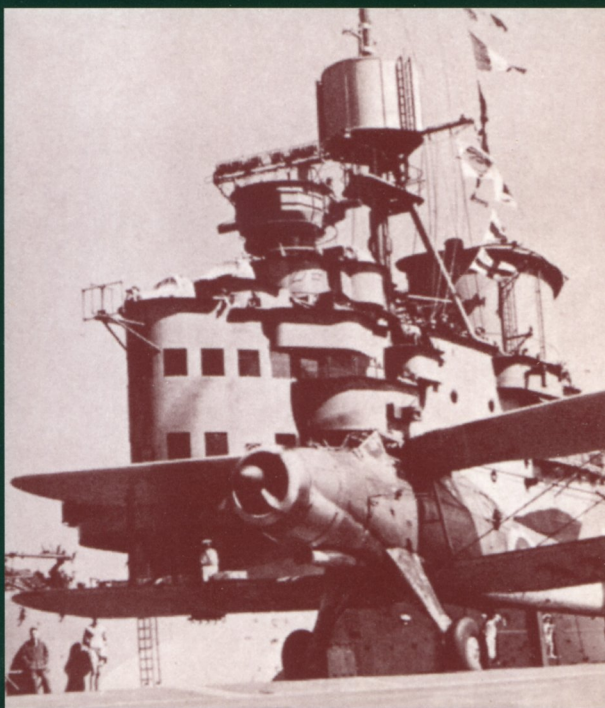
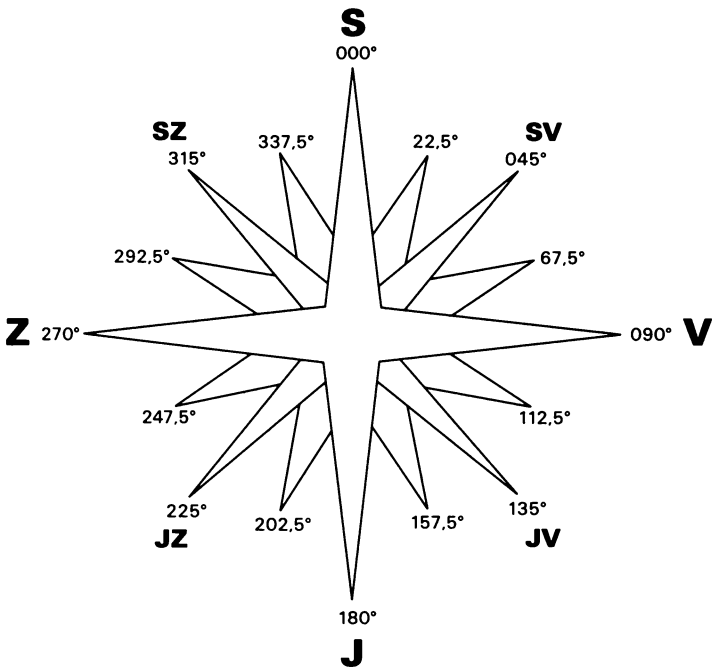


# BITVA U MATAPANU

Miloš Hubáček



PASEKA




Růžice lodního kompasu s vyznačením kurzů a směrů

Miloš Hubáček

# BITVA U MATAPANU

PASEKA
PRAHA - LITOMYŠL
2004

Copyright © Miloš Hubáček, 2004

ISBN 80-7185-637-1

# Úvodem

28. března 1941 ve 22 hodin 28 minut proťaly noční tmu jihovýchodně od mysu Matapan, jižní výspy řeckého poloostrova Peloponésu, oslepující paprsky světlometů a vzápětí se ozvalo ohlušující burácení děl eskadry britských bitevních lodí. Cílem vražedné kanonády byly dva italské těžké křižníky a čtyři torpédoborce, jejichž posádky ještě před pár vteřinami neměly o hrozícím smrtelném nebezpečí nejmenší tušení. O kousek dál, zatím ještě skryt ve tmě, čekal na konečné zúčtování další, už ochromený a jakéhokoliv odporu neschopný italský těžký křižník. Když ráno první paprsky vycházejícího slunce ozářily scénu noční bitvy, nad pěti italskými válečnými loďmi a stovkami mužů včetně velícího viceadmirála se již zavřely vody Středozemního moře. Jen houfy nešťastníků v záchranných vestách a na záchranných vorech bojovaly na hladině o holý život.

Tato kniha pojednává o bitvě u Matapanu, nejvýznamnějším námořním střetnutí, k němuž za druhé světové války došlo ve Středozemním moři, o hodinách poznamenaných náhlými zvraty, řadou tragických nedorozumění a omylů i o tom, co následovalo, když těžká děla zmlkla. K pochopení mnoha důležitých souvislostí a k usnadnění celkové orientace je však třeba se alespoň stručně zmínit o nejvýznamnějších událostech, které se ve Středomoří odehrály po vstupu Itálie do války. Mnohé z nich nejen připravovaly cestu k setkání loďstev italského admirála Iachina a britského admirála Cunninghama u Matapanu, ale také významně ovlivnily jeho průběh.

Nejdříve se seznámíme se situací v severní Africe, kde měla Itálie k 10. červnu roku 1940, kdy Benito Mussolini vyhlásil válku Francii a Velké Británii, téměř 250 000 vojáků, přes 1 800 děl, 150 letounů a kolem 340 lehkých tanků. Tyto síly, celkem 14 divi-

zí, byly rozděleny mezi 5. armádu v západolibyjské provincii Tripolsku a 10. armádu ve východolibyjské Kyrenaice. Proti nim stálo osm francouzských divizí v zemích Francouzské severní Afriky a přes 100 000 mužů pěti britských divizí, z nichž ale jen kolem 36 000, nacházejících se v Egyptě, bylo v případě napadení schopno klást odpor; zbytek byl rozmístěn v týlových oblastech. Celkový poměr sil se však výrazně změnil, když byla poražená Francie přinucena kapitulovat. Francouzské jednotky v severní Africe se postavily na stranu kolaborantské vlády maršála Pétaina a jedinou překážkou Mussoliniho plánů na ovládnutí severovýchodní Afriky zůstala vojska Velké Británie a jejích dominií. Protože však možnosti Británie v tu dobu ochromovalo bezprostřední ohrožení britských ostrovů německou invazí, zdálo se, že nemůže být příznivější chvíle k zahájení italské expanze. 28. června nařídil italský generální štáb vrchnímu veliteli vojsk v severní Africe maršálu Italu Balbovi připravit se ke vpádu do Egypta. Tentýž den však bylo maršálovo letadlo sestřeleno vlastními protiletadlovými dělostřelci nad Tobrúkem a na jeho místo nastoupil maršál Rodolfo Graziani. Datum zahájení útoku na Egypt bylo stanoveno na 15. července 1940.

Přípravu operace však provázely nemalé potíže. Od libyjské hranice k egyptské Alexandrii vedla jen jedna vyhovující zásobovací cesta, silnice vybudovaná po pobřeží Středozemního moře. Na ní ležely dva britské opěrné body, 80 kilometrů od hranice vzdálený Sídí Barrání a o 100 kilometrů dál Marsá Matrúh, konečná stanice železnice vedoucí z Alexandrie; do samotné Alexandrie pak zbývalo ještě dalších téměř 250 kilometrů. Maršál Graziani nechtěl začínat útok, dokud nebude mít dostatečné množství nákladních vozidel k přepravě zásob a pitné vody. Žádal proto jeho odložení až na říjen. Po celý červenec a srpen se mezi Římem a Grazianim vedly diskuse, vyměňovaly se telegramy a řešily problémy. Nakonec Mussolini maršálovi kategoricky nařídil vyrazit s 10. armádou proti nepočetným britským jednotkám 13. září. Graziani už nemohl dál odporovat, a tak se v padesátistupňovém horku dal na pochod. Už 16. září obsadil Sídí Barrání a ustupující Britové předpokládali, že bude pokračovat dál k Marsá Matrúhu. Italský maršál se však rozhodl vybudovat na úrovni Sídí Barrání obrannou bariéru opevněných táborů a postup zastavit do doby, než bude opravena pobřež-

ní silnice, zajištěn přívod pitné vody a v Sídí Barrání zřízena dobře zásobená předsunutá základna.

4. října se v Brennerském průsmyku za účasti ministrů zahraničí hraběte Galeazza Ciana a Joachima von Ribbentropa setkal Mussolini s Hitlerem. Hitler, dobře si vědom toho, co by pro stále vzdorující Británii znamenala ztráta Egypta a Suezského průplavu, také zmínil možnost vyslat do severní Afriky německé jednotky. Mussolini odmítl s tím, že jeho vojska situaci zvládnou a že pomoc německých tanků uvítá až ve třetí fázi operace, tj. při postupu z Marsá Matrúhu k Alexandrii, kdy lze ze strany Britů očekávat urputný odpor. Jednání v Brenneru se navenek vyznačovala korektní atmosférou odpovídající setkání blízkých spojenců. Uplynuly však pouhé tři týdny a vzájemné vztahy utrpěly pořádný šrám.

Chod německého válečného hospodářství a samozřejmě i udržení bojeschopnosti ozbrojených sil závisely do velké míry na zajištění pravidelných dodávek pohonných hmot. Při řešení tohoto problému hrála důležitou roli naftová pole v rumunské Ploješti a jejich význam ještě vzrostl během příprav wehrmachtu k útoku na Sovětský svaz. Proto jakmile v Rumunsku převzal v září roku 1940 moc generál Ion Antonescu a požádal Německo o vojenskou pomoc, Hitler velmi ochotně vyhověl a už 7. října dorazily do Bukurešti první jednotky německé 13. motorizované divize. Benito Mussolini správně pochopil, že vůbec nejde o „pomoc při organizaci a výcviku rumunské armády", jak pravilo oficiální komuniké, ale o vojenskou okupaci Rumunska. Že s ním Hitler tento krok nekonzultoval, a dokonce jej o svém záměru ani neinformoval, italského diktátora rozhořčilo. Aby ukázal, že takové jednání nemíní tolerovat a že je též schopen samostatné politiky a samostatných rozhodnutí, nařídil - aniž Hitlerovi cokoliv naznačil byť jediným slovem - zaútočit 28. října 1940 z obsazené Albánie na Řecko. Hitlerovi, s nímž se ten den ráno setkal ve Florencii, s úsměvem oznámil, že italská vojska se již „vydala na pochod".

Brzy se však ukázalo, že Italové podcenili soupeře, když založili své plány na předpokladu, že se setkají s minimálním odporem. Řekové bojovali s obrovskou statečností a během pár dnů nejenže zatlačili útočníky zpátky, ale ve druhé polovině listopadu pronikli

40 kilometrů hluboko na albánské území a ohrožovali Valonu, hlavní zásobovací přístav italských vojsk. Ani osm čerstvých divizí přisunutých z Itálie nedokázalo zásadně změnit situaci; na druhé straně však řecká armáda neměla dost sil k pokračování v náporu. Boje na albánsko-řecké hranici se na řadu týdnů ocitly ve slepé uličce, přičemž nezanedbatelnou roli hrálo i nepříznivé zimní počasí, působící velké potíže oběma stranám.

Britové v tuto dobu nebyli s to poskytnout napadenému Řecku významnější vojenskou pomoc, neboť je plně zaměstnávala obrana Egypta před útokem Grazianiho vojsk a museli sáhnout na samé dno svých rezerv, aby mohli odeslat na letiště poblíž Athén alespoň tři perutě bombardérů a jednu stíhací peruť. Vedle vojenských problémů však existovala i vážná komplikace politického charakteru. Řecká vláda generála Johannise Metaxase z obavy před německou intervencí nedovolila Britům zřídit si letiště v severním a ve východním Řecku a ze stejného důvodu odmítla i příchod britských jednotek do země, s výjimkou 3 400 mužů převážně letištního personálu a příslušníků protiletadlové obrany. I když byla zdrženlivost řecké vlády pochopitelná, celkový vývoj situace na Balkáně však neovlivnila. Aniž to bylo Spojencům známo, Hitler již rozhodl okupací Řecka definitivně zabránit britskému letectvu operujícímu z řeckých letišť ohrožovat rumunská naftová pole. V žádném případě však britští vrchní velitelé na Středním východě a ve Středomoří nemohli podstoupit riziko, že se mocnosti Osy* zmocní strategicky významného ostrova Kréty. V den italského útoku na Řecko proto rozhodli - se souhlasem řecké vlády - o okamžitém obsazení Kréty a zřízení zásobovací základny v zátoce Suda, na jejím severním pobřeží.

