bojovými svazy letadlových lodí, které se pohybovaly mezi oběma velitelstvími.

Americká produktivita předstihla japonskou minimálně o rok a svazy rychlých letadlových lodí začaly být v roce 1943 vybavovány obrovským množstvím nových zařízení. Rooseveltův požadavek na zřízení námořnictva dvou oceánů přinesl ovoce, když se součástí loďstva staly velké letadlové lodě třídy Essex a lehké letadlové lodě třídy Independence, posílené doprovodnými letadlovými loděmi.

Projekční práce na Essexu, zahájené v roce 1939, skončily výstavbou letadlových lodí, které podle mnoha názorů nejvíce ovlivnily výsledek války. Výchozím bodem byl základní návrh lodi Yorktown, loď Essex však byla větší, schopná operovat se 100 letadly a nést větší množství leteckého paliva. Měla pancéřovanou hangárovou palubu a při rychlosti 15 uzlů mohla urazit 15 000 mil; její maximální rychlost byla 33 uzlů. I v mnoha dalších ohledech byl Essex lepší, s podstatně zdokonalenou protileteckou obranou, ochranou proti torpédům, schopnou odolat detonaci výbušné hlavice o váze 227 kg, se zlepšeným rozdělením trupu a s méně zranitelnými pohonnými jednotkami. Essex, o výtaku 27 100 tun, byl zařazen do služby 31. prosince 1942; do konce války ještě mělo následovat šestnáct lodí této třídy, v boji se znovu objeví tak slavná jména jako Yorktown, Lexington, Hornet a Wasp a představí se budoucí legendy - Ticonderoga, Bunker Hill a Franklin. (Dalších sedm letadlových lodí třídy Essex bylo zařazeno do služby po ukončení války. Některé později změnil tvar díky vyosené úhlové palubě a vykonávaly dále bojovou službu ve vodách u Vietnamu. Dvě přežívají jako plující muzeum, Yorktown v Charlestonu v Jižní Karolině a Intrepid v New Yorku.) V roce 1943 bylo také zařazeno do služby devět lehkých letadlových lodí o výtaku 11 000 tun třídy Independence. Tyto letadlové lodě byly vybudovány na trupech původně určených pro lehké křižníky třídy Cleveland, byly výsledkem nouzového programu doporučeného prezidentem Rooseveltem, který se vždy živě zajímal o otázky týkající se námořnictva. Přestože nesly pouze třicet letadel, ukázaly se v průběhu akcí v Tichomoří jako neocenitelné. Pouze jediná loď - Princeton - byla ztracena. (Většina z osmi zbývajících lodí byla s ohledem na poměrně malou velikost krátce po válce vyřazena ze služby, pouze loď Bataan se uplatnila v Korejské válce. Některé působily v cizích loďstvech.)

K této záplavě nových plujících letišť je třeba ještě připočítat sedmdesát osm dopro-vodných letadlových lodí, které byly dány do služby před koncem války. Byly zde lodě několika tříd, nejpočetnější byla třída Casablanca\ postavená na trupech S4 v Kai-serových loděnicích, v červenci 1944 jich bylo zařazeno do služby padesát. Byly po-měrně pomalé - o rychlosti 19 uzlů, měly výtlak 8 331 tun a nesly osmadvacet letadel. Největší lodě patřily do třídy Commencement Bay, měly výtlak 19211 tun, byly vybu-dovány na trupu tankeru a nesly třiatřicet letadel. (Žádná z těchto lodí se nezúčastnila boje.) Velký počet doprovodných letadlových lodí, když už ne jejich jednotlivé vlast-nosti, uskutečnil zásadní převrat v námořní válce, neboť tyto lodě umožňovaly vzdušné krytí v daleko větší hloubce i šířce než kdykoli předtím.

Síla nových letadlových lodí, velkých i malých, byla zvýšena novými letadly zařa-zenými do lodstva včetně typu Grumman F6F Hellcat (speciálně navrženého pro sou-boj se stíhačkami Zero), dále typu Vought F4U Corsair, původně používanými námořní pěchotou z pozemních základen, a zlepšených verzí Grumman TBF Avenger (TBM, když je vyráběla firma General Motors), které byly stále více používány pro horizontální bombardování, průzkum a protiponorkovou válku. Japonská letadla i leta-dlové lodě jim v počtu, typech, ani kvalitě nemohly konkurovat.

Zpětné strategické úvahy

V posledních letech se často diskutovalo o tom, že Spojené státy mohly v roce 1942 vůči Japonsku uplatňovat zcela odlišnou taktiku. Někteří pozorovatelé se domnívají, že místo taktiky skoků z ostrova na ostrov, během níž přišly o život tisíce Američanů a statisíce Japonců, měly Spojené státy jednoduše zintenzivnit nelítostnou ekonomickou válku, která již začala. Místo invaze na Filipíny, zabrání Marian a bombardování le-tadly B-29 včetně atomového rozuzlení mohlo být Japonsko stejně účinně blokováno hladinovými loděmi, ponorkami a letectvem z letadlových lodí. Jeho schopnost vést

válku by to podlomilo a muselo by se vzdát, tím by se ušetřily statisíce životů bojující-cích mužů i japonských civilistů. Toto tvrzení je přesné v tom, že Japonsko mohlo být vyhladověním donuceno ke ka-pitulaci, opomíjí však jiné faktory, z nichž nejdůležitější je čas. Oddanost japonských lidí nelze přeceňovat. Snášeli by hladovění, nemoce a strádání tak dlouho, jak by jim to císař a vojenští páni přikázali. Jejich tvrdošíjný odpor na odlehlých ostrovech byl předzvěstí toho, co by se mohlo stát. Na těchto vzdálených ostrovních výspách, odříz-nuta od potravy, léků, munice a veškerého zásobování, si japonská armáda udržovala svou bojovou integritu, i když se musela snížit k vyhrabávání kořínků nebo dokonce ke kanibalismu. Japonská vlast by možná vydržela vzdorovat pět nebo více let, než by podlehla, zatím by však miliony civilistů se vši pravděpodobností zemřely v důsledku vyhladovění a nemoci, což je stěží lepší osud než bombardování.

Pak vyvstává otázka o osudu obyvatelstva území, která Japonci stále ještě okupovali - Indočíny, Malajska, Holandské Východní Indie, Filipín a obrovských oblastí Číny. Těžko můžeme uvěřit tomu, že Japonci v nejvyšší možné míře nevykořisťovali toto pod-robené obyvatelstvo a že jeho utrpení bylo menší než utrpení japonského lidu. Dalších pět nebo více let bezohledné okupace těchto zemí by jistě znamenalo smrt pro dal-ší desítky milionů civilního obyvatelstva, jakož i smrt tisíců spojeneckých váleč-ných zajatců.

Jiným důležitým faktorem je smýšlení amerického lidu v té době. Japonsko zahájilo válku, Američané ji chtěli ukončit, zvláště když se ukázalo, že vítězství je jen otázkou času. Odplata není vždy pokrmem, který by se měl jíst za studena; pomyšlení na ni bylo sladké v každé z těch ohnivých bitev, které vedly až do Tokijského zálivu, i přes ztráty, ke kterým došlo.

Konečně nikdo neví, co by Sovětský svaz podnikl po porážce Německa. Je těžké uvěřit, že by se vyhnul válce s Japonskem a čekal na úspěch blokády. Spíše by podnikl sám aktivní vojenské tažení v Mandžusku, Číně a v Korei a možná by sám provedl vlastní invazi do Japonska.

Místo obviňování vedoucích činitelů Spojených států z toho, že neměli slitování s Japonskem a nesnažili se s ním ukončit válku, by bylo mnohem rozumnější se zeptat, proč japonští vůdci trvali na dalším boji ještě dlouho poté, co se vyplnila smutná Jama-motova předpověď a veškerá naděje na vítězství byla zmařena. Válka mohla skončit v polovině roku 1943, kdyby japonské velení učinilo jasný závěr a kapitulovalo. Stejně jako nacistická hierarchie zvolili japonští vůdci hru o čas a šťastnou náhodu a přitom udržovali své privilegované postavení.

MacArthurův postup

Bylo by nad rámec této knihy podávat podrobnou zprávu o amerických pozemních a vzdušných taženích, ale je třeba poznamenat, že nezadržitelný americký postup podél osy Nová Guinea - Mindanao byl sice pomalý a nákladný po materiální stránce, ale vysoce hospodárný, co se týká prolité krve amerických vojáků. V papuánském tažení na Nové Guineji zahynulo z nejrůznějších důvodů pouze 930 Američanů a téměř 2 000 jich bylo zraněno; vysokou daň si vybrala malárie. Při tažení z Hollandie na Nové Gui-neji až po Morotai v severních Molukkách padlo pouze 1 618 mužů. O tato výrazně nízká čísla se zasloužil generál MacArthur, který využil poznatků, jež zpravodajská služba získala při dešifrování nepřátelských kódů, a použil prozíravou taktiku využití

zdrucující převahy při každé akci, izoloval japonské síly a před dalším postupem je lik-vidoval.

MacArthurův postup od špičky Papuánského poloostrova přes Lae, Wewak a Hol-landii až po Vogelkop na nezápadnějším výběžku Nové Guiney, s odbočeními na os-trovy Nová Británie a Biak a na Admirální ostrovy, byl ukončen 31. srpna 1944. Jedním z nejdůležitějších operačních cílů MacArthura i Nimitze byla japonská základ-na v Rabaulu na západním konci ostrova Nová Británie. Po okupaci Admirálních os-trovů byl Rabaul účinně izolován a 21. července 1943 náčelník štábu armády, generál Marsahl, navrhl MacArthurovi, aby byl Rabaul dobyt přískoky, tím by bylo 100 000 japonských vojáků vyřazeno z války. MacArthur byl zpočátku zdrženlivý, protože se zdálo, že jeho původní cíl je najednou odsunut stranou, ale rychle se vzpamatoval, když pochopil, že toto rozhodnutí by uspišilo jeho časový plán návratu na Filipíny. MacArthurovi obratně pomáhal všestranně nadaný viceadmirál Thomas C. Kinkaid, který si na Filipínách vysloužil čtvrtou medaili za statečnost před nepřítelem. Kinkaida naopak podporoval velitel jeho

obojživelných sil kontradmirál Daniel E. Barbey, který bude velet šestapadesáti vyloděním, čímž získá ještě rozsáhlejší odbornou praxi. Bar-bey byl průkopníkem taktiky použití obojživelných sil a vypracoval z velké části teorii, která se tak osvědčila. Byl rozeným vůdčím typem, ale také schopným konstruktérem, který osobně navrhl DUKW a dohlížel na projekt LCI (landing craft, infantry; vyloděno-vací plavidla pěchoty) a mnoha dalších obojživelných plavidel. Taktika žabích skoků odřízla japonské posádky prostým obchvatem a místo nich se zmocňovala méně chráněných, ale strategicky významných pozic, a to stále blíže k Ja-ponsku. Po válce řekl sám Todžo generálu MacArthurovi, že třemi prvky v americké strategii, které nejvíce přispěly ke konečnému výsledku, byla taktika žabích skoků, svazy rychlých letadlových lodí a ponorky.

K vítězství na Nové Guineji podstatně přispěla 5. vzdušná flotila generálporučíka George Kenneye. Kenney pozdvihl 5. leteckou flotilu z poražené zchátralé sbírky leta-del, stažených z Filipín, na obnovenou, mocnou sílu, která získala vzdušnou převahu nad Novou Guinejí a okolními vodami. Účinnost Kenneyova úsilí se projevila v bitvě na Bismarckově moři. I přes pokoření Guadalcanalu a neustálé narušování své námořní síly vyslalo japonské velení 51. pěší divizi, aby posílila Novou Guineu, v naději, že špatné počasí odvede pozornost Spojenců od pět dní trvající cesty konvoje sedmi do-pravních lodí a osmi torpédoborců Bismarckovým mořem.

Zachycené japonské rádiové zprávy a podstatně zlepšený americký průzkum vysle-dovaly loďstvo bez ohledu na počasí. 2. března Kenneyova letadla potopila všechny dopravní lodě a čtyři torpédoborce a přiměla generála MacArthura k tomu, že bitvu nazval "rozhodující vzdušnou bitvou" na tichomorském válečisti. Japonci přišli o více než 3 000 mužů, většina z nich utonula, ale někteří nešťastníci se stali obětí lovců lebek na Nové Guineji. Konečně vzdušná blokáda 5. letecké flotily odsoudila houževnatě bo-jující japonské oddíly k pomalému vyhladovění při potravinových dávkách zajišť-ova-ných v noci ponorkami nebo malými čluny. Kenneyovo drancování tak oslabilo japonské vzdušné síly, že mohly jen stěží odolávat silám admirála Nimitze, přicházejí-cím od Guadalcanalu.

Nimitzův úder

Zatímco MacArthur a Kenney ničili nebo izolovali japonské síly na Nové Guineji a admirál Halsey (pod vedením admirála Nimitze) sledoval vlastní záměry v Rabaulu, Nimitz připravoval nový smělý postup podél centrální osy ze Salamounových ostrovů k Okinawě. V té době námořní stratégové předpokládali dalších pět let tvrdých bojů, které měly vyvrcholit invazí do Japonska v roce 1948. V průběhu měsíců budou na tento časový plán navazovat nové koncepce.

Generál MacArthur byl jako vrchní velitel spojeneckých sil v jihozápadní oblasti Pa-cifiku jmenovitě zodpovědný za postup na Rabaul, ale Halsey, velitel jižní oblasti Paci-fiku, byl připraven na Guadalcanalu s pozemními, námořními a leteckými silami, které nemohly zůstat nevyužity. Toto uspořádání vyžadovalo nějaký organizační trik a tak, aby se obrousily hrany velení, byl Halsey podřízen generálu MacArthurovi v oblasti všeobecných předpisů, ale ve skutečnosti měl jednat nezávisle.

[Zde je třeba poznamenat, že námořnictvo, daleko více než jakákoli jiná složka amerických ozbrojených sil, bylo absolutně rozpolceno neshodou v názorech na všech úrovních - od ministra námořnictva Knoxe přes náměstka Jamese V. Forrestala k ad-mirálům Kingovi, Nimitzovi, Halseyovi, Spruancemu, Mitscherovi až po úroveň kapi-tánů lodí. Pouze síla jeho mimořádné osobnosti umožnila admirálu Kingovi zvládat své vzpurné podřízené. To vše vyžadovalo manipulaci, která přiměla jednotlivce zaujmout postoje, ve kterých se buď projevila jejich hodnota, nebo byly jejich odlišné názory potlačeny. Mimo rozštěpení na létající a nelétající složky (k čemuž vůbec ne-přispíval zájem o poválečné rozdělování rozpočtu) docházelo k četným konfliktům mezi osobnostmi, z nichž některé měly kořeny ve dnech strávených na námořní akade-mii. Dokonce i tak obdivuhodná osobnost, jakou byl viceadmirál John H. Towers, ná-mořní pilot č. 3, byla skoro až do konce války zbavena bojového velení, bez ohledu na jeho letitou zkušenost a postavení v letecké komunitě. V tomto období musel Towers přihlížet, jak bojová velení přecházela na "JCLU (Johnny-come-lately - služebně starší důstojníky, kteří vstoupili do letecké školy později) - a co bylo ještě horší, na důstojní-ky letectva pozemních složek, jako byl Spruance. Towers překonal přehlížení ze strany admirála Kinga a stal se jednou z vůdčích postav rychlých letadlových lodí. V mnoha ohledech jakoby zázrakem námořnictvo dosáhlo velkých úspěchů i přes spleť předí-vo neshod mezi vrchními veliteli.

Halseyův postup středem Salamounových ostrovů, počínaje ostrovem New Georgia, začal 2. července 1943.

Kontradmirál Turner, který se rychle stal nejschopnějším veli-telem obojživelných sil v historii, uplatnil přesilu dvanácti transportních torpédoborců, deseti velkých dopravních lodí, devíti výsadkových plavidel LST a jedenácti plavidel LCI, poslední dva nešťastné druhy plavidel byly brány na palubu při dlouhých cestách. Turnéra podporovala velká podpůrná síla včetně bitevních lodí.

Terén New Georgie byl ještě horší než na Gudalcanalu a 9 000 Japonců, kteří zůsta-li na ostrově, neztratilo nic ze svého bojového ducha. Než boj skončil, bylo nasazeno do úporných bitev o jednotlivé pevnůstky více než 50 000 amerických vojáků, z nich bylo více než 1 100 zabito. Hlavního operačního cíle - letiště - bylo dosaženo až 5. srpna. Zbytky japonských oddílů unikly a připojily se k deseti tisícům vojáků na os-trově Kolombangara. (Slavný člun PT-109 poručíka Johna F. Kennedyho se ztratil u ostrova Kolombangara.)

Pro další postup bylo učiněno rozhodnutí přeskočit na nechráněný ostrov Velle La-vella, přičemž by Japonci na ostrově Kolombangara zůstali izolováni a prakticky vyřa-zeni z války.

Vzhůru na Bougainville

Admirál Koga Mineiči, který byl neschopen zadržet neplevující nápor Američanů, zbavil 3. flotilu letadel a pilotů, které stáhl z lodí Zuikaku, Šokaku, a Zuiho, a přemístil je k Rabaulu, kde měli operovat z pozemních základů. Byla to drahá náhrada; námořní piloti z letadlových lodí měli lepší výcvik a bylo jich méně než jejich armádních pro-tějšků. (Koga, který byl silným odpůrcem války se Spojenými státy, byl nástupcem admirála Jamamota ve funkci hlavního velitele

Spojeného loďstva. Koga zahájil reorganizaci Spojeného loďstva podle amerických vzorů, zemřel však 31. března 1944, když se jeho letadlo v bouři zřítilo do moře.)

5. vzdušná flotila generálporučíka Kenneyho zlomila páteř těchto posil řadou náletů, které měly připravit invazi na ostrov Bougainville. K nejúspěšnějšímu z nich došlo 12. října 1943, když 5. vzdušná flotila podnikla do té doby největší letecký útok v Pacifiku - proti Rabaulu bylo vysláno 349 letadel. Byly zničeny stovky nepřátelských letadel na zemi a do vzduchu vyletěla dočasná skladiště paliva a munice. Šestadvacet z pětatřiceti japonských letadel, která vzletěla, aby čelila útoku, bylo sestřeleno.

Operačním cílem admirála Halseye bylo zřízení letišť na ostrově Bougainville v rámci příprav na dobytí Rabaulu. Japonci měli na ostrově 40 000 vojáků a 20 000 námořníků, když Halsey 1. listopadu 1943 zahájil invazi v zálivu Císařovny Augusty. III. americký obojživelný sbor, jemuž velel kontradmirál Theodore S. "Ping" Wilkinson, vysadil na břeh u mysu Torokina 14 321 mužů 3. divize námořní pěchoty a více než 6 000 tun zásob.

Polohou toto místo vyhovovalo; z hlediska terénu to byla katastrofa, protože okolní krajina byla tak bažinatá, že byla v podstatě neschůdná.

Koga okamžitě odpověděl vzdušnými útoky a vyslal 1 000 mužů do protiútoku, ti sem byli dopraveni silnou skupinou válečných lodí, která měla zaútočit na americké dopravní lodě a ostřelovat oddíly, které již byly na břehu. Kontradmirál Omori Sentaro vedl japonskou 5. eskadru křižníků. Těžké křižníky Myoko a Haguro byly ve střední části spolu s veteránským lehkým křižníkem Sendai a se třemi tahouny - torpédoborci Sigure, Samidare a Širacuju, 4 500 metrů na levé straně; 4 500 metrů na pravé straně byl lehký křižník Agano (kontradmirál Osugi Morikozu) a torpédoborce Naganami, Hacukaze a Wakacuki.

Japonci doufali v reprízu bitvy u zálivu Sávo, ale doba i technika se změnila. Bojový svaz 39, jemuž velel kontradmirál A. Stanton "Tip" Merrill, byl předstížen, protože jej tvořily pouze čtyři lehké křižníky - Montpelier, Cleveland, Columbia a Denver - a osm torpédoborců. Tyto byly rozděleny do dvou skupin, DesDiv 45, které velel zane-dlouho slavný kapitán Arleigh A. Burke, skupina DesDiv 46, které velel fregatní kaptán Bernard L. "Count" Austin. Burke si vysloužil přezdívku "31 uzlů" díky své rychlosti a elánu. (Již dříve si svými náročnými požadavky při výcviku vysloužil jinou přezdívku "největší čubčí syn v přístavu".)

Burke byl horlivým zastáncem nezávislého využití torpédoborců; k využití skutečného potenciálu torpédoborců chtěl, aby jeho lodě zaútočily na nepřátelské lodě hned, když je spatří, bez čekání na povolení k palbě.

Merrilovým záměrem bylo uchránit záliv Císařovny Augusty před japonským útokem. Burkeho torpédoborce byly rozmístěny v koloně na pravé straně; křižníky pluly v koloně uprostřed, zatímco v koloně na levé straně následovaly Austinovy torpédoborce. Americké loďstvo bylo početně slabší, ale radar typu SG, zvaný "Sugar George", na Merrillových křižnících zachytil 2. listopadu v 02.30 japonské loďstvo;

americké torpédoborce zahájily bitvu torpédovým útokem, při kterém však nebyl zaznamenán žádný zásah. Taktika byla správná, ale torpéda byla poruchová.

Rozpoutala se čtyřhodinová urputná a krvavá bitva. Lehký křižník Sendai se hned srazil s torpédoborcem, těsně předtím, než explodovaly muniční sklady na lodi Sendai. Křižník se prudce otočil, při tom způsobil při plné rychlosti srážku dvou torpédoborců - Samidare a Širacuju -, a donutil oba k ústupu. V 03.00 vlajková loď Myoko, zoufale hledající nějaký americký cíl, narazila do torpédoborce Hacukaze a urvala mu kus přední části, který pak v průběhu boje vlál na přidi vysoko jako sverázný klobouk. Americké torpédoborce Claxton a Stanly, které se pohybovaly opačným směrem, do sebe narazily z boku při plné jízdě a pak byly ostřelovány Burkeho vlajkovou lodí Charles Aus-burne. Americký torpédoborec Foote byl zasažen dalekonosným torpédem do zádi, což jej vyřadilo z bitvy. Loď Spence pak udeřila z boku do lodi Thatcher, ale ne-došlo k vážnému poškození. Spence pak utrpěla zásah do skladu paliva, ale spolu s lodí Converse vypálily osm torpéd na poškozenou Sendai, pak se vydaly za loděmi Samidare a Širacuju. Odvetu přinesl granát z děla ráže 203 mm z těžkého křižníku Myoko, který udeřil do lodi Spence, téměř ji vyřadil z provozu a zahnal ji na palebnou čáru Burkeho kolony torpédoborců. Spence vyslal rádiovou zprávu: "Právě nás těsně minula střela. Doufáme, že nestřílíte na nás". Když se Burke ujistil, že nedošlo k zásahu, prokázal vyrovnanost i smysl pro humor, když odpověděl: "Lituji, ale budete muset omluvit čtyři další salvy, které jsou již na cestě." Udatná loď Spence se pak střetla s otlučenou lodí Hacukaze, zabušila granáty do hořícího vraku, který se brzy dostal pod palbu Burkeho divize a potopil se.

V zálivu Císařovny zuřila bitva, všechny nároky na teorii a taktiku byly odhozeny stranou, když čtyřicet manévrujících lodí pájilo při plné rychlosti, při tom byly vystaveny riziku srážek, najetí na mělčinu a zasažení granáty nebo torpédy. Každý torpédoborec ve skutečnosti bojoval svou vlastní bitvu, když Merrillovy křižníky postavily osmičlennou bojovou sestavu, pájily salvy z děl ráže 152 mm a vyhýbaly se dopadajícím granátům z osmipalcových Omoriho děl. Granáty z děl ráže 152 mm, jejichž palba byla řízena radarem, dorazily loď Sendai, která se proslavila zásluhami v Malajsku, Holandské Východní Indii, na Cejlonu a Gudalcánu. V 03.37 se Omori prohlásil za vítěze a stáhl své lodě; byl přesvědčen, že potopil dva křižníky, ale opomenul skutečnost, že jeho hlavním cílem byly dopravní lodě. Zvítězila však Merrillova menší flotila lehčích lodí, když potopila jeden křižník a jeden torpédoborec a poškodila dva křižníky a jeden torpédoborec za cenu poškození dvou vlastních křižníků a dvou torpédoborců. V té době bylo zcela mimořádnou událostí, že došlo k námořní bitvě mezi Američany a Japonci, v níž Spojené státy neztratily jedinou loď. Časy se skutečně změnily.

Opět jednou japonský admirál ztratil příležitost zasáhnout rozhodujícím způsobem, protože mu chyběla odvaha riskovat své lodě. Za trest byl zbaven velení, to byla skutečně malá útěcha pro muže z lodí Sendai a Hacukaze, které byly potopeny americkými torpédoborci, a dokonce ještě menší pro japonské oddíly, obležené na ostrově Bougainville. Koga již vypravil sedm těžkých křižníků ze souostroví Truk, aby využil vítězství Omoriho. Halsey odpověděl tím, že za použití letadel z letadlových lodí ve spolupráci s Kenneyovou 5. vzdušnou flotilou zaútočil 5. a 11. listopadu na

japonské loďstvo v přístavu v Rabaulu, a tak jej zdevastoval, že těžké japonské křižníky již nikdy nerisko-valy návštěvu této oblasti. Otřesení neustálými ztrátami letadel a jejich posádek stáhli Japonci své zbytky na souostroví Truk, více než 600 mil směrem na sever.

Talent a prvotní energie amerických "Mořských včel" změnil syrovou vlhkost mo-čálů na ostrově Bougainville v rušná letiště, potřebná pro další průběh války, zatímco nedostatek zásob donutil Japonce k defenzivě. S blížícím se koncem války se nepřátelské oddíly mnohem více zajímaly o získání potravy pro přežití než o střety s Američany. Přesně jak předpokládal generál Marshall, Japonsko odepsalo Rabaul a jeho posádku o síle 100 000 mužů nebylo již schopno posílit ani evakuovat.

Operace Gal vánic: válka na atolech

Po dlouhých měsících příprav nadešel čas pro splnění Nimitzova hlavního úkolu, při kterém se vzdušné i námořní boje stávaly stále častěji jednostrannými záležitostmi, zatímco boj muže proti muži na pevnině vyžadoval čím dál tím vyšší daň.

Současně s dynamickým růstem amerických vojenských sil probíhal rozvoj mamutí logistické sítě, nezbytné k činnosti branných sil, k řízení materiálových, informačních a dopravních procesů. Vznikl "fleet train", řetěz pomocných a dopravních lodí dosud nevídaného rozsahu. Admirálové a generálové vítězných bitev bývají povyšováni a historie na ně postupně zapomíná, zatímco skuteční strůjci vítězství - v oblasti výcviku, zásobování a logistiky - bývají často přehlíženi. Nikde se to neprojevovalo více než při organizaci Servisní flotily pacifického loďstva pod velením viceadmirála Williama Calhouna, která vznikla na improvizovaném základě a přerostla v jedno z největších průmyslových zařízení v historii. Zatímco se podle ustálené tradice loďstva vracela do přístavu, kde bylo zajištěno zásobování a opravy, podle americké koncepce přivázel "fleet train" lodím vše, co v tomto směru potřebovaly.

Pod vedením Calhouna vznikl systém zásobování a oprav, jehož výsledkem bylo té-měř zdvojnásobení velikosti bojového loďstva, neboť odstranil potřebu plaveb, trvající-cích dlouhé týdny, do mateřských přístavů a zpět za účelem přezbrojení, kromě oprav velkého rozsahu. Servisní flotila byla schopna zajistit všechny potřeby, od nových děl po stroje na výrobu zmrzliny, jakož i odborníky na všechny řemeslné práce: strojníky, svářeče, odborníky na elektroniku, letecké mechaniky, potápěče - seznam byl vyčerpá-vající. Jeden z nejkritičtějších prvků, zásobování pohonnými hmotami, který zdržoval japonské i britské námořnictvo, byl řešen pohyblivým loďstvem tankových lodí, které dojížděly za válečnými loděmi do oblastí bojů; tyto byly opět zásobovány obchodními tankery, dopravujícími každý měsíc stovky tisíc barelů paliva.

Byla shromážděna neuvěřitelně rozmanitá plavidla, od chladírenských lodí po ne-mocniční. Každá loď byla vstupním bodem pro zásobovací síť, která se vracela přes Havajské ostrovy na pobřeží Tichého oceánu a odtud ke každé továrně a farmě ve Spo-jených státech. Dny nasoleného masa a citrónové šťávy byly již dávno minulostí, nyní proudilo tímto systémem čerstvé nebo mražené maso a různé druhy zeleniny v množst-ví, které stačilo nejen nasytit stovky tisíc příslušníků ozbrojených sil, ale také domo-rodce na obsazených ostrovech. Byl to velkorysý podnik, daleko mimo dosah chápání ostatních bojujících států.

Všechna tato úsilí přispěla k uskutečnění operace Galvanic. Ta začala 13. listopadu 1943 sedmidenním leteckým bombardováním atolů Makin a Tarawa letadly B-24 Li-berator ze 7. vzdušné flotily. Pás ostrovů, zhruba 750 mil severovýchodně od Guadal-canal, táhnoucí se na sever i na jih od rovníku, byl součástí Gilbertova souostroví, které Japonsko ukořistilo Velké Británii ve snaze vytvořit řetěz "nepotopitelných leta-dlových lodí". Válka povýšila prakticky neznámé atoly, skromné náhrdelníky ostrovů

a útesů, na první příčku amerického žebříku ve středním Pacifiku, který vede do Ja-ponska.

5. flotila, které velel viceadmirál Spruance, soustředila více než 200 lodí, 27 600 pří-slušníků armádních úderných skupin a námořní pěchoty a 7 600 mužů z posádek pro obsazení ostrovů po dobytí, spolu s 6 000 vozidly a 117 000 tunami nákladu. (Gilber-tovy ostrovy za celou svou existenci nespátřily více než 500 vozidel všech typů; nyní jich tu bylo 6 000, je to zajímavé porovnání způsobů, jakými dva protivníci vedli válku.) Admirál Towers popsal toto seskupení s příchutí kyselých hroznů na jazyku jako "železnou palici k přibití cvočku".

Operační svaz 50, kterému velel kontradmirál Charles A. Pownall, zahrnoval stíhací skupinu letadlových lodí TG 50.1 s loděmi Lexington a Yorktown a s lehkým křižní-kem Cowpens. Podporovaly jej bitevní lodi South Dakota a šest torpédoborců. Severní skupina letadlových lodí TG 50.2, které velel kontradmirál Arthur W. Radford, budou-cí předseda výboru náčelníků štábů, zahrnovala Enterperse a nové lehké letadlové lodě Belleau Wood a Monterey, spolu s rychlými bitevními loděmi Massachussets, North Carolina a Indiána pro protileteckou ochranu a šesti torpédoborci pro ochranu. Jižní skupina letadlových lodí TG 50. 3, které velel kontradmirál A. E. Montgomery, měla letadlové lodě Essex a Bunker Hill a lehkou letadlovou loď Independence, čtyři křižní-ky pro protileteckou ochranu a šest torpédoborců na krycí manévry.

Mimoto zde byla podpůrná skupina letadlových lodí TG 50. 4, již velel kontradmi-rál Frederick C. Sherman, který se vyznamenal u Rabaulu a znovu se mu to podaří u Leyte a Okinawy, se starou lodí Saratoga a s novou lehkou letadlovou lodí Princeton, se dvěma křižníky a čtyřmi torpédoborci. Kdyby tato síla ještě nestačila, měl Spruance ještě k dispozici dvě letecké podpůrné skupiny s osmi doprovodnými letadlovými lodě-mi a devadesáti letadly Liberator, spolu s nejrůznějšími průzkumnými a záchrannými letadly.

Obrovské loďstvo, mnohem větší, než si Japonci dovedli představit, mělo na palubě 369 letadel F6F Grumman Hellcat, 168 letadel Douglas Dauntless, 237 letadel Grum-man Avenger a dvaatřicet letadel nového a stále problematického typu Curtis SB2C Helldiver, přezdívané "Bestie". Piloti tvořili směsici veteránů s výborně vycvičenými nováčky. Navíc zde ještě bylo loďstvo dopravních a útočných lodí, posílené sedmi staršími bi-tevními loděmi, šesti těžkými křižníky, dvěma lehkými křižníky a osmácti torpé-do-borci.

Japonsko, jehož vzdušná síla byla okleštěná ztrátami u Midwaye, Guadalcanalu a Rabaulu a jehož námořnictvo

nemohlo zasáhnout proti tak mocnému loďstvu, nemělo jinou možnost než postoupit Gilbertovy ostrovy a snažit se, aby jejich obsazení přišlo velice drahé.

2. prapor námořní pěchoty provedl 17. srpna 1942 nájezd na ostrov Makin. Blesko-vý útok komanda o síle 220 mužů vedl plukovník Evan S. Carlson, jako zástupce velitele se zde vyznamenal major James Roosevelt, prezidentův nejstarší syn. Nebylo dosaženo velkých výsledků, ale poskytlo to podnět Japoncům k zahájení rozsáhlých opevňovacích prací na Gilbertových ostrovech. Patnáct měsíců práce stovek dělníků a tvrdě pracujících i tvrdě bojujících mužů 7. speciální vylodovací jednotky přeměnilo ostrov Makin a Tarawa v krysí hnízdo 400 vzájemně propojených pevnůstek, tunelů a kulometných hnízd, tento opevňovací systém zabíral více než 120 hektarů pusté půdy. Byly zakopány lehké tanky a velký počet děl ráže od 37 do 203 mm byl umístěn tak, aby odrazil invazi. Velení v září 1943 převzal kontradmirál Šibasaki Keidži. Chlubil se, že by "milion mužů musel bojovat tisíc let, aby dobyl tento ostrov". Prohlásil, že si jeho 4 835 mužů na ostrově Tarawa a 830 na ostrově Makin zaslouží svou mzdu, když budou bojovat do posledního dechu - to nebyl moc podnětný program pro vojáka, který vydělával 6 jenů, to znamená asi 1,38 dolaru za měsíc. Ať je tomu jakkoliv, tento systém fungoval.

Týden před invazí byly provedeny útoky letadly z letadlových lodí i z pozemních základů po celých Gilbertových ostrovech; samotná letadla B-24 svrhla na ostrovy Makin a Tarawa pětasedmdesát tun bomb. Bezprostředně před vyloděním začalo námořní bombardování, tak silné, že velitelé doufali, že vylodění bude pouhou procházkou. Dobře vycvičení, zkušení příslušníci obojživelných sil důvěřovali svým 125 vylodovacím plavidlům LVT (Landing Vehicles, Tracked) s vodotěsnými trupy, poháněnými na souši nebo ve vodě připevněnými pásy, umožňujícími vyšplhat po korálových útesech přímo na břeh. Nedávné pokusy na Guadalcanalu a v Maroku nebyly příliš úspěšné, ale došlo ke zlepšení. K dispozici bylo sto nových plavidel LVT-2; ta byla 7,9 metru dlouhá, 3,3 metru široká a 2,4 metru vysoká; pohon zajišťovaly hvězdicové motory Continental o výkonu 200 koňských sil a plavidla tak dosahovala rychlosti 25 mil za hodinu na souši a 5,4 uzle ve vodě, nesla čtyřicet vyzbrojených mužů nebo 2 950 kg nákladu. Posádku tvořili tři muži. V nelítostných bojích jich bylo devadesát ztraceno, ale jejich působení se ukázalo jako neocenitelný příslib do budoucnosti.

Bez ohledu na vzdušné a námořní bombardování, nasazení vylodovacích plavidel a americkou početní převahu tři ku jedné se Japonci na obou ostrovech urputně bránili. Na Tarawě vylodovací čluny přistály na vnějších útesech a vojáci se museli brodit několik set metrů po pás ve vodě za ničivé křížové palby, došlo k takovým ztrátám, že prvního odpoledne zaslal generálmajor Julian Smith generálmajorovi Hollandu Smithovi zlověstný signál: "Vylodění je ohroženo."

Námořní pěchota se pevně uchytila a byla posílena. Koncem prvního dne se vylodilo 5 000 mužů, počet mrtvých a raněných činil 1 500. Následujícího dne byli japonští obránci za velkých ztrát krok za krokem zatlačováni. Hlavním cílem bylo Betio, kde měli Japonci letiště. Na opevnění dopadlo asi 3 000 tun granátů ráže 127 až 406 mm, i když nepříznivý příliv zabránil přiměřenému posílení. Tuhé boje pokračovaly po tři následující dny. Ostrov Tarawa byl obsazen 23. listopadu za cenu 985 mrtvých a 2 193 raněných. Japonský odpor zakončil zbytečný sebevražedný útok. Boje na Makinu byly při menších ztrátách ukončeny téhož dne, bylo zabito čtyřicet a zraněno 150 Američanů. Admirál Šibasaki dodržel své slovo, které dal umírajícím mužům, aby si zasloužili svou mzdu; do zajetí padlo pouze 122 Japonců, z toho bylo jen sedmáct bojujících vojáků.

Nejdůležitější žebřík do Japonska se najednou zdál příliš dlouhý; americká veřejnost byla otřesena zprávami o ztrátách při dobytí Tarawy a velitelé analyzovali bitvu, aby se omyly, k nimž došlo, neopakovaly.

Odvážné posádky japonských letadel prováděly noční nálety v malých skupinách po celou invazi, při tom využívaly velmi účinné techniky osvětlování cílů pomocí světlic na padácích. Nálet torpédových bombardérů GM 4 Betty poškodil 20. listopadu loď Independence, takže se musela vzdát do opravy. Tato událost měla větší vliv na americkou strategii letadlových lodí než na invazi na Tarawu, neboť vedla k lepšímu systému rozestavení letadlových lodí. 24. listopadu ponorka I-175 vypustila torpédo do prostoru skladiště bomb doprovodné letadlové lodi Liscome Bay; loď se ve dvacet minutách potopila s 644 členy posádky. (I-175 byla ponorkou velkého typu KD6A o výtlaku 2 564 tun, byla potopena 5. února 1944 u souostroví Kwajalein eskortním torpédoborcem McCoy Reynolds. Její velitel korvetní kapitán E. K. Winn použil k potopení ponorky I-175 pět salv relativně nové hlubinné nálože typu Hedgehog.)

Operace Flintlock: Mitscher zanechává stopu

Operace Flintlock byla zaměřena na obsazení Marshallových ostrovů, 500 mil severozápadně od Gilbertových ostrovů. Japonci měli na sedmi ostrovech Marshallova souostroví deset vzájemně se podporujících letišť nebo základů hydroplánů, některé ležely ve vzdálenosti pouhých 125 mil, jiné dělilo 360 mil. Japonské obranné síly byly rozptýleny, nejvíce jich bylo na Kwajaleinu, největším atolu na světě. Jako první krok byl okupován americkými silami ostrov Majuro a byl přeměněn na prvotřídní přístav. Na rozdíl od mnoha předchozích výbojů to byla téměř idylická vyjídka na ostrov.

Rozhodnutí dobýt ostrov Majuro však bylo odvážné, protože ležel pouze 100 mil od Jaluitu, pětasedmdesát mil od Mili a 125 mil od Maloelapu, což byly tvrdě bráněné japonské základny. Majuro, jeden z nejlepších přístavů v Pacifiku, se stal předsunutou základnou 5. flotily a operačního svazu 58.

Úkol potlačit japonskou vzdušnou sílu na Marshallových ostrovech připadl kontradmirálovi "Petemu z Oklahomy" Mitscherovi, který byl vzorem velitele letadlové loď - absolvoval námořní akademii (1910), byl pilotem létajícího člunu Curtiss NC-1 při průkopnickém transatlantickém pokusu v roce 1919, pilotem na letadlových lodích Langley a Saratoga a posléze kapitánem na lodi Homet při Doolittleově výpadu. Na-sbírané zkušenosti a výrazná velitelská osobnost jej předurčily na vedoucí místo v námořním letectvu ve válce v Pacifiku, velitele operačního svazu rychlých letadlových lodí. Mitscher byl malý, ale tak neúprosný se svými rychlými pěstmi v mládí. Podařilo se mu absolvovat akademii až po

šesti letech, při tom si vysloužil svou kovbojskou přezdívku. Nyní byl neúnavným pracovníkem s nepříliš pevným zdravím, klidný a skromný, naplněn soucitem, ochotou chopit se jakéhokoliv úkolu, nevyhnutelně in-spiroval své muže k tomu, aby vynikali a splnili jeho očekávání. Prokázal své schopnosti jako COMAIRSOLS (Commander Air Solomons, velitel vzdušných sil Salamounových ostrovů), když donutil Japonce ustoupit zpět k Rabaulu. Jestliže měl nějakou chybu, pak to bylo neustálé přepracování na úkor vlastního zdraví.

Spor, týkající se otázky letec-neletec, byl konečně rozhodnut ve prospěch letců, když viceadmirál Towers doporučil Mitschera jako velitele operačního svazu rychlých letadlových lodí, měl se stát nástupcem kontradmirála Charlese Pownalla, jenž neprokázal dostatečnou účinnost v náletech na Marshallovy ostrovy, které následovaly po obsazení Tarawy. Towers se stal zástupcem Nimitze, což bylo jasným znamením, že den "starého Dělového klubu", admirálů bitevních lodí, je minulostí a že klíčem k vítězství je letectvo.

Mitscher si za svou vlajkovou loď vybral Yorktown, kterému velel kapitán "Jocko" Clark, a rozdělil operační svaz 58 na čtyři bojové skupiny, každou se třemi letadlovými loděmi. (Operační svaz rychlých letadlových lodí byl označen jako TF 58, když se stal součástí Spruanceho 5. flotily, a TF 38 jako součást Halseyovy 3. flotily.)

Údernou sílu bojového svazu 58 tvořily čtyři letadlové lodě třídy Essex, šest lehkých letadlových lodí třídy Independence a osvědčená Enterprise a Saratoga. Kromě toho zde byly početné bitevní lodě (včetně nových lodí Iowa a New Jersey) křižníky a torpédoborce, které měly zajišťovat účinnou protileteckou obranu a krytí proti ponorkám. Mitscher pokračoval v ničení japonské letecké síly u Kwajaleinu, tím razil cestu jedné z nejrozsáhlejších obojživelných operací v historii, která byla asi o třetinu větší než operace u Gilbertových ostrovů a v níž byly využity zkušenosti získané na Tarawě. U Kwajaleinu byl japonský vzdušný odpor zcela potlačen a v nebývalém rozsahu byla

i použita námořní dělostřelecká palba na velmi krátkou vzdálenost. Od 31. ledna do 7. února proběhla velmi komplikovaná obojživelná operace u řady rozptýlených ostrovů a ostrůvků, způsobila smrt 7 870 Japonců z celkového počtu 8 675 mužů. Ze 41 000 Američanů, kteří se zúčastnili invaze, jich padlo jen 375.

Dále padl atol Eniwetok, 326 mil severozápadně od Roi, nejsevernější výspy atolu Kwajalein, bránilo jej 2 200 japonských vojáků a všichni byli zabiti za cenu ztráty 339 padlých Američanů. Ponaučení získané na Tarawě se vyplatilo.

Následovala řada malých operací k zajištění většiny zbývajících ostrovů Marshallova souostroví; ty, na nichž byl velký počet japonských vojáků, například Wotje, Mili, Jaluit a Maloelap, byly ponechány stranou a staly se cílem bombardování jak ze strany námořnictva, tak i vzdušných sil. Koncem války členové posádek, kteří po každém leteckém náletu ochotně opravovali nouzová letiště, přestože už zde nemělo přistát žádné japonské letadlo, byli odkázáni na živoření, živili se potravou, kterou si sami vy-pěstovali, a ulovenými rybami. Ke konci války americké námořnictvo občas zachraňovalo domorodce před japonskou okupací tím, že je převázelo na jiné ostrovy.

Operační svaz 58 útočí na letectvo na pozemních základnách

Truk, který v té době nazýval americký tisk "Gibaltarem Pacifiku", byl pro Japonce cenným přístavem, protože vnější okruh koralových útesů zabraňoval napadení zakotvených lodí námořní dělostřeleckou palbou. Tudy mohlo proniknout pouze letectvo, vylodovací plavidla by měla potíže při vstupu do přístavu čtyřmi kanály. Mitscherův operační svaz 58 zaútočil 17. února 1944 na Truk, eliminoval jeho vzdušnou sílu a ve dvoudenním běsnění potopil dopravní lodě o celkovém výtlaku 200 000 tun. Původní cíl -japonské loďstvo -již odluplo, bylo neustále zbavováno dalších kotvišť. O něco-lik dnů později, 22. února, zaútočil operační svaz 58 na Mariany, při tom zničil více než 150 letadel a potopil několik lodí. Během několika dní Mitscher dokázal, že letadlové lodě mohou zaútočit na vzdušnou sílu se základnami na zemi a zvítězit; jeho útoky potvrdily rozhodnutí obejít Truk a zaútočit na Mariany, kde Japonci neměli dost času k přípravě přiměřené obrany. Zde Japonci zase jednou obětují životy svých vojáků, aby získali čas.

Invaze na Mariany: operace Forager

Americká vojenská síla vzrostla do té míry, že bylo nutné přikročit k reorganizaci. Admirál Halsey byl jmenován velitelem 3. flotily, tím byl postaven na roven s admirálem Spruancem, přičemž oba muži podléhali Nimitzovi. Aby byl urychlen průběh války, mělo Halseyovo loďstvo provádět přípravu a výcvik, zatímco Spruanceho loďstvo mělo pokračovat v operaci a naopak.

Američané se při každé invazi poučili, jedním z nejdůležitějších ponaučení bylo, že není nad to mít dostatečnou sílu. K invazi na Mariany, k úseku cesty dlouhému 1 000 mil, který procházel kolem Truku a souostroví Karoliny, 5. flotila admirála Spruanceho shromáždila sedm bitevních lodí, jedenadvacet křižníků a devětašedesát torpédoborců. Tento stav zvyšoval Mitscherův operační svaz 58 s patnácti letadlovými loděmi a 956 letadly a navíc bitevními loděmi a křižníky. Mimoto bylo rozmístěno v japonských přístupových oblastech devatenáct ponorek viceadmirála Charlese Lockwooda a

devět ponorek pod velením kontradmirála Ralpha Christieho ze 7. flotily. Zde prokázaly cennou službu nejen tím, že podávaly přesné zprávy o pohybu dvou japonských flotil usilujících o střetnutí, ale i tím, že narušovaly japonské válečné plány ponorkovými útoky. Viceadmirál Turner měl tři divize námořní pěchoty, určené pro útok, a dvě armádní divize jako zálohu.

Japonci umístili 18 000 mužů na Guam, 32 000 na Saipan a 9 000 na Tinian, neboť pochopili (stejně jako Nimitz), že tyto tři ostrovy ovládají námořní cesty středního Pacifiku a že jsou logicky základnou pro plánované útoky letadel B-29 na japonskou pevninu.

Japonci také cítili, že Američané jsou v pozici, kdy císařské loďstvo, pracně v posledním roce reorganizované, se může pokusit o jedinou věc, která by mohla zachránit Japonsko - o rozhodující námořní bitvu. Po smrti admirála Kogy byl admirál Tojoda Soemu jmenován vrchním velitelem Spojeného loďstva, převzal A-GO plán svého hrdiny Jamamota, který navrhoval kombinaci vzdušných sil se základnami na zemi i na moři, která by porazila americké námořnictvo.

Tojoda, proslulý svým sarkas-mem a tím, že dával přednost řízení z pozadí, se měl stát ve dvou střetnutích rozhodujícím činitelem při porážce japonského námořnictva. Naneštěstí pro něho řešení, po kterém toužil - velká námořní konfrontace - bylo přesně to, co si přálo americké námořnictvo.

Tojoda předal velení námořního loďstva viceadmirálu Ozawovi Jisaburovi, zatímco sám zůstal na svém velitelském stanovišti v Tokiu. Ještě před pouhými šesti měsíci by Ozawovo loďstvo mohlo být pokládáno za impozantní sílu, zahrnující pět velkých letadlových lodí, čtyři lehké letadlové lodě, pět bitevních lodí, jedenáct těžkých křižníků, dva lehké křižníky, osmadvacet torpédoborců a čtrnáct jiných menších lodí. Chlouba a radost Japonska - dvě největší a nejsilnější bitevní lodě, jaké kdy byly postaveny - tvořily páteř loďstva. Obě lodě Musaši a Jamato o výtlaku 74 000 tun nesly devět děl ráže 457 mm, to byla nejsilnější výzbroj bitevní lodi v historii, ale nedostatky v konstrukci způsobily, že těžko odolávaly leteckému útoku. I když si v japonských vojenských cvičeních vedly vždy znamenitě, byly již ve skutečnosti zastaralé.

Sílené výrobní tempo zajistilo pro Ozawovy letadlové lodě 222 stíhaček, 113 střemhlavých bombardérů a pětadevadesát torpédových bombardérů, zatímco další lodě nesly třiaosmdesát průzkumných hydroplánů. Jeho největší slabostí byly posádky letadel, protože pro nedostatek paliva byl zkrácen výcvik a většina posádek neměla bo-jové zkušenosti.

Operace A-GO počítala s využitím 100 letadel se základnami na Marianách. Protože japonská letadla měla větší dosah než jejich američtí protivníci, Ozawa doufal, že se jeho "taktika většího doletu" projeví v prvním spatření nepřítele a v možnosti prvního úderu. Plánoval, že nechá své letce útočit na velkou vzdálenost, pak přistanou, natan-kují a znovu se vyzbrojí na nouzových letištích na Guamu, Saipanu a Tinianu. Příští den by měli tento postup obrátit a zaútočit na americké lodě při svém návratu na letadlové lodě, v podstatě to byla výborná myšlenka, ale až v praxi se projevil její skrytý vad.

Mitscherablokoval 11. června první část plánu A-GO mohutným ochromujícím útokem svého operačního svazu 58. Jeho gigantická letecká síla teď měla k dispozici téměř 900 letadel; 219 z nich vyslal proti nepřátelským letištím na Guamu, Rotě, Paga-nu, Saipanu a Tinianu, podařilo se jim zničit 110 japonských letadel při ztrátě jedena-dvaceti letadel Grumman F6F Hellcat.

O čtyři dny později kontradmirál Jocko Clark udeřil s letadly z lodí Hornet, York-town (nyní nazývanou Bojující lady), Belleau Wood a Bataan u Iwo Jimy a Čiči Jimy, 635 a 735 mil severně od Saipanu, přitom zakládal cestou na Mariany nová letiště. Bylo sestřeleno osmadvacet letadel Zero a poškozena letiště, sklady paliv a obchodní lodě. Dopravní loď Tacutakawa Maru o výtlaku 1 900 tun byla potopena u Čiči Jimy a americké torpédoborce zachránily 118 členů její posádky; dalších šestnáct bylo zachrá-něno později. V pěti dnech bylo zničeno více než 175 japonských letadel při ztrátě je-denácti letadel Hellcat; tři z amerických pilotů byli zachráněni.

Tento nálet se časově shodoval s j>rvním náletem na Japonsko od Doolittleova úto-ku. Letadla B-29 se základnami v Číně bombardovala ocelárny u Jawaty s nevelkým účinkem, byla to však předzvěst příštích událostí.

Saipan

Karikaturista Al Capp ve svém známém kresleném seriálu Li'l Abner vytvořil posta-vu generála Jubilationa T. Cornpona, mytického konfedačního generála, který se stal nesmrtelným, když velel ústupům v "Cornponeho katastrofě," "Cornponeho neštěstí" a "Cornponeho pokoření". Na jaře v dubnu roku 1944, po bitvách u Midwaye a Sala-mounových ostrovů, klesl viceadmirál Nagumo Čuiči ze dnů slávy u Pearl Harboru na úroveň generála Cornponeho, když byl degradován na velitele Saipanu. Jeho formál-ním podřízeným byl suchopárný kavalérista generálporučík Saito Jošicuga, který byl přímo zodpovědný za obranu ostrova. Saito neměl velké zkušenosti v boji, původně byl velitelem jízdní zásobovací jednotky, posléze velel 43. divizi. Na počátku bitvy o Saipan měl sklon k siláckým prohlášením, chlubil se, že zničí Američany na předmos-tí, ale ke konci, dříve než spáchal sebevraždu, prohlásil: "Zanechám své kosti jako vlnolam Pacifiku."

Den D pro ostrov Saipan nadešel 15. června, právě devět dnů po vylodění Spojenců v Normandii. Ve své páté obojživelné operaci dopravil admirál Turner 535 lodí a 128 000 mužů po trase delší než 1 000 mil po otevřeném moři, od Eniwetoku, přes vody hemžící se japonskými ponorkami a ohrožovanými letadly z pozemních základen - nebýt operačního svazu 58.

Obojživelná vylodění byla nyní přesně sladěná; panoval jen malý zmatek, když si nesčetná množství vylodňovacích plavidel razila cestu, pohybovala se sem a tam mezi břehem a dopravními loděmi, náklad byl vykládán v takovém pořadí, jak vyžadovaly okolnosti. I přes velkou výhodu amerických sil, která spočívala ve vzdušném krytí a v dělostřelectvu, Saitovy oddíly bojovaly dobře, dokonce i když ke konci prvního dne Američané vylodili na břeh 20 000 vojáků. Saito následujícího rána uskutečnil protiú-tok, s 1 000 vojáky, kteří mu provolávali slávu - i když k jásotu chyběl důvod -, a s pětadvaceti lehkými tanky. Útok však byl odražen. Japonci se pak stáhli na severní část ostrova do hluboce členěné obrany kolem hory Tapotčau, tím vytvořili příklad pro budoucí akce. Utěšovali se nadějami, že Ozawovo loďstvo je již na cestě, aby porazilo Američany a osvobodilo ostrov. Zpráva o bitvě o Filipínské moře, která následuje, uka-zuje, jak plané byly tyto naděje.

Přestože se zuřivě bránili, jako vždy a za všech okolností - generál MacArthur ho-vořil s velkým uznáním o bojových vlastnostech japonského vojáka -, obránci Saipanu však byli postupně přemoženi. Oficiální odpor skončil 6. července po sebevražedném útoku 4 000 mužů, který znamenal hromadnou zkázu ve zničující palbě námořní pě-choty. Saipan byl oficiálně obsazen až 10. srpna. Mezi těmito daty jednotlivé skupiny japonských vojáků pokračovaly v odporu - jednou ze strašlivých památek na zarytý odpor Japonců je hromadná sebevražda tisíců civilistů na severních útesech Morubi.

Japonské ztráty představovaly 23 811 mrtvých a 1 780 zajatých. Do zajetí padlo pouze sedmnáct důstojníků, většinou zraněných. Američané utrpěli děsivých 24,5 pro-centa ztrát, z toho bylo 3 426 mrtvých a 13 099 zraněných. Dlouhodobé

vyhlídky na bitvu od ostrova k ostrovu, která by vedla k invazi na japonskou pevninu, nabyly po-
chmurného rázu.

19. - 20. června 1944: bitva o Filipínské moře

I přes hromadící se důkazy svědčící o opaku mnozí Japonci stále pevně věřili, že ještě válku mohou vyhrát. V deníku admirála Ugaki Matomeho, nazvaném "Pohasína-jící vítězství", se admirál ptá: "Může se stát, že se nám s touto mocnou silou nepodaří zvítězit? Ne! To se nemůže stát."