Už 21. října Mussolini varoval Grazianiho, že pokud v brzké době neobnoví postup, bylo by žádoucí, aby podal rezignaci. Maršál čekající na příchod tří slíbených motorizovaných praporů, obrněných aut a cisternových nákladních aut přesto dokázal odolávat ještě řadu týdnů.

* Osa - svazek Německa a Itálie vytvořený smlouvou z 25. 10. 1936 (osa Berlín-Řím), k němuž 27. 9. 1940 přistoupilo i Japonsko (osa Berlín-Řím-Tokio).

Zatímco italská vojska vyčkávala, postaral se o velké překvapení vrchní velitel britských vojsk na Středním východě generál Archibald Percival Wavell. 30 000 vojákům Západopouštního sboru, tvořenému jednou pěší a jednou tankovou divizí a jednou bojovou skupinou, nařídil zahájit 9. prosince protiútok s kódovým označením operace COMPASS. Navzdory tomu, že italská 10. armáda v tu dobu disponovala deseti divizemi, velitel Západopouštního sboru generálporučík Richard N. O'Connor udeřil na italské opevněné tábory s takovou rozhodností, že během čtyřiadvaceti hodin přinutil protivníka k panickému ústupu. Operace původně zamýšlená jen jako výpad s cílem vytlačit Italy z Egypta se změnila v rozsáhlou ofenzivu. Po překročení egyptsko-libyjské hranice O'Connor zaútočil na město Bardíja, které obsadil 5. ledna 1941. V tu dobu již padlo do zajetí přes 80 000 vojáků italské 10. armády a Britové postupovali po pobřežním pruhu dál na západ. Dvacátého druhého ledna dobyli přístav Tobrúk, 6. února přístav Benghází, ležící o 300 kilometrů dál. Zatím jednotky britské 7. tankové divize, postupující napříč pouští, dosáhly pobřeží u Bajdá Fumm a přehradily cestu zbytkům 10. armády, prchajícím po silnici Via Balbia z Bardíje do Tripolska. Dosažením El Aghajly 7. února 1941 skončila po 62 dnech operace, zpočátku plánovaná na pouhých pět dnů. Britové obsadili Kyrenaiku, zahnali nepřítele 800 kilometrů na západ a zastavili se na hranici Tripolska. Přitom zničili celou italskou 10. armádu, vzali do zajetí 133 000 nepřátelských vojáků a ukořistili kolem 400 tanků a téměř 1 000 děl. Mělo být jen otázkou krátkého času, než Západopouštní sbor, přejmenovaný mezitím na XIII. sbor, obnoví síly, doplní výzbroj, vozidla a zásoby a vyrazí do Tripolska, bráněného oslabenou a vývojem situace demoralizovanou italskou 5. armádou. Zdálo se, že nic už nemůže zabránit definitivnímu vyhnání Italů ze severní Afriky. Ale v tuto chvíli padlo v Londýně rozhodnutí, které je všeobecně považováno za jeden z nejnešťastnějších strategických kroků učiněných britskou vládou za celou válku. Generálu Wavellovi bylo nařízeno nepokračovat v postupu dál na západ k přístavu Tripolis, ale namísto toho připravit tři pěší divize a jednu obrněnou brigádu k přesunu do Řecka, ohroženého vpádem německých vojsk.

V závěru roku 1940 dosáhli Britové velkého úspěchu nejen na severoafrickém bojišti, ale podařil se jim husarský kousek i na moři. Ve večerních hodinách dne 11. listopadu vzlétly z paluby letadlové lodi Illustrious, náležející ke Středomořskému loďstvu admirála A. B. Cunninghama, dvě vlny bombardérů typu Fairey Swordfish k náletu na italskou námořní základnu Taranto. První vlnu tvořilo 12 letounů, z nichž 6 bylo vyzbrojeno torpédy a 6 pumami, po půlhodině odstartovala druhá vlna 9 swordfishů, 5 z nich neslo torpéda a 4 pumy. Po překonání vzdálenosti 170 mil* dorazila krátce před 23. hodinou první vlna nad přístav, v němž v tu dobu kromě jiných válečných plavidel kotvilo i všech šest italských bitevních lodí: Conte di Cavour, Giulio Cesare, Andrea Doria, Caio Duilio, Littorio a Vittorio Veneto. Zatímco pumami vyzbrojené bombardéry ozářily světlicemi přístav a napadly méně významné cíle, torpédové letouny, přilétající těsně nad hladinou, zamířily ke kotvišti bitevních lodí. Svrhly torpéda opatřená dvojitými zapalovači (Duplex) až tehdy, když je od mohutných obrněnců dělilo jen několik set metrů. Stejně postupovala o něco později i druhá vlna. Torpéda zasáhla tři bitevní lodi, které od úplné zkázy zachránilo jen to, že po zaplavení podpalubí se v mělkých vodách opřely o dno přístavní zátoky. Littorio a Caio Duilio Italové po několika měsících horečné práce opravili a vrátili do služby, avšak Conte di Cavour, ponořený až po věže hlavních děl, byl sice vyzvednut a odvlečen do loděnice v Terstu, ale ani za dva roky, do kapitulace Itálie, se nepodařilo dokončit jeho opravu. Britové během náletu ztratili pouze dva letouny, z jejichž osádek dva letci zahynuli a dva Italové zajali. Odvážná akce nemoderních a pomalých palubních dvouplošníků swordfishů, které jedním úderem vyřadily polovinu bitevních lodí protivníka, dokázala načas změnit strategickou situaci v celém Středomoří. Především se snížilo ohrožení britských konvojů plujících na Maltu a na čerstvě obsazenou Krétu, což zejména v případě Malty mělo rozhodující význam, neboť pravidelné zásobování bylo pro tento mimořádně důležitý britský opěrný bod otázkou života a smrti.**

* Mezinárodní námořní míle = 1 852 metrů.

** Podrobné vylíčení britského náletu na Taranto viz M. Hubáček: Boj o Středomoří, Paseka, Praha 2003, str. 164–185.

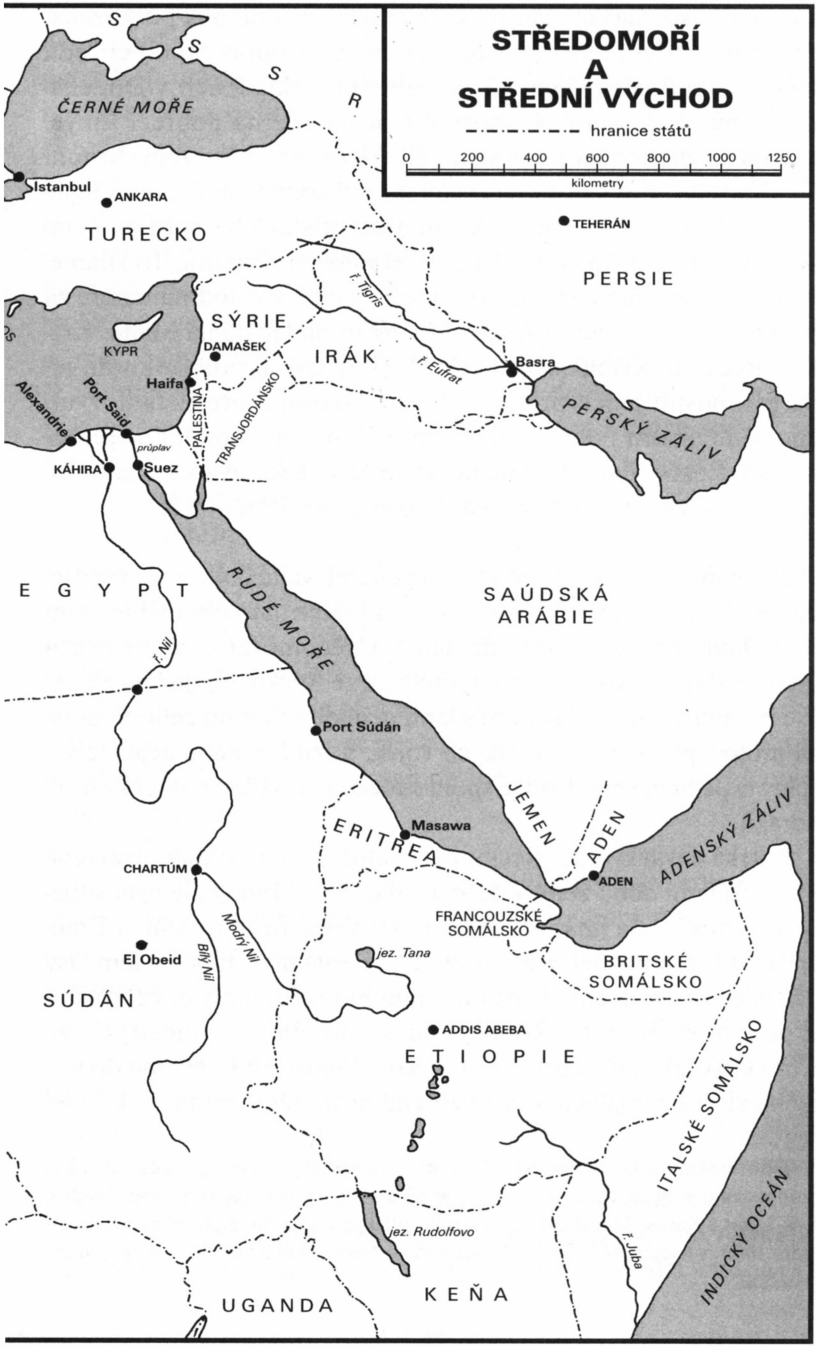
Na konci prosince vyslal Mussolini do Albánie nově jmenovaného náčelníka hlavního generálního štábu generála Uga Cavallera, aby se osobně ujal řízení operací. Měl připravit ofenzivu a k tomu účelu byl v následujících dvou a půl měsících posílen 10 divizemi, kulometnými prapory a legiemi a prapory fašistických Černých košil.* Cavallero vyrazil 9. března 1941 a Mussolini přijel na frontu, aby sledoval vítězství svých vojsk. Řecká obrana však odolala a po dvou dnech těžkých bojů už bylo jasné, že Italové opět neuspěli. Po velkých ztrátách byli 15. března zahnáni zpět na linii, z níž útok zahajovali. Téhož dne zklamaný Mussolini ofenzivu odvolal a vrátil se do Říma.

Od vstupu Itálie do války Hitler v podstatě ponechával řízení operací ve východním Středomoří Italům. Ale po jejich katastrofálních neúspěších, představovaných především porážkou v severní Africe a ostudným průběhem útoku na Řecko, došel k závěru, že se bez pomoci wehrmachtu neobejdou. Již 4. listopadu 1940 nařídil svým generálům prozkoumat možnost vyslání německých vojsk do Řecka. Dvacátého listopadu poslal Mussolinimu dopis, v němž sděloval, že jakmile skončí nepříznivé zimní počasí, hodlá přes Bulharsko vtrhnout do Řecka, nebude to ale dřív než v březnu roku 1941. Co však není nutno odkládat, je nasazení německého letectva, které by ze základen na Sicílii a v jižní Itálii útočilo na britské námořní trasy ve východním a centrálním Středomoří. Vybrán byl X. letecký sbor dosud dislokovaný v Norsku, který již získal cenné zkušenosti během operací proti britskému námořnictvu v severních vodách. Do 8. ledna 1941 přelétlo z Norska 96 bombardérů, o dva dny později je posílilo 25 dvoumotorových stíhaček, v polovině ledna již bylo na italských letištích 186 německých letounů různých typů a k 23. březnu disponoval X. sbor 520 letouny, z nichž 350 bylo k tomu dni v operačním stavu.

Letadla X. sboru nejenže začala pravidelně napadat ostrov Maltu, ale stala se smrtelným nebezpečím pro britské válečné a obchodní lodi. Už 10. ledna chybělo jen málo a střemhlavé bombardéry Junkers Ju 87 by potopily moderní letadlovou loď Illustrious;

* Černé košile - fašistická milice bojující po boku regulérní armády. Její organizační struktura odpovídala organizaci pozemních vojsk.