Nimitz i Tojoda vydávali rozkazy, vyžadující úplné zničení nepřátelského loďstva. Nimitz nařídil Mitscherovi, že musí zaútočit na zbývající velké lodě, jakmile budou vyřazeny nepřátelské letadlové lodě. Admirál Tojoda požadoval od Ozawy vítězství tak významné, jako bylo vítězství u Cušimy před téměř čtyřiceti lety. Všichni čtyři muži si uvědomovali, že dojde k největší bitvě letadlových lodí v historii, nikdo z nich se ale nedomníval, že bude také nejjednostrannější. Mitscherovův operační svaz 58 měl sedm velkých letadlových lodí a osm lehkých letadlových lodí, plavících se v pěti kruhových skupinách. Úplně vzadu, umístěné ve-dle sebe na vzdálenost dvanácti mil, byly tři operační skupiny. Clarkeho 58.1 měla Hornet, Yorktown, Belleau Wood a Bataan\ k 58.3 kontradmirála Johna W. Reevese patřily Enterprise, Lexington (vlajková loď s Mitscherem), Saň Jacinto a Princeton; TG 58.2 kontradmirála Alfreda E. Montgomeryho sestávala z BunkerHill, Wasp, Mon-terey a Cabot, každou obklopoval ochranný konvoj křižníků a torpédoborců.

Admirál Spruance, velitel 5. flotily, byl na palubě křižníků Indianapolis, který patřil k bojové skupině 58.3. Spruance měl vrchní velení, ale ponechával taktická rozhodnutí na Mitscherovi.

Kontradmirál William K. Harril s operační skupinou 58.4 se plavil dvanáct mil za Clarkem s loděmi Essex, Langley a Cowpens, zatímco Leeova 58.7 byla umístěna dva-náct mil na jih od Harrilla a patnáct mil za Reevesem. Lee by si nepřál nic víc než kon-frontaci bitevních lodí, protože měl sedm z nejlepších amerických lodí první třídy včetně lodí New Jersey a Iowa, z nichž každá měla výtlak 58 000 tun. Impozantní for-mace s mohutným pancéřováním, palebnou silou a silnými motory se rychle pohybo-vala vpřed: Američané byli ochotni podstoupit nebezpečí.

Ozawa vyplul ze svého kotviště Tawi Tawi na jižních Filipínách včas, strávil den kroužením ve Filipínském moři, přitom spotřebovával cenné palivo a vystavoval se útokům amerických ponorek; čekal totiž na potvrzení, že letouny z pozemních zákla-den byly dopraveny do svých pozic. (Japonci trpěli tak velkým nedostatkem paliva, že některé z jeho lodí měly ve svých palivových nádržích nerafinovanou a nebezpečně tě-kavou surovou naftu z Tarakanu.)

Když Ozawa konečně vyrazil, umístil skupinu C, tři lehké letadlové lodě - Zuiho, Čitose a Čijoda - a jejich doprovodná plavidla před své lodstvo jako návnadu. Velel jim viceadmirál Kurita Takeo, jeden z nejbojovnějších důstojníků v císařském japonském námořnictvu - ale také jeden z největších smolařů, protože byl účastníkem řady ztracených bitev. Všechny tři letadlové lodě byly přesta-

věné. Loď Zuiho o výtlaku 13 950 tun byla původně doprovodným plavidlem ponorek a jmenovala j>e Takasaki, byla veteránem bitev o Filipíny, Midway, Aleuty a Santa Cruz. Loď Čitose a Čijoda byly původně nosiči hydroplánů; stejně jako Zuiho nesly třicet letadel. Tyto tři letadlové lodě pluly ve vzdálenosti asi šesti mil a byly nedosta-tečně chráněny čtyřmi bitevními loděmi - Kongo, Haruna, Jamato a Musaši', čtyřmi těžkými křižníky - Atago (vlajková loď), Takao, Čokai, Maja a osmi torpédoborci.

Zbytek Ozawova loďstva se držel 100 mil za předvojem, připravený na rozhodující útok. Ozawova bojová skupina s rychlostí 33 uzlů obdržela označení skupina A a zahr-novala veterány Sokaku a Zuikaku, spolu s lodí Taiho, což byla japonská odpověď na americké letadlové lodě třídy Essex. Taiho byla zařazena do námořní služby v roce 1944. Měla výtlak 34 600 tun, nesla šedesát letadel a byla vybavena podstatně důklad-nější protiletdeckou ochranou než jiné letadlové lodě. Ochranný konvoj Ozawových lodí byj naprosto nepřiměřený, skládal se ze čtyř těžkých křižníků (všudypřítomná Tone, Čikuma, Kumano a Suzuja) a sedmi torpédoborců. Na levém boku Ozawových lodí plula skupina B pod velením kontradmirála Jošimy Takajiho. Bystrý Jošima byl záhy přesvědčen, že Američané dešifrovali japonské kódy, odletěl do Jamamotova hlavního stanu a neúspěšně se pokoušel ho přesvědčit, aby nepodnikl svůj osudový let 18. dubna 1943. Jošima velel třem letadlovým lodím - starým harcovníkům Junyo a Hiyo - a přestavěné pomocné lodí ponorek Ryuho. Ochranu zajišť-ovala bitevní loď Nagato o výtlaku 39 000 tun (která byla odsouzena k zániku při zkouškách atomových zbraní u Bikini), spolu s těžkým křižníkem Mogami (magnetem pro bomby a torpéda) a deseti torpédoborci.

Ačkoliv Ozawovy lodě nezajišť-ovaly přiměřenou ochranu, měly k dispozici velký počet létajících člunů pro průzkum; v této bitvě japonský průzkum, i když jindy mizi-vý, převyšoval průzkum americký.

Letecká síla z pozemních základen, která byla tak důležitým faktorem při plánování operace A-GO, byla již zničena na Guamu Mitscherovými letadly z letadlových lodí. Při zahájení bitvy dorazil na Guam z Truku pouze zanedbatelný počet třiceti stíhaček a pěti bombardérů, tato letadla byla sestřelena. Pak již vše záviselo na letadlech z japon-ských letadlových lodích.

19. června v 08.30 Kurita odstartoval první úder z předvoje, skládajícího se z osmi letadel Jill s torpédy, třiačtyřiceti stíhacími bombardéry Zero, nesoucích bomby o váze 250 kg, a ze čtrnácti stíhaček Zero. Stíhací bombardér Zero byl pouhou improvizací; nebyl již dostatek bombardérů, které by pronikly řetězem amerických hlídkujících leta-del.

Americký radar a zvláště řízení stíhaček ve vzduchu se neustále zlepšovaly; v této bitvě Američané odposlouchávali hlášení řídicího orgánu japonských letadel a překlá-dali získané informace do angličtiny, tím bylo umožněno sledování pozic a záměrů ja-ponských letadel. Na lodích Essex, Cowpens, Bunker Hill a Princeton bylo připraveno k okamžitému startu více než 200 vynikajících letadel Grumman Hellcat. Japonci byli očividně nezkušení a jejich letoví velitelé museli přeskupit formaci volně roztroušenou na vzdálenost patnácti minut letu. Každý si dovede představit nespokojenost japon-ských pilotů-veteránů, kteří poskytovali lekce základního výcviku pilotům-amatérům, a to v boji. Dokonale umístěné stíhačky Hellcat měly výhodu ve větší výšce, když za-hájily souboj s přilétajícími letadly Zero; někteří piloti docílili při svém prvním bojo-vém letu několika sestřelů. Japonská formace se rozptýlila, bombardéry se snažily

uniknout jednotlivé, stíhačky využívaly své pohyblivosti k úniku před letadly Hellcat, která jich však sestřelila jedenáctý říčet. Pouze jedno letadlo zasáhlo cíl, bomba o váze

250 kg dopadla na věž lodi South Dakota a způsobila padesát ztrát, z toho bylo sedmadvacet mrtvých, tato loď ale neopustila formaci. V 08.56 Ozawa odstartoval druhý nálet, který uskutečnilo sedmadvacet letadel Jill, osmačtyřicet letadel Zero a třiapadesát nových bombardérů Jokusuka D4Y Suisei (Comet). Letadla D4Y, kterým Američané říkali "Judy", měla vynikající konstrukci, s rychlostí 343 mil za hodinu a dosahem 850 mil. (Admirál Ugaki v letadle tohoto typu provede po kapitulaci svůj útok ve stylu kamikaze.)

Ozawovo loďstvo postihla pohroma ještě před vstupem jeho letadel do boje. Ponorka Albacore s novým kapitánem, fregatním kapitánem J. W. Blanchardem, se potýkala s Ozawovým loďstvem přes hodinu, pak vypálila věž šest torpéd na loď Taiho. Podle některých záznamů japonský pilot letadla Jill, praporčík Komacu Sakio, uviděl blížící se torpédo a pokusil se je zneškodnit střemhlavým letem. Loď se mu nepodařilo zachránit, protože druhé torpédo narazilo na levou stranu přídě lodi Taiho. Ačkoliv byla zaplavena, stále dokázala udržovat rychlost 30 uzlů, její posádka se snažila upevnit přední výtah, zatímco opravárenské čtyři likvidovaly požár v podpalubí. Jako by škrtl sirkou nad sudem benzínu, zapnul jeden námořník lodní větrák, tím se rozšířily výpary bornejské ropy po celé lodi, která se proměnila v obrovskou bombu. Nahodilá jiskra zapálila výpary, následovala tak prudká exploze, že se odtrhla letová paluba. Po sedmi hodinách utrpení se Taiho, první letadlová loď císařského japonského námořnictva s pancéřovanou letovou palubou, na své první bojové plavbě naklonila na levý bok a potopila se téměř ve vodorovné poloze, spolu s ní kleslo pod hladinu 1 650 mužů posádky.

Je smutné, že posádka ponorky Albacore, přemožitelka loď Taiho, lehkého křižníku Tenryu, dvou torpédoborců a šesti jiných lodí, se nikdy nedověděla o svém úspěchu, protože Japonci udržovali potopení lodí po několik měsíců v tajnosti, Albacore byla v říjnu 1944 zničena, pravděpodobně najela na minu.

Právě když skončil Ozawův výpad, odpálil kapitán H. J. Kessler na ponorce Caval-la věž šest torpéd vzoru Mark XIV na vzdálenost 1 100 metrů, z nichž tři zasáhly starého veterána loď Šokaku. Cavalla, na své první hlídkové plavbě, strávila hodiny tím, že se vyhýbala hlubinným náložím - bylo jich svrženo více než 100 - ale jako zadostiučinění zapůsobilo, když zaslechla ničivou vnitřní explozi na lodi Šokaku, která se za tři hodiny s 1 270 muži potopila. Obě letadlové lodě byly ztraceny také proto, že v japonských loděnicích nebylo provedeno potřebné rozdělení lodí na jednotlivé úseky a nebylo namontováno protipožární zařízení, kromě toho posádky, přestože bojovaly statečně, neměly žádné zkušenosti v provádění oprav.

Zatímco ponorky masakrovaly letadlové lodě, přiletěla druhá vlna japonských letadel, s piloty stejně statečnými i nezkušenými jako v první vlně. Tentokrát protiletdecká palba a letadla Hellcat sestřelily jedenačtyřicet letadel Judy, jedenáct Žer a třiapadesát letadel Jill. Dvěma letadlům se podařilo proniknout, minula se však cílem, ale dopadl pum v blízkosti lodi mírně poškodil BunkerHill.

Třetí nálet měl více štěstí, i když nezaznamenal o moc větší úspěch: ze sedmačtyřiceti útočících letadel jich bylo sestřeleno sedm, aje zbytek nezpůsobil žádné škody.

Ozawovo poslední vzepětí nadešlo v 11.00. Útok zahájilo smíšené seskupení devíti letadel Judy, sedmadvaceti letadel Val (tento typ byl zastaralý již u Pearl Harboru), de-seti stíhacích bombardérů Zero, šesti letadel Jill a třiceti stíhaček Zero. Tato letadla provedla bezvýznamný útok na americké letadlové lodě, přišla o dvanáct letadel a odletěla podle plánu na Guam.

Tam je sedmadvacet letadel Hellcat zastihlo a ve vzorovém souboji jich třicet bylo sestřeleno a zbytek těžce poškozen. Ozawovo pečlivé plánování mu nyní přinášelo problémy. Neměl přehled o rozsahu ztrát a mylně se domníval, že většina jeho letadel přistane na ostrovních základnách a ráno se vrátí; neotočil se a pokračoval v plavbě.

Velké "střílení krocanů" na Marianách skončilo. Japonci ztratili 416 letadel v důsledku leteckých soubojů, protiletdecké obrany, pozemního ostřelování i nehod při ostřelování z kulometu na palubě letadlových lodí Taiho a Šokaku. Přitom zemřelo 445 členů leteckých posádek, které nebylo lehké nahradit. Ale mělo dojít k dalším událostem.

20. června americké průzkumné letouny objevily Ozawovo loďstvo, které doplňovalo pohonné hmoty a čekalo na letadla, která se neměla nikdy vrátit. Mitscher provedl pozdě odpoledne v 16.20 útok s 216 letadly. Neuvěřitelně může působit, že Ozawa byl sám se sebou spokojen v přesvědčení, že jeho síly těžce poškodily americké loďstvo, a proto japonská obrana nebyla v pohotovosti. Torpéda z letadel Grumman Avenger potopila lehkou letadlovou loď Hijo, přímé zásahy utrpěly lodě Zuikaku, Junyo, Cijoda, Haruna a křižník Májá. Mimo letadel na lodi Hijo přišel Ozawa o dalších pětadesát strojů, jednalo se většinou o stíhačky. Pak se dal na útěk - po dosud největší námořní porážce v této válce.

Ještě rozradostnění výsledkem urputného zápasu se američtí letci museli vrátit, čekal je 335 mil dlouhý noční let nad zlověstným oceánem. Piloti vědí, že nic neprobouzí takový pocit osamělosti jako noční let nad mořem v jednomotorovém letadle; stroj vydává jednotvárné zvuky, obzor mizí a minuty se mění v pomalu se vlekoucí hodiny. Při nedostatku paliva a přinucení dodržovat rádiový klid směřovaly unavené posádky letadel k zatemněnému loďstvu. Ale ve vzduchu se vznášela vůně vítězství a tempera-mentní Jocko Clark, napůl čerokézský Indián, chtěl zachránit tolik svých posádek, ko-lik jen bude možné. Bylo obvyklou praxí nechávat nějaká světla rozsvícená, ale Clark nařídil, aby jeho lodě rozsvítily všechna svá světla a aby na palubě lodi Hornet byl rozsvícen vertikální světlo- met. Když se Mitscher dozvěděl o této akci, ihned s ní souhlasil a nařídil, aby celá bojová jednotka rozsvítila všechna světla - byly to podle dár- kových slov "jedny z nejvrcholnějších okamžiků války".

Ironií osudu takové množství světelných zdrojů ztěžovalo úlohu pilotů při vyhledávání letových palub letadlových lodí.

Vracející se letadla přistávala na první letadlové lodi, která se naskytila, ukázalo se však, že není možné přijmout je všechna. Osmdesát letadel bylo ztraceno kvůli nedostatku paliva nebo nehodám při přistávání. Posádky letadlových

lodí rychle shazovaly poškozená letadla přes palubu, aby se uvolnilo místo pro další.

Bylo to drtivé vítězství; koncem bitvy činily ztráty japonských letadel nejméně 480 oproti 104 americkým. Při útoku na japonské loďstvo zahynulo pouze devětačtyřicet členů amerických posádek, ale Japonci přišli o další generaci námořních pilotů včetně několika nejznámějších es. Někteří pozdější komentátoři kritizovali Spruanceho za to, že nesplnil úplně Nimitzovy rozkazy a že dovolil zbytku japonského loďstva uniknout, zvláště proto, že Ozawa ztratil veškerou svou údernou sílu - zůstalo mu jen asi pětatřicet letadel. Spruance odmítl Mitscherovo pobízení k útoku, domníval se, že jeho úkol je bránit předmostí. Stejná kritika by Spruanceho postihla, kdyby vyhověl a kdyby se jeho lodě staly obětí letadel z pozemních základů, dalekonosných torpéd a děl ráže 457 mm v nočním střetnutí.

Tinian a Guam

Tinian byl objektem námořního a leteckého bombardování po třiačtyřicet dnů, byly zde také použity napalmové bomby. Ale 9 000 Japonců na ostrově nebylo zasaženo, a když 24. července došlo k invazi na úzkém pobřeží, na kterém bylo velice složité vylodit takové množství vojáků, bojovali s obvyklým fanatismem. Japonská koncepce individuálního hrdinství, hraničícího se sebeobětováním, zosobněná v bezohledných sebevražedných útocích, opět přinesla vysokou daň, když se Japonci dostali pod palbu námořní pěchoty. Námořní pěchota měla mnoho zkušeností, byla příliš houževnatá a posbírala spoustu poznatků o této taktice. Po bitvě ocenil legendární velitel námořní pěchoty generál Howling Mad Smith Tinian jako "dokonalou obojživelnou operaci". Bitva skončila 2. srpna, i když jednotliví Japonci ještě několik dní odolávali.

Saipan a Tinian byly v americkém povědomí ve skutečnosti bezejmennými ostrovy; naproti tomu Guam byl americkým územím, dobytým a obsazeným Japonci, a jeho znovuzískání bylo příjemné. Japonské okupační oddíly se chovaly velmi krutě vůči do-morodcům. Muži museli sloužit ve válce jako dělníci, ženy a děti hladověly.

Americké námořní a letecké bombardování připravilo půdu pro invazi 21. července, obojživelné akce byly seřazené přesně jako hodinový stroj, což odpovídalo výcviku a zkušenostem námořníků a vojáků. Japonské oddíly měly vyšší úroveň než oddíly na obou předcházejících ostrovech a dovedly využít obtížného terénu. Ostrov byl obsazen až 10. srpna, 18 000 Japonců bylo zabito, Američané zaznamenali 7 083 obětí, z toho 1 435 mrtvých nebo pohřešovaných.

Dobytím Marian získaly armádní letouny B-29 základnu pro útok na Japonsko.

Japonsko pochopilo závažnost své námořní porážky a ztráty Marian. Premiér Todžó Hideki, který velice naléhal na vstup Japonska do války, odstoupil, ale zůstal tvrdým odpůrcem bezpodmínečné kapitulace. Přežil válku, ale byl obžalován v padesáti bo-dech obžaloby jako válečný zločinec, uznán vinným a v prosinci 1948 popraven oběšením. Jeho popel, spolu s popelem ostatních šesti popravených válečných zločinců, byl pohřben v hrobce s nápisem "Hrobka sedmi mučedníků". Todžó však nebyl mučedníkem, naopak byl zářným příkladem toho, proč by všechny vlády měly zajistit civilní kontrolu nad ozbrojenými silami.

Leytský záliv a logické řešení

Události s sebou přinesly dvojí nákladný americký postup přes Pacifik ke společnému cíli: k Filipínám. Generál MacArthur silou své osobnosti a výmluvnosti zamezil úvahám o tom, že by se Filipíny mohly obejít nebo vybrat za náhradní cíl Taiwan. Zároveň s tím, jak se americké ozbrojené síly soustřeďovaly, rozšiřoval se jejich vliv na zemi, moři i ve vzduchu. Bez ohledu na toto soustřeďování však byla koncepce jednotného velení stejně vzdálená jako dříve. Admirál Kinkaid se svou mohutnou 7. flotilou zůstal pro invazi pod velením generála MacArthura, zatímco admirál Halsey se svou 3. flotilou spadl pod admirála Nimitze. Halseyův operační svaz 38 byl umístěn tak, aby v případě potřeby mohl sloužit oběma proudům. Všechny tyto mocné subjekty tvořily nejmocnější loďstvo v historii, i když mělo méně lodí, než bylo shromážděno pro invazi na relativně krátkou vzdálenost do Normandie.

Bitva o Filipínské moře v červnu 1944 omezila japonské námořnictvo na stejný stav bojové připravenosti, v jakém byla armáda. Obě ozbrojené složky nyní mohly nasadit

do boje pouze stín svých dříve výkonných vzdušných sil. Japonské námořnictvo cítilo, že musí bojovat, protože bylo potupné, aby loďstvo přežilo porážku národa.

Někteří japonští námořní důstojníci pochopili, že jediné, co jim pro ofenzivu zbylo, je to, co ve Spojených státech proslulo jako sbor Kamikaze. Japonci říkali letcům, kteří prováděli sebevražedné útoky, Kamikaze Toku-becu Kogekitai, speciální útočný sbor Božský vítě.

Tak, jak byla tato koncepce cizí Američanům, mnoha Japoncům připadala naprosto logická, protože poznali, že vyhlídky se tak prudce zvrátily v jejich neprospěch, že bylo zřehla nemožné přežít střetnutí s mocnějšími americkými silami. Pro oddaného japonského vlastence nebylo těžké se rozhodnout, že sebevražedný let, který zničí letadlovou loď, je užitečnější než být pouze sestřelen v bojové akci.

Hnutí mělo zpočátku čistě dobrovolnou povahu; později byli mnozí přimými vojenskými rozkazy a nátlakem přinuceni "dobrovolně se přihlásit". Japonské vrchní velení se zpočátku stavělo proti této koncepci, protože měla příchut' beznaděje a mohla být považována za svědectví toho, že válka je ztracena. Ale porážka a rostoucí hrozba letadel B-29, spolu s těžkou ekonomickou situací, posunuly jazyček vah ve prospěch sebevražedných útoků.

Japonská letecká výroba dosáhla svého vrcholu v roce 1944, k dispozici byly tisíce letadel, i když většina z nich se nemohla rovnat svým americkým protějškům. Nebylo dost času ani paliva pro výcvik pilotů zaměřený na účinné využití letadel, jak již vyšlo najevo při "střílení kroců" u Marian. Ale při masových sebevražedných útocích mohlo i zastaralé letadlo proklouznout nepřátelskou obranou a vrazit do lodě. Pilotní výcvik se mohl omezit na minimum potřebné pro vzletnutí letadla a jeho střemhlavý let na cíl.

Klíčovou postavou v pozadí za sborem Kamikaze byl viceadmirál Oniši Takidžiro, zastánce letectva, který je spolu s Jamamotem považován za tvůrce japonského námořního letectva. Oniši byl drsný bojovník; klíč k samurajské houževnatosti jeho osobnosti můžeme spatřit v jeho smrti. Když 14. srpna 1945 vyslechl císařův rozhlasový projev o japonské kapitulaci, spáchal tradiční seppuku, pomocí rodinného klenotu -tači - meče s dlouhým závěsem. Přestože

trpěl, odmítl ránu z milosti a snášel svá muka dvanáct hodin, než zemřel.

Oniši se osobně nepřikláněl k myšlence sebevražedných útoků, ale když se stal veli-telem 1. vzdušné flotily na Filipínách, pochopil, že nemá jinou možnost, jestliže chce přispět k obraně ostrovů. A Filipíny byly životně důležité. Po jejich ztrátě by Japonsko bylo odříznuto od svých území v oblasti jižního Pacifiku a muselo by se spoléhat pouze na dovozy z Číny, Korey a Mandžuska.

Japonci opět zamýšleli provést rychlý přesun vzdušných sil na pozemní základny jako doplněk svých námořních akcí. I když A-GO plán ztroskotál, admirál Tojoda nyní vystoupil s plánem SHO-1, což byla v zásadě podobná koncepce, při které měla být použita vzdušná síla s pozemními základnami k podpoře zbytku japonského hladinové-ho loďstva při porážce amerického loďstva. Tento plán počítal s obvyklým lákadlem; Ozawův severní svaz měl odvést Halseyovy letadlové lodě na sever, mimo hlavní bitvěvní oblast. Pak dva silné svazy hladinových lodí, střední (svaz A) a jižní (svaz C) měly proniknout do Leytského zálivu a zničit dopravní loď.

Japonci byli schopni shromáždit čtyři letadlové lodě, osvědčenou Zuikaku, dále loď Zuiho, Čitose a Čijoda, které nesly osmdesát letadel Zero, pětadvacet letadel Jill, čtyři letadla Kate a sedm letadel Judy. Piloti byli tak nezkušení, že Ozawa nařídil, aby se po startu nepokoušeli vracet na letadlové lodě, ale aby místo toho přistáli na Filipínách.

Ozawa měl navíc k dispozici dva podivné hybridy - loď Hyuga a Ise. Tyto dvě bitevní lodě byly vyrobeny v roce 1915, měly výtlač 35 000 tun a v letech 1943-1944 byly přestavěny na bitevní letadlové lodě, při tom byla odstraněna pouze děla na zádi a zřízena vzletová paluba, ze které sice letadla mohla startovat, ale nemohla na nich přistát. To však nevedlo, protože ani jedna z těchto lodí neměla vlastní letadla, ale paluby se ježily hlavně více než 100 proti letadlových děl a šesti raketometů.

Tojodův plán byl typicky složitý. Viceadmirál Kurita Takeo se středním svazem A měl doplnit zásobu paliva v Brunei na Borneu a pak proniknout na sever Suluským mořem a úžinou San Bernardino do Leytského zálivu. Kurita měl sedm bitevních lodí - Jamato, Musasi, Nagato, Fuso, Jamaširo, Kongo a Haruna. Kuritovou vlnkovou loď byla Atago, jeden z jedenácti těžkých křižníků, podporovaný dvěma lehkými křiž-níky a devatenácti torpédoborci. Předvoj tohoto svazu se měl odštěpit pod velením viceadmirála Nišimury Šodži, starého známého z Filipín z 8. prosince 1941, který také bojoval u Balikpapanu, v Jávském moři a na Guadalcanalu. Nišimura se skupinou C měl s loděmi Fuso, Jamaširo, s těžkým křižníkem Mogami a čtyřmi staršími torpédo-borci vniknout do Leytského zálivu z jihu a uzavřít americké síly. Za Nišimurou se pla-vil viceadmirál Šima Kijohide s úderným svazem č. 2, se dvěma těžkými křižníky -Naci a Ašigara, lehkým křižníkem Abukuma a čtyřmi torpédoborci.

Podrobně vypracovaný plán, ve kterém měli čtyři námořní velitelé koordinovat akce především prostřednictvím spojení s admirálem Tojodou v Tokiu, závisel na dokonalé časové souhře a lišil se od dřívější japonské praxe v důležitých podrobnostech: byl téměř u-skutěčnitelný. Pouze nervové selhání admirála Kurity v rozhodujícím okamžiku zabránilo jeho úspěšnému provedení.

Zatímco velká část letadlových lodí zapůsobila jako rudý prapor na "býka" "Bulla" Halseye a vylákala jej na sever, Kuritův a Nišimurův útok na americké dopravní loď a obojživelná plavidla měla podpořit letadla z pozemních základen včetně speciálního útočného svazu.

Celkový počet čtyřiašedesáti japonských lodí se měl střetnout s 219 spojeneckými loděmi. Letadlové lodě viceadmirála Mitschera byly opět označeny jako operační svaz 38, jako když sloužily v rámci 3. flotily admirála Halseye. TF 38 se skládal z šestnácti rychlých letadlových lodí ve čtyřech operačních skupinách: TG 38. 1, které velel vice-admirál John McCain, s loděmi Wasp, Hornet, Monterey a Cowpens, TG 38. 2, které velel kontradmirál Gerald F. Bogan, s loděmi intrepid, Hancock, Bunker Hill a Cabot, TG 38. 3 pod velením kontradmirála Fredericka C. Shermana s loděmi Essex, Lexington, Princeton a Langley, a TG 38. 4 v čele s kontradmirálem Ralphem E. Davisonem a s loděmi Franklin, Enterprise, San Jacinto a Belleau Wood. Množství bitevních lodí, křižníků a torpédoborců sloužilo jako protivzdušná obrana a ochrana před ponorkami.