ATLANTSKÝ OCEÁN
PORTUGALSKO
MADRID
ŠPANĚLSKO
FRANCIE
RAKOUSKO
MAĎARS
JUGOSLÁV
BĚL
ALBÁNIE
ITÁLIE
KORSIKA
ŘÍM
SARDINIE
BALEÁRY
STŘEDOZEMNÍ MOŘE
Cádiz
Gibraltar
ŠPANĚLSKÉ MAROKO
Casablanca
FRANCOUZSKÉ MAROKO
Bizerta
TUNIS
SICÍLIE
MALTA
TUNISKO
STŘEDOZEMNÍ
TRIPOLIS
Benghází
RIO DE ORO
TRIPOLSKO
ALŽÍRSKO
LIBYE
FRANCOUZSKÁ ZÁPADNÍ AFRIKA
ř. Niger
Kano
Maiduguri
Fort Lamy
ZLATÉ POBŘEŽÍ
NIGÉRIE
FRANCOUZSKÁ ROVNÍKOVÁ AFRIKA
Takoradi
LAGOS
JIŽNÍ ATLANTIK
ŠPANĚLSKÁ GUINEA
BELG


STŘEDOMOŘÍ
A
STŘEDNÍ VÝCHOD
hranice států
0 200 400 600 800 1000 1250
kilometry
S S S R
ČERNÉ MOŘE
Istanbul
ANKARA
TURECKO
TEHERÁN
PERSIE
SÝRIE
KYPR
DAMAŠEK
IRÁK
Haifa
Port Said
Alexandrie
průplav
Suez
KÁHIRA
PALESTINA
TRANSJORDÁNSKO
Basra
PERSKÝ ZÁLIV
EGYPT
RUDÉ MOŘE
SAÚDSKÁ ARÁBIE
Port Súdán
JEMEN
ADEN
ADENSKÝ ZÁLIV
ERITREA
Masawa
CHARTÚM
FRANCOUZSKÉ SOMÁLSKO
El Obeid
BRITSKÉ SOMÁLSKO
SÚDÁN
ADDIS ABEBA
ETIOPIE
ITALSKÉ SOMÁLSKO
INDICKÝ OCEÁN
UGANDA
KEŇA
jez. Tana
jez. Rudolfovo
Bílý Nil
Modrý Nil

i když s velkou dávkou štěstí zkáze unikla, byla natolik poškozena, že musela Středomoří opustit a podstoupit opravy trvající řadu měsíců. Po doplnění paliva na italských základnách v Dodekanesu* mohly letouny X. sboru útočit na cíle na pobřeží Libye, a netrvalo dlouho a operovaly i nad Alexandrií a Suezem. Britům vznikly velké problémy. Především museli konvojům plujícím Egejským mořem či mířícím na Maltu a do přístavů na pobřeží Kyrenaiky zajistit daleko účinnější protiletadlovou ochranu. To znamenalo urychleně přemístit do Alexandrie letadlovou loď náhradou za poškozený Illustrious, z Anglie přisunout na letiště na Maltě, Krétě, v Řecku a Kyrenaice stíhačky, lodi vybavit protiletadlovým radarem, posílit jejich protiletadlovou výzbroj a protiletadlovými zbraněmi opatřit i obchodní plavidla. Winston Churchill nepřeháněl, když označil příchod německého X. leteckého sboru za počátek vážného zhoršení postavení Spojenců ve Středomoří.

29. ledna 1941 nečekaně zemřel generál Metaxas a nový předseda řecké vlády Alexandros M. Kozyris krátce nato obnovil jednání o příchodu britských vojsk do země. Uvědomoval si, že německá intervence je prakticky neodvratitelná a že Řecko bojující na albánské hranici s Italy jí vlastními silami nebude schopno čelit. Souhlasil proto s přítomností britských vojsk, pokud bude naděje, že vyslaný expediční sbor dokáže spolu s řeckou armádou německý útok odrazit.

Britské závazky vůči Řecku byly založeny na dohodě uzavřené mezi vládami obou zemí v dubnu roku 1939. Tehdy ale byla situace v Evropě zcela jiná, neboť po boku Velké Británie stála i Francie; o dva roky později však Británie bojovala proti mocnostem Osy osamocená. Nicméně Winston Churchill se domníval, že vyslání expedičního sboru do Řecka je nejen morální povinností, ale že tento krok také může přimět Turecko a Jugoslávii ke vstupu do války na straně Spojenců, čímž vznikne nová jižní fronta. Nikdo jej

* Ostrovní skupina Dodekanesos (někdy též Jižní Sporady) leží v Egejském moři u jihozápadního pobřeží Turecka. Tvoří ji asi 50 ostrovů, z nichž největší jsou Rhodos, Kos, Leros a Kasos. Souostroví bylo do roku 1912 pod tureckou nadvládou, pak je obsadila Itálie, v letech 1943–1945 bylo okupováno Německem a od roku 1947 je součástí Řecka.

v tu dobu nepřesvědčil, že Turecko není připraveno na válku a ani nemá chuť válčit. Výbor obrany, ovlivněn Churchillovým postojem, nařídil 11. února 1941 vrchnímu veliteli britských vojsk na Středním východě a ve Středomoří generálu Wavellovi vypravit do Řecka vojska pod velením generálporučíka H. Maitlanda Wilsona, do té doby velitele britských vojsk v Kyrenaice. A protože britské vojenské zdroje na Středním východě neumožňovaly vést rozsáhlé operace v severní Africe a na Balkáně současně, byla akci v Řecku dána přednost před pokračováním postupu v severní Africe. Třeba říci, že generál Wavell proti tomuto rozhodnutí neprotestoval, ač měl dostatečnou autoritu na to, aby si přinejmenším mohl dovolit dát najevo nesouhlas. A tak v době, kdy do Tripolisu připlouvaly italské lodi s předvojem německého Afrika Korpsu, začaly od 4. března 1941 konvoje britských lodí převážet z egyptské Alexandrie do řeckých přístavů Volos a Pireus vojska expedičního sboru, který měl zahrnovat novozélandskou 2. divizi, australskou 6. divizi a brigádní skupinu britské 2. tankové divize; později měla přibýt ještě australská 7. divize a polská brigáda. Stojí však za zmínku, že zatímco byly v Řecku vyloďovány první jednotky expedičního sboru, britští experti v Káhiře už tajně připravovali plány jejich evakuace. Ti, kdo věděli, jak je přes všechno úsilí pomoc Řecku nedostatečná, považovali celou operaci od počátku za beznadějnou a plánovali kroky, které měly zabránit nejhoršímu, tj. riziku, že celý sbor bude nakonec ztracen.

Vyslání německých jednotek do severní Afriky bylo vedle přemístění X. leteckého sboru do Itálie druhým významným krokem, který Hitler učinil k podpoře svého - na všech frontách neúspěšného - spojence Mussoliniho. Již jsme se zmínili o tom, že při schůzce v Brennerském průsmyku 4. října 1940 Mussolini ještě Hitlerovu nabídku pomoci odmítl; tehdy byl přesvědčen, že se bez ní obejde. Když ale britská vojska během operace COMPASS ničila italskou 10. armádu a zatlačovala ji stovky kilometrů na západ, Hitler se rozhodl jednat. V sázce bylo příliš mnoho. Neúspěchy Italů nejenže oslabovaly vojenskou prestiž mocností Osy, ale jejich porážka v Africe by upevnila pozice Britů v celé oblasti Středního východu, odvrátila ohrožení Egypta a umožnila Londýnu odeslat značné síly

do Řecka. 11. ledna 1941 vydal Hitler Směrnici č. 22 o pomoci, která bude Italům poskytnuta v oblasti Středomoří a která „je nezbytná ze strategických, politických a psychologických důvodů". O despektu, s jakým pohlížel na vojenské kvality svého spojence, svědčí i to, že při schůzce s Mussolinim v Obersalzbergu 18. ledna 1941 vůbec neuznal za vhodné s ním projednávat svoje záměry týkající se zásahu v severní Africe. Pouze náčelník operačního štábu vrchního velitelství wehrmachtu generál dělostřelectva Alfred Jodl informoval generála Alfreda Guzzoniho, zástupce náčelníka italského hlavního generálního štábu, že do měsíce bude do Tripolska přepravena německá lehká divize a tanková divize ji bude následovat.

12. února 1941 přiletěl do Tripolisu generálporučík Erwin Rommel, úspěšný velitel německé 7. tankové divize za bojů ve Francii. Byl pověřen velením nově vytvořeného bojového uskupení nazvaného Deutsches Afrika Korps, jehož první jednotky se začaly v Tripolisu vyloďovat 14. února. Rommel nehodlal ztrácet čas a okamžitě je vysílal po pobřeží zálivu Velká Syrta na východ, k britským předsunutým postavením. Afrika Korps poprvé udeřil 24. března. I když v první fázi v podstatě šlo o průzkum bojem, oslabené britské jednotky nedokázaly své pozice udržet a začaly ustupovat. Jasně se ukázalo, že Britové úder vůbec nečekali a nebyli na něj připraveni. Dokazuje to i situační hlášení odeslané 2. března generálem Wavellem do Londýna, v němž reagoval na varovné zprávy o příchodu německých jednotek do Tripolisu. Tvrdil, že vzhledem ke všem potížím, které na Rommela v Africe čekají, nemůže Rommel pomýšlet na útok dřív, než soustředí nejméně dvě divize, takže do konce léta vážnější nebezpečí nehrozí. Situace se však vyvinula zcela jinak, než britský vrchní velitel předpokládal. Ústup se změnil v pohromu, Afrika Korps podporovaný Italy hnal Brity přes celou Kyrenaiku na východ a zakrátko bylo ztraceno vše, co se podařilo získat během operace COMPASS.

# Příprava scény

Ode dne, kdy se Británie ocitla ve válečném stavu s Itálií, stalo se silné italské válečné námořnictvo jednou z nejvážnějších hrozeb britským zájmům v oblasti celého Středomoří. Čelit nebezpečí, které toto loďstvo představovalo už svou pouhou existencí, bylo v prvé řadě úkolem admirála Andrewa Browna Cunninghama, velitele Středomořského loďstva se základnou v Alexandrii. Cunninghamova situace však nebyla lehká, zejména zpočátku, kdy jej kapitulace Francie připravila o podporu francouzského námořnictva.

Italské loďstvo bylo daleko početnější než britské Středomořské loďstvo, a navíc většina italských válečných lodí byla modernější, rychlejší a lépe vyzbrojená. Londýn si byl vědom strategického významu tohoto prostoru pro své životní zájmy, a proto i v době, kdy ještě zcela nepominula hrozba německé invaze na britské ostrovy, odesílal do Středozemního moře bojová plavidla z domácích vod a k ochraně jeho západní části umístil v Gibraltaru i svaz „H" viceadmirála Jamese Somervilla.

Už v prvních týdnech následujících po vstupu Itálie do války došlo k několika srážkám britských a italských bojových plavidel, nikoli však k akci rozhodujícího významu. Cunningham se sice nevyhýbal měření sil, avšak zejména v prvním období jej hodně zaměstnávala a působila mu problémy starost o ostrov Maltu. Po téměř celé století Britové považovali Maltu za svoji klíčovou základnu, umožňující jim díky její poloze na polovině cesty mezi Gibraltarem a Egyptem ovládat prakticky celé Středomoří. Ale jak se ukázalo, zanedbali natolik její obranu, že když se v Evropě začala rýsovat hrozba nové války, mnozí považovali Maltu v případě konfliktu za neuhajitelnou. Již v první polovině roku 1939, po výrazném zhoršení britsko-italských vztahů následkem italského vpádu do Albánie, rozhodla britská admiralita, že se z bezpečnostních důvodů stane hlavní základnou Středomořského loďstva namísto Malty egyptská Alexandrie. Ale i po stažení Středomořského loďstva ost-

rov zůstával klíčovou strategickou základnou a Londýn byl rozhodnut udělat pro jeho udržení vše. Problémů však bylo mnoho a jedním z nejvážnějších bylo nedostatečné opatření Malty nezbytnými zásobami. Pro potřeby početného civilního obyvatelstva i tisíců námořníků a vojáků byly v době míru přiváženy potraviny ze Sicílie, z Itálie a ze severní Afriky. Vypuknutí války znamenalo zastavení dodávek a ukázalo se, že Britové takovou situaci nepředvídali a neučinili včas nic, co by ji pomohlo řešit. Bylo velikým štěstím, že i Italové udělali chybu, když se nepřipravili na obsazení Malty a nepokusili se o to bezprostředně po zahájení nepřátelství, kdy měli největší naději na úspěch. Admirál Iachino se v pozdějších letech několikrát vyjádřil, že velmi lituje toho, že Itálie promarnila příležitost získat hned na počátku války námořní nadvládu nad Středozemním mořem, a prvním krokem měl být všemi námořními a leteckými silami provedený útok na Maltu. Nedošlo k tomu, ale i tak přežití ostrova zcela záviselo na plavbách konvojů přivážejících vše potřebné k životu i k obraně. Cunningham byl rozhodnut konvojové trasy, zejména mezi Maltou a Alexandrií, uhájit. Na druhé straně Italové dobře věděli, jaká kořist je na moři v dosahu jejich letectva a loďstva.

Prakticky všechna střetnutí, k nimž ve východní a centrální části Středozemního moře došlo, přímo nebo nepřímo souvisela s pohybem konvojů, ať britských na Maltu a později do severoafrických přístavů, na Krétu a do Řecka, nebo italských, zásobujících vojska v severní Africe a Albánii. Ale jen výjimečně nastala situace, která mohla vyústit v zápas hlavních sil obou loďstev. Mohla se jím stát už měsíc po zahájení nepřátelství bitva u Punta Stila. Z Alexandrie tehdy k ochraně konvojů plujících z Malty do Egypta vyplulo britské Středomořské loďstvo - tři bitevní lodi a jedna letadlová loď a doprovodné křižníky a torpédoborce. Z Neapole se ve stejnou dobu vydával do severní Afriky velký italský konvoj naložený vojskem a válečným materiálem a zajištěním jeho plavby pověřila Supermarina (vrchní velitelství italského válečného námořnictva) dvě bitevní lodi a značný počet křižníků a torpédoborců. Ke střetnutí obou loďstev došlo v odpoledních hodinách 9. července 1940 u pobřeží Kalábrie. Po poškození bitevní lodi Giulio Cesare palbou Cunninghamovy vlajkové lodi Warspite však dal italský velitel ad-

mirál Inigo Campioni rozkaz k ústupu. I když obě strany hodnotily bitvu u Punta Stilo jako svoje vítězství, k vyřešení otázky, kdo bude ovládat vody Středozemního moře, nepřispěla.

Admirál Cunningham si od počátku uvědomoval, že chce-li ve Středomoří zvrátit poměr sil ve prospěch Britů, potřebuje výkonnější a modernější lodi. Například u Punta Stila měl k dispozici bitevní lodi Malaya a Royal Sovereign, uvedené do služby za první světové války, letadlovou loď Eagle, sloužící od roku 1924 a již dlouho zralou pro generální opravu, a pouze jeho vlajková loď Warspite, i když též veterán z první světové války, prošla v letech 1934–1937 rozsáhlou modernizací. A jakmile Italové vyrukovali počátkem srpna 1940 se zbrusu novými a rychlými bitevními loďmi Vittorio Veneto a Littorio, začala být situace velmi vážná. Cunningham naléhal na admiralitu žádostmi o posily a třeba říci, že námořní lordové se snažili vrchnímu veliteli Středomořského loďstva vyhovět, seč bylo v jejích silách. Brzy připlula do Alexandrie zmodernizovaná bitevní loď Valiant, dva protiletadlové křižníky* Calcutta a Coventry a především nová letadlová loď Illustrious, jejíž příchod potěšil Cunninghama ze všeho nejvíc.

V období mezi oběma světovými válkami vedli námořní odborníci dlouhé diskuse o vhodnosti či nevhodnosti stavby letadlových lodí. Jejich odpůrci tvrdili, že letadlová loď nikdy nemůže zastoupit křižník nebo bitevní loď s jejich mohutnými děly, že nebude schopna vlastní obrany, proto vždy bude záviset na doprovodu jiných plavidel, včetně torpédoborců chránících ji před ponorkami, že v podstatě bude pro loďstvo přítěží. Příznivci poukazovali na to, že letouny z letadlové lodi mohou plnit řadu důležitých funkcí, zatím loďstvu nedostupných, jako provádění dálkového průzkum pokrývajícího v krátké době rozsáhlé oblasti, čehož nejsou schopny ani křižníky, ani torpédoborce dosud tímto úkolem převážně pověřované. Dále mohou pumami nebo torpédy útočit na cíle vzdálené sto mil nebo i více v době, kdy jsou tyto cíle mimo dosah i těch nejtěžších děl, a mohou také poskytovat loďstvu stíhací ochranu před nepřátelskými bombardéry. Zatímco Italové, operující prakticky výlučně v prostoru Středozemního moře, došli k závěru, že letadlové

* Šlo o lehké křižníky opatřené mohutnou protiletadlovou výzbrojí.

lodi nepotřebují, Britové se rozhodli pro novou zbraň, která, jak se zakrátko ukázalo, zásadním způsobem změnila průběh války na moři. Postavili řadu letadlových lodí a na konci třicátých let zahájili stavbu čtyř plavidel tohoto druhu označených jako třída Illustrious. První dvě, Illustrious a Formidable, vstoupily do služby v květnu a v listopadu roku 1940 a další dvě, Victorious a Indomitable, v květnu a říjnu roku 1941. Šlo o plavidla o výtlaku 23 000 tun, jimž stroje o výkonu 111 000 koňských sil skýtaly rychlost až 30,5 uzlu a každé mohlo nést až 45 letounů. Především však, na rozdíl od jiných letadlových lodí, jejich letovou palubu chránily pláty kvalitní české oceli o tloušťce 75 mm. Illustrious posílil Středomořské loďstvo začátkem září 1940 a 11. listopadu provedly jeho palubní letouny slavný nálet na Taranto. 10. ledna 1941 však byl útokem bombardérů německého X. sboru vážně poškozen - od zkázy jej zcela nepochybně zachránila právě zmíněná pancéřovaná paluba. I když admiralita okamžitě vypravila z Atlantiku náhradou za Illustrious druhou moderní letadlovou loď Formidable, její přesun z Rudého moře do Alexandrie se zdržel, neboť německé letouny mezitím zaminovaly Suezský průplav. Až 10. března 1941, za nadšeného pozdravování posádkami všech lodí v přístavu, dorazil Formidable do Alexandrie a Illustrious mohl Středomoří opustit a vypravit se k náročné opravě do amerických loděnic. Příští den byla na stožár Formidablu vytažena vlajka kontradmirála letadlových lodí Středomořského loďstva Denise Boyda*. Formidable byl na místě právě včas, aby se mohl za sedmnáct dnů účastnit bitvy, jejíž výsledek ovlivnil rozhodujícím způsobem.

Ve dnech 13. a 14. února 1941 se v severoitalském lázeňském městě Meranu, u rakouských hranic, setkali velitelé válečných loďstev Německa a Itálie. Konference se za německou stranu účastnil vrchní velitel válečného námořnictva a náčelník námořního štábu velkoadmirál Erich Raeder, dále náčelník operačního oddělení ná-

* Velitel letadlové lodi Illustrious kapitán Denis W. Boyd převzal funkci kontradmirála letadlových lodí Středomořského loďstva (Rear-Admiral, Mediterranean Aircraft Carriers) začátkem března 1941; do té doby ji vykonával kontradmirál A. L. G. St. Lyster. Někdy je pro uvedenou funkci užíváno i označení vlajkový důstojník letadlových lodí Středomořského loďstva (Flag Officer, Mediterranean Aircraft Carriers).

mořního štábu kontradmirál Kurt Fricke a jeho zástupce kapitán Kurt Aschmann. Itálii zastupovali náčelník generálního štábu námořnictva a státní podtajemník ministerstva námořnictva admirál Arturo Riccardi, viceadmirálové Raffaele De Courten a Emilio Brenta a kontradmirál Carlo Giartosio. Schůzka se měla původně konat již v prosinci 1940, ale byla odložena vzhledem k rozsáhlým personálním změnám, které velení italského námořnictva postihly v první polovině prosince v důsledku pohromy utrpěné při britském náletu na Taranto a neuspokojivého výsledku střetnutí italského a britského loďstva u mysu Spartivento.* Průběh celé konference byl podrobně zaznamenán v memorandu, které vypracovali Italové.

Nejdůležitější jednání byla vedena druhý den, poté co velkoadmirál Raeder shrnul celkovou strategickou situaci v Atlantiku a ve Středomoří. I když zdůraznil význam narušování nepřátelské námořní přepravy v Atlantiku, nesnižoval důležitost středomořské oblasti, představující dveře k arabským naftovým polím a k bohatým zdrojům surovin. Také informoval Italy, že i když by obsazení Gibraltaru pravděpodobně přinutilo britské loďstvo stáhnout se ze Středozemního moře, nedá se to čekat v dohledné době, neboť španělský diktátor Francisco Franco zatím v tomto směru odmítá spolupracovat. Velkoadmirál zmínil i situaci ostrova Malty, a i když ohleduplně, přece Italům vytýkal, že tento významný britský opěrný bod dosud nedokázali paralyzovat. Admirál Riccardi oponoval tím, že italské letectvo na ostrov útočí dnem i nocí. Když Raeder navrhl, aby byla Malta blokována položením min a užitím menších bojových plavidel, Riccardi si postěžoval, že je velmi obtížné se k ostrovu přiblížit, neboť Britové jsou velmi ostražití a nelze je překvapit. Německá delegace však ani slovem neprozradila, co jí bylo známo o britském radaru, který byl navzdory vší své tehdejší nedokonalosti už nejen úspěšně využíván bojovými plavidly, ale byl i součástí obranného systému Malty. Italové ještě dlouho platili

* U mysu Spartivento, jižního výběžku Sardinie, se 27. 11. 1940 střetl britský námořní svaz „H" pod velením viceadmirála Jamese Somervilla s italským loďstvem admirála Iniga Campioniho. Mussolini a velení italského námořnictva Campionimu vytýkali, že díky přílišné opatrnosti promarnil nadějnou příležitost tvrdě na nepřítele udeřit a namísto toho se dal na ústup.

vysokou cenu za to, že jim tato důležitá informace byla odepřena. Když se například italské torpédové čluny pokusily napadnout maltský přístav La Valettu, radarová stanice jejich plavbu sledovala a výsledkem bylo, že se staly obětí laviny smrtící palby ze zbraní chránících přístupy k přístavu.

Ve svém výkladu Raeder také kategoricky konstatoval, že v Libyi je třeba zastavit postup Britů a že jednotkám vysílaným Hitlerem do severní Afriky by měla být při jejich přepravě z italských přístavů zajištěna zvýšená ochrana. Italové přislíbili poskytnout další torpédové čluny a dvě divize křižníků.