Svaz rychlých letadlových lodí způsobil dalekosáhlé škody, od 9. září se letadlové lodě pohybovaly v oblasti Filipín, pronikly daleko na sever až k Manile. Kromě toho sehrály klíčovou úlohu při obsazení ostrovů Palaus a Ulithi v Karolínách, ty se stanou hlavní přestupní základnou pro námořní útok na Filipíny. Obě bitvy byly kruté, na Pe-leliu japonští obránci vyvinuli novou a náročnou obrannou taktiku. Napříště se Japonci nebudou snažit zastavit Američany na pobřeží, ale místo toho připraví hlavní obrannou linii v těžko přístupném terénu, pokud možno mimo dosah námořní palby nebo na místě před námořní palbou chráněném. S tím souvisí záměr ponechat si silné záložní síly pro protiútok. Američané měli leteckou převahu, ale protože ostrovy byly tak malé, bojovali Ja-ponci s tím, co bylo po ruce, a neměli problémy s dopravou jako Němci v Evropě.

V preventivním úderu, který připomínal útoky před invazí na Mariany, Spojené státy počínaje 12. říjnem 1944 s Mitscherovým operačním svazem 38 útočily na ja-ponská letiště na Taiwanu, ve třech dnech bylo uskutečněno téměř 2 500 bojových letů. Armádní letadla B-29 přidala dalších 109 bojových letů. Admirál Fukudome Ši-geru, velitel 6. vzdušné flotily císařského námořnictva, později komentoval zprávu o ztrátě 500 letadel slovy, že byla sestřelena "jako vejce vržená proti kamenné zdi ne-zdolných formací nepřítel". Bez ohledu na své porážky byl Fukudome neústupný, když dlouho po válce tvrdil, že Japonci udělali správnou věc - jedinou správnou věc -tím, zeji zahájili. Operační svaz 38 také zasadil ránu souostroví Rjúkjú, což byla před-zvěst dalších událostí.

20. října 1944: MacArthur se vrací Bitva o Sibuyanské moře

Generál MacArthur splnil svůj slib, daný před dvěma a půl lety a vrátil se na Fili-píny s obrovskou pozemní, námořní i vzdušnou silou. Američané se 20. října vylodili na Leyte za slabého počátečního odporu.

Na moři vedly ponorky opotřebovací válku proti japonské síle. 23. října v 03.23 se korvetní kapitán W. G. "Moon" Chapple na ponorce Bream přiblížil na vzdálenost 700 metrů ke křižníku Aoba, vypálil proti němu torpéda a vyřadil tohoto veterána z bitvy i z války; později byl potopen při opravách v Kure v Japonsku. "Vlčí smečka" americk-ých

ponorek Darter a Dače, které operovaly v Palawanském průlivu hraničícím s Ji-hočínským mořem, dále snížila počet japonských křižníků. V 05.32 ponorka Darter, které velel korvetní kapitán David McClintock, odpálila šest torpéd, pět z nich zasáhlo cíl a potopilo křižník Atago o výtlačku 13 400 tun; o minutu později McClintock vypálil z torpédometů na zádi a silně poškodil těžký křižník Takao. V 05.56 korvetní kapitán B. D. Claggett uslyšel, jak jeho čtyři torpéda zasáhla těžký křižník Maja a jak explodovaly jeho sklady munice. Později řízením osudu ponorka Darter najela na mělčinu v Arabském moři u Bombaje a musela být opuštěna, její posádku zachránila ponorka Dače.

Kuritu, který trpěl horečkou dengue a ještě nebyl zcela zotaven z pobytu ve vodě při potopení lodi Atago, zachránil jeden torpédoborec. Jako svou další vlajkovou loď si vybral Jamato, k nelibosti admirála Ugakiho. Ugaki převzal dočasné velení loďstva, ale nyní se stal na vlastní lodi bezprostředním podřízeným Kurity - který jej proto mohl lépe ovlivňovat. Kurita byl nyní izolován od většiny svých služebně starších spojo-vých důstojníků a některých životně důležitých kódových knih, prakticky byl zbaven možnosti komunikovat s Ozawou nebo s Jižní svazem.

Japonci zahájili vzdušnou bitvu 24. října, když 150 letadel z pozemních základen na Filipínách provedlo tři oddělené nálety na americké lodě, při tom se projevila nízká úroveň výkonnosti, které dosáhlo letectvo japonského císařského námořnictva. Letadla Hellcat z lodi Essex napadla jednu skupinu a proměnila útok na cvičnou střelbu na cíl; korvetní kapitán David McCampbell, který se měl stát hlavním esem námořnictva se čtyřatřiceti sestřely, docílil devíti zásahů, za což byl později vyznamenán Čestnou medailí. I když byl japonský útok odražen, jediný bombardér Judy zasáhl bombou o váze 250 kg lehkou letadlovou loď Princeton, bomba prorazila tři paluby a způsobila požár leteckého benzínu, následovala exploze šesti torpéd a loď musela být opuštěna. Později se na ni posádka vrátila a byla vzata do vleku, pak v 15.23 následovala druhá exploze.

Křižník Birmingham, který se účastnil záchranných prací, byl touto explozí zničen, při tom zahynulo 229 lidí a 420 jich bylo zraněno. Loď Princeton musela být nakonec potopena americkými torpédy, byla to první velká letadlová loď od ztráty lodi Hornet - také ve vleku - od bitvy u Santa Cruz 27. října 1942.

Odveta za loď Princeton: Zánik lodě Musaši

24. října v 09.08 Halseyova letadla objevila skupinu C, to byl počátek bitvy o Si-buyanské moře, byl to svým způsobem pokus o vyřešení nároků letců vůči admirálům bitevních lodí. Japonské loďstvo se plavilo ve dvou soustředných kruzích, s lodí Jama-to přesně ve středu. V kruhu ve vzdálenosti dvou kilometrů byly lodě Musaši, Nagato a tři křižníky. Další kruh se skládal ze sedmi torpédoborců, ve vzdálenosti 3,5 kilometru od lodi Jamato.

I když protivzdušná výbroj lodí skupiny C nebyla vybavena posledními technickými vymoženostmi jako americké námořnictvo, byla to nicméně impozantní vojenská síla. Hlavní oporu tvořila dělová dvojčata ráže 12,7 cm, kterých měla Jamato čtyřia-dvacet a Musaši dvanáct. Tato děla mohla vypálit čtrnáct ran za minutu do výše 9 500 metrů. Všechny lodě byly vybaveny četnými kanóny ráže 25 mm; Jamato jich měla 152 a Musaši 130, křižníky do devadesáti a torpédoborce do čtyřiceti. Ty měly nevýhodou poměrně malé rychlosti střelby, doplňovalo je však mnoho kulometů ráže 13 mm. Mohla se také uplatnit děla ráže 46 cm; dvě obrovské bitevní lodě měly granáty San Šiki, kterým se říkalo "včelín", každý z nich při detonaci, způsobené časovanou rozbúškou, uvolnil 6 000 ocelových kuliček o průměru 20 mm. U děl ráže 46 cm vznikaly ale problémy; při odpálení mohl přetlak tlakové vlny u ústí děla srazit muže do bezvědomí na vzdálenost 15 metrů; v důsledku toho byla tato děla používána v bitvě později, když již byla většina děl umlčena. První americký útok, vlna pětáctřiceti letadel, se v 10.26 soustředil na loď Jamato a Musaši, které zasáhly dvěma bombami o váze 454 kg letadla Curtiss SB2C Helldiver. Pak následoval torpédový útok na pravý bok.

Torpédové zásahy mohly být kritické, neboť pouze 53,5 procenta trupu lodě Musaši bylo opancéřováno. I přes péči, kterou lodím věnovali hlavní projektanti, Hiraga Ja-zura a Fukuda Keidži, došlo k základní projekční chybě při stanovení velikosti výdutí, které měly způsobit detonaci torpéd, a ve způsobu upevnění hlavního pásu pancéřování silného 410 mm na obšívku lodě pomocí nýtů. Tento systém nebyl dostatečně silný, zvláště když výdutě na obou velkých lodích byly navrženy tak, aby odolaly náloži 227 kg trinitrotoluenu; americká torpéda měla nyní výbušné hlavice s Torpexem dvakrát účinnějším než TNT, o váze 270 kg, a jak příští události dvakrát dokáží, bylo to příliš silné pro tyto mohutné bitevní lodě.

Druhý útok pětáctřiceti letadel ve 12.07 zasáhl Musaši dvěma torpédy na levé straně, dvě další bomby o váze 454 kg vyřadily jednu ze čtyř hlavních turbín. Při tom došlo ke dvěma vedlejším účinkům: torpéda na levém boku vyrovňala nakloněnou loď a bomby poškodily parní rozvody lodi tak, že její protiletdecké poplachové sirény začaly kvílet, což trvalo až do jejího potopení a ničilo nervy již beztak otřesených členů posádky.

Ale jako všechny japonské bojové lodě i tato byla houževnatá; rychlé zásahy opravárenských čet umožnily lodi Musaši znovu vyplout rychlostí 22 uzlů, i když pomalu ztrácela své postavení v sestavě. Další útok, také s pětáctřiceti letadly, přišel ve 13.31. Soustředil se na poškozenou loď, zasáhly ji další čtyři bomby a tři ze čtyř vypálených torpéd. Musaši, nyní se skloněnou přídi, s rychlostí sníženou na 16,5 uzle, se obrátila k ústupu na západ. Před dalším útokem byla dvouhodinová přestávka a kontradmirál Ino-guči Tošihara, kapitán Musaši, snížil rychlost na 12 uzlů, aby zmenšil příval vody do lodi.

Konečný útok pětadesáti letadel zpečetil osud ohromné lodě, letadla Helldiver na ni svrhla deset bomb o váze 454 kg, ty zcela zničily její palubní nástavby. Ino-guči byl raněn do ramene a téměř všichni na velitelském můstku zahynuli. Ve stejném čase, kdy na ni dopadaly bomby, docílila letadla Avenger další torpédové zásahy v rozmezí od čtyř do deseti - přesný počet není znám, protože japonské záznamy byly zničeny a piloti nebyli schopni v zápalu boje zjistit, či torpéda zasáhla cíl.

Podle očekávání i tak významného plavidla, opravárenské čtyři lodě Musaši pracovaly výborně, ale marně. V 19.20 se nakloněná loď zvýšila na 30 stupňů. V 19.35 se převrátila a potopila, spolu s ní kleslo pod hladinu 1 023 důstojníků a mužstva, 1 376 mužů bylo zachráněno. Ino-guči zůstal na lodním můstku, trval na tom, že se potopí se svou lodí.

Obětování lodi Musaši pomohlo ušetřit lodě Jamato a Nagato, které byly pouze lehce poškozeny, první z nich utrpěla dva pumové zásahy. Kurita zahájil ústup, který Tojoda úsečně odvolal s typicky nadšeným rozkazem: "S důvěrou v boží pomoc celé loďstvo zaútočí." Byl to správný tah, protože kdyby Halsey podlehl Ozawově válečné lsti, Kurita by se stal MacArthurovou noční můrou. Celá invaze závisela na výsledku Kuritova útoku. Kdyby byly dopravní lodě a vylodovací plavidla zničeny, pak by Ja-ponci mohli MacArthurovu armádu shodit do moře. Konečné řešení válečného konfliktu nebylo možné změnit, mohlo však být odloženo o mnoho měsíců.

Bitva o úžinu Surigao

Olejové skvrny a různé trosky z potopené lodi Musaši stále vyplouvaly na hladinu, když došlo na nejdůležitější část Ozawova plánu. Aby nezůstal nepovšimnut, vyslal admirál Ozawa letku šestasedmdesáti letadel, která, stejně jako v předcházejících úto-cích, poskytla americkým hlídkujícím letadlům příležitost k úspěšným sestřelům. Leta-dlové lodě, sloužící jako návnada, nyní téměř zbavené letadel, byly lákavým cílem pro admirála Halseye, který 24. října ve 20.00 nařídil svému operačnímu svazu 38 plavbu na sever 190 mil západně od Luzonu.

Halsey reagoval agresivně a chybně, protože mohl vyčlenit jednu nebo dvě ze svých operačních skupin k ochraně 7. flotily v Leytském zálivu. Místo toho byl rozhodnut postavit vše, co měl - pětadesát lodí a stovky letadel -, proti Ozawovým ve skuteč-nosti bezbranným sedmnácti lodím. Při tom nesplnil svou povinnost bránit 7. flotilu a nechal otevřené dveře pro japonský útok.

25. října v 02.45 proklouzl admirál Nišimura jižní branou - úžinou Surigao. Podle některých výpovědí byl hnán ctižádostí zúčastnit se bitvy dříve než admirál Sima, který byl služebně starší, ale věkově mladší. Nišimura se čtyřmi torpédoborci ve svém předvoji, následován loděmi Jamaširo, Fuso a Mogami, seřazenými v řadě s rozestu-pem jednoho kilometru, zahájil svůj soukromý "útok brigády pochodní" tím, že setřásl rozhodné ale neúspěšné útoky amerických PT člunů. V tomto případě nemůže být sporu o tom, kdo udělal hrubou chybu; byl to Nišimura, který směřoval přímo do pastí, nastražené kontradmirálem Jessem B. Oldendorffem, jenž uspořádal své síly napříč

Leytského zálivu na konci úžiny Surigao. Byly impozantní, skládaly se ze šesti bitevních lodí-veteránů, z nichž některé překaly útok na Pearl Harbor, dále z osmi těžkých křižní-ků a šestadvaceti torpédoborců rozestavených jako rameno písmene T vůči Nišimurovi.

Torpédoborce zahájily zdrcující útok sedmačtyřiceti torpédy, vypuštěnými flotilou torpédoborců 54, která se odpoutala od nepřítele, aniž by byla napadena. Nišimura ne-podnikl žádnou úhybnou akci. Loď Fuso, spuštěná na vodu v roce 1914, první bitevní loď vybudovaná v Japonsku s japonským vybavením a děly, byla smrtelně zasažena dvěma torpédy; obrovská exploze ji roztrhla na dvě hořící poloviny, obě pokračovaly v plavbě. Torpédoborce Jamagumo a Mičišio byly také potopeny.

Nišimura se vrhl jako býk do přívalu torpéd, která vypálila flotila torpédoborců. Ka-pitán lodi Killen, korvetní kapitán H. G. Corey, byl u Pearl Harboru a udělalo mu ra-dost, když identifikoval bitevní loď a nařídil svá torpéda na hloubku 6,7 metru. Zabořila se do trupu lodi Jamasiro a zničila její zadní část. Loď však pokračovala v cestě a zamířila nepřesnou palbu svých děl ráže 356 mm na své mučitele.

Oldendorffovy bitevní lodě zahájily palbu v 03.53 na vzdálenost 20 700 metrů, jejich granáty ráže 356 a 406 mm dopadaly na poškozenou loď Jamasiro a Mogami, zatímco veterán Šigure vykličkoval z nebezpečné oblasti. Jamasiro zpomalila, po celé délce lodi šlehaly plameny, dvě torpéda z torpédoborce Newcomb uspíšila její zánik. V 04.15 se potopila.

Představu o Nišimurově duševním stavu si můžeme utvořit na základě rozkazů, které vyslal těsně před zánikem lodi Jamasiro. První byl určen potápějící se lodi Fuso, požadoval, aby přijela, co nejrychleji to půjde, druhý byl adresován ostatním lodím v jeho jednotce: "Postupujte vpřed a útočte na všechny lodě." Utočit už mohly jen Moga-mi a Šigure, a Mogami se ve skutečnosti bezvládně zmítala ve vlnách po zásahu graná-tů z křižníku Portland.

Bitva u úžiny Surigao byla posledním případem střetnutí lodí bojujících v řadě, tím skončila éra sahající až do 17. století. Na scéně se objevil admirál Sima, vyhodnotil si-tuaci a zcela rozumně se stáhl, ale ne dříve, než se těžký křižník Naci srazil s Mogami, nyní opět na cestě. Zbývalo už jen pronásledování, při kterém křižník Denver potopil torpédoborce Asagumo. Říkalo se, že statečná loď Mogami, která odrazila několik úto-ků, byla následujícího dne potopena torpédovými letadly i lodí Akebono. Z Nišimuro-vy jednotky přežila pouze nezdolná loď Šigure. (Výdržela až do 24. ledna 1945, kdy ji potopila americká ponorka Blackfin.) Šimovo prchající loďstvo neuniklo dalším ztrá-tám. Armádní bombardéry 27. října potopily lehký křižník Abukuma u ostrova Negros, zatímco námořní letadla potopila těžký křižník Naci. Šima přišel o všechno kromě ses-terské lodě křižníku Naci - Ašigary - a dvou torpédoborců. Američané zaznamenali pouze sedm zásahů, všechny na jediné lodi, torpédoborci Albert W. Grant, který byl také, což je zajímavé, zasažen palbou z Denveru, ale naštěstí se nepotopil.

Byla to vzdálená ozvěna Pearl Harboru nebo zálivu Sávo.

Bitva u ostrova Samar: Od operace Šo-Go k Togo a k No Go (neprojit)

25. října časně zrána, i přes téměř úplné selhání spojení, proklouzl Kurita se svou skupinou čtyř bitevních lodí, šesti těžkých a dvou lehkých křižníku a jedenácti torpédo-borců naprosto nestřeženou ale zrádnou úžinou San Bernardino, kde proud o rychlosti 8 uzlů představuje pro plavbu lodní formace v noci velké nebezpečí. Plul směrem na východ od ostrova Samar, směřoval přímo k bojové skupině 77. 4, které velel kontrad-mirál Thomas L. Sprague.

Spragueho síla se skládala ze tří bojových jednotek, jejichž operační oblasti byly od sebe vzdáleny asi padesát mil. Spragueho skupina Taffy 1, s doprovodnými letadlový-mi loděmi Sangamon, Suwannee, Santee a Petrof Bay, se nalézala na jihu, u severního pobřeží ostrova Mindanao. Skupina Taffy 2, které velel kontradmirál Felix B. Stump, s doprovodnými letadlovými loděmi Natoma Bay a Manila Bay, byla umístěna ve středu přístupu do Leytského zálivu. Skupina Taffy 3, plavící se na sever u ostrova Samar, měla nést hlavní nápor japonského úderu. Pod velením kontradmirála Cliftona "Ziggy" Spragueho měla Taffy 3 lodě Fanshaw Bay (vlajková loď), St. Lo, White Plains a A^li-nin Bay.

Toto loďstvo malých, pomalých, nepancéřovaných, ale neocenitelných doprovodných letadlových lodí podporovaly divize doprovodných letadlových lodí 26 a 27, kterým veleli kontradmirálové R. A. Ofstie a W. D. Sample. Ofstie měl k dispozici loď Kitkun Bay a Gambier Bay, zatímco Sample velel lodím Marcus Island, Kada-shan Bay, Sávo Island a Ommaney Bay. Jedenadvacet torpédoborců a eskortních torpédoborců sloužilo jako posila a svého úkolu se všechny zhostily tak vynikajícím způsobem, jako by měly vytvořit námořní tradici v jediné bitvě.

Lodě Sangamon, Suwannee a Santee byly přestavěny z tankerů T-3 o výtlaku 23 875 tun při plném naložení, s turbinami Allis-Chalmers s převodovou skříní, které zajišťují při křížování rychlost 18 uzlů. Každá nesla osmadvacet letadel a byla dlouhá celkem 168,7 metru, se 151 metrů dlouhou letovou palubou. Zbytek doprovodných letadlových lodí byly lodě třídy Casablanca o výtlaku 10 900 tun při plném zatížení, celkové délce 156 metrů, se 145 metrů dlouhými letovými palubami, na které se vešlo dvacet osm letadel. Poháněly je pístové motory Skinner Uniflow, které zajišťovaly rychlost 15 uzlů při křížování.

Tyto nechráněné doprovodné letadlové lodě, přeplněné leteckým benzinem, bombami, torpédy a hlubinnými náložemi, byly svými posádkami žertem označovány jako "hořlavé, zranitelné a postradatelné". Představovaly jedinou překážku mezi Kuritou a bezmocnými dopravními loděmi invazního loďstva. Kdyby se mu náhodou podařilo splnit nejdůležitější části operace So-Go, měl Kurita příležitost stát se dalším admirálem Togo.

Obě strany byly překvapeny, Američané náhlým objevením Kurity a Japonci, kteří nevěděli o úspěchu Ozawovy válečné lsti, tím, co pokládali za Halseyovy rychlé letadlové lodě.

Kurita, jehož osobnost kolísala mezi váhavostí a ukvapeností, byl nyní zcela vyčerpan únavou z bitvy i svou nemocí. Byl zmatený a nerozhodný, odhadoval, že čelí pěti až sedmi velkým letadlovým lodím s mnoha křižníky a torpédoborci. Jeho zaváhání trvalo dosti dlouho, aby jej admirál Ziggy Sprague mohl proměnit ve skvělý triumf. Bojechtivě nařídil svým lodím, aby zahájily palbu z malých děl ráže 127 mm, a zároveň odstartoval svá letadla. Požádal o pomoc a Taffy 1 a Taffy 2 zareagovaly kladně. Během několika minut musel Kurita čelit útokům letadel Avenger a Wild-cat. Posléze byl vystaven útoku 253 stíhaček a 143 torpédových letadel, ta vypouštěla torpéda typ Mark 13, zatímco stíhačky používaly kulomety ráže 12,7 mm a nějaké ra-kety. Piloti obou typů letadel po vyčerpání munice pokračovali v předstíraných útocích a lépe využili taktiky, kterou Japonci plánovali pro Guam - totiž přistávali, doplňovali zásoby pohonných hmot a přezbrojovali na letištích na Filipínách.

Japonský svaz zahrnoval bitevní loď Jamato, Nagato, Kongo a Haruna a křižníky Sužuj a, Haguro, Cikuma, Kumano, Jahagi, Cokai, Noširo a Tone. Kurita v 06.58 zahájil palbu a znásobil svůj omyl při identifikaci nepřítele. Vydal rozkaz "Generální útok",

což znamenalo, že každá z jeho lodí si měla vybrat svůj vlastní cíl. Existoval jediný možný závěr pro boj mezi bitevními loděmi a doprovodnými letadlovými loděmi, ale Kuritův rozkaz poskytl Spraguemu příležitost uplatnit vlastní fantazii. Jeho posádky podnikaly jeden bojový let za druhým, a když se větší japonské lodě přiblížily, nařídil svým neopancéřovaným torpédoborcům a jejich doprovodným torpédoborcům, aby provedly totální útok. Tyto tenkostěnné válečné lodě, jejichž jediná naděje na přežití spočívala v rychlosti a schopnosti manévrovat, rychle vypouštěly torpéda, pak se statečně pouštěly do soubojů s bitevními loděmi a křižníky pálily ze svých děl ráže 127 a 76 mm proti bočním salvám děl ráže 152, 203, 356, 406 a 460 mm. Každá japonská bitevní loď používala ve svých granátech odlišné barvivo ke znázornění dopadu a Spragueho torpédoborce se hnaly mezi červenou, žlutou, zelenou a modrou vodní smrtí, neboť jejich těsná blízkost z nich vytvořila obtížné zasažitelné cíle.

Žádná námořní doktrína nepředepisuje, jak se mají torpédoborce vypořádat s bitevními loděmi, ale posádky amerických torpédoborců měly za úkol chránit letadlové lodě, a co je důležitější, dopravní loď.

Sprague vydal rozkaz: "Kluci (torpédoborce) na pravoboku, vytvořte kouřovou clonu mezi muži (doprovodné letadlové lodě) a nepřátelskými křižníky." Torpédoborce úkol splnily; pak Sprague nařídil: "Kluci se připraví na druhý útok." Torpédoborce zahájily úspěšný, i když téměř sebevražedný útok.

V 08.05 fregatní kapitán Leon Kintberger, velící důstojník na americké lodi Hoel (výtlak 2 100 tun), se poprvé střetl s lodí Kongo o výtlaku 32 000 tun, pak s lodí Kumano, na každou vypálil pět torpéd. Více než čtyřicet granátů, mnohé ráže 356 mm, proměnilo Hoel v rozbítý vrak; potopila se v 08.55 spolu s 253 muži. Americká loď Samuel B. Roberts, eskortní torpédoborce o výtlaku 1 400 tun, se pod velením korvetního kapitána R. W. Copelanda zachovala podle tradičního Nelsonova příkazu a umístila se poblíž japonských křižníků, vypálila 608 granátů ráže 12,7 cm, než byla nepřátelskou palbou rozbombardována na hořící masu. Potopila se v 10.05 s devětaosmdesáti členy posádky.

Americká loď Johnston zahájila souboj torpédovým útokem, který roztrhl před lodí Kumano a při němž byla zasažena třemi granáty ráže 356 mm z lodí Kongo, loď Johnston se vrhala neohroženě stále do dalších útoků, odhodlána bránit letadlové a dopravní lodě. Bojovala až do 10.10, pak se s posádkou 185 mužů potopila včetně velitele fregatního kapitána Ernesta Evanse.

Skvělé útoky torpédoborců ukázaly, kam až dospělo americké námořnictvo, když překonalo začátek války, kdy měly převahu japonské torpédoborce. V průběhu války bylo ztraceno dvaosmdesát "kluků" z celkového počtu 928 torpédoborců a eskortních torpédoborců. Japonci přišli o 126 torpédoborců ze 177.

I přes své hrdinství však torpédoborce nemohly zabránit tomu, aby se Kuritovy lodě přiblížily a začaly provrtávat protipancéřovými granáty loď Gambier Bay a Kalinin Bay. Těžké granáty často pronikly cílem, aniž by explodovaly. Loď Kalinin Bay byla zasažena čtrnáctkrát, většinou granáty ráže 203 mm, a pokračovala v boji. Loď Ciku-ma, Haguro a Noširo soustředily jako kroužící vlci svou palbu na Gambier Bay a brzy ji donutily zastavit; převrátila se a potopila v 09.07. (Asi 100 mužů kleslo ke dnu s lodí, 750 se vrhlo přes palubu, aby byli podrobeni jedné z nejtěžších válečných zkoušek. Po čtyřiceti hodinách ve vodě, henžící se žraloky, bylo nakonec 183 námořníků zachráněno. Záchrané práce se zdržely kvůli problémům se spojením a nepřetržitým japonským útokům kamikaze.)

Letadla ze skupiny Taffy 2 přiletěla právě včas, když letadla skupiny Taffy 3 muse-la přistát a přezbrojit, letadla

Avenger zahájila torpédové útoky, zatímco letadla Wild-

cat ostřelovala kulomety lodě. Loď Čokai byla zničena, když ji čtyři letadla Avenger z lodi Kitkun Bay pod velením fregatního kapitána Richarda L. Fowlera zasáhla devíti bombami o váze 227 kg; torpédoborce Fudiiinami zachránil její posádku a pak ji torpé-dem uštědřil ránu z milosti. Loď Suzuja a Cikuma byly tak poškozeny, ZQ musely být opuštěny. Suzuja pak byla potopena japonskými torpédoborci, zatímco Cikumu později potopil útok letadel Avenger.

Torpédoborce Nowaki ostřelovala děla z amerických křižníků a torpédoborců, která se s ním vypořádala až po bitvě. Zuřivý útok amerických torpédoborců doplňovala nekonečná řada letadel Avenger a Wildcat, která přilétala těsně nad stěžni a shazovala bomby, torpéda a hlubinné nálože. Jako roj sršňů, který se vrhá na býka. Na Kuritu už toho bylo moc, nezbyvalo mu nic jiného než se prodírat řetězem letadlových lodí se svou mocnou lodí Jamato, která by mohla sama potopit spoustu dopravních lodí jako kachny na rybníce. Naprosto vyčer-pán vyhlásil ústup a jeho loď, poslední japonská naděje na udržení Filipín, se daly na útek. Znamenalo to také degradaci pro Kuritu, který byl jmenován do čela námořní akademie, tak skončila i jeho kariéra.

Bitva u ostrova Samar byla skvělým a neočekávaným vítězstvím, jako když muší váha knokautuje mistra těžké váhy. Japonci ztratili tři těžké křižníky, zatímco Ameri-čané přišli o dvě doprovodné letadlové lodě, dva torpédoborce a jednu doprovodnou loď torpédoborců a jejich ztráty dosáhly 2 043 mužů, z toho bylo 1 130 zabito. Na obou stranách bylo poškozeno mnoho menších lodí.

Kuritův neobratný boj byl částečně kompenzován zuřivým fanatismem prvního ús-pěšného bojového letu speciálního útočného sboru admirála Onišiho. 25. října letadla Zero zaútočila na loď Kitkun Bay, Santee, Petrof Bay, Sangamon, Suwannee a St. Lo. Prvních pět lodí zaznamenalo různý stupeň poškození, ale St. Lo byla úplně zničena. Je-diná bomba o váze 250 kg, nesená dopadlým letadlem Zero, způsobila smrtelný požár, pak následovalo osm prudkých vnitřních výbuchů v důsledku vznícení leteckého pali-va, torpéd a bomb; loď se ve třiceti minutách potopila. Pak střemhlavé bombardéry Judy narazily do bombardované lodi Kalinin Bay, které se však nějak podařilo pokračovat v plavbě. Na loď Suwannee byl opět následujícího dne podniknut útok, ta však přežila dokonce i těžší poškození.

Američané pronásledovali zbytky Kuritova loďstva, letadla z letadlových lodí Wasp a Hornet potopila lehký křižník Noširo a zahнала torpédoborce Hajašimo na mělčinu. Poškozená loď Kumano, jejíž kapitán byl zmaten rozsahem porážky stejně jako Kurita, byla pronásledována letadly a ponorkami mezi množstvím filipínských ostrovů po celý měsíc, než byla odtahena do Dasol Bay na ostrově Luzon, kde byla 25. listopadu potopena letadly z loď Ticonderoga. Svět je překvapen Halseyovou odplatou u mysu Engano

25. října za svítání admirál Halsey zahájil jeden z mála případů zaznamenaných ve válce, kdy fantastické vítězství vyústí v rozpaky. Halsey se hnal jako bloudící obránce proti vlastní brance, pospíchal za Ozawovou severní jednotkou, skládající se ze čtyř le-tadlových lodí a dvou hybridů bitevní a letadlové lodě. Tato skupina neměla dosta-tečný ochranný doprovod, tvořily jej tři lehké křižníky a devět torpédoborců. Ozawa, který byl v průběhu výcviku ve Vnitřním moři svědkem jedné nehody za druhou, vy-slal většinu svých letadel na letiště na Filipínách.

Halsey na lodi New Jersey nasadil tři ze skupin letadlových lodí Marca Mitschera

proti Ozawovi a pak křižoval 205 mil severovýchodně od Cape Engano na Luzonu. Ozawovi zůstalo jen devětadvacet letadel a devět z patnácti letadel Zero jeho ochranné-ho štítu bylo kolem osmé hodiny ranní rychle sraženo do moře.

Těžko ovladatelný Curtiss Helldiver, nástupce oblíbeného letadla Douglas Dauntless, sám potopil loď Či-tose. Letadla Avenger svrhla torpédo na zad udatného veterána Zuikaku a vyřadila její komunikační spoje a řízení. Jako udivující anachronismus používala Zuikaku jako sou-část své obrany rakety s připevněnými kovovými lany k roztržení letadel. Ozawa pře-místil svou vlajku na lehký křižník Ojodo. Stejný útok potopil také torpédoborce Akizuki.

Druhý útok byl zahájen v 09.45, poškodil sesterskou loď Čitose - Čijodu - tak těžce, že byla ponechána, aby ji později potopila skupina amerických křižníků, vedená kontradmirálem L. T. DuBosem, kterého vyslali k "vyčištění bojiště". Lehký křižník Tama byl torpédován při záchraně posádky Čijody a jeho zánik dokončila následující-ho dne na své první plavbě ponorka Jallao, které velel fregatní kapitán J. B. Icen-hower. Tama byl osmým lehkým křižníkem, potopeným americkými ponorkami.

Můžeme jen hádat, co se asi honilo hlavou Ozawovi, prvnímu japonskému veliteli letadlové lodě, když se přiblížila třetí vlna amerických letadel, které neohrožovaly stí-hačky a obranná protiletecká palba byla omezena, neboť loďstvo bylo roztaženo na vzdálenost delší než třicet mil. Letadla typu Avenger a Hellcat z lodi Lexington útočila na loď Zuikaku, která se nakonec ve 14.14 potopila. Dobře ovladatelná loď Zuiho byla poškozena letadly Helldiver z lodi Essex a její zničení bylo přenecháno další vlně leta-del.

Tam, kde kdysi pyšné označení Hinomaru (v americké hantýrce přezdívaná červený karbanátek) zdobilo její lesknoucí se žlutou vzletovou palubu, aby nebyla omylem na-padena vlastními letadly, bylo nyní maskování, předstírající bitevní loď, s namalovaný-mi věžemi a děly na palubě. Bylo to cosi jako úpěnlivá prosba pro americká letadla, aby^si našla lepší cíl. Jaký to úpadek moci!

Čtvrtá vlna, z lodi Enterprise a Franklin, potopila v 15.26 Zuiho a poškodila hybrid Ise. Utrpení přicházející ze vzduchu bylo téměř u konce, ale bolest ne. V průběhu noč-ní akce byl potopen torpédoborce Hacuzuki křižníky DuBoseova čistícího komanda.

Ozawova návnada jej stála čtyři letadlové lodě a mnoho dalších. Vrátil se pouze s moderním křižníkem Ojodo, se dvěma hybridy Ise a Hyuga a s pěti torpédoborci.

Ale již dlouho před koncem bitvy musel Halsey odtrhnout od rtů sladký pohár ví-tězství. Kuritův bojový výpad úžinou San Bernardino vyvolal u amerického vrchního velitelství paniku. V 10.00 poslal admirál Nimitz Halseyovi následující zprávu (kryp-tografická vata je zvýrazněna): KROCAN SE BATOLÍ K VODĚ. OD CINCPAC. KDE JE, OPAKUJI, KDE JE BOJOVÝ SVAZ 34. SVĚT JE PŘEKVAPEN.

U zprávy předané Halseyovi byl odstraněn pouze první prvek kryptografické vaty, takže Halsey četl: "Od CINCPAC.

Kde je, opakuji, kde je bojový svaz 34. Svět je pře-kvapen."

Halsey zuřil nad výstražným "opakuji" a nezaslouženým "Svět je překvapen", a byl uveden do rozpaků tím, že byla zaslána kopie také admirálu Kingovi. Ačkoliv to nikdy nepřipustil, dané skutečnosti mluvily samy za sebe: udělal chybu. To ale nezmenšova-lo jeho zlost na Nimitze, neboť to považoval za urážlivý vzkaz. Později prohlásil, že by bitva o Filipínské moře v červnu 1944 měla lepší průběh, kdyby si se Spruancem vy-měnili pozice.

Ale Halsey nebyl jediným obviňovaným, průzkumná činnost admirála Kinkaida ne-byla naprosto dostačující. Ale Halseyova pověst o nedbalém plánování a přehlížení de-

tailů popudila admirála Kinga. Pouze Halseyova obrovská veřejná popularita mu po-mohla udržet si postavení. Halsey byl podle očekávání povýšen na pětihvězdičkového admirála teprve po válce a čekaly ho další nesnáze, když vyšetřovací soud rozhodl, že nedostatek jeho úsudku způsobil během tajfunu v polovině prosince 1944 ztrátu tří tor-pédoborců a 800 mužů. Ale veřejnost si jej natolik vážila, že nebylo možné jej nikým nahradit, a válečná situace nebyla tak kritická, aby vyžadovala jeho odstranění. Dále, což nebylo typické pro vysoké vojenské kruhy, ve kterých se události jako tyto často využívaly k řešení dlouhodobých osobních problémů, námořnictvo od admirála Kinga dolů zřejmě pochopilo, že stejné vlastnosti, které učinily Halseye tak nepostradatelným v počátečních dnech války, také podnítily vznik jeho problémů v závěrečných měsících.

Bez ohledu na tyto menší události čtyři střetnutí, která jsou součástí bitvy o Leytský záliv, jsou, celkem vzato, největší námořní bitvou v historii, ve které byly použity ne-jen vzdušné, hladinové a ponorkové síly, ale v níž se prosadila i taktika kamikaze, která v následujících bitvách způsobí škody dalším lodím včetně lodí Cabot, Essex, Lexington, Franklin a Belleau Wood. Ale Leytský záliv znamenal dokonalou porážku císařského japonského námořnictva, které se již nikdy nezmůže na složitou námořní operaci; některé lodě podniknou odvážné ale beznadějně sebevražedné výpady, zbýva-jící část bude pronásledována ponorkami a letadly, až budou všechny, až na několik málo lodí, potopeny. Japonské námořnictvo napomohlo své záhubě marnou obětí svých námořníků, podobně jako to učinila armáda se svými vojáky, kteří bojováH v Leytském zálivu a na Luzonu, se stejnou marnou odvahou proti přibližně stejné pře-sile. Je smutné, že všechny jejich oběti padly na oltář záměru získat trochu času pro neschopné politiky doma.

Poslední trpké měsíce

Bitvy o Filipínské moře a Leytský záliv znamenaly konec japonského námořnictva jako soudržné bojové síly; v devadesáti dnech americké námořnictvo potopilo více ne-prátelské tonáže než kterékoliv jiné loďstvo v historii. Spojené státy nyní musely vy-pracovat neúčinnější metodu ukončení války za minimálních ztrát Spojenců. Podstata konfliktu se proměnila z války mezi přibližně stejně silnými protivníky v mohutnou policejní razii na jednotlivé přežívající válečné lodě. Od porážky u Filipín už ani nejop-timističtější Japonci nedoufali v dlouho očekávané "rozhodující vítězství", zvláště když bylo čím dál více jasné, že porážka Německa na sebe nenechá dlouho čekat. Malá skupina fanatiků se odmítala smířit s kapitulací, širší skupina se domnívala, že by trvalým odporem mohli dosáhnout toho, že by podmínky kapitulace zachovaly výsadu císaře - a po určitém rozšíření i jejich vlastní. Oběma skupinám byla společná touha vytrvat u moci tak dlouho, jak jen to bude možné. Japonští vůdci se tedy řídili gang-sterským "pojd a sbal mě, fízle" a připustili, aby jejich vojáci byli po tisících zabíjeni při obraně rozpadající se okrajové oblasti.

Vezmeme-li v úvahu, že Američané raději investovali peníze do výzbroje a zásobování, než aby riskovali lidské životy, pak mů-žeme těžko pochopit, jak i ten nejoptimističtější a nejvíce horkokrevný Japonec mohl tuto politiku podporovat.

Změna strategie

3. října 1944 výbor náčelníků štábů nařídil generálu MacArthurovi, aby splnil své sny a pokračoval v invazi na Luzonu, rozkaz, který si docela správně vyložil jako zmocnění k osvobození všech filipínských ostrovů. Po poskytnutí vzdušného krytí MacArthurovi byl admirál Nimitz pověřen, aby zabořil nejprve k Bonínským ostro-vům a pak k souostroví Rjúkjú, aby byly získány další základny pro bombardování Ja-ponska. Tyto rozkazy vypadaly neškodně, ale nakonec zatahnou americké pozemní a vzdušné síly do jedné z nejkrutějších bojů této války, zatímco námořnictvo poskytne vzdušnou i námořní dělostřeleckou podporu, spolu s nejvelkolepějším logistickým úsi-lím ve válečné historii. Je zajímavé, že Bonínské ostrovy byly osídleny jako americké území v roce 1830, a komodor Perry vyhlásil jejich formální držení v roce 1858. Jeho akce však neschválila vláda Spojených států a Japonsko v roce 1861 ostrovy obsadilo. Ve spodní části Bo-nínských ostrovů jsou tři vulkanické výběžky souhrnně označené jako Vulkánové os-trovy; ve středu této skupiny se nalézá ošklivý ostrov ve tvaru telecí kotlety jménem Iwo Jima. Je malý - čtyři a půl míle dlouhý a široký dvě a půl míle - a neskýtá žádné výhody, mimo to, že se mimořádně hodil jako základna pro stíhačky dlouhého doletu P-51, které právě dorážely do oblasti Pacifiku, a jako nouzová přistávací základna pro letadla B-29. V měsících po jeho obsazení zde uskutečnila letadla B-29 2 400 přistání. Obsazení ostrova Iwo Jima také zabránilo tomu, aby jej Japonci využili jako předsunu-tou základnu pro stíhačky a jako radarovou stanici pro včasné varování před vzdušný-mi nálety.

Především tažení prokázala význam svazů rychlých letadlových lodí při ničení letišť nejen v místech invazí, ale také mimo bezprostřední oblast operací, aby bylo zabráně-no nepřátelskému posílení. S hrozbou letadel kamikaze se tento úkol stal ještě naléhavě-jším. Operační svaz 58, nyní pod velením Spruanceho, se rozrostl do neslýchaných rozměrů, tvořilo jej jedenáct velkých letadlových lodí, pět lehkých letadlových lodí, osm rychlých bitevních lodí, Maska - první bitevní křižník postavený pro americké ná-mořnictvo, pět těžkých křižníků, devět lehkých křižníků a sedmdesát sedm torpédobor-ců, ty převyšovaly téměř dvakrát počet zbývajících torpédoborců v japonském námořnictvu. Maska představovala ve skutečnosti konec vývoje, nebyla tak těžce vy-zbrojena, ani pancéřována, nebyla rychlejší než moderní americké bitevní lodě. Ope-rační svaz 58 zasáhl od 16. února do 10. března 1945 oblasti invazí a japonskou ma-teřskou zemi řadou rychlých útoků. Japonský odpor byl slabý a většinou neúčinný. Tyto útoky, sice účinné ale nikoliv zničující, ukázaly japonskému národu jeho vojen-skou podřadnost lépe než nálety letadel B-29, jejichž účinek byl prozatím minimální. Dopustit, aby letadla z letadlových lodí konala beztrestně nálety na mateřskou zemi, znamenalo

ztratit svou tvář.

na japonské baterie, které zahájily ostřelování vylodovacích plavidel LCT, a chránila téměř 900 plavidel různých specializovaných typů, která v první vlně dopravila 9 000 příslušníků námořní pěchoty.

Námořní pěchotu přivítalo krupobití střel obránců ostrova, kterým velel schopný generálporučík Kuribajaši Tadamiči, který měl k dispozici 14 000 vojáků a 7 000 námořníků. Je zajímavé, že ostrov Iwo Jima byl zvýhodněn, v důsledku tažení amerických ponorek a předcházejících porážek na ostrovech, dodávkami betonu, armovacích tyčí, děl, munice a přísunem mužstva, to vše bylo původně určeno k posílení Marshal-lových ostrovů a Marian. Šedesátiletý Kuribajaši, bývalý kavalérista, využil tyto do-dávky k obraně pobřeží za pomoci dělostřelectva v bunkrech, betonových pevnostkách a protiletadlových děl, umístěných v hlubokých zákopech, která zabezpečovala dobrou možnost palby vzhůru za současně ochrany proti tlakové vlně. Svůj hlavní odpor soustředil uvnitř ostrova. Půda byla zase jednou prošpikovaná typicky japonskou obranou, kterou tvořily vzájemně propojené tunely, bunkry a kulometná hnízda; nyní se lišily v počtu - odhadem jich bylo více než 7 000 a v hloubce, která jim zajišťovala odolnost téměř vůči všemu, kromě přímého zásahu do vchodu.

Za soumraku bylo na břehu 30 000 příslušníků námořní pěchoty včetně těžké výzbroje, ale za cenu 2 000 obětí v důsledku palby japonských kulometů, minometů a děl. Nepřátelský písek ostrova Iwo Jima nedovoloval vykopávání ochranných krytů, jejich stěny se ihned za lopatkou sypaly. Námořní pěchota musela zase jednou vyháňet japonské vojáky z každého zákupu a kulometného hnízda granáty a plamenomety, neodvažovala se postoupit vpřed ani o metr, dokud obránci nebyli mrtví.

24. února byla na hoře Suribači vztyčena americká vlajka, tento okamžik byl zvěčněn na fotografiích Joe Rosenthala a v sousoší Felixe de Weldona v památníku námořní pěchoty v Arlingtonu ve Virginii, ale bitva ještě zdaleka nekončila. Kuribajaši pokračoval v beznadějném boji až do 27. března, kdy spáchal rituální sebevraždu seppuku; posmrtně byl povýšen na generálplukovníka. Z 21 000 mužů jeho posádky jich bylo zajato jen 2 500, většinou zraněných. Fanatický japonský odpor zavinil smrt 6 766 příslušníků námořní pěchoty a námořníků, navíc bylo zraněno dalších 23 000 mužů, byl to největší podíl ztrát v historii námořní pěchoty a realistická předpověď ztrát, ke kterým mohlo dojít při invazi do Japonska. Tuto předpověď potvrdí příští invaze.

Zdálo se, že jedinou možností, jak zabránit této konečné invazi do Japonska, je po-užití nové taktiky generálmajora Curtise Le Maye, který počal vysílat nad Japonsko v noci a v nízkých výškách letouny B-29, ty shazovaly směsici vysoce výbušných a zápalných bomb, které zapalovaly jedno město za druhým.

Tokio bylo prvním a nejvíce postiženým městem; v noci z 9. na 10. března bylo spáleno 41 čtverečních kilometrů, zničeno 267 171 budov, zabito 83 793 lidí a více než 160 000 zraněno. Le May pokračoval v systematickém ničení města za městem, ale Japonsko pokračovalo v boji, dokonce samo vyzývalo k invazi, zatímco ještě doufalo, že se jí podaří udržet na Okinawě.

Útok na ostrov Iwo Jima 19. února 1945

Spojené státy prováděly své obojživelné operace ještě promyšleněji a 5. obojživelný sbor si počínal téměř bezchybně. Předběžné bombardování Iwo Jimy z moře i ze vzduchu vystřídala dvoudenní pečlivě rozvržená palba hladinových lodí. Bitevní lodě byly v pásmu dvou mil od břehu a drtily cíle, jakmile je objevily. Tato palba byla účinnější než předchozí spojené vzdušné námořní bombardování, protože byla přesně zaměřena

Operace Iceberg: Okinawa a nápor kamikaze

Okinawa, ostrov sedmapadesát mil dlouhý a v nejširším bodě široký dvanáct mil, se nachází 350 mil jihozápadně od Japonska. Souostroví Rjúkjú, ve kterém se nalézá, bylo Japonskem obsazeno v roce 1879. Původně bylo nezávislým královstvím, domorodé obyvatelstvo zde nebylo asimilováno, ale bylo místo toho využíváno jako levná pracovní síla. Se svými přístavy a povrchem vhodným pro založení mnoha letišť představovala Okinawa dokonalý nástupní bod pro invazi do Japonska. Japonské císařské vrchní velitelství si to uvědomovalo a dopravovalo na ostrov vojenské oddíly, množství materiálu a zásob.

Velitel, generálporučík Ušidžima Micuru, měl k dispozici 67 000 příslušníků pravi-delné armády, spolu s 33 000 záložníky, 9 000 námořníky a 20 000 příslušníky místní domobrany. Mohl také povolát na pomocné práce půl milionu obyvatel ostrova, i když mnoho z nich bylo evakuováno do Japonska. I přes nedostatečnou vzdušnou obranu kladl Ušidžima neuvěřitelně tuhý odpor, invaze na Okinawu se proto stala nejnákladnější akcí ve válečném úsilí Spojených států v Tichomoří. Fanatické pozemní boje doplňovala operace Ten-Go, mohutné tažení kamikaze, v jeho čele stál admirál Ugaki, který shromažďoval letadla pro tuto akci.

Operační svaz 58 podnikal další útoky proti japonské pevnině a utrpěl první z dlouhé řady úderů kamikaze, když byly 18. března napadeny letadlové lodě Enter-prise, Intrepid a Yorktown. Došlo k menším škodám a relativně malým ztrátám, na lodi Intrepid byli zabiti dva muži a pět na lodi Yorktown. Následujícího dne dvě bomby a letadla kamikaze zasáhly lod Wasp, zde vznikly větší škody, 101 mužů bylo zabito a 269 zraněno. Ale nejhorší osud čekal loď Franklin, když dvě bomby způsobily požár letounů na vzletové i hangárové palubě, pak následovalo šest explozí, které prakticky loď vypálily. Hrdinné úsilí při odstraňování škod, umožněné instalací nového protipo-žárního systému mlhových trysek a podporou ostatních lodí, loď zachránily. Loď Franklin vyplula následujícího dne a vracela se vlastní silou do New Yorku na opravu, ačkoliv byla silně poškozena a vypálena. Při útoku přišlo o život 724 mužů a 265 jich bylo zraněno. Již nikdy nebyla používána jako bojová jednotka.

Předběžné útoky na Okinawu začaly 23. března. Američtí vojenští vůdci poznali, jak obtížné by mohlo být obsazení Okinawy, a proto podnikli opatrný krok tím, že 27. března obsadili ostrovy Kerama Retto, čtrnáct mil západně od Nahy na Okinawě, které měly sloužit jako základna pro pozdější operace.

Rozhodnutí zakotvit loď tak blízko k japonským leteckým základnám svědčilo o důvěře Spojenců ve vlastní letectvo,

které bylo nyní posíleno přírůstkem z Velice Británie.

Při této akci bylo zajato 350 rychlých motorových torpédových člunů Šinjo, naložených hlubinnými náložemi pro sebevražedné operace.

Když se válka v Evropě chýlila ke konci, Velká Británie chtěla prosazovat svou přítomnost v Pacifiku a vytvořila, přes námítky vrchního velitele válečného námořnictva Kinga (který viděl problémy v logistice a ve velení), britské tichomořské loďstvo pro operace proti Japonsku. Byl vytvořen operační svaz 57, vyvážená jednotka, skládající se ze dvou bitevních lodí, čtyř rychlých letadlových lodí, pěti křižníků a patnácti torpédoborců. Malá, ale postačující flotila pomocných a transportních lodí zajišťovala akceschopnost loďstva. I když měly britské letadlové lodě kratší dosah, měly výhodu v pancéřovaných vzletových palubách, které se jim vyplatí při nadcházejících útocích kamikaze.

Dvojí cesta se spojuje

Generálporučík Simon Bolivar Buckner Jr. velel pozemním silám, které zahrnovaly III. obojživelný sbor námořní pěchoty, tři divize pod velením proslulého generálmajora Roye Geigera a XXIV. armádní sbor, čtyři divize, kterým velel generálmajor John Hodge, celkem 172 000 mužů. Vylodění začalo 1. dubna 1945 na Velikonoční neděli, bylo doprovázeno dosud největším námořním bombardováním v Tichomoří. Vylodění se téměř nesetkalo s odporem, za soumraku bylo na břehu 50 000 mužů.

Američané shromáždili flotilu 318 bojových lodí a 1 390 pomocných a dopravních plavidel. Cvičením se dosahuje dokonalosti a obojživelné operace admirála Turnera probíhaly bezchybně. Řídicí důstojníci v dobře označených lodích řídili provoz, pro vstup a výstup byly zřízeny dopravní pruhy jako na moderní dálnici. Někdy docházelo na pobřeží a ve zvláště vnitrozemí k určitým zmatkům, způsobeným plavidly DUKW a LVT, ale velké množství zásob překonalo většinou jakýkoliv problém.

Ušidžima doufal, že vyláká Američany do vnitrozemí a dovolí jim, aby se rychle zmocnili letišť. Plánoval, že nechá letadla kamikaze z Ugakiho 5. vzdušné flotily v Kjúšú zničit americké loďstvo v operaci Ten-Go, pak podnikne protiútok a vetřelce rozdrtí.

Japonský odpor se soustřeďoval ve dvou oblastech. Nepřítel bojoval v pahorcích severní části poloostrova Motobu do 18. dubna. Hlavní středisko odporu bylo na jihu, na pahorcích a v údolích severovýchodně od Nahy. Zde Ušidžima bojoval svou bezvýhodnou bitvu, která charakterizuje japonské obranné úsilí, i když osobně měl pouze malou naději, že by útoky kamikaze mohly bez ohledu na jejich rozsah vyřešit situaci.

Dinosauři jízda smrti

Lod Jamato byla vyslána na operaci Ten-Iči (Nebe číslo jedna), což mělo být pro císařské japonské námořnictvo čestným úkolem. Toto řešení podnítil dotaz císaře Hirohity, jakou roli sehraje obrovská bitevní loď při obraně Okinawy, námořnictvo se rozhodlo raději obětovat Jamato, než aby bylo obviněno z neschopnosti přinášet oběti srovnatelné s armádou. Každý, počínaje admirálem Tojodou, chápal, že 350 mil dlouhý výpad z Kjúšú na Okinawu bez vzdušného krytí znamená sebevraždu a že nemůže ničeho dosáhnout. Speciální útočný svaz skládající se z lodi Jamato, lehkého křižníku Jahagi a osmi torpédoborců měl zásoby paliva pouze na cestu tam. Na rozdíl od obvyklých složitých instrukcí se rozkazy pro velitele 2. flotily viceadmirála Ito Sei-či skládaly pouze z pěti stránek nicneřekajících frází - to bylo znamení, že toto posláni bylo odepsáno ještě dříve, než začalo. Jamato dostala rozkaz způsobit invaznímu loďstvu tak velké škody, jak jen to bude možné, pak měla najet na břeh. Její děla ráže 457 mm měla sloužit jako dělostřelectvo, zatímco posádka se měla zapojit do pozemních bojů.

6. dubna ve 20.00 se mohutná loď plavila branou Bungo Suido z Vnitřního moře a o pár minut později ji objevily americké ponorky Threadfin, které velel korvetní kapitán John Foote, a Hackleback pod velením korvetního kapitána Fredericka E. Janneyho.

Viceadmirál Mitscher byl zpraven, umístil bojové skupiny 58.1 58.3 a 58.4 do pozic, ze kterých měly prudce udeřit na loď Jamato, a za svítání vyslal průzkumné letadlo. Téměř veškerá japonská vzdušná podpora byla přidělena k plánovaným útokům kamikaze, speciální hladinový bojový svaz neměl žádné vzdušné krytí. 7. dubna v 08.23 ostražitý pilot letadla Grumman F6F Hellcat spatřil japonský svaz a pomocí signálního systému z letadla do letadla, navrženého Mitscherem, udal jeho polohu 240 mil vzdálenému admirálu Spruancemu, jehož vlajkovou lodí byl křižník Indianapolis. Spruance varoval kontradmirála Mortona L. Deyo, velitele bojového svazu 54, že Itoovy síly jsou na cestě. Deyo vydal rozkazy, aby se jeho flotila vklínila mezi dopravní lodě a loď Jamato - ale tato se už neměla nikdy objevit.

I když si nebyl jist přesnou polohou japonské flotily, nařídil Mitscher v 10.00 start.

Letadla vzletěla z lodí operační skupiny TG 58.1 - Belleau Wood, Bennington, Hornet a San Jacinto, následovala letadla z lodí operační skupiny TG 58.3 - Bataan, Bunker Hill (vlajková loď Mitschera), Cabot, Essex a Hancock. V první vlně 280 amerických letadel bylo 50 letadel Helldiver, devadesát osm letadel Avenger a 132 letadel Hellcat, ty byly vyzbrojeny bombami o váze 227 kg. Následovaly další tři vlny letadel; třiadvacet letadel z lodí Hancock se ztratilo a nezúčastnilo se bitvy. V 10.45 operační skupina TG 58.4 s loděmi Intrepid, Langley a Yorktown odstartovala dalších 106 letadel.