Němci se v Meranu nikterak netajili s tím, že očekávají celkové zvýšení bojové aktivity italského námořnictva. Zejména mělo jít o zesílení tlaku na britské komunikační linie v centrálním a východním Středomoří. Admirál Riccardi však hned uvedl důvody, které ovlivňovaly ofenzivní možnosti italského loďstva. Prohlásil, že obsazení libyjské Kyrenaiky a intervence v Řecku umožnily Britům zřídit v severní Africe, v Řecku a na Krétě letecké základny, z nichž napadají námořní trasy spojující Itálii s Libyí a Albánií, a cílem častých útoků jsou i italské lodi plující na Sicílii a na Sardinii. Strategie italského námořnictva proto musí být převážně defenzivní, neboť jeho hlavním úkolem je chránit ohrožené konvoje přivážející posily a zásoby vojskům bojujícím jak v severní Africe, tak i na albánské frontě. Riccardi se dále vyjádřil k dosavadním ztrátám. Od začátku války Italové přišli o 9 torpédoborců, 7 torpédových člunů, 21 ponorek a v bitvě u mysu Spada 19. července 1940 byl potopen lehký křižník Bartolomeo Colleoni. Ze tří bitevních lodí vážně poškozených v Tarantu má jen Littorio naději brzy se vrátit do služby. Pravil, že v současné době tedy italské námořnictvo disponuje pouze jednou bojeschopnou moderní bitevní lodí s děly ráže 381 mm, což je Vittorio Veneto, dvěma staršími bitevními loďmi, 6 těžkými a 10 lehkými křižníky. Přitom britské Středomořské loďstvo admirála A. B. Cunninghama má v Alexandrii 3 bitevní lodi a jednu letadlovou loď, jeden těžký křižník a 8 lehkých křižníků a svaz „H" viceadmirála Somervilla v Gibraltaru tvoří jeden bitevní křižník, jedna bitevní a jedna letadlová loď a jeden lehký křižník. Navíc, zdůraznil Riccardi, mají Britové ve Středomoří 20 po-

norek, přičemž akceschopnost italských ponorek je omezena možností operovat pouze za denního světla, a pro křižníky, torpédoborce a torpédové čluny, pokud nespolupracují s bitevními loďmi, je téměř nepřekonatelnou překážkou ochranný doprovod, kterým Britové zajišťují plavbu svých konvojů. Za této situace by útok na britské námořní trasy měl naději na úspěch pouze za předpokladu, že by se na něm podílely všechny zbývající těžké lodi italského hladinového loďstva, a navíc by musel být proveden za „příznivých podmínek, neboť vítězství bude mít pouze morální aspekt, kdežto porážka by byla pohromou nejen morální, ale i materiální". Vzhledem ke všem těmto skutečnostem, uzavřel svoji úvahu admirál Riccardi, si Supermarina nemůže dovolit vyvolat velké hladinové střetnutí. Riccardi také odmítl návrh kontradmirála Fricka na úplné uzavření Sicilského průlivu, oddělujícího Sicílii od severní Afriky, minovými poli se zdůvodněním, že průliv užívá i italské námořnictvo. V tomto bodě však nakonec došlo k jistému kompromisu, kdy Italové slíbili rozšířit minová pole v průlivu a Němci se zavázali dodat jim miny vhodné pro položení v hlubokých vodách a obtížněji zneškodnitelné. Italští zástupci také upozorňovali na nedostatečnou leteckou podporu, která podvazuje aktivitu jejich hladinového loďstva, a stěžovali si na velké potíže provázející spolupráci loďstva a leteckých sil - německé nevyjímaje.

Když Italové zdůvodňovali omezenou činnost svého hladinového loďstva, opakovaně poukazovali na katastrofální nedostatek pohonných hmot. Na začátku války činily italské zásoby 1 800 000 tun a Mussolini tvrdil, že je to dostatečné množství na deset měsíců bojové činnosti a kromě toho jsou zajištěny dodávky. Když ale po devíti měsících již bylo spotřebováno kolem milionu tun a úbytek nebyl nahrazen, Mussolini problém vyřešil po svém: nařídil, že rezervy původně plánované na deset měsíců musí vydržet dvakrát tak dlouho. Admirál Riccardi pravil, že pokládá za svou povinnost upozornit, že italské zásoby nafty budou vyčerpány do června roku 1941, a žádal o zvýšení dodávek z rumunských ropných polí. Němci si sice uvědomovali, do jaké míry palivová krize ohrožuje akceschopnost válečného námořnictva jejich spojence, v danou chvíli však nebyli schopni poskytnout významnější pomoc. Zvýšená spotřeba nafty související s mobilizací rumunských vojsk, která se po

boku Němců měla podílet na napadení Sovětského svazu, a potíže s její přepravou, způsobené zvednutím hladiny Dunaje, snížily v prvních měsících roku 1941 dodávky nafty pro německé ozbrojené síly oproti plánovanému množství o 40 000 tun. Raeder sice nakonec Italům přislíbil, že od června roku 1941 se jejich podíl na rumunské naftě zvýší, ale vzhledem k rozhodnutí zahájit ve stejnou dobu tažení do Ruska to byl slib evidentně nesplnitelný. Německé vrchní velení naopak hromadilo suroviny a válečný materiál, o čemž Italy neinformovalo, stejně jako je nechávalo v nevědomosti o Hitlerových strategických záměrech.

I když byla nafta nejdůležitější položkou v seznamu italských požadavků, na jejichž splnění měla přímo záviset aktivita italského válečného námořnictva, Riccardi a jeho kolegové hovořili i o jiných surovinách, o potřebě letounů k dálkovému průzkumu, o protiletadlových dělech, světlometech, akustických lokátorech, systémech řízení palby a o pomoci při neutralizaci Malty. V této souvislosti je třeba poznamenat, že Němci po celou válku jen velmi neradi poskytovali Italům svoji nejmodernější techniku. Proto také, jak již bylo zmíněno, navzdory všem slibům o vzájemné výměně technických poznatků se Italové ani při schůzce v Meranu nic nedozvěděli o britském radaru a ani o tom, že radarové aparatury instaluje na svých lodích i německé válečné námořnictvo. Následky faktu, že žádná italská bojová loď nebyla opatřena radarem, se naplno projevily už za necelé dva měsíce u Matapanu.

Ještě jedna významná skutečnost hrála roli v souvislosti s rozhodováním o užití hlavních sil italského válečného námořnictva, a ani o té se v Meranu nemluvilo. Přes všechny proklamace o nerozborném spojenectví si Mussolini ani jeho velitelé nedělali žádné přehnané iluze o upřímnosti Hitlera a vrchního velení wehrmachtu, pokud se týkalo poskytování informací o rozhodujících strategických otázkách. Při setkání s Mussolinim v Berchtesgadenu 19. a 20. ledna 1941 Hitler například vůbec nenaznačil, jak hodlá postupovat vůči Rusku, namísto toho hovořil o možnostech invaze do Anglie a o obsazení Gibraltaru. Přitom v tu dobu již byl s konečnou platností rozhodnut napadnout Rusko a vylodění v Anglii a vyřešení otázky Gibraltaru odložit na neurčito. Nutno přiznat, že

německá opatrnost nebyla tak úplně neodůvodněná, neboť Italové neskýtali záruky, že klíčová tajemství neprozradí. Proto v Římě také nic nevěděli o tom, jakým způsobem a za jakých podmínek hodlá Hitler válku ukončit. Za této situace se nelze divit, že v zájmu posílení své pozice při budoucích mírových jednáních se Italové snažili udržet válečné námořnictvo, nejcennější složku svých ozbrojených sil, v pokud možno nedotčeném stavu. Bránili se proto riziku nenahraditelných ztrát, které by je nepochybně postihly v případě, že by se pustili do totální námořní války.

V Meranu se italská delegace ještě dokázala konkrétním závazkům vyhnout, nic nebylo rozhodnuto ani závazně přislíbeno. Ale velkoadmirál Raeder nepřestával prostřednictvím německé námořní mise v Římě, vedené kontradmirálem Eberhardem Weicholdem, naléhat, aby italské loďstvo postupovalo ofenzivněji, zejména v oblasti Egejského moře. Tlak ještě zesílil po 4. březnu 1941, kdy Britové začali v rámci operace LUSTRE přepravovat z Egypta do Řecka vojska a množství válečného materiálu a kdy východním Středomořím pluly desítky konvojů. Protože Řecko nebylo s Německem ve válečném stavu, měli Němci v Athénách stále ještě diplomatické zastoupení a jejich vojenský přidělenec mohl bez potíží sledovat dění v přístavu Pireus, kde se většina britských lodí vykládala. O tom, co viděl, podrobně informoval Berlín. Vzhledem k tomu, že zahájení operace MARITA (kódové označení německého útoku na Řecko) bylo stanoveno na začátek měsíce dubna, není divu, že posilování obranyschopnosti Řecka britskými dodávkami dělalo německému vrchnímu velení čím dál větší starosti. Za této situace si i italští admirálové a sám Mussolini uvědomovali, že německé požadavky na zásah proti nepřátelským konvojům nelze odmítat donekonečna. Bylo třeba provést útočnou operaci, která by nejen uspokojila naléhajícího spojence, ale také zbavila italské námořnictvo podezření z nedostatku bojového ducha. Padlo proto rozhodnutí o výpadu hladinových plavidel a o tom, že akci bude velet admirál Angelo Iachino.

Jedenapadesátiletý Iachino byl štíhlý muž středního vzrůstu a příjemného, uhlazeného vystupování. Jen málokdy zvýšil hlas, ale pronikavý pohled jeho bleděmodrých očí mohl i těm, kdo se s ním

setkali poprvé, naznačit, že jde o velitele silné vůle, rozhodného a nepostrádajícího autoritu. V letech 1931 až 1934 Iachino sloužil jako italský námořní přidělenec v Londýně. O britském loďstvu věděl téměř vše a vždy se o něm vyjadřoval s obdivem a respektem. V letech 1934 a 1935 velel lehkému křižníku Armando Diaz, s nímž mimo jiné navštívil i Austrálii a Nový Zéland. Ve druhé polovině třicátých let se účastnil ve španělské občanské válce intervence na podporu generála Franka. Iachinovou specializací bylo námořní dělostřelectvo a v tomto oboru byl považován za mezinárodní autoritu. Když Itálie vstoupila 10. června 1940 do války, byl velitelem námořní akademie v Livornu. Okamžitě žádal o zařazení do služby na moři, ale italské námořnictvo v tu chvíli nemělo u bojových uskupení žádné volné místo pro důstojníka s admirálskou hodností. Iachino však nepřestával naléhat na tehdejšího náčelníka námořního štábu admirála Domenika Cavagnariho a nakonec dosáhl toho, že když byla jako součást 1. eskadry v Tarantu zřízena nová divize sestavená ze zmodernizovaných bitevních lodí postavených za první světové války, byl jmenován jejím velitelem. Jeho vlajka zavlála 20. července 1940 na stožáru Caia Duilia. Pouhých pět dnů nato postihl infarkt viceadmirála Riccarda Paladiniho, velitele 2. eskadry, tvořené divizemi těžkých a lehkých křižníků, a Iachino nastoupil na jeho místo. Když 8. prosince 1940 admirál Riccardi vystřídal admirála Cavagnariho a vrchní velitel loďstva admirál Inigo Campioni se stal Riccardiho zástupcem, bylo jen přirozené, že velení hladinových sil italského válečného námořnictva převezme Angelo Iachino, důstojník s vynikající pověstí, kultivovaný a technicky vzdělaný. Navíc bylo dobře známo, že všechny funkce, které kdy zastával, mu náležely po zásluze a že v žádném případě nepatří mezi vysoké velitele, kteří za svou kariéru vděčili patolízalství či angažovanosti v politice. Jeho povýšení bylo proto přijato s uspokojením, ale jak brzy uvidíme, další vývoj událostí mu příznivý nebyl, naopak. Krok za krokem se začala šířit fáma, že admirál Iachino nemá štěstí. A jak známo, námořníci jsou silně pověrčiví. Iachino měl prostě smůlu, což je něco zcela jiného než být nekompetentním velitelem; neměl onu trošku štěstí, kterou však při většině svých bojových akcí potřebuje každý velitel. Nicméně vrchním velitelem italského loďstva zůstal až do dubna roku 1943

a jako jediný ze čtyř admirálů, kteří tuto funkci za války zastávali, se dožil jejího konce.*

Již začátkem února 1941 Iachino navrhoval útok na nepřátelské dopravní linie v oblasti mezi libyjským přístavem Benghází a ostrovem Kréta. Doporučoval úder provedený skupinou rychlých plavidel disponujících velkou palebnou silou a podporovaných torpédoborci a letectvem. Zkušenost z dřívějších operací Italy poučila, že starší bitevní lodi tříd Conte di Cavour a Andrea Doria nejsou pro takovou operaci vhodné, neboť navzdory modernizaci provedené v letech 1933 až 1937 a 1937 až 1940 jejich rychlost nepřekračovala 26 uzlů**, ráže jejich hlavních děl byla jen 320 mm a maximální dostřel jen 29 400 metrů. Protože z nových rychlých bitevních lodí s děly ráže 381 mm bylo po katastrofě v Tarantu nasazení schopno pouze Vittorio Veneto, admirál doporučoval vyslat je do akce v doprovodu tří nejrychlejších křižníků a skupiny torpédoborců. Při sestavování úderné skupiny Iachino vycházel z informací, že doprovod britských obchodních plavidel plujících ze severní Afriky do Řecka zajišťují pouze torpédoborce, nanejvýš lehké křižníky. Svůj návrh předložil formou osobního dopisu (aby nedošlo k prozrazení, sám jej napsal na psacím stroji) adresovaného admirálu Riccardimu. Náčelník generálního štábu námořnictva po několika dnech odpověděl, že návrh se v podstatě shoduje s plánem operace zvažované Supermarinou, ale vhodná chvíle k jejímu provedení nastane, až se bitevní loďstvo opět shromáždí v Tarantu. Bylo zřejmé, že se generální štáb snaží získat čas. Iachino pochopil. Pak ale přišla konference v Meranu a trvalý tlak Němců, kteří požadovali, aby italské námořnictvo už konečně začalo bojovat; dokonce se několikrát stalo, že němečtí důstojníci svým italským kolegům naznačili, že jejich pasivitu považují za zbabělost.