První vlna letadel vyrazila z nízké clony mraků a obklopila Itoův svaz. Ve 12.32 již byla Jamato zasažena torpédem, které poškodilo její kormidelní zařízení, a dvěma puškovými zásahy, zatímco lehký křižník Jahagi byl vyrazen z akce a jeden torpédoborec se potopil. V japonské protiletdecké palbě, husté ale nepřesné, byly použity také granáty San Siki z děl ráže 457 mm lodi Jamato, které explodovaly ve vzdálenosti 900 metrů. Útočníky nic neodradilo a velká bitevní loď byla zasažena nejméně sedmi dalšími torpédy a mnoha bombami. Američané se poučili z útoku na loď Musaši a soustředili tolik torpéd, kolik bylo možno, na jednu stranu, aby nakloněná loď byla co největší. Ve 13.00 se Jamato silně naklápěla na levou stranu, mnoho jejích protiletadlových děl bylo vyraženo; nakloněná ustavičně vzrůstala, až dosáhla 20 stupňů. Ve 14.10 na zádi explodovalo torpédo, zablokovalo kormidlo v poloze vlevo a loď začala opisovat kruhy při rychlosti 8 uzlů. Ve 14.23 se objevilo rudé dno lodi Jamato, jako když se převrátí mořská želva, nahoru se drápali námořníci, aby

dosáhli na malý okamžik bezpečí, pak loď explodovala v zlověstném oblaku ve tvaru hříbu a klesla ke dnu se 2 488 důstojníky a námořníky. Američané také potopili loď Jahagi a čtyři torpédoborce při ztrátě de-seti letadel a dvanácti členů posádky.

Útoky kikusui

Operace Ten Go předpokládala taktiku kikusui, do ní patřily masové útoky kami-kaze i sebevražedné výpady jednotlivců. Američané zřídili osádky, navádějící stíhačky u radarových strážních obrazovek, a strážní službu malých letadel ve vzdálenosti 40 až 95 mil od Okinawy. Operační svaz 58 byl umístěn na severu za účelem obrany proti útokům z mateřských ostrovů, zatímco operační svaz 57 a tichomořské loďstvo královského námořnictva operovalo na jihu a odráželo útoky z Taiwanu. Pancéřované pa-luby letadlových lodí Indefatigable, flustrious, Indomitable a Victorious dokázaly, že jim útoky kamikaze neuškodí.

Piloti kamikaze se soustřeďovali na strážní lodě, z nichž bylo více než dvacet poto-peno. O život přišly stovky námořníků. 6. dubna 1945 Japonci uskutečnili první útok kikusui v plném měřítku, mezi sedm set útočníků bylo rozděleno 355 sebevražedných letadel. Více než 250 z nich bylo zničeno, dříve než zmizela z obrazovky hlídkového radaru; pětadesát bylo sestřeleno, ještě než dorazila na Okinawu, 171 bylo v průběhu neúspěšného útoku zničeno. Během hodiny přišli Japonci o 476 letadel - 68 procent útočné síly. Ale 180 sebevražedných letadel - 51 procent z jejich celkového počtu - proniklo obranou, potopilo torpédoborce Emmons, dvě obchodní lodě naložené municí a vylodovací plavidlo LST, zasáhlo britskou letadlovou loď Illustrious a šest torpédo-borců. Ztráty byly vysoké - 466 zabitých a 568 zraněných, morálka byla silně otřesena zdánlivou neschopností odvrátit nepřátelský útok.

Druhý kikusui se skládal ze 194 sebevražedných letadel, doprovázených pětácti torpédovými bombardéry Jill, třiceti střemhlavými bombardéry Val a 150 stíhačka-

mi. Toto seskupení udeřilo 8. dubna odpoledne. Devět sebevražedných letadel byla člověkem řízená raketová letadélka Jokosuka Okha (Třešňové květy), nesená dvoumo-torovými bombardéry Betty. Jedna z Okha potopila torpédoborce Mannert L. Ábele, který již byl poškozen havarující stíhačkou Zero.

Při osmi dalších akcích kikusui bylo uskutečněno celkem 6 300 bojových náletů a 3 000 útoků kamikaze, při kterých bylo potopeno jedenadvacet lodí, čtyřicet tři lodí bylo těžce poškozeno a třidvacet lodí vyřazeno z činnosti na déle než měsíc. Ztráty amerického námořnictva činily 4 907 zabitých důstojníků a mužstva a 4 824 zraně-ných, toto číslo převyšovalo ztráty ve všech dosavadních válečných střetnutích. Ztráty by byly větší, kdyby zde nebyla jednoduchá fyzikální příčina: většinu japonských leta-del, i když byla naložena bombou o váze 227 kg, chyběla hmotnost potřebná k tomu, aby mohla větší válečné lodi způsobit vážnou škodu. Pouze malé letadélko Okha s roz-pětím křídel 5,1 metru, nesoucí výbušnou hlavici o váze 1 200 kg a dosahující rychlos-ti 576 mil za hodinu při střemhlavém letu, měla dostatečnou průbojnost, která chyběla obvyklým letadlům kamikaze.

Okinawa byla konečně 22. června 1945 dobyta po jedenácti týdnech nejúpornějších bojů války v Pacifiku. Bylo zabito více než 135 000 japonských vojáků, spolu se 75 000 civilisty. Americké ztráty v pozemní bitvě činily 7 374 mrtvých a 31 807 zraně-ných. Americký polní velitel generál Brukner byl zabit 18. června střepinou dělostře-leckého granátu. 22. června spáchal generálporučík Ušidžima rituální sebevraždu a jeho pobočníci mu udělili ránu z milosti.

Kapitulace Okinawy byla předposledním krokem na císařově cestě k tvrdé skuteč-nosti a k jeho hrůze přidala ztrátu lodí Jamato a vyřazení císařského japonského ná-mořnictva. Hirohito měl nesmírnou radost z velkých vítězství Japonska i Německa. Podporoval Todža do samého konce, pomáhal při utajování ztrát před vlastním lidem. Bude to chtít léta strašných porážek, zničení obchodního námořního loďstva, tragické bombardování a dvě atomové pumy, než bude ochoten přijmout kapitulaci.

13

Rozsah a hloubka dlouhé války

Ponorková válka v Pacifiku

V průběhu soudního řízení velkoadmirála Karla Dónitze v Norimberském procesu si jeho obhájci vyžádali a obdrželi písemné svědectví admirála Nimitze o tom, že Spo-jené státy vedly od 7. prosince 1941 až do konce války neomezenou námořní a vzduš-nou válku proti Japonsku. "Neomezená" byl mírný výraz; americký nápor na Japonce byl krutě agresivní a dosáhl nebyvalého úspěchu, byl mnohem účinnější než německé úsilí a úplně zastínil japonské ponorkové tažení.

Před válkou byly názory Spojených států a Japonska na ponorkovou válku téměř identické: ponorka měla operovat jako doplněk námořnictva a měla snižovat sílu nepří-tele postupným opotřebováváním. Obě loďstva navrhla ponorky podobné velikosti a vzhledu, ale jejich vlastnosti byly přizpůsobeny úkolům různého druhu a trvání. Exis-tovalo mnoho specializovaných typů, ale typická japonská průzkumná ponorka jako například proslulá I-19, vítěz nad lodí Wasp, měla výtlač pod vodou 3 654 tun, byla dlouhá 108,7 metru a široká 9,3 metru. Dva dieselové motory o celkovém výkonu 12 400 koňských sil zajišťovaly rychlost na hladině 23,5 uzle, zatímco elektrické mo-tory o výkonu 2 000 koňských sil zajišťovaly rychlost 8 uzlů při ponoření. Plně nalože-nou loď obsluhovala posádka čtyřidevadesáti důstojníků a mužstva a nacházelo se na ní sedmnáct torpéd. Ponorka I-19 mohla doplout 14 000 mil při rychlosti 16 uzlů a bez-pečně se ponořit do hloubky 100 metrů.

Přibližný protějšek ponorky I-19 v té době, patřil k třídě Gato amerického ponorko-vého loďstva, měl výtlač pod vodou 2 424 tun, byl dlouhý 94,9 metru a 8,2 metru širo-ký. Dieselové motory o výkonu 5 400 koňských sil zajišťovaly rychlost 20 uzlů na hladině, elektrické motory o výkonu 2 740 koňských sil zajišťovaly rychlost 8,75 uzlu při ponoření. Posádka osmdesáti až pětasedesáti mužů včetně osmi důstojníků byla vtěsnána do trupu, který se mohl bezpečně potápet do hloubky 91 metrů, ale v případě nutnosti i víc. Výzbroj se skládala ze čtyřidvaceti torpéd, odpalovaných buď ze šesti torpédometů na přidi nebo ze čtyř na zádi. Americké ponorky poskytovaly posádce větší pohodlí než jejich japonský protějšek. (Po válce námořníci ponorek všech národů všeobecně souhlasili s tím, že německý U-boat

byl nejlepší na světě, pokud jde o zaří-zení - s výjimkou torpéd - a výkonu.)

Na počátku války byl základním rozdílem podstatně lepší výkon a spolehlivost ja-ponských torpéd. Až do jara 1943 nebyla americká torpéda v podstatě zdokonalena. Počáteční japonský náskok však byl postupně snižován, protože americké ponorky měly podstatně lepší zařízení pro komunikaci a ultrazvukovou detekci, a co je ještě dů-ležitější, relativně brzy byly vybaveny radarem. Japonské ponorky byly vybavovány radarem od června 1944, ale japonský radar se nikdy nemohl rovnat americkému co do kvality a výkonu.

Japonsko zahájilo válku se čtyřiašedesáti ponorkami a postavilo 126 dalších, čímž dosáhlo celkového stavu 190 ponorek; ke konci války bylo potopeno 130 ponorek a pouze dvaatřicet bylo schopných nasazení. (Tento výčet nezahrnuje četná lidská torpé-da a trpasličí ponorky, které byly vybudovány s velkými náklady, ale byly málo účinné.) Amerika zahájila válku se 111 ponorkami a dalších 177 postavila, celkem tedy měla 288 ponorek. Dvaapadesát ponorek bylo ztraceno (z toho pětáctyřicet v akcích proti nepříteli) - 18 procent celkového stavu, což je velmi vysoký poměr vzhledem k ame-rickým bojovým jednotkám, a svědčí o velkém nebezpečí. I když existovalo několik tříd, ponorkové loďstvo bylo vysoce standardizované, třebaže v lodstvu s vývojem techniky docházelo k postupnému zdokonalování. Japonská strategie a osobnosti

Japonsko mělo největší a nejlepší předválečné ponorkové loďstvo v Pacifiku. Nane-štěstí pro Japonce se velení 6. ponorkové flotily rychle měnilo, od 1. února 1941 do konce války se vystříдалo 8 velitelů. Tyto změny odrážely rychle se měnící válečnou situaci, což na druhé straně ovlivňovalo japonskou strategii. Do dubna 1942 byl kladen největší důraz na útoky proti válečným lodím. Od té doby do listopadu 1942 byla po-zornost soustředěna na útoky proti obchodním lodím, tomuto úsilí silně čelila americká protiponorková taktika. Japonské útoky na obchodní loď, které se plavily v nekoneč-ných řadách od západního pobřeží napříč Pacifikem, byly tak nevýrazné, že americké loďstvo změnilo styl defenzivní protiponorkové války na ofenzivní.

Po listopadu 1942 japonské vedení ztratilo přehled o celkovém stavu války pod hla-dinou moře a používalo ponorky přednostně jako přepravní prostředky v akcích mo-gura (mezek), zaměřených na zásobování osamělých japonských ostrovních posádek. Omezené prostředky byly věnovány na ponorné nákladní přepravní prostředky jako Unkato, 41,5 metru dlouhý válec, který by mohl nést 337 tun nákladu, ale byl těžko ovladatelný při tažení, nebo Unpoto, plošina nesoucí děla, poháněná torpédovými po-honnými jednotkami a sloužící pro přepravu z ponorek na pobřeží.

Dlouhodobý spor mezi armádou a námořnictvem dosáhl vrcholu absurdity, když armáda začala tajně konstruovat vlastní ponorky, přičemž se vyhnula veškeré pomoci nebo informacím od námořnictva. Bylo vybudováno asi osmadvacet poměrně malých armádních náklad-ních ponorek, ale o jejich činnosti za války se dochovalo málo zpráv. Úsilí zaměřené na zásobování pokračovalo až do konce války. Od listopadu 1944 se Japonci zaměřili na používání sebevražedných zbraní včetně Kaiten, lidských torpéd s osádkou jednoho muže, a různých trpasličích ponorek.

Ponorky s osádkou dvou mužů nebyly původě plánovány jako sebevražedná zbraň, i když operační úkol přežilo málo lidí. Nesly je ponorky a byly poháněny pouze elektrickými motory, při ponoření měly výtlak šestačtyřicet tun, byly 24 metrů dlouhé a široké 1,8 metru. Při ponoření dosahovaly rychlosti 24 uzlů, byly vyzbrojeny dvěma torpédometry, nabíjenými zvenčí jako starobylý kanón. Nejznámější japonská trpasličí ponorka byla potopena torpédobor-cem Ward u Pearl Harboru, jako první z pěti, které tehdy byly ztraceny. Osmnáct dal-ších bylo ztraceno v jiných útocích.

Torpédo Kaiten zkonstruovali dva námořníci, kteří přežili operace trpasličích pono-rek, poručík Kuroki Hirosi a podporučík Nišina Seiko. Oba muži s touto nešťastnou zbraní přišli o život. Kuroki -jako mnozí jiní - při výcviku a

Nišina při prvním nasaze-ní. Osádky torpéd Kaiten měly výcvik a byly respektovány jako jejich letecké protějš-ky kamikaze, ale v boji nedosahovaly zdaleka takových výsledků.

Torpédo Kaiten bylo od počátku své konstrukce koncem roku 1942 považováno za sebevražednou zbraň, i když japonský námořní generální štáb naléhal, aby byla zacho-vána možnost úniku osádky. Po bitvě o Filipínské moře byla urychleně zahájena jeho výroba. Modifikovaný typ torpéda 93, s centrální sekcí pro osádku, periskopem a řidi-cím zařízením, měl výtlak při ponoření osmáct tun, byl 14,7 metru dlouhý a měřil v průměru 0,99 metru. Nesl výbušnou hlavici, která vážila 1 550 kg, a mohl útočit rych-lostí 20 uzlů ze vzdálenosti sedmadvacet mil. U prvních modelů musela být ponorka při vstupu posádky na hladině; pozdější modely umožňovaly vstup na palubu spodním poklopem při ponoření mateřské lodi. Celkem bylo uskutečněno devět větších útoků za použití torpéd Kaiten, výsledkem bylo potopení jednoho tankeru a torpédoborce, ale při tom byla zničena téměř všechna torpéda Kaiten a osm mateřských ponorek, které je nesly do bitvy. Když válka skončila, bylo v Japonsku k dispozici 100 torpéd Kaiten a 400 trpasličích ponorek, připravených zaútočit na spojenecké invazní loďstvo. Námoř-nictvo trvalo na programu bez ohledu na jeho nedostatky, především kvůli téměř dě-tinským nárokům, kladeným na jeho úspěch. Velitelé naprosto nepřesně stanovili rozsah způsobených škod, pouze na základě zvuku při explozi torpéd Kaiten, aniž co-koli spatřili, nebo si údajně ověřili jiným způsobem. Tyto fantastické odhady počítaly průměrně s jednou lodí najedno torpédo Kaiten, a ne s jakoukoliv lodí, ale jen s leta-dlovými a bitevními loděmi. Takový sebeklam je možné vysvětlit pouze v souvislosti s ofenzivním myšlením některých vojenských činitelů, kteří nikdy neprohráli válku a ne-mohli uvěřit, že se jim to stane. Torpéda Kaiten byla nasazena do boje, musí tudíž být úspěšná. Ani pochlebovači v Hitlerově bunkru nebyli tak slepí vůči pravdě.

Důstojníci a mužstvo sloužící na ponorkách představovali elitu japonského námoř-nictva; téměř všichni důstojníci byli absolventy námořní akademie, zatímco poddůstoj-níci a mužstvo byli, jak to povaha služby na ponorkách vyžaduje, specialisté. Kázeň byla mimořádně pevná, jako tomu bylo všude v japonských ozbrojených silách, ale ne-vyhnutelná blízkost života na ponorkách vyžadovala mezi důstojníky a mužstvem lepší vztahy, než jaké existovaly jinde.

Proto je o to více zarážející, že mezi všemi japonskými ozbrojenými složkami byli jedině důstojníci velící na japonských ponorkách po válce hodnoceni Spojenci i Japon-ci jako nevýbojní a neschopní. Důstojníci byli svazováni příliš

podrobnými rozkazy a nutností absolutního dodržování rádiového mlčení, i když komunikace byla životně důležitá. Stupeň účinnosti, kterého zde bylo dosaženo, může vykreslit příběh eskortního torpédoborce England, který potopil šest japonských ponorek ve dvanácti dnech, počínaje 19. květnem 1944. Význam tohoto vítězství se projevoval ještě dlouho po zničení těchto ponorek, protože sprovodilo ze světa strážní linii admirála Tojody, zdroj informací pro bitvu o Filipínské moře. Když se Tojoda konečně dozvěděl o vyřazení svých šesti ponorek, domníval se, že se střetly se silnou americkou skupinou, usilující o invazi na souostroví Palan. Poslal proto sedmdesát letadel z Guamů na souostroví Palan - právě když jich bylo zapotřebí na Guam. Loď England byla eskortním torpédoborcem třídy Buckley, velel jí korvetní kapitán Walton B. Pendleton a do služby byla zařazena 10. prosince 1943. Měla výtlak 1 400 tun, byla 93,3 metru dlouhá a široká 14,3 metru. Turboelektrický pohon o výkonu 12 000 koňských sil zajišťoval maximální rychlost 26 uzlů. England byla vyzbrojena třemi děly ráže 76 mm, třemi torpédometry ráže 533 mm, dvěma protiletadlovými děly ráže 40 mm a šesti ráže 20 mm. Na palubě měla výkonný radar, výborný sonar, vrhače protiponorkových raket a hlubinných náloží, a co je důležitější, její posádka měla dobrý výcvik.

Loď England spolupracovala s eskortními torpédoborci Raby a George na úkolu, který se zapsal do námořní historie. První obětí se stala zásobovací ponorka I-16, dopravující rýži na Buin; 19. května ve 14.33 pět salv protiponorkových raket zasáhlo cíl. England pak zahájila likvidaci Tojodovy hlídkové linie. 22. května ráno v 04.44 vypálila salvu protiponorkových raket na ponorku RO-106, která explodovala a potopila se. (Ponorky typu RO byly střední velikosti, dlouhé necelých 60 metrů a 6 metrů široké, o výtlaku 782 tun při ponoření. Byly určeny pro pobřežní obranné operace, měly dosah 3 500 mil a rychlost na hladině pouze 14,5 uzlu. Japonští členové posádek ponorek je měli rádi, neboť byly lépe ovladatelné než větší ponorky typu I.)

0 den později, v 08.34, nejméně deset protiponorkových raket roztrhlo ponorku RO-104. Ponorka RO-116 byla zničena 24. května ráno, stala se obětí první salvy z lodi England. S ohledem na přísný rozkaz dodržovat rádiové mlčení na japonské straně nebyla k dispozici žádná zpráva o masakru, způsobeném lodí England, pátá ponorka v strážní linii, RO-108, bezmocně vyčkávala až do 26. května, kdy ve 23.15 protiponorkové rakety provedly svůj konečný trik.

Při střetu s poslední ponorkou - RO-105 měla loď England řadu pomocníků; ve spolupráci s loděmi George, Raby, Hazelwood a Spangler byl 30. května v 01.44 zahájen útok. V 07.35 salva protiponorkových raket z lodi England zničila ponorku RO-105 - bylo to šesté vítězství, které znamenalo rekord, jaký nebude pravděpodobně nikdy překonán. (Šestá ponorka v hlídkové linii admirála Tojody - RO-117 - byla spatřena jižně od ostrova Truk a byla potopena letadlem PBY Catalina.)

Loď England byla vyznamenána výrokem prezidenta Unie. 9. května 1944 byla již s novým kapitánem v Okinawě zasažena útokem kamikaze a musela být odtahována do přístavu. Později odplula domů, aby byla vyřazena ze služby; měla být přeměněna na památník.

Na rozdíl od torpédoborců s jejich ničivými nočními útoky, křižníků s unikátní torpédovou taktikou, bitevních lodí s přesnou dělostřeleckou palbou či letadlových lodí s útočnými bombardéry a torpédovými letadly neexistovala žádná oblast, ve které by japonské ponorky ve válce vynikly. Jejich strategie byla zmatená, jejich taktika ubohá a ve skutečnosti zde neexistoval žádný výzkum a pokrok kromě marných sebevražedných projektů. Výsledkem bylo, že úspěchy japonských ponorek byly velmi omezené a ve skutečnosti neměly žádný vliv na průběh války, navzdory vítězství nad letadlovými loděmi Yorktown a Wasp a nad doprovodnou letadlovou lodí Liscome Boy a v posledních dnech války nad křižníkem Indianapolis.

Útok na loď Indianapolis ponorkou I-58 (která právě nesla torpéda Kaiten) uskutečněný 30. května 1945 byl dvojnásobně dramatický, protože tato loď právě dopravila součásti atomové bomby na ostrov Tinian. Loď Indianapolis plula bez doprovodu a neklíčovala; korvetní kapitán Hašimoto Močicura vypálil na loď dvě torpéda s dlouhým dosahem, ta se v patnácti minutách potopila. Nebylo zaznamenáno žádné rádiové volání o pomoc, nikdo na místě plánovaného přistání lodi si nevšiml, že nedorazila. Čtyři dny, kdy byli vydáni na pospas vlnám, přežilo pouze 316 členů posádky, ostatních 880 zahynulo. Poválečný vojenský soud obžaloval velitele křižníků kapitána Charlese B. McVaye z "ohrožení námořního plavidla z nedbalosti". Hašimoto byl svědkem obžaloby.

1 přes občasný úspěch byl celkový výkon japonského ponorkového loďstva poskvrnou na národní hrdosti v námořní oblasti; ponorky mohly dosáhnout rozhodujícího rozdílu v bitvách o Korálové moře, Midway a Filipínské moře. Selhaly v každém ohledu a s konečnou platností to může být přičteno na vrub okolnosti, která se v japonské vojenské historii nevyskytla často: nedostatku bojovnosti části jejího mužstva.

Americká strategie a osobnosti

Pearl Harbor změnil americkou strategii; nemohlo dojít k žádným bitvám mezi loděmi, dokud nebude zreorganizováno americké loďstvo. Americké ponorky se vrhly na japonské obchodní loďstvo jako vlci na pomalé ovce, protože nepřátelská protiponorková technika byla špatná a v průběhu zákazonosné války se zlepšovala jen pomalu.

Zdroj amerického vítězství spočívá v koncepci námořnictva dvou oceánů, kterou v roce 1940 tak energicky obhajoval prezident Roosevelt. Tato koncepce zajistila lodě, zařízení, obsluhu a výcvik, které se staly základními prvky pozdějšího úspěchu. Admirál King si zaslouží nejvyšší stupeň uznání za svou houževnatou obranu oblasti Pacifiku v době, kdy ohnisko válečného úsilí bylo v Evropě, a za svou ochotu přenést plnou moc i odpovědnost na admirála Nimitze a jemu podřízené velitele. Nimitz, který byl sám průkopníkem v ponorkovém loďstvu, přispěl k tažení ponorek tím, že opatřil potřebné zdroje a vložil je do schopných rukou svého přítele a kolegy "strýčka Charleiho". Viceadmirál Charles A. Lockwood byl jako velitel ponorek tichomořského loďstva tak důležitým činitelem v americkém ponorkovém loďstvu, jak byl Donitz v loďstvu německém.

Lockwood absolvoval roku 1912 námořní akademii, poprvé jako velitel stanul na A2, čtvrté ponorce, kterou vlastnilo americké námořnictvo. Na ponorkách strávil život a jako součást "ponorkové kultury" poznal z první ruky nebezpečí, kamarádství i mož-nosti. Jeho podřízení jej uznávali, protože byl jedním z nich, a byl obdivován pro způ-sob, jakým se dovedl vypořádat nejen s Japonci, ale časem také i s neústupnějším protivníkem, jakým se zdála být americká námořní byrokracie. Byl to Lockwood, kdo donutil tvrdohlavou vojenskou zásobovací správu uznat, že torpéda, která bez vyzkou-šení vpašovala námořnictvu, mají čtyři velké nedostatky. Jeho pragmatické zkoušky typu "odpal je přímo do sítěu prokázaly, že torpéda (která námořnictvo pokládalo za tak cenná, že nebylo dovoleno s nimi provést žádné praktické zkoušky) se pohybují ne-jen příliš hluboko, ale také chybně v horizontální i vertikální rovině. Návrh magnetické rozbušky, obestřený hlubokým tajemstvím, byl založen na místním magnetickém poli Rhode Islandu a špatně fungoval v magnetickém poli poblíž Japonska. Konečně pod-půrný mechanismus dotykové rozbušky byl tak citlivý, že úder ani zdaleka ne v úhlu 90 stupňů způsobil poruchu.

Vojenská zásobovací správa trvala na tom, že Lockwoodovy zkoušky jsou "nevě-decké", a odmítla připustit navrhované změny. Lockwood riskoval svou kariéru (což bylo pro většinu důstojníků odvážnějším činem než podstoupit boj s nepřítelem), obe-šel vedoucí činitele a obrátil se přímo na Nimitze a přesvědčil jej, aby nechal provést příslušné úpravy.

Lockwooda si také oblíbily jeho posádky kvůli péči, kterou jim věnoval, včetně rů-žového Royal Hawaiian Hotel pro odpočinek a rekreaci. Na oplátku jeho námořníci po-norkového loďstva přibližovali válku stále více k Japonsku, až se nakonec v posledních dnech války plavili otevřeně na hladině a snažili se vyprovokovat japonské torpédoborce k boji. Po počátečním nevalném úsilí v oblasti Filipín, kde spojení příliš opatrných kapitá-nů a vadných torpéd nedosáhlo očekávaných výsledků, americké ponorkové akce za-znamenávaly stále více úspěchů a zlepšovaly se každým měsícem. Uspořádání ame-rických velitelství nebylo ideální, neboť existovala tři oddělená ponorková velitelství (pro Pacifik, pro jihozápadní Pacifik a pro Atlantik), která fungovala prakticky nezá-visle. Ale zásobování ponorek probíhalo dobře, noví kapitáni byli opravdoví bojovníci a problém torpéd byl konečně vyřešen.

Ponorky operovaly ve flotilách, z nichž každá se skládala ze dvou divízi po šesti po-norkách, byly přiděleny buď k zásobovacím plavidlům ponorek, což byla vlastně plo-voucí města, nebo k pozemním základnám. Po hlídkové plavbě byla poskytnuta dovolená, následovalo několik dnů výcviku a pobytu v zásobovacích střediscích; po pěti hlídkových plavbách byla ponorka poslána zpět do Spojených států ke generální opravě.

Výsledky amerického úsilí jsou uváděny ve statistikách. Japonsko zahájilo válku asi se šesti miliony tun "ocelového loďstva", to znamená s loděmi vyrobenými z oceli a o výtaku přes 500 tun. Mimoto existovalo mnoho menších ocelových plavidel a tisíce malých dřevěných plavidel. Japonská civilní ekonomika potřebovala k udržení své ú-rovně asi tři miliony tun tonáže ročně, ale při vypuknutí války byla tato potřeba dras-ticky snížena na 1,9 milionu tun.

Po zahájení války Japonsko ukořistěním nebo obsazením získalo 800 000 tun lodní-ho prostoru, v průběhu války postavilo celkem 3,2 milionů tun, úctyhodného vrcholu -1,7 milionu tun - bylo dosaženo v roce 1944. Během války mělo tedy k dispozici více než 10 milionů tun lodního výtaku.

Ve válce Japonci přišli z nejrůznějších příčin o 2 259 obchodních lodí o tonáži 8,1 milionu tuny; dalších 275 lodí a 755 802 tun vyřadily poruchy. Toto snížení kapacity obchodního loďstva téměř o devadesát procent způsobilo, že japonský dovoz, který v roce 1940 převyšoval 22 milionů tun, poklesl v roce 1945 na 2,7 milionu tun, tato úro-veň odpovídá vyhladovění.

Americké ponorky, které představují pouze malý podíl na celkové síle amerického námořnictva, potopily ohromujících 59,7 procenta japonského obchodního loďstva. K potopení 1 150 lodí o celkové tonáži 4,9 milionu tun bylo zapotřebí téměř 15 000 torpéd. Letectvo (armádní, námořní z pozemních základen a z letadlových lodí) potopi-lo 750 lodí s tonáží 2,5 milionu tun; na účet min bylo připsáno 210 lodí a 397 412 tun; zbytek měla na svědomí dělostřelecká palba hladinových plavidel, riziko na moři a dal-ší neznámé příčiny.