Dne 16. března byl admirál Iachino vyzván, aby se neprodleně dostavil do Říma. V budově námořního štábu ho přijal admirál

* Admirál Angelo Iachino zemřel v Římě 3. 12. 1976 ve věku 87 let. Byl mu vypraven státní pohřeb.

** Uzel je pojem vyjadřující vzdálenost ujetou v námořních mílích (1 námořní míle = 1 852 m) za hodinu. Například loď plující rychlostí 30 uzlů ujede za 1 hodinu 30 x 1 852 m, tedy 55,5 km.

Riccardi za přítomnosti svého zástupce admirála Campioniho a překvapený Iachino zjistil, že Supermarina úplně změnila svůj dosavadní vyhýbavý postoj a žádá rychlou a razantní akci provedenou hladinovými silami. Riccardi a Campioni mu sdělili, že z řady důvodů je nezbytné provést operaci ofenzivního charakteru. Především je třeba - hlavně z politických důvodů - vyhovět požadavkům Berlína. Navíc rázná a úspěšná akce podlomí odhodlání Řeků k odporu a současně v Bělehradě povzbudí spřátelené kruhy nakloněné připojení Jugoslávie k Paktu tří*. Iachino byl také seznámen s koncepcí operace. Mělo jít o výpad hladinových plavidel do oblastí jižně i severně od ostrova Kréty. Jedna úderná skupina zamíří ke skalnatému ostrůvku Gaudos, ležícímu asi deset mil jižně od Kréty. Druhá skupina bude pátrat po nepříteli v Krétském moři, mezi Krétou a Řeckem, a podél severního pobřeží Kréty až k jejímu východnímu konci. Podle zpráv průzkumu prováděného jak německými, tak i italskými letouny proplouvaly oběma oblastmi pravidelně britské konvoje. Těsně před zahájením hlavní části operace, tj. útoku na nepřátelské cíle jižně a severně od Kréty, napadnou italské motorové výbušné čluny zátoku Suda na severním pobřeží Kréty, kde Britové začátkem listopadu roku 1940, jako reakci na italský vpád do Řecka, zřídili důležitou palivovou základnu pro bojová i obchodní plavidla.

Italové nepochybovali, že britská námořní zpravodajská služba sleduje italské válečné přístavy, a zejména se snaží mít neustálý přehled o pohybu velkých lodí. Iachino, Riccardi a Campioni byli zajedno, že u tak důležité útočné akce je třeba všemi prostředky zabránit jejímu předčasnému prozrazení a že je nutno učinit všechna opatření, aby nepřítel nebyl varován dřív, než bude loďstvo na moři. Admirálové také rozhodli, že pro zdůraznění významu operace nebude velitele jednotlivých hladinových uskupení pověřovat účastí na ní Iachino, ale budou vyrozuměni přímo Supermarinou.

Dne 19. března předal šéf německé námořní mise kontradmirál Weichold Supermarině následující informaci:

* Pakt tří - šlo o pakt uzavřený 27. 9. 1940 v Berlíně mezi Německem, Itálií a Japonskem, k němuž přistoupilo v listopadu 1940 Maďarsko, Rumunsko a Slovensko a 1. března 1941 Bulharsko.

„Věc: námořní strategická situace ve Středomoří.
Od: Styčný důstojník německého válečného námořnictva, Řím.
Komu: Italský námořní štáb.
Datum: 19. března 1941.

Německý námořní štáb má za to, že v současné době se ve východním Středomoří nachází pouze jedna plně bojeschopná britská bitevní loď (Valiant). Nepředpokládá se, že by Britové v blízké budoucnosti stáhli těžké lodi z Atlantiku. Též není pravděpodobné, že by se ve východním Středomoří objevil svaz „H". Z těchto důvodů je v tuto chvíli pro zásah italského námořnictva situace ve východním Středomoří příznivější než kdykoliv předtím. Intenzivní námořní přeprava mezi Alexandrií a řeckými přístavy, jejímž prostřednictvím řecké síly neustále dostávají posily vojsk a válečného materiálu, představuje pro italské námořnictvo vhodný cíl.

Německý námořní štáb se domnívá, že zásah italských bojových plavidel v oblasti jižně od Kréty britskou přepravu vážně naruší, a dokonce může vést k úplnému zastavení přesunů vojsk, zejména když momentálně nejsou dostatečně chráněny."

Německá oficiální místa později vysvětlovala, že jednala v dobré víře, když informovala Italy o vyřazení britských bitevních lodí, neboť 16. března dva dvoumotorové bombardéry typu Heinkel He 111 německého X. leteckého sboru údajně hlásily, že při náletu na Alexandrii poškodily dvě nepřátelské bitevní lodi. Následný letecký průzkum však tuto informaci nepotvrdil a podle italských pramenů ani Supermarina, ani admirál Iachino ji od samého počátku nepokládali za spolehlivou. Nelze proto vyloučit, že ze strany německého námořnictva nešlo o nic jiného než o pokus povzbudit váhavého spojence ve chvíli, kdy se konečně rozhodoval, zda má, či nemá proti Britům účinně zasáhnout.

Po návratu do La Spezie, kde kotvila vlajková loď Vittorio Veneto, Iachino informoval o obsahu a výsledcích římských jednání pouze svého náčelníka štábu kontradmirála Accorrettiho a operačního důstojníka fregatního kapitána Corrinu. S nimi pak pracoval na detailech plánu operace a koncipoval příslušné rozkazy, které vstoupí v platnost, jakmile Supermarina potvrdí přesný termín její-

ho zahájení - předběžně bylo v Římě stanoveno datum 24. a 25. března.

Supermarina ani Iachino neuvažovali o chystané operaci jako o zásadním střetnutí italského a britského loďstva. Přesto však se jí na italské straně měly účastnit síly, které by byly schopny na nepřítele tvrdě udeřit. Od počátku nebylo pochyb o účasti Iachinovy vlajkové lodi Vittorio Veneto, moderního bitevního kolosu o výtlaku 41 167 tun, uvedeného do služby před tři čtvrtě rokem. Vittorio Veneto byla první italská bitevní loď postavená po lodích Caio Duilio a Andrea Doria, uvedených do služby v letech 1915 a 1916. Nová bitevní loď byla pojmenována po městě Vittorio Veneto, ležícím severně od Benátek, místě vítězství spojených italských, francouzských, britských a amerických sil nad vojsky Rakouska-Uherska v závěrečných dnech první světové války. Rychlostí až 30,5 uzlu, ale také palebnou silou Vittorio Veneto překonávalo kteroukoliv bitevní loď britského Středomořského loďstva, neboť jeho 381mm hlavní děla s dostřelem 42 800 metrů byla výkonnější než britská děla stejné ráže. Kromě Vittoria Veneta měli Italové už k dispozici i Littorio, bitevní loď stejné třídy, která se 11. března vrátila do služby po opravě poškození utrpěných při náletu britských palubních bombardérů na Taranto. Mimo těchto dvou lodí mohla Supermarina teoreticky použít i starší, ale zmodernizované bitevní lodi Giulio Cesare a Andrea Doria, které v Tarantu vyvázly bez úhony; těm ale chyběla potřebná rychlost. Po pečlivém zvážení bylo nakonec rozhodnuto, že se na připravované akci budou podílet tři operační skupiny italských bojových plavidel:

svaz „Y" (admirál Angelo Iachino, současně velitel celého uskupení):
bitevní loď Vittorio Veneto;
torpédoborce Granatiere, Fuciliere, Bersagliere, Alpino (13. divize torpédoborců);

svaz „X" (viceadmirál Luigi Sansonetti):
těžké křižníky Trieste, Trento, Bolzano (3. divize křižníků);
torpédoborce Corazziere, Carabiniere, Ascari (12. divize torpédoborců);

svaz „Z" (viceadmirál Carlo Cattaneo):
těžké křižníky Zara, Fiume, Pola (1. divize křižníků);

torpédoborce Vincenzo Gioberti, Vittorio Alfieri, Alfredo Oriani, Giosue Carducci (9. divize torpédoborců);
lehké křižníky Luigi di Savoia, Duca Degli Abruzzi, Giuseppe Garibaldi (8. divize křižníků, viceadmirál Antonio Legnani);
torpédoborce Nicoloso Da Recco, Emanuele Pessagno (6. divize torpédoborců).*

V první fázi bylo třeba lodi určené k operaci soustředit. Protože Vittorio Veneto kotvilo v La Spezii, na severozápadním pobřeží Itálie, bylo rozhodnuto o jeho okamžitém přemístění na jih, do Neapole. I další plavidla byla rozptýlena; pokud se týkalo například křižníků, nacházela se 1. divize v Tarantu, 8. divize v Brindisi a 3. divize v Messině. Iachino však musel řešit i řadu dalších problémů. Zatím spolupracoval v bojové akci (bitva u mysu Spartivento 27. listopadu 1940) pouze s viceadmirálem Sansonettim; s admirály Cattaneem a Legnanim, které také měl mít v připravované operaci pod svým velením, dosud nikdy v boji nebyl. Kdyby však teď vlajkové důstojníky povolal k poradě, nepochybně by to neuniklo nežádoucí pozornosti. Iachino proto rozhodl, že se setká jen s Cattaneem, hned jak Vittorio Veneto dorazí do Neapole. Viceadmirál Cattaneo měl totiž velet svazu „Z", kterému bylo určeno operovat do značné míry samostatně u severního pobřeží Kréty, zatímco svazy „Y" a „X" budou operovat jižně od Kréty pod přímým Iachinovým velením.

Když Vittorio Veneto vyplulo 22. března večer z La Spezie a zamířilo do Neapole, Iachino odjel vlakem do Říma. Doufal, že jednak zmate nepřátelské agenty - opustila-li vlajková loď základnu bez velícího admirála, asi nejde o nic vážného - a jednak, a to bylo důležitější, hodlal na vrchním velitelství námořnictva projednat spolupráci svého loďstva s letectvem. Po trpké zkušenosti z Taranta i z jiných akcí, kdy největší nebezpečí hrozilo italským lodím od britských bombardérů, byl Iachino přesvědčen, že má-li být pláno-

* Jako svaz Y, svaz X a svaz Z označil jednotlivá uskupení italského loďstva až štáb admirála Cunninghama odpoledne 28. března, poté co získal od leteckého průzkumu dostatečné informace o jejich síle a rozmístění. Pro usnadnění orientace však budeme toto označení používat od počátku našeho popisu přípravy a průběhu bitvy u Matapanu.

vaná operace úspěšná, musí mít zajištěnou dostatečnou leteckou podporu. Už 16. března mu bylo na první schůzce s admirály Riccardim a Campionim slíbeno, že se může spolehnout na spolupráci nejen italských leteckých sil, ale též německého X. leteckého sboru. Iachino při té příležitosti prohlásil, že letecké krytí považuje za natolik důležitý předpoklad zdaru operace, že pokud by nebylo zajištěno, pokládal by za nutné ji zrušit. Zdůrazňoval, že kromě letadlové lodi mají Britové k dispozici letiště v Řecku a na Krétě, z nichž jejich bombardéry pokrývají celou oblast, kde má jeho loďstvo operovat, dokonce mohou užít i letiště vybudovaná na libyjském pobřeží. Iachino současně přikládal velký význam spolupráci německého X. sboru, neboť jak tvrdil, italské letouny nemají na rozdíl od německých dostatečnou výkonnost, aby mohly po potřebnou dobu operovat daleko od svých základen. Proto také chtěl vidět rozkazy, které byly ohledně účasti italského a zejména německého letectva vydány a které měly zaručit, že požadavky loďstva budou splněny. Riccardi a Campioni sice souhlasili, že spolupráce s letectvem bude mít prvořadou důležitost a že je třeba učinit vše pro to, aby byla na potřebné úrovni - ale ke svému zklamání se Iachino dozvěděl, že žádná konečná verze rozkazů ještě neexistuje, neboť formality schvalovací procedury vyžadují více času. Iachino měl dost trpkých zkušeností, aby věděl, že bojovat s úředním šimlem je zhola zbytečné, byť byl v sázce úspěch, či neúspěch významné námořní operace. Proto, ač velmi nerad, se smířil s ujištěním, že alespoň s Němci bude vše určitě dojednáno včas. Z Říma odejel 23. března odpoledne vlakem do Neapole a večer již mohla být jeho vlajka vytažena na stožár Vittoria Veneta. Ale vzhledem ke zdržení při jednání na generálním štábu musel o den odložit návštěvu viceadmirála Cattanea.

Protože italské loďstvo nikdy předtím nespolupracovalo s německým letectvem v průběhu konkrétní operace, Supermarina požádala velení X. sboru v sicilské Taormině o vyslání několika důstojníků do Neapole. Na palubě Vittoria Veneta se s Iachinem a jeho štábem dohodnou na rozsahu a způsobu spolupráce a také na rychlém a účinném systému komunikace mezi loďstvem a letouny. Když byl tento požadavek předložen veliteli X. sboru generálu Hansi Ferdinandu Geislerovi, souhlasil, ale tvrdil, že dva dny

zbývající do 24. března, kdy měla operace začít, je příliš krátká doba na dojednání všeho potřebného, a žádal, aby bylo její zahájení o dva dny odloženo. Z toho admirál Iachino radost neměl. Vittorio Veneto dorazí do Neapole večer 23. března a bude muset zůstat v přístavu o celé dva dny déle, než se předpokládalo, všem na očích, a co bylo ještě nebezpečnější, v dosahu britského letectva. Němci však byli neústupní, a protože jejich podpora měla pro Iachina klíčový význam, nakonec mu nezbylo než souhlasit. Mohl pouze nařídit, že až bitevní loď připluje do Neapole, má být ukotvena u nejvzdálenějšího konce přístavního mola, kde bude lépe chráněna protitorpédovými sítěmi, a kromě toho posádka zůstane izolována a ušetřena svodů města. Později prohlásil, že si nedělal iluze, že by se Vittoriu Venetu podařilo opustit přístav nepozorovaně, na to zvídaví Neapolitáni sledovali každý pohyb vlajkové lodi italského válečného námořnictva s příliš velkým zájmem. Ale doufal, že cíl připravované operace a datum úderu na nepřátelské konvojové trasy v tajnosti udrží. Ve snaze zabránit úniku informací Iachino také zasvětil do podrobností jen ty důstojníky, kteří vzhledem ke svým funkcím museli být včas informováni.

24. března ve dvě hodiny ráno přijala radiostanice Vittoria Veneta depeši z Říma obsahující časový rozvrh a další podrobnosti operace. Supermarina nařizovala, aby v den D (pátek 28. března) všechna určená plavidla zahájila útočnou akci namířenou proti britské námořní přepravě v prostoru jižně od ostrova Gaudos a v západní části Egejského moře. Vittorio Veneto a 3. divize těžkých křižníků (svazy „Y" a „X") vyplují z Neapole a z Messiny, aby se v 6.30 ráno v den D - 1 (27. března) setkaly v Messinském průlivu. O čtyřiadvacet hodin později (v den D) musí být toto uskupení 20 mil jižně od ostrova Gaudos, kde změní kurz, aby ve 13.30 odpoledne dosáhlo prostoru 100 mil západně od mysu Krios, na jihozápadním pobřeží Kréty. V této oblasti napadne všechna nepřátelská obchodní plavidla, která se mu podaří objevit, a ve večerních hodinách se vrátí na základny. 1. a 8. divize křižníků (svaz „Z") se vydají na moře v ranních hodinách v den D - 1 z Taranta a Brindisi a po spojení zamíří do oblasti mezi ostrovem Antikythéra a mysem Spada, na severozápadním konci Kréty, kam dorazí ve 4 hodi-

ny ráno v den D. Odtud poplují na východ ke krétskému mysu Tripiti, pak na severovýchod k útesům Karavia, kde v 8 hodin ráno změní kurz na západní. Ve 13.30 se budou nacházet 90 mil západně od Antikythéry. Podobně jako Vittorio Veneto a plavidla svazu „X" i těžké a lehké křižníky svazu „Z" budou ve své operační oblasti pátrat po britských lodích a akci též ukončí večer dne D. Jestliže se kterékoliv z italských uskupení setká s britskými bojovými plavidly, napadne je pouze v případě výhodného poměru sil. Vrchním velitelem celé operace bude admirál Iachino. Supermarina současně sdělovala, že jak italské letectvo, tak i německý X. letecký sbor již obdržely rozkazy týkající se průzkumných a eskortních úkolů.

Pokud Vittorio Veneto kotvilo v kterémkoliv italském přístavu, mělo přímé telefonní spojení se Supermarinou. Dopoledne 24. března Iachino prováděl poslední úpravy rozkazů podřízeným velitelům, když se ozval telefon. Volal zástupce náčelníka generálního štábu námořnictva admirál Campioni. Po pokynu k nevýznamné změně plavební trasy I. divize těžkých křižníků Campioni přešel ke skutečnému důvodu telefonátu. Sdělil Iachinovi, že v den D nemůže jeho loďstvo počítat s podporou německých stíhaček. Velení X. sboru Supermarině oznámilo, že ani ony nemají dostatečný dolet, aby mohly zajistit stíhací ochranu italských lodí operujících v prostoru značně vzdáleném od sicilských letišť. Iachino nedokázal skrýt velké rozladění. Již během debat v Římě totiž navrhoval, aby německé stíhačky doplňovaly palivo na letištích ostrova Rhodu, tehdy proti tomu nikdo nic nenamítal, a teprve teď mu Campioni sděluje, že to údajně není možné. Iachino protestoval s tím, že právě v den D budou obě jeho hladinová uskupení v oblasti, kde je nutno očekávat zásahy nepřátelského letectva; obzvláště ohroženy budou křižníky svazu „Z" viceadmirála Cattanea, které mají proniknout do západní části Egejského moře. Tvrdil, že nedostatečná letecká ochrana může zvýšit riziko celé operace nad únosnou mez.

Tím, co slyšel od Campioniho, byl Iachino natolik znepokojen, že v 11 hodin zatelefonoval admirálu Riccardimu. Otevřeně mu řekl, že zahájit operaci, aniž je loďstvu zajištěno letecké krytí, znamená vystavit je nebezpečí ztrát, které nikdo nemůže ospravedlnit. Argumenty vrchního velitele hladinového loďstva na Riccardiho

nepochybně zapůsobily, protože přislíbil, že celou záležitost ještě prozkoumá a že ke sjednání nápravy učiní vše, co bude v jeho silách. Asi hodinu po rozhovoru s Riccardim se na Vittorio Veneto dostavil viceadmirál Cattaneo k osobnímu projednání úkolů týkajících se jeho svazu. Bitevní loď opustil v odpoledních hodinách a vrátil se na svou vlajkovou loď, těžký křižník Zara kotvící v Tarantu. Večer obdržel Iachino zprávu od velitele italských námořních sil v jižní části Tyrhénského moře viceadmirála Wladimira Piniho. Pini sděloval, že právě ukončil telefonický rozhovor s admirálem Riccardim. Náčelník generálního štábu jej mimo jiné požádal, aby ubezpečil Iachina, že v den D bude mít jeho loďstvo dostatečnou stíhací ochranu, neboť po novém jednání s velením německého X. sboru dospěli k vyhovujícímu řešení. Podrobnosti budou, jak pravil Riccardi, Iachinovi sděleny co nejdříve. Angelo Iachino si konečně mohl oddechnout. Prameny, které měl autor této knihy k dispozici, však neobjasňují, proč Riccardi nesdělil závažnou skutečnost týkající se vyřešení problému letecké ochrany admirálu Iachinovi osobně, když víme, že kotvící Vittorio Veneto mělo telefonní spojení s pevninou, a proč s ním komunikoval prostřednictvím viceadmirála Piniho. Přede všemi ostatními se nabízí jedno prosté vysvětlení: Riccardi věděl o slabinách nalezeného řešení, které by při podrobnějším probírání zřejmě Iachinovi neunikly, a proto se raději nepříjemnému rozhovoru vyhnul.

Následujícího dne, 25. března, se na palubu Vittoria Veneta dostavili dva důstojníci X. leteckého sboru, kapitán Withus a poručík Moser, v doprovodu italského námořního poručíka Colussiho, styčného důstojníka italského námořnictva u velitelství X. sboru. Protože, jak již bylo zmíněno, šlo o první bojovou akci, v níž měla luftwaffe těsně spolupracovat s jednotkami italského námořnictva, bylo především nutno dohodnout nejvhodnější formu vzájemné komunikace a také identifikační signály, aby nedošlo k tragické záměně spojence za nepřítele. Času nebylo nazbyt, ale oba němečtí důstojníci se projevili jako profesionálové a dobří organizátoři a během několika hodin se podařilo úkol zvládnout. Bylo také rozhodnuto, že poručík Moser, poručík Colussi a jeden německý radista zůstanou na vlajkové lodi po celou dobu operace. Kapitán Withus se urychleně vrátil na velitelství X. sboru, aby zajistil, že

dohodnutý systém spojení se ještě včas prověří, a to v den D - 1 (27. března), v době, kdy bude Vittorio Veneto proplouvat Messinským průlivem. V ten den už měly německé stíhačky od 10.00 hodin dopoledne zajišťovat ochranu bitevní lodi, a navíc měla odpoledne nad loďstvem přelétnout početnější formace německých letounů, aby se naposled prověřilo spojení a signalizace před dnem D.

V noci z 25. na 26. března dorazil z Říma kurýr přivážející Iachinovi slíbené kopie dohod o spolupráci loďstva jak s italským, tak i německým letectvem. Z dokumentů plynulo, že 26. března provedou italské i německé letouny průzkumné lety nad britskými základnami v Alexandrii a v zátoce Suda na Krétě. Stejně tomu bude i následující den, kdy bude ještě proveden intenzivní letecký průzkum jižně od Taranta a východně od Sicílie, což byly oblasti, v nichž mělo Iachinovo loďstvo příští den operovat. Týž den budou německé letouny hlídkovat východně od Malty a v noci Maltu napadnou. V samotný den D německý X. sbor zajistí letecký průzkum nad celou rozsáhlou oblastí severně od Alexandrie a Iachinovu loďstvu poskytne ochranu až po 22° východní délky, což znamenalo zhruba po poledník, na němž na jihu řeckého poloostrova Peloponésu lží mys Matapan. Podpora skýtaná německými letouny skončí dvě hodiny před západem slunce, v době, kdy se už bude loďstvo vracet na základny. Po celou dobu trvání operace také bude na sicilských letištích v pohotovosti dvacet německých bombardérů připravených k okamžitému vzletu.

Pokud se týkalo italského letectva, provede za rozbřesku 27. března nálet na britské letiště na Krétě. Dále bude hlídkovat nad Egejským mořem, nad zátokou Suda, nad vodami jižně od Kréty a nad námořními cestami mezi Alexandrií a úžinou Kaso, oddělující východní pobřeží Kréty od jižní části Dodekanesu, tedy nad oblastmi, kterými proplouvala značná část britských konvojů. O všem, co letecký průzkum objeví, bude Iachino okamžitě informován. Kromě toho velení italského letectva (Superaereo) přislíbilo zajištění bojového průzkumu a ochranu Iachinova loďstva v prostoru východně od 22. poledníku. Nakonec, podobně jako německé bombardéry na Sicílii, budou i italské v pohotovosti na letištích v Dodekanesu.