Ponorky také potopily 214 japonských válečných plavidel všech velikostí o celko-vém výtaku 577 626 tun. Koncem roku 1944 byly velké námořní cíle vzácné a ponor-ky potápěly tisíce bárek, sampanů, malých ocelových lodí a rybářských plavidel, vynořily se na hladinu a odstřelovaly je jako kachny na střelnici. I když to nebyl nijak ohromující způsob vedení války, byl nezbytný, protože tyto malé čluny představovaly dojmavý systém, který udržoval Japonsko při životě a prodlužoval mu smrtelné křeče. Ani tyto údaje však nevystihují skutečný stav, neboť japonská opravárenská zařízení, kdysi tak účinná, byla zničena a mnohé lodě, které ještě mohly být schopné plavby, če-kaly v přístavech, vyřazené z provozu kvůli tomu, že nebyly opraveny a nedostávalo se paliva. Japonské obchodní loďstvo utrpělo 143 000 lidských ztrát, z toho bylo 27 000 zabito.

Úspěch amerických ponorek je v ostrém rozporu s neúspěchem na japonské straně; tyto úspěchy byly rozhodujícím způsobem ovlivněny protiponorkovými opatřeními obou národů. Jak předvedl eskortní torpédoborce England a jeho pomocné lodě, ame-rické protiponorkové akce byly vynikající. To museli japonští admirálové s lítostí u-znat. Velký počet dobře vybavených lodí s bojechtivými a útočnými posádkami ničil nepřátelské ponorky. Japonsko, jehož ostrovní říše byla mimořádně nechráněná proti ponorkovým útokům, podnikalo pouze formální protiponorkové akce. Protože taková

opatření měla převážně defenzivní charakter, podceňovali ji stejní válečníci, kteří neza-jistili pancéřování a samotěsníci palivové nádrže pro svá letadla. Ale i poté, co se v plné míře projevila americká hrozba, se mnoho nezměnilo. Japonské protiponorkové zbraně zůstaly primitivní, s neúčinnými hlubinnými náložemi, podřadným ultrazvuko-vým a radarovým zařízením a spříliš malým počtem lodí, vyčleněných pro tento úkol.

Jednotlivé americké hrdinské činy

Existují doslova stovky vynikajících příkladů z americké ponorkové války a po válce veteráni "tiché služby" napsali

řadu výborných knih o svých zkušenostech. Zde se můžeme zmínit pouze o několika nejvýznamnějších událostech. Americká ponorka Tautog, které od roku 1942 do roku 1945 veleli tři kapitáni, potopila nejvíce japonských lodí - dvacet šest - o celkovém výtaku 72 606 tun, mezi nimi i dvě ponorky a jeden torpédoborec. Americká ponorka Flasher potopila největší množství tonáže - 100 231 tun - v pouhých třinácti měsících od ledna 1944 potopila jedenadvacet plavidel. Korvetní kapitán Reuben I. Whitaker docílil sedmnácti z těchto úspěchů včetně lehkého křižníku Oi a dvou torpédoborců.

Když se japonský obranný perimetr zmenšil, americké ponorky hlídkovaly blíže u japonských ostrovů a velikost japonských konvojů a počet doprovodných lodí začal vzrůstat. Každé americké dobytí ostrova vyřadilo jednu námořní trasu, nakonec byli Ja-ponci nuceni držet se se svými loděmi podél pobřežní linie Číny a Korey. Když se v roce 1944 zhroutily japonské zásobovací trasy, Spojené státy zahájily akce vlčích smeček.

Operovaly ve skupinách po dvou nebo po třech, jejich kapitáni jim často propůjčovali různá barvitá pojmenování jako "Moseleyovi hromotluci", "Blairovi bombeři", "Uderwoodovi uličníci" nebo "Earlovi odstraňovači". Ponorky přenesly válku do Jiho-čínského moře a pak do Vnitřního moře, vyzbrojeny odvahou a moderními detekčními přístroji si namáhavě razily cestu rozsáhlými minovými poli, z nichž některá se rozprostírala od Taiwanu ke Kjúšú.

Ponorka Sealion II na své třetí válečné hlídkové plavbě v nebezpečných vodách Východočínského moře, pod velením fregatního kapitána Eliho T. Reicha, sledovala ve-teránskou bitevní loď Kongo. Právě po půlnoci 21. listopadu 1944 Sealion narazila na bojovou jednotku dvou bitevních lodí (Jamato s admirálem Ugakim, právě zbaveným velení nad svou bitevní lodí, a Kongo) a dvou křižníků - Nagato a Jahagi. Vracely se v doprovodu tří torpédoborců jako zpráskaní psi - v případě Ugakiho s pořádnou ko-covinou z potupy, které se jim dostalo v bitvě o Leytský záliv. V 02.56, při drzém kroužení na hladině tvář v tvář tuctům velkých děl včetně děl ráže 457 mm na palubě lodi Jamato, se Reich zapsal do námořní historie tím, že dosáhl dvojí trefy. Vypálil na jednu bitevní loď šest torpéd z přidi, pak provedl prudký obrát napravo a vypálil třikrát na druhou loď ze svých torpédometů na zádi. Když odplouval, aby urazil vzdálenost pěti mil mezi Sealionem a svou obětí, uslyšel tři zřetelné zásahy. Reich nespouštěl ne-přítele z dohledu, a zatímco znovu nabíjel torpéda, japonské lodě odpluly, zdánlivě ne-porušené.

Bojový svaz se brzy rozdělil; loď Kongo utrpěla dva zásahy. I když se nachýlila o 15 stupňů na levou stranu, plula dál rychlostí 16 uzlů. Torpédoborce Isokaze a Hama-kaze byly přiděleny jako její doprovod. Když Reich připravoval svůj druhý útok, Kon-go - stále na hladině - náhle explodovala a potopila se, byla to jediná japonská bitevní loď

i loď potopená v této válce ponorkou. Po válce bylo zjištěno, že Reichův torpédový útok z torpédometů na zádi zničil torpédoborce Urakaze o výtaku 2 490 tun. Byl to pozoruhodný úspěch: jedna bitevní loď a jeden torpédoborec v jediném vynikajícím útoku. Za svou kariéru loď Sealion II potopila celkem jedenáct plavidel o výtaku 68 297 tun.

Dokonce i největší japonské lodě, již tak nechráněné před vzdušnými útoky, se ne-mohly vyhnout ponorkám. Ponorka Archerfish byla pětadvacátá v pořadí, pokud jde o celkovou potopenou tonáž, s 59 800 tunami. Docílila toho potopením pouhých dvou lodí, lodi pobřežní obrany 24 o výtaku 800 tun a letadlové lodi Sináno o výtaku 59 000 tun. Velitel lodi Archerfish, fregatní kapitán Joseph F. Enright, se na své páté hlídkové plavbě plavil asi 150 mil jižně od Tokia. 28. listopadu 1944 ve 20.48 došlo k radarové-mu kontaktu s něčím, co vypadalo jako velký cíl. V průběhu jedné hodiny to bylo iden-tifikováno jako letadlová loď, plující rychlostí 20 uzlů a doprovázená čtyřmi loděmi. Archerfish byla při plavbě na hladině ojedinelou pomalejší, ale protože letadlová loď klíčkovala, nezůstával pozadu. Enright vyslal zprávu o navázání kontaktu, ale v 03.00 změnila Sináno kurz na jihozápad, čímž se snížila vzdálenost od ponorky Archerfish. Kdyby pokračovala v přímém kurzu, mohla uniknout.

Sináno byla původně bitevní loď třídy Jamato, ale po ztrátách u Midway byla zre-konstruována na letadlovou loď. Když byla 18. listopadu 1944 zařazena do služby, byla největší letadlovou lodí na světě. Měla opancéřovanou letovou palubu, 256 metrů dlouhou a 40 metrů širokou, její vnitřek byl tak prostorný, že mimo vlastní stav padesáti letadel ještě sloužila jako zásobovací a podpůrná loď pro menší letadlové lodě. Když byla zachycena ponorkou Archerfish, byla právě na cestě do Kure za účelem konečné-ho vybavení; její vodotěsné poklopy a řada pomocných čerpadel nebyly dosud instalovány.

V 03.17 Archerfish vypálila smrtící věž šest torpéd vzoru 14 na cíl. Všechna šest zasáhlo cíl a těžce poškodilo obrovskou loď po celé její délce. Je neuvěřitelné, že kapitán lodi Sináno - Abe Tošio - nesnížil rychlost, i když měl nezkušenou posádku a nedosta-tek zařízení pro odstraňování škod, ale razil si dál cestu vpřed po sedm hodin, přitom po celou dobu nabíral vodu. V 10.48, 160 mil jihovýchodně od mysu Muroto, se tato loď, největší a nejmladší, jaká kdy byla potopena ponorkou, po desetidenní službě pře-vrátila a potopila, spolu s ní kleslo ke dnu 500 mužů včetně Abeho. Tato ztráta byla tak pokořující, že byla utajena i před důstojníky takového postavení, v jakém byl vice-admirál Ugaki.

V lednu 1945 si ponorka Barb, které velel fregatní kapitán Eugene B. Fluckey, za-sloužila uvedení ve výroku prezidenta Unie za svůj samostatný útok na kón voj třiceti japonských lodí; Fluckey byl vyznamenán Čestnou medailí. Barb později bombardovala japonské pobřeží dělostřelbou a raketami a 17. července 1945 devět členů její po-sádky podniklo invazi na japonské území poblíž Otasamu na východním pobřeží Karafuta. Vyhodili do povětří železniční trat a vlak, tím vyjádřili, kam až byly ame-rické posádky ponorek ve své bojechtivosti schopné dojít. Barb se s 96 628 tunami za-řadila na třetí místo v tonáži potopených lodí, v počtu potopených lodí se svými sedm-nácti loděmi byla na dvanáctém místě. Letadlová loď - veterán Junyo, přestavěná ze zaoceánského parníku Kašiwara Maru o výtaku 27 500 tun, přežila kruté bitvy u ostrovů Santa Cruz a ve Filipinském moři.

9. prosince 1944 se stala obětí torpéd ponorek Redfish, které velel fregatní kapitán Louis "Sandy" McGregor, a Sea Devil pod velením fregatního kapitána Ralpha Emer-sona Stylese. Junyo se sice nepotopila, ale již nikdy se nevrátila do služby, v roce 1947

byla poslána do starého železa. O deset dnů později ponorka Redfish křižovala ve vodách Východočínského moře, když se objevil na obzoru cíl.

McGregor si nevšímal hlubinných náloží, shazovaných z letadla (japonské hlubinné nálože obsahovaly pouze 90 až 135 kg výbušnin a obvykle nebyly shazovány v systematickém sledu), protože spatřil novou letadlovou loď Unryu o výtlaku 18 500 tun, která se bezstarostně blížila k jeho ponorce. V 16.20 odpálil čtyři torpéda, z nichž jed-no zasáhlo před letadlové lodi.

Unryu se zastavila a téměř okamžitě se naklonila o dvacet stupňů na pravý bok. Skupina nepřátelských torpédoborců obklopila Redfish, ale americké ponorky byly připraveny se okamžitě pustit do souboje s hladinovými plavidly.

McGregor odpálil ještě čtyři torpéd, pak se zatočil, zatímco jeho muži znova nabíjeli torpéda. Druhé torpédo zasáhlo Unryu, která klesla v 16.59 pod hladinu. Hlubinné nálože torpédoborců poškodily ponorku Redfish, ale McGregor nechal svůj člun dvě hodiny na mořském dně, pak se vynořil a vrátil se do Pearl Harboru.

Historie námořnictví je plná podobných příběhů o hrdinství a mimořádných výkonech. Je smutné, že toho mnoho nevíme o posledních tragických okamžicích většiny z dvaapadesáti ponorek, které byly ztraceny. Většinou čluny jednoduše zmizely a nikdo již o nich neslyšel; v několika případech se někteří členové posádek zachránili. Z 16 000 mužů, kteří se vydali na hlídkové palby, bylo usmrceno 3 506 - to znamená 22 procent! To byl největší podíl ztrát ze všech vojenských složek.

Ostatní úkoly uložené americkým ponorkám

Úsilí námořnictva Spojených států bylo zaměřeno na ničení japonského loďstva, ale již od prvních dnů války také vysílalo své ponorky k plnění stovek zvláštních úkolů. Tehdy byla dovážena do Corregidora munice a zásoby a zpět byli dopravováni piloti a zlato, až do posledních dnů, kdy došlo k vyloďování speciálních agentů, a v očekávání invaze do Japonska byla prozkoumávána minová pole.

Ponorky se obvykle vracely na Filipíny, přivážely municí a zásoby k podpoře guerillového hnutí, odvažely civilisty pronásledované Japonci a později osvobozené válečné zajatce. Japonská okupace byla krutá (odhaduje se, že tři miliony Filipínců pod nadvládou Japonců zemřelo, většina hladí) a i tak relativně malé množství zásob, které mohly ponorky přivést, bylo velice cenné.

Ponorka Nautilus vykonávala speciální posláni v oblasti Attu, Dutch Harboru, Gilbertových ostrovů a prakticky dojížděla až k Filipínám. Její sesterská loď Narwhal měla podobné posláni; mimoto obě ponorky také poslaly ke dnu třináct japonských plavidel.

Ponorkové loďstvo se postupně rozmáhalo a docházelo k jednotlivým úspěšným akcím, v průběhu tažení na Gilbertovy ostrovy v listopadu 1943 byl proto zřízen systém stanovišť ponorek, aby mohly zachraňovat sestřelené letce. Tažení letadel B-29 se urychlovalo, i když bylo stále obtížnější vyhledávat japonské lodě, z toho důvodu bylo do záchranných akcí zařazováno stále více ponorek, nejméně čtyři ponorky na jednu záchrannou misi. První záchranná akce letadel B-29 se uskutečnila 19. prosince 1944, když ponorka Spearfish, které velel korvetní kapitán Cyrus C. Cole, u Boninských ostrovů zachránila sedm mužů.

V roce 1943 strávily ponorky na záchranných stanovištích čtyřašedesát dnů a zachránily sedm letců; v roce 1944 to bylo již 469 dnů a 117 zachráněných, zatímco v roce 1945 2 739 dnů a 380 zachráněných. Celkem ponorky zachránily 504 letců.

948

Jeden z nejznámějších a nejrozhodnějších velitelů ponorek fregatní kapitán Richard H. O'Kane na ponorce Tang se také vyznamenal v záchranných akcích. Pod velením O'Kaneho potopila Tang čtyřadvacet plavidel o výtlaku 93 824 tun a zachránila dvaadvacet letců na jediné hlídkové jízdě, přímo pod děly japonských pobřežních baterií na Truku. Při útoku letadlových lodí na ostrov bylo sestřeleno pětadvacet letců, někteří z nich přistáli na atolu a nebylo tedy možné je zachránit. Kdykoliv to bylo možné, zůstávala Tang na hladině a páčila na nepřátelské dělostřelce ze svých malorážových palubních děl. Stíhačky amerického námořnictva potlačovaly nepřátelskou palbu ostřelováním z palubních kulometů, tak vznikla spolupráce mezi letectvem a ponorkami, při které stíhačky aktivně pomáhaly ponorkám při jejich záchranných akcích. (I když byli letci šťastni, že byli zachráněni, většina z nich byla v ponorkách sužována klaustrofobií, a to ještě nikdo z nich nezažil útoky hlubinných náloží a jiné rutinní události ze života námořníků sloužících na ponorkách.)

O'Kane, nesporně eso mezi americkými ponorkovými námořníky, byl 7. prosince 1941 na palubě ponorky Argonaut v Pearl Harboru. Jako výkonný důstojník absolvoval ve válce pět hlídkových výjezdů na ponorce Wahoo, pak převzal Tang. Při její páté hlídkové plavbě, na které od 10. do 25. října potopila sedm plavidel, podnikl O'Kane jiný hladinový útok na dopravní loď, při kterém se jedno z jeho torpéd stočilo a narazilo do zádi ponorky Tang. O'Kane s osmi dalšími muži byli vymrštěni do oceánu; čtyři z nich přežili noc a byli naloženi Japonci. O'Kane byl mezi nimi a přestál ne-konečnou řadu bití a mučení.

Přežil jako válečný zajatec, a když byl propuštěn, obdržel Čestnou medaili, která se přiřadila k jeho pěti Legion of Merits, třem stříbrným hvězdám, třem námořním křížům a mnoha dalším vyznamenáním.

Minová válka

Ponorky všech loďstev byly často používány ke kladení min, odlišovaly se pouze technologií od těch, které byly používány v americké občanské válce, a na všech oceánech světa zasahovaly s překvapivou účinností.

Mina předcházela o staletí dělo s drážkovanou hlavní, ponorku, letadlo a obrněnou loď. I když se jim v průběhu 2. světové války nedostávalo velké publicity, potopily více než 200 hladinových válečných lodí a tisíce obchodních plavidel. 550 000 min, položených v průběhu 2. světové války, představovalo nenákladnou zbraň, která však díky docíleným škodám přinášela ekonomický užitek. Miny nebyly používány ve větším měřítku, protože Spojené státy a Velká Británie byly ofenzivně zaměřené námořní mocnosti, které je považovaly za pasivní, defenzivní zbraň. Němci, kteří

měli vedoucí postavení v technologii min, nepoužívali své nejlepší miny v takovém množství, v jakém by mohli, protože se obávali, že by mohlo být odhaleno tajemství jejich použití a využito proti nim. Japonci i přes svou účinnou mentalitu používali miny téměř výlučně k defenzivním účelům a s nijak dobrými výsledky - čtyři japonské lodě byly v prvních měsících války zničeny vlastními minami.

V I. světové válce se používaly převážně miny kontaktního typu; loď musela na minu narazit - nebo - v případě min navržených Američany - narazit na drát připojený k mině a visící od plováku. V roce 1918 Německo, Anglie a Spojené státy vyvinuly koncepci magnetické miny. Němci je použili ve 2. světové válce, ale jejich úspěch byl ztlumen tím, že jich měli příliš málo: v prvních čtyřech měsících války jich nebyli schopni položit ani 500.

249

Britové objevili jeden vzorek v nánosech na mořském břehu u Shoeburynessu, a proto mohli navrhnout protipatření včetně odmagnetizování lodí, kterého bylo docíleno průchodem proudů masivními závitů drátu nataženého kolem trupu lodí, čímž bylo pozměněno nebo neutralizováno jeho přirozené magnetické pole. Nicméně německé vzdušné kladení min v ústí řeky Temže v listopadu 1939 hrozilo uzavřením přístavu v Londýně. V tomto jediném měsíci miny potopily sedmadvacet obchodních lodí o výtlaku 120 958 tun; jeden torpédoborec a jeden křižník byly potopeny a mnoho jiných lodí bylo poškozeno. Němci položili během války u amerického pobřeží pouze 318 min; jen deset obchodních lodí bylo potopeno nebo poškozeno, byly však vynaloženy nesmírné prostředky na zařízení pro odstraňování min.

Odstraňování upoutaných min bylo poměrně jednoduché; dnové miny spočívající na mořském dně bylo mnohem obtížnější odstranit, ačkoliv během let každé námořnictvo vyvinulo k tomuto účelu vhodnou techniku. Stejně jako u elektronických protipatření v "minové a odminovací" válce docházelo k výměně zkušeností, některé miny byly kladeny v obalech, které uvolnily aktivní minu pouze po porušení obalu.

Němci vynalezli akustické miny, magneticko-akustické miny, miny s počítadly lodí (které neexplodovaly dříve, dokud neprojel určitý počet lodí) a tlakové miny, které reagovaly na pokles tlaku, k němuž došlo při průjezdu lodí. Tyto takzvané "ústřicové miny" byly vyrobeny v roce 1940, ale Němci odložili jejich užívání z obavy, že Britové provedou odvetný úder podobnou zbraní. Hitler trval na tom, aby byly použity v Normandii (kde musela být provedena největší operace na odstraňování min v historii), byly jich však položeny jen asi 4 000 a zaznamenaly pouze omezený úspěch, když potopily dva torpédoborce a několik vylodovacích plavidel. Kdyby měl Rommel k dispozici takové množství pozemních a námořních min, jaké požadoval - více než 40 milionů -, mohla být invaze vážně ohrožena.

Americké námořnictvo začalo ve válce používat při operacích miny brzy, bez zvláště výrazné podpory, ale bylo jich moc málo. Později, když bylo k dispozici více min, nebyl při jejich využití používán natolik účinný program, jak by bylo zapotřebí. Kapitáni neradi nakládali miny na letadlové lodě - zabíraly místo a byly nebezpečné a letadla z letadlových lodí jich mohla vzít najeden bojový let jen několik. Ponorky byly se svými torpédy tak úspěšné, že v tomto případě se miny nedočkalys vysokého ocenění.

Skutečný význam minových operací se prokázal ve válce až později, když byla k dispozici pro kladení min letadla B-29 s dlouhým dosahem. Tajná studie, vypracovaná laboratorii námořní zásobovací správy v Silver Spring v Marylandu, zašla tak daleko, že prokázala účinnost používání letadel B-29 ve srovnání s používáním ponorek, tento závěr přijalo námořnictvo se smíšenými pocity. Na jedné straně námořnictvo zazlívalo arogantnímu letectvu, že je studie zvýhodnila, ale na druhé straně námořnictvo ve vlastním zájmu studii potřebovalo, aby získalo bombardéry s dlouhým doletem. Arrogantní letectvo nechťelo shazovat miny, ale současně si nepřálo, aby námořnictvo dostalo bombardéry s dlouhým doletem, a tak tento úkol zdráhavě přijalo.

Tažení ponorek trvalo čtyřicet čtyři a půl měsíce, ve srovnání s tím kladení min prostřednictvím letadel B-29 zabralo čtyři a půl měsíce. V tomto období potopilo 100 ponorek 4,8 milionu tun tonáže obchodního loďstva (v průměru 107 416 tun za měsíc) za cenu dvaapadesáti potopených ponorek. Čtyřicet letadel B-29 potopilo 1,3 milionu tun lodního prostoru (v průměru 277 777 tun za měsíc) při ztrátě patnácti letadel. Celkem padlo 103 členů leteckých posádek ve srovnání s 3 560 námořníky, sloužícími na ponorkách. Z čistě humánního hlediska připadá na ztrátu lidského života v amerických

minových operacích 12 135 tun potopeného lodního prostoru, zatímco u ponorek je to pouze 1 343 tun. Podle ekonomického měřítka přišlo používání min na 6 dolarů za jedinou potopenou tunu, u ponorek potopení jedné tuny stálo 55 dolarů.

Nejzávažnějším závěrem této studie bylo zjištění, že vzdušná síla nemůže dosáhnout jeden z požadavků doktríny Alfreda Mahana, nepřetržitou uzavírací blokádu. K tomu ale nikdy předtím nedošlo, protože bez ohledu na počet lodí, které mělo královské nebo americké námořnictvo k dispozici, nesmírná rozlehlost evropských a asijských kontinentů způsobila, že mohly být zajištěny jen ty nejdůležitější přístavy. V důsledku toho bylo od koncepce uzavírací blokády upuštěno a byla vytvořena koncepce dálkové blokády - která odsunula nepřátelské lodě z vod oceánu.

Vzdušné zaminování

Ofenzivní akce vzdušného zaminování proti Japonsku začaly kampaní ve vnějším pásmu v únoru 1943, která zahrnovala všechny oblasti vnějšího pásma japonského obranného perimetru, od Salamounových ostrovů po území zahrnující Čínu, Barmu a Indii včetně řek a pobřeží Číny, Barmy, Thajska, Indočíny a Malajského poloostrova. Během tohoto období americký 5., 7., 10. a 14. vzdušný sbor a XX. velitelství bombardovacího letectva spolu s královským letectvem, královským australským letectvem a americkým námořnictvem nakladly 9 254 min.

Kampaň vnějšího pásma měla za následek 275 000 tun výtlaku potopeného lodního prostoru a 610 000 tun poškozeného lodního prostoru. Minová pole a vytrvalé ponorkové a letecké útoky donutily Japonsko stáhnout většinu ze zbývajících dvou milionů tun lodního prostoru do vnitřního pásma, které zahrnovalo Japonské moře, Žluté moře a Východočínské moře. Jak se japonský obranný perimetr zmenšoval, úsilí při kladení min vzrůstalo a stále více se

přibližovalo k mateřským ostrovům; při skocích z ostrova na ostrov byl každý ostrov zaminován, aby byly potlačeny jeho síly a znesnadněno je-jich zásobování. Když byla v určité oblasti plánována ofenzíva, letadla z amerických letadlových lodí provedla zaminování, a uzavřela tak nepřátelské přístavy, které by mohly poskytnout pomoc. V tažení na Mariánské souostroví byla například silně zaminována pevnost na ostrově Palau.

Admirál Nimitz se opakovaně přimlouval za společnou akci leteckého zaminování, v níž by armáda poskytla letadla B-29 s posádkami a námořnictvo miny a technický personál. Generál Henry "Hap" Arnold, velící generál amerického armádního letectva, souhlasil pouze váhavě, protože toto úsilí by odvádělo pozornost od strategického bombardování, které obhajovali vedoucí činitelé letectva. Nakonec nařídil velícímu generálovi XX. velitelství bombardovacího letectva generálmajorovi Curtisovi LeMayovi, aby tuto operaci zahájil 1. dubna 1945. Po přijetí rozkazu začal LeMay plá-novat v typickém měřítku B-29 - velkou vícefázovou kampaň, zahrnující výcvik, prů-zkum, stanovení výše škod a rozšíření operační činnosti na stále větší oblast.

V příkrém rozporu s tím Japonci i přes svou dlouhou zkušenost v používání min pro válečné účely byli zcela nepřipraveni na minovou kampaň, chyběly jim minolovky, zařízení i personál. Nebyli schopni se vypořádat ani s počátečním americkým úsilím a byli brzy zaskočeni jeho rychlým vzrůstem co do rozsahu i náročnosti.

LeMay zvolil pro minovou kampaň 313. bombardovací peruť a příležitostně ji doplňoval jinými složkami. Námořnictvo spolupracovalo tak horlivě, že komplexní ře-těž příkazů, nutný ke koordinování úsilí těchto dvou složek, probíhal hladce.

Kombinace skoků z ostrova na ostrov, ponorek a min zastavily v březnu 1945 pro-voz na pětatřiceti ze sedmačtyřiceti pravidelných japonských konvojových tras. Nefun-govala doprava z Holandské Východní Indie, Singapuru a z Filipín. Přístavy na asijské straně ostrovů Kjúšú a Honšú přijímaly lodní náklady silně omezených japonských do-vozů, zatímco význam Tokia, kdysi srdce námořního obchodu Japonska, stále více u-padal. Byl sestaven seznam čtyřiaadvaceti oblastí, které měly být zaminovány, z nich nejdůležitější byl východní konec úžiny Šimonoseki, označený jako L (Love), a západ-ní konec, označený jako M (Mike). Úžina Šimonoseki byla jedinou chráněnou vodní trasou, která lodím umožňovala proplouvat ze západního pobřeží k východním průmy-slovým centrům; byla to také tradiční cesta pro válečné lodě, které se vydávaly do akce.

Taktické i strategické úvahy pohnuly LeMaye k tomu, aby zaminoval nejprve úžinu Šimonoseki; útok na Okinawu byl naplánován na duben a on si přál omezit japonské loďstvo, jak jen to bude možné. V noci 27. března 313. bombardovací peruť, které ve-lel brigádní generál John J. Davies, vyslala 105 letadel B-29, letících samostatně ve výšce 1 500 až 2 400 metrů. Každý bombardér nesl náklad 5 400 kg výbušnin - směsi-ci akustických a magnetických min o váze 454 a 908 kg, které měly být shozeny padá-ky do moře. Další skupina vzlétla o tři noci později, připojila se ke shazování min na úžinu Šimonoseki a přidala další k přístupům k Sasebo, Kure a Hirošimě. Miny, je-jichž dopad brzdily padáky, vyžadovaly, aby armádní letectvo vyvinulo zvláštní postu-py při shazování min za vizuální i radarové kontroly.

Výsledky zaminovací operace mohou být zakresleny do dvou vzájemně se protínají-cích křivek: se vzrůstajícím počtem amerických min upadala japonská lodní doprava. LeMayův plán se osvědčil po taktické i strategické stránce; bitevní lod Jamato byla nu-cena podniknout výpad průlivem Bungo Suido mezi ostrovy Kjúšú a Sikoku (žádná lod větší než lehký křižník již nikdy neproplula úžinou Šimonoseki), byla zpozorová-na, sledována a potopena, japonský průmyslový dovoz klesl z 800 000 tun v březnu na 200 000 tun v srpnu.

Zaminování vstoupilo do nové fáze 3. května zavedením "nevylovitelných" tlako-vých min a zaminováním přístavů ve Vnitřním moři, stejně jako Tokia, Nagoje, Kóbe a Osaky. Třetí fázi zahájilo 13. května zaminování všech přístavů na severozápadě os-trova Honšú a Kjúšú. (Během května převýšily ztráty v důsledku min poprvé ztráty způsobené ponorkovými torpédy.) Čtvrtá fáze začala 7. června a rozšířila úsilí na men-ší přístavy a donutila Japonce vykládat své lodě na moři prostřednictvím námořních nákladních člunů. Námořnictvo přispělo k plnění programu svými čtyřmotorovými le-tadly Consolidated PB4Y-2 Privateer, která měla zaminovat jižní pobřeží Korey.

Pátá fáze zintenzivnila všechno předcházející úsilí do té míry, že každý přístav, kon-trolovaný Japonci, byl minami odříznut. Situace byla natolik zoufalá, že se Japonci uchýlili k lodní dopravě na způsob ruské rulety, nutili své lodě plout vpřed bez ohledu na minová pole, tím se smířili s nevyhnutelnými těžkými ztrátami za cenu proniknutí malého množství lodí.

Armádní letectvo rozšířilo rozsah zaminování vnitřního pásma o necelých 7 procent a v l 529 bojových letech vypustilo 12 135 min. Podle japonských záznamů bylo poto-peno 294 lodí, 137 lodí bylo poškozeno do té míry, že nebyla možná oprava, a 239 lodí muselo podstoupit opravy, které v průměru trvaly devadesát dnů. Japonská lodní doprava byla přerušována a miny byly seřizovány tak, aby reagovaly na stále menší plavidla; dokonce dřevěné lodě nemohly uniknout tlakovým minám. Tyto akce před-stavovaly téměř 25 000 položených min, které pomohly potopit 515 lodí a 560 lodí

poškodit. Tímto způsobem bylo vyřazeno z války celkem 2,3 milionu tun lodního pros-toru.

Souhrn ztrát však představuje jen jednu stránku úspěchu minové kampaně; časové plány lodní dopravy byly zcela dezorganizovány, jedno zpoždění stíhalo druhé. Zbroj-ní průmysl byl narušen, protože základní materiály - především uhlí pro výrobu prou-du - byly potopeny nebo blokovány v přístavech. Japonci konečně zřídili smíšenou skupinu 349 plavidel a 20 000 mužů s úkolem zneškodňovat miny, ale jejich metody byly beznadějně zastaralé, stejně jako byly příliš optimistické jejich unáhlené odhady rozsahu americké činnosti. Japonci se domnívali, že v průběhu operace, týkající se vnitřního pásma, bylo položeno pouze 3 690 min, ve skutečnosti jich bylo 12 135.

Spolu s minami shodila 313. bombardovací peruť také skoro pět milionů propagač-ních letáků, v nichž byl japonský lid vyzýván, aby uznal vážnost situace a dal přednost kapitulaci před vyhladověním. Kdyby válka pokračovala ještě další rok - a v tom pří-padě by byla nezbytná invaze - pak by pravděpodobně více než sedm milionů Japonců zemřelo hladem, neboť snížení dovozu potravin bylo v roce 1945 umocněno neúrodou rýže.

313. bombardovací perut' nebyla spokojená s úkolem kladení min, které bylo pokládáno za podřadné, protože u něj není možné bezprostředně pozorovat výsledky. Ale admirál Nimitz označil její práci za "fenomenální", Britové, kteří nebyli vždy nejlaskavějšími kritiky amerických zbraní, nazvali úsilí 313. perutě "snem, který se uskutečnil". (Po válce Spojené státy a Japonsko spolupracovaly po dva roky na čištění minových polí; přesto několik lodí, o celkovém výtlačku téměř 80 000 tun, narazilo na minu a po-topilo se.)

Jiné války, jiná válečná loďstva

Itálie

Již dříve jsme se zmínili o italských námořních operacích; neoficiální italská námořní historie dochází k závěru, že naprostá neschopnost italského letectva - Regia Aero-nautica - spolupracovat s válečným loďstvem znamenala nevyhnutelnou porážku námořnictva z rukou silnějších britských sil. Námořnictvo bránilo statečně za obtížných podmínek své břehy a pokračovalo v přepravě vojska a zásob, i když jeho kon-voje byly masakrovány. Jedna pozoruhodná statistika hodnotí anagažovanost italského loďstva v bitvě tak, že ve všech italských bojových plavidlech potopených ve válce bylo zabito pouze 30 procent členů posádek. Procenta úmrtnosti mezi důstojníky, veliteli lodí a admirály byla 50, 75 a 100 procent, to svědčí o tom, že v italském námořnictvu důstojníci nasazovali své životy stejně jako jejich mužstvo.

Sovětský svaz

Stejně jako italským námořním silám nebyla ani Rudému loďstvu Sovětského svazu věnována velká pozornost, zčásti kvůli téměř absurdnímu způsobu, kterým sovětská propaganda nafukovala své úspěchy a minimalizovala ztráty. Když vypukla válka, byla většina těžkých lodí Sovětského svazu zastaralá, ale Sovětský svaz vlastnil více ponorek, motorových torpédových člunů a námořních letadel než kterákoliv jiná vel-

moc. Německé neočekávané vzdušné útoky na všechny jeho hlavní západní přístavy ze základen ve Finsku, Polsku a Rumunsku nezpůsobily sovětskému námořnictvu velké škody.

Ruská námořní válka byla rozštěpena na pět oddělených a v podstatě izolovaných front. Bitvy se odehrávaly v mrazivých pustinách Barentsova moře, ve stísněných a mělkých průlivech Baltského moře a Finského zálivu, v Černém moři a na přilehlých řekách, a koncem války velmi krátce v Pacifiku. Pátá fronta byla nejméně obvyklá, docházelo zde ke krutým říčním bojům, které připomínají svou krvelačností, ne však použitými prostředky, pozdější léta bojů ve Vietnamu.

Podstata námořní války v těchto oddělených oblastech se nelišila pouze od velkých námořních střetnutí ostatních Spojenců s Japonskem a Německem, ale také vzájemně mezi sebou. Byly zde pouze dva shodné prvky. Za prvé to byla podpora, poskytovaná sovětským námořním letectvem, které pomáhalo na všech frontách a mělo k dispozici více než 2 500 letadel včetně 750 stíhaček. To daleko převýšilo počtem i účinností letadla Luftwaffe, tak zdráhavě vymezovaná pro potřeby německého námořnictva. Druhým společným prvkem byla ponorková válka. Sovětské námořnictvo sloužící na ponorkách vytrvale pronikali minovými poli a protiponorkovými sítěmi, aby se zúčastnili bitvy, ale ve svých útocích nebyli neústupní a zdálo se, že jim chybí dostatečný výcvik. Jako ve všech loďstvech, kromě japonského, byla jejich torpéda často poruchová, buď plula příliš hluboko, nebo docházelo k poruchám detonačního magnetického nebo kontaktního zařízení.

Celkově měla rusko-německá námořní válka defenzivní charakter; nedocházelo ke střetnutím velkých válečných lodí a rozhodujícím faktorem bylo často počasí. Všechny zbraně v Sovětském svazu byly podřízeny Rudé armádě, a Rudé námořnictvo bylo špatně a skromně vybaveno. Carské Rusko utrpělo porážky ve válce s Japonskem v letech 1904 - 1905 i v následující revoluci. Námořnictvo bylo dále vyčerpáno, když byla v občanské válce potopena, jako akt sabotáže, velká část loďstva. Vyřazené lodě byly většinou prodávány za poplatek odpovídající likvidačním pracím. Stalinovy čistky se nevyhnuly ani námořnictvu, v určitém směru však znamenaly nečekaný přínos: ti, kdo přežili, byli mladí a schopní, odpovídali daným úkolům, takže v průběhu války došlo ve velení pouze k velmi málo změnám. Admirálu Nikolaji Gerasimoviči Kuzněcovovi bylo pouhých pětadvacet let, když jej v dubnu 1939 Stalin jmenoval komisařem námořnictva. Ve službě byl jen třináct let, což je pravděpodobně rekord pro povýšení do takové funkce ve velkém loďstvu. Kuzněcov byl hodnocen za svůj přístup ke svému postavení; místo toho, aby se handrkoval o majetek jako jiní velitelé, zavázal se k úsporným opatřením a k podpoře armády.

Kuzněcov byl přátelský, ale tvrdě vyžadující plnění úkolů, podroboval své loďstvo intenzivnímu výcviku v námořní oblasti, ale i v pozemní boji; to poslední se stalo ne-docenitelným během nacistické okupace. Předpovídal německý útok a, na rozdíl od velitelů sovětské armády, při počátečních vzdušných útocích neutrpěl významné ztráty. Byl pravým vůdcem, schopným přimět své podřízené k plnění rozkazů a přitom nepo-pudit Stalina, což byl téměř nemožný úkol. Důsledkem bylo, že se sovětské admirály v bitvě neobávali trestu ani popravy čtyř. Jinak tomu bylo u generálů armády, pro které velké vítězství znamenalo téměř stejné nebezpečí jako velká porážka.

Vhodným příkladem Kuzněcovovy schopnosti vybrat správného muže pro určitý úkol byl kontradmirál S. G. Gorškov, který opakovaně prokázal své skvělé schopnosti při ústupech i při vylodovacích operacích, jež prováděl se svou říční flotilou. (Tradice jezerních a říčních loďstev měla své kořeny v carských dobách.)

S malými plavidly - dělovými čluny, motorovými torpédovými čluny, bárkami a upravenými rybářskými čluny - se Gorškov plavil po Volze, Azovském moři a Dunaji a vždy udeřil tam, kde byl nejméně očekáván. Bitvy se často podobaly těm, které vedli legendární piráti v Karibském moři. Německé dělové čluny byly obvykle větší a silnější, ale sovětské soupeři mohli zahájit uzavírací palbu, pronikat na palubu nepřátelských plavidel a vést cosi, co připomínalo zákopovou válku s bajonety a puškami nahodí. Po roce 1943 dodali Američané 202 moderních motorových torpédových člunů (motor torpédo boats, MTB).

Německé vrchní velení, se svým vnitrozemským způsobem myšlení, nevyužilo účinně své námořní síly, které by podpořily vlastní postup na pevnině před katastrofou u Stalingradu. Naproti tomu Sovětský svaz silně spoléhal na

námořní a říční dopravu v období ústupu i při vytlačování Němců. Sovětští námořníci a námořní pěchota později tvrdě bojovali při obraně Oděsy a Sevastopolu. Jejich hrdinský odpor byl pro propa-gandu darem z nebes, ihned se vyskytlo množství písniček a příběhů o statečných ná-mořnících Rudého loďstva, kteří ničili nacistické tanky, vrhali se pod jejich pásy za zpěvu Internacionály s ručními granáty sevřenými v dlaních. I když vezmeme v úvahu propagandu, nemůže být sporu o tom, že houževnatý odpor námořníků byl příčinou ná-sledujícího paradoxu; Němcům trvalo dobytí Sevastopolu v letech 1941 a 1942 250 dnů, ale k jeho ztrátě v roce 1944 stačily pouze čtyři dny.

Gorškovovou největší odměnou bylo, když vystřídal roku 1956 ve funkci vrchního velitele Kuzněcova, ten se totiž ocitl v nemilosti. (Kuzněcovovi se to již stalo podruhé; poprvé k tomu došlo v roce 1946, když na něho dopadla Stalinova žárlivost a byl obža-lován ze špionáže ve prospěch Britů.) Kuzněcov musel odejít do výslužby ve věku je-denapadesáti let - byl dítětem své doby - a byl rehabilitován až v době, kdy byla první sovětská letadlová loď s průběžnou palubou pojmenována Admirál loďstva Sovětského svazu Kuzněcov. (Pro tuto loď to bylo již třetí jméno; při svém spuštění na vodu se jme-novala Leonid Brežněv, pak byla přejmenována na Tbilisi a posléze po rozpadu Sovět-ského svazu znovu přejmenována na Kuzněcov.)

Dalším mužem, kterého si Kuzněcov vybral, byl admirál Aresni Grigorijevič Golov-ko, kterému bylo pouhých čtyřiatřicet let, když se stal velitelem Severního loďstva. Go-lovko využil svých téměř minimálních zdrojů, aby čelil německému útoku na Murmansk. Před rokem 1944 Golovko těsně spolupracoval s Brity při expedici dodá-vek v rámci smlouvy o půjčce a pronájmu, ve svých pamětech se zmiňuje o sporu s proslulým sirem Philipem Vianem, který hlasitě a poněkud drsnými slovy požadoval, aby Rusové dodali zeleninu, topný olej, vězení pro britské námořníky a nevěstince. Golovko vypověděl, že odvětil ano na zeleninu a topný olej, ne na další dvě polož-ky.

Ze všech sporů byl ten Golovkův asi nejdůležitější, neboť usnadnil plynulý chod ma-teriálů na základě smlouvy o půjčce a pronájmu, který udržoval Sovětský svaz při ži-votě. Bitvy Severního loďstva se odehrávaly v nepředstavitelných podmínkách - na ledu, v hustých mlhách, v nekonečných polárních dnech a nocích, a vždy za nesmírné-ho chladu.

255

Lodstvo Rudého praporu

Válka v Baltském moři byla do roku 1944 podivně strnulá. Obě strany používaly hojně miny, Němci je kladli z bárek s vlastním pohonem, motorových torpédových člunů a letadel. Nacistické miny udržovaly sovětské loďstvo uzavřené v přístavech, do-kud je pozemní operace v roce 1944 neosvobodily. Kuzněcov později připustil, že jeho největším omylem bylo, že netrval na dostatečném počtu minolovek. V mimořádných válečných podmínkách, zadrženy v přístavu, zastaralé válečné lodě první třídy mohly prokázat největší službu tím, že bojovaly jako hrozivě účinné plovoucí těžké dělostře-lectvo při obraně Leningradu a jiných přístavních měst. Těžká děla ráže 305 mm bitev-ních lodí byla velice přesná a němečtí velitelé pozemních sil se těžce vyrovnávali se ztrátami, které tato děla způsobovala.

Sovětské loďstvo Rudého praporu, kterému velel viceadmirál Vasilij Tribitz, se sklá-dalo ze dvou bitevních lodí, dvou těžkých křižníků, dvou lehkých křižníků, devatenác-ti torpédoborců, pětadesáti ponorek a asi sta malých plavidel - minolovek, motorových torpédových člunů a podobně. Na rozdíl od něho německé námořnictvo mohlo shromáždit jen deset minonosek, pět cvičných ponorek a 100 menších jednotek.

K nejintenzivnějším bojům docházelo v téměř denních bitvách mezi menšími čluny, plujícími pásmem pobřežních ostrovů, právě tam, kde kdysi Petr Veliký shromáždřoval své lodě poháněné vesly k porážce Švédů. I když plavidla byla malá - často dlouhá ne-celých 30 metrů - a jednalo se o lehké zbraně, byly boje stejně urputné jako u ostrova Sávo nebo v bitvě u mysu Matapan. V podstatě skutečně nezáleží na tom, jestli vás za-bije granát z děla ráže 457 mm, nebo kulka ráže 7, 9 mm - výsledek je stejný.

Sovětský svaz při nedostatku vyloďovacích plavidel používal místo nich ve svých četných obojživelných operacích motorové torpédové čluny. Vojáci, většinou nedosta-tečně vycvičení, často mezi nimi byly i ženy, byli nuceni ležet na palubě motorových torpédových člunů, pak seskočit do nesnesitelně studených vod Baltu a zaútočit na ně-jakou pobřežní pozici, vždy bez těžké výzbroje.

Situace se změnila v roce 1944, když vývoj bitvy na zemi otevřel sovětským silám Baltské moře. Až do té doby Němci nemuseli používat konvoje; pak sovětské ponorky zaznamenaly četné úspěchy, nejvýznamnější z nich již byly vyličeny v popisu eva-kuace východního Pruska. Admirál Dönitz tvrdě trval na tom, aby Baltské moře zůsta-lo otevřené, protože pouze zde mohl cvičit posádky pro své nové rychlé ponorky, které považoval za jedinou zbývající zbraň, schopnou vyhrát válku.

Sovětský svaz tvrdil, že loďstvo Rudého praporu zničilo v průběhu války 624 lodí a 1, 6 milionu tun tonáže. Poválečné německé záznamy potvrdily jen asi polovinu tohoto počtu. I tak by to byl pozoruhodný výsledek u loďstva, které nebylo vycvičeno k rych-lým výpadům.

Rudá válka v Černém moři

Černomořské loďstvo, kterému velel viceadmirál F. S. Okt'abrski, bylo nejmo-cněj-ším loďstvem ve vnitrozemských vodách této oblasti, sestávalo z jedné bitevní lodě, sedmi křižníků, deseti torpédoborců, sedmačtyřiceti ponorek a čtyřiaosmdesáti motoro-vých torpédových člunů a z 626 letadel námořního letectva. Mimoto mělo, podobně jako loďstvo v Barentsově moři, dostatek času, aby se vzpamatovalo z překvapivé ně-mecké invaze. Zpočátku bylo protivníkem Černomořského loďstva pouze zanedbatelné

rumunské námořnictvo - čtyři torpédoborce, jedna ponorka a dvacet malých hlídko-vých člunů. Po 21. červnu se Němci zapojili do bitvy tím, že dopravili po Dunaji sou-části ponorek, které pak smontovali a vyzbrojili v Rumunsku. Hlavní nápor bitvy v Černém moři byl veden menšími motorovými torpédovými čluny, z nichž mnohé byly postaveny podle plánů leteckého konstruktéra A. N. Tupo-leva. Němci bojovali se všudypřítomnými pramicemi Siebel, které se tak osvědčily na Sicílii. Byly těžce vyzbrojeny a využívány k přepravě vojska, ke krytí vyloďovacích akcí a k různým

střetům se sovětskými silami. Siebely byly rozmontovány a dopraveny vnitrozemím dvěma soupravami tahačů a smontovány v černomořském přístavu Konstanca.

Osudový zvrat umožnil admirálu Kuzněcovovi odčinit téměř všechny ruské ztráty vůči Japonsku, ke kterým došlo v důsledku války v letech 1904 - 1905, dosáhl velké-ho triumfu na základě vypůjčených prostředků. Jako odměnu za správu námonictva Kuzněcov vymáhl zvláštní seznam lodí, dodaných v rámci smlouvy o půjčce a pro-nájmu, které chtěl použít ve válce proti Japonsku, kterou Stalin schválil v Jaltě. Námořnictvo Spojených států, opojené blížícím se vítězstvím nad Japonskem a zásobené více loděmi, než mohlo využívat, přidělilo 250 menších plavidel včetně fregat, výsadko-výchch plavidel LCT, LCI, LCM, minolovek a motorových torpédových člunů Kuzně-covovu loďstvu v Pacifiku. Když Sovětský svaz vyhlásil 8. srpna 1945 Japonsku válku, použil těchto plavidel k obsazení Sachalinu, Kurii a ostrovů Kunaširi, Etorofu, Habomai a Šikotanu. Tento rychlý zisk, který svět přehlédli v radosti nad kapitulací, byl sladkou pomstou za pokoření ve válce v letech 1904 - 1905, ale stále zůstává jablkem sváru mezi Japonskem a Ruskem. Další zbraně, menší zbraně, stejná odvaha

Jedním z nevysvětlitelných úkazů války je až nenormální touha, která žene muže, aby riskovali své životy, přemohli svého nepřítele a zničili jej. Přesahuje často ro-zumné vlastenectví. Jen Japonci používají dobrovolnou sebevraždu jako důležitý tak-tický čin; ostatní národy však využívaly různá zařízení a taktické postupy, které směřovaly téměř ke stejnému cíli. Již jsme se zmínili o statečnosti italských námořní-ků, kteří dosáhli velkých úspěchů se svými čluny Maiale, operujícími v přístavu v Alexandrii a také v Gibraltaru. Tyto čluny byly jen o trochu méně nebezpečné než obě-tavá lidská torpéda Kaiten, odpovídaly spíše britským torpédům Chariot s osádkou dvou mužů. Později společně italsko-britská mužstva bojovala spolu proti částem ital-ského loďstva, kterých se zmocnili Němci.

Britská verze trpasličích ponorek, které používalo Německo a Japonsko, byla X-craft, trpasličí ponorka s osádkou dvou mužů. 22. září 1943 v Kaafjordu v Norsku vážně poškodily loď Tirpitz.

Spojené státy se vyhnuly používání sebevražedných zbraní, ale v mnoha případech pověřovaly osoby zvláštního určení téměř stejně nebezpečnými úkoly. Při tichomoř-ském tažení skoků od ostrova k ostrovu a na březích Normandie byla neocenitelná ne-bezpečná práce demoličních týmů, pracujících pod vodou. Používaly zařízení, které právě prošlo zkušebním stadiem, a operovaly v cizích vodách s neznámým prouděním. Tito žabí muži, abychom použili současnou terminologii, odborně odjišťovali miny tváří v tvář nepřátelské palbě.

Zdá se, že motorové torpédové čluny ze všech nejvíce vyvolávaly ducha odvahy a dobrodružství. Americké PT čluny byly kletbou japonských ponorek, které buď nedo-vedly zvládnout jejich útočnou taktiku nebo umístit torpéda do jejich protáhlého dřevě-ného trupu. Německé E-čluny působily Spojencům velké problémy v průběhu celé války a byly příčinou největších námořních katastrof britského pobřeží při invazi do Normandie.

Britská speciální služba na člunech měla svůj protějšek v omezeném rozsahu i v ji-ných loďstvech. Neměla nikdy více než 300 mužů a vytvářela komanda v Egejském a Středozemním moři; používala gumové vory, rybářské čluny nebo kanoe, které znepo-kojovaly okupační síly do doby, než bylo Středozemní moře konečně zajištěno.

Nebezpečí se neomezovalo jen na ty, kteří bezprostředně vládli ostřím zbraně. Ná-mořníci, kteří vykonávali rutinní práci na hlídkových lodích, vyzbrojených radarem, se stávali speciálním cílem letadel kamikaze, existovalo také mnoho námořníků obchod-ního loďstva, kteří již zažili více než jedno potopení při torpédovém útoku. Nikdo ne-může projevit více statečnosti než mladý námořník - s největší pravděpodobností z nějakého vnitrozemského města -, který pracuje 9 metrů pod hladinou oceánu ve výh-ni strojevo-vy válečné lodi, dobře ví, že vodotěsné dveře, vedoucí do bezpečí, jsou uzav-řeny a že kdyby se loď potopila, jeho naděje dostat se na povrch je velmi malá.

Rekapitulace

Námořní válka se v letech 1939 - 1945 rozšířila na všechny oceány světa a zasáhla také mnohá vnitrozemská moře; ještě dlouho po kapitulaci se ponorky poražených ná-rodů vracely do svých přístavů a miny stále ještě potápěly lodě.

Námořní válku zahájily národy agresorů, které si mylně vykládaly situaci. Německo se domnívalo, že může používat ponorky jako svou prvořadou zbraň, a odkládalo roz-hodující námořní bitvu, dokud nevyhraje všechny své války na kontinentě. Japonsko chtělo použít své loďstvo k zajištění rychlého vítězství, kterým přinutí své deprimovaně protivníky uzavřít uspokojivou dohodu.

Spojenci předpokládali, že námořní válka bude mít dlouhé trvání a že bude vyžado-vat tvrdou práci a vytrvalé úsilí; rozhodli se vést ji systematicky, jak jim to jejich zdroje umožní. A zde je klíč k řešení problému: zdroje Spojenců, zvláště zdroje Spojených států, jim umožnily vytvořit loďstva takové velikosti a kvality, kterou si dříve ni-kdo nedovedl představit a která daleko převyšovala možnosti jejich nepřátel.

Úspěchy Spojenců, dosažené ve výrobě, se spojovaly s úrovní velitelských schop-ností. Británie i Spojené státy měly prvotřídní námořní velení, počínaje vedoucími čini-teli ve vládě, kteří byli námořnictvu oddáni srdcem, přes jednotlivé stupně velení až k velitelům té nejmenší lodě. Na rozdíl od toho se vůdcové národů Osy zajímali méně o svá loďstva než o své armády. Hitler byl zcela uchvácen svou armádou, stejně jako Todžo. Mussolini cítil, zcela správně, že námořnictvo je zaměřeno roajalisticky, a tudíž antifašisticky. Na středních úrovních velení měla loďstva Osy slabší obsazení, ale na úrovni velitelů lodí se mohli důstojníci mocností Osy, obzvláště Japonci, směle rovnat svým spojeneckým protějškům. Stejně tak námořníci loďstev všech národů plnili pří-kladně své úkoly, bez ohledu na bezprostřední blízkost porážky či vítězství.

Výrobní kapacitě Spojenců a jejich úrovni velení napomáhala mimořádná výhoda, týkající se zpravodajské služby, zejména luštění kódů. A Němci ani Japonci si neuvě-domovali, že Spojenci mají téměř úplný a okamžitý přístup k jejich nejdůvěrnějším zprávám.

Všeobecná politická situace západních mocností, posilovaná téměř bezduchým usi-lováním o odzbrojení za každou cenu, přesvědčila agresorské státy - Německo, Ja-ponsko a Itálii - že se mohou obohatit na úkor svých sousedů. Stejně

tak politická situace - demokracie (s výjimkou Sovětského svazu) proti totalitním státům - byla rovněž určujícím faktorem.

Demokratické národy bojovaly jednotněji, měly větší smysl pro kázeň a byly schopné větších obětí. Nakonec i absolutní triumf Spojenců v námořní válce byl projevem pocty témuž demokratickému systému, který připouštěl, aby válečné podmínky stály na prvním místě.

S koncem války je svázán nádech jakési ideální spravedlnosti. V Německu, jehož vojska byla tak krutě rozdrčena, přestala Třetí říše formálně existovat s velkoadmirálem Dönitzem jako novým Führerem, což nebyl ze strany Hitlera ani tak projev úcty k jeho námořnictvu jako spíše škodolibá výtka generálům, o jejichž zradě byl přesvědčen. V Japonsku, jehož námořnictvo bylo zcela poraženo, ale stále ještě mělo miliónovou armádu, to byl generál Umezu Jošidžiro, který připojil svůj podpis za ozbrojené síly. (Umezu byl později obžalován jako válečný zločinec třídy A a odsouzen k doživotnímu vězení.)

Pro představitele Spojenců na palubě bitevní lodi Missouri v Tokijském zálivu 2. září 1945 muselo být nezapomenutelným okamžikem, když pozorovali stovky letadel z letadlových lodí operačního svazu 58 a stovky armádních letadel B-29, jak jim burácejí nad hlavami. Nový vrchní velitel, generál Douglas MacArthur, jednal se skupinou pokořených japonských představitelů zdvořile ale tvrdě, ti pak učinili bez velkých potíží to, co tak dlouho prohlašovali za nemožné - vzdali se. Dlouhá válka byla u konce.