Na papíře vše vypadalo uspokojivě a na první pohled se zdálo, že ze strany Superaerea i německého X. leteckého sboru bylo pro

zdar nadcházející námořní operace učiněno všechno, co bylo v jejich možnostech. Při bližším zkoumání se však objevily závažné slabiny celého plánu letecké podpory. Na palubě Vittoria Veneta byl i major Fontana, styčný důstojník letectva u vrchního velitele hladinového loďstva, zkušený letecký odborník a expert na otázky koordinace činnosti námořních a leteckých sil. Ten Iachina upozornil, že letouny bojového průzkumu z Dodekanesu nebudou v případě potřeby s to poskytnout loďstvu pomoc. Šlo o bombardéry s nákladem pum, což vůbec nebyly stroje vhodné k odrážení náletů britských letounů. Iachino neprodleně zatelefonoval admirálu Campionimu. Otevřeně mu sdělil, že z materiálů, které právě prostudoval, plyne, že letecká podpora, kterou pro své loďstvo žádal, zajištěna není a že dojednaný plán spolupráce loďstva a letectva trpí závažnými nedostatky. Campioni zpočátku reagoval nadmíru podrážděně a zklidnil se, až když mu Iachino vysvětlil, proč typ letounů určených k bojovému průzkumu není schopen ochránit loďstvo před útoky nepřátelského letectva, a že tento úkol mohou plnit pouze stíhačky. Nakonec Campioni slíbil, že nechá celou věc znovu prozkoumat a že o výsledku Iachina vyrozumí ještě předtím, než Vittorio Veneto opustí neapolský přístav. Iachino však zřejmě nebyl přesvědčen, že Campioni je ochoten učinit potřebná opatření, a protože pro něj měla zásadní význam, trval na tom, že chce hovořit i s admirálem Riccardim. Náčelníkovi generálního štábu námořnictva potom zopakoval všechno, co už řekl jeho zástupci. Riccardi Iachina ujistil, že pokud se nepodaří získat pro loďstvo náležitou stíhací ochranu, bude celá operace odvolána.

Admirála Iachina ale nedostatečná letecká podpora natolik znepokojovala, že odpoledne napsal Riccardimu dopis, v němž znovu uvedl všechny své obavy a v závěru zdůraznil, že nebude-li včas zjednána náprava, požaduje zrušení operace. Vše svědčí o tom, že Iachino přes všechny sliby, kterých se mu dostalo, stále vážně pochyboval, že se námořnictvu podaří přimět velení letectva k uspokojivé spolupráci, určitě ne v pár hodinách zbývajících do plánovaného vyplutí. Proto chtěl, aby náčelník štábu měl jeho písemné stanovisko k dispozici pro případ, že by zvažoval zrušení operace v době, kdy už loďstvo bude na moři. Krátce potom, co Iachino předal dopis kurýrovi, zazvonil telefon. Admirál Campioni sdělo-

val, že stíhací dvouplošníky typu Fiat CR.42 ze základen na Rhodu budou opatřeny přídavnými nádržemi, aby mohly v den D poskytnout Iachinovým lodím stíhací ochranu. Iachino chtěl vědět, do jaké vzdálenosti od svých letišť mohou CR.42 loďstvo doprovázet, neboť si nebyl jist, zda jejich dolet i s přídavnými nádržemi bude dostatečný. Campioni nedokázal okamžitě odpovědět, slíbil však, že to zjistí a znovu zatelefonuje. Nato Iachino nařídil povolat kurýra zpět a odeslání dopisu admirálu Riccardimu pozdržet.

Čas ubíhal a Campioni se neozýval. V půl deváté večer již Iachino nemohl dál čekat a dal rozkaz Vittorio Veneto odvázat. Těsně předtím než se loď odpoutala od mola a byla odpojena telefonní linka spojující ji s pevninou, Campioni zavolal. Sděloval, že CR.42 budou schopny se při každém vzletu zdržet v operačním prostoru loďstva asi 20 minut. Proto se budou po celé dopoledne dne D, kdy bude loďstvo nejblíže britským letištím, střídat ve směnách. Do značné míry uklidněný Iachino se s konečnou platností rozhodl dopis Riccardimu neodesílat. Jak po válce několikrát zdůraznil, tohoto kroku potom nejednou litoval.

Několik minut před devátou hodinou večerní 26. června opustila bitevní loď Vittorio Veneto spolu se čtyřmi torpédoborci 10. divize (Maestrale, Libeccio, Scirocco a Grecale) neapolský přístav. Tím, že vyčkával s vyplutím až do setmění, hodlal Iachino oddálit zhruba o deset hodin okamžik, kdy nepřátelští agenti zjistí, že kotviště je prázdné, a než se příslušná informace objeví na stole velitele britského Středomořského loďstva. Zhruba ve stejnou dobu, kdy se vydalo na moře Vittorio Veneto, vyplouvala z Taranta 1. divize křižníků v čele s těžkým křižníkem Zara, vlajkovou lodí viceadmirála Cattanea, doprovázena 9. divizí torpédoborců. Z přístavu Brindisi vyplula spolu se dvěma torpédoborci 8. divize křižníků s viceadmirálem Legnanim na můstku lehkého křižníku Abruzzi.

Vittorio Veneto plulo z Neapolského zálivu v jižním kurzu a dál na jih pokračovalo i poté, co prokličkovalo minovým polem položeným Italy v úžině oddělující ostrov Capri od pobřeží. Čtyři doprovodné torpédoborce zpočátku pluly asi 2 000 yardů* před bitev-

* Yard = 91,439 cm (tři stopy).

ní lodí v kýlové řadě. Teprve s úžinou za zády torpédoborce zaujaly postavení na pravoboku i levoboku Vittoria Veneta: na každé straně jeden ve vzdálenosti asi 4 000 yardů a druhý ještě asi o 2 000 yardů dál. Moře bylo úplně klidné, vál jen slabý vítr a již několikátý den trvalo příjemné jarní počasí. Staří mořští vlci však předpovídali brzkou změnu. Zatím ale vládla pohoda, a protože podle dosavadních zkušeností nehrozil britský noční letecký průzkum, mohlo nebezpečí přijít jedině ze strany nepřátelských ponorek. Ve tmě rychle plující lodi by však v žádném případě nebyly pro ponorku snadným cílem. Nálada jak na bitevním obrněnci, tak i na torpédoborcích byla vynikající. Nikde se zatím neobjevil žádný problém, námořníci měli důvěru ve své lodi, v důstojníky i ve svého vrchního velitele, a především, po týdnech strávených v přístavech, byli opět na moři plni energie a odhodláni utkat se s nepřítelem. Na tom se v zásadě nic nezměnilo, ani když se zakrátko potvrdilo, že ti, kdo předvídali změnu počasí k horšímu, měli pravdu. Zpočátku se objevily jen chuchvalce mlhy převalující se nad hladinou, ale dostačující k tomu, aby torpédoborcům ztížily udržování určené vzdálenosti jak mezi sebou navzájem, tak i od boků bitevní lodi. Iachino však nepokládal zhoršení povětrnostních podmínek za natolik vážné, aby bylo nutno snížit rychlost, a svaz pokračoval dál rychlostí kolem dvaceti uzlů. Krátce po šesté hodině ranní 27. března se skupina Vittoria Veneta setkala na západní straně Messinského průlivu s 13. divizí torpédoborců, která právě doplnila v Messině palivo a nyní vystřídala 10. divizi, která se vrátila do Neapole. Granatiere, Fuciliere, Bersagliere a Alpino pod velením kapitána Vittoria De Paceho sotva stačily zaujmout postavení po stranách bitevní lodi, když hlídka na jejím můstku ohlásila skupinu plavidel ve vzdálenosti asi 7 mil. Byl to svaz „X", to jest 3. divize těžkých křižníků viceadmirála Sansonettiho, doprovázená třemi plavidly 12. divize torpédoborců. Sansonetti vyplul z Messiny v půl šesté ráno a na místo setkání s vlajkovou lodí dorazil na minutu přesně.

Již před několika dny Supermarina vyslala jednu ponorku do úžiny Kaso, východně od Kréty, a čtyři do oblasti západně od Alexandrie, kterou procházely všechny trasy užívané britskými loďmi plujícími z Alexandrie ke Krétě a do Řecka. Ponorky měly za úkol sledovat a okamžitě hlásit každý pohyb nepřátelských plavidel. Pro-

to jakmile se objevil na dohled Vittoria Veneta Sansonettiho vlajkový křižník Trieste, nechal Iachino signální lampou odeslat dotaz, zda před opuštěním Messiny viceadmirál neobdržel nějaké informace získané hlídkujícími ponorkami. Sansonetti musel odpovědět, že bohužel žádné.

Vítr, který začal vát už při průjezdu Messinským průlivem, zesiloval a počasí se rapidně zhoršovalo. Na hladině se zvedaly vlny, v houstnoucí mlze se viditelnost snížila na 15 000 yardů a křižníky 3. divize, vzdálené od Vittoria Veneta pouhých 7 mil, byly i skly silných dalekohledů patrné jen jako matné stíny. Ale i když změna počasí působila navigační potíže, Iachino ji uvítal. Snížená viditelnost bránila nejen nepřátelským ponorkám, ale především průzkumným letounům, aby italské loďstvo objevily, což dávalo naději, že se podaří dosáhnout jednoho z hlavních předpokladů úspěchu každé útočné operace - překvapení nepřítele. Ale pokud se viditelnost ještě zhorší a vlny zesílí, torpédoborce mohou mít potíže s udržením postavení ve formaci, a tím přinutí celé uskupení ke snížení rychlosti. Výsledkem může být nedodržení časového plánu, kdy skupina Vittoria Veneta a svaz těžkých křižníků viceadmirála Sansonettiho dorazí do cílové oblasti u ostrova Gaudos se zpožděním, což omezí předpokládaný časový rozsah operace. Zatím ale kapitán De Pace signalizoval, že jeho torpédoborce stále drží krok s velkými plavidly.

Změna počasí spojená se zmenšenou viditelností sice snížila nebezpečí hrozící ze strany nepřátelského leteckého průzkumu, ale současně zmařila důležitou akci naplánovanou Iachinovým štábem a důstojníky luftwaffe ještě před vyplutím z Neapole. V ranních hodinách 27. března, během plavby Messinským průlivem, měla být provedena zkouška spolupráce loďstva s letouny německého X. sboru, zejména bylo třeba ověřit funkčnost systému spojení. Pak měla po celý den jak německá, tak i italská letadla poskytovat loďstvu ochranu; německé stíhačky měly dorazit už kolem desáté hodiny dopolední. Mlha tento záměr úplně zhatila a očekávané letouny se vůbec neobjevily. Až když se odpoledne mlžný opar načas rozptýlil, námořníci zahlédli jednu německou stíhačku a tři bombardéry a kromě nich tři starší italské třímotorové hydroplány Cant Z.506, které potom loďstvo několik hodin doprovázely jako proti-

ponorková hlídka. Krátce před setměním se také objevila velká formace nízko letících letadel mířící na severovýchod, tedy opačným směrem, než plulo Iachinovo loďstvo. Byly to letouny německého X. sboru, které během odpoledne loďstvo nenašly a teď se vracely na své základny. Spolupráce letectva s hladinovým uskupením, dohodnutá s velkými potížemi, se tedy první den po vyplutí příliš nevydařila.

Ale na rozdíl od německých letadel našel italské lodi britský průzkumný létající člun typu Short Sunderland z 230. perutě RAF, který ráno odstartoval z řecké základny Scaramanga. Ve 12.25 viceadmirál Sansonetti signalizoval Iachinovi, že byl zpozorován čtyřmotorový létající člun, který, než se vzdálil, jeho křižníky asi půl hodiny sledoval. Iachinovo zklamání bylo veliké. Nepochyboval, že velitel britského Středomořského loďstva v Alexandrii admirál A. B. Cunningham už je nebo vzápětí bude o objevení italského loďstva informován. Zakrátko se obavy potvrdily. Na palubě Vittoria Veneta plulo i několik expertů italské dešifrovací služby, vedených fregatním kapitánem Portou, kteří dokázali rychle přečíst depeši odeslanou britským letounem ve 12.20. Nesla označení absolutní přednosti a informovala základnu o třech nepřátelských křižnících a jednom torpédoborci 75 mil východně od Sicílie a mířících ke Krétě. Admirál Iachino kvitoval s povděkem, že se průzkumník nezmiňuje o přítomnosti bitevní lodi a že zahlédl jen jeden torpédoborec. Ve snaze vyvolat dojem, že italské loďstvo pluje k pobřeží africké Kyrenaiky, nařídil Sansonettimu změnit kurz víc na jih, ze 120° na 150°. Ve 12.35 byla Iachinovi předložena druhá zachycená a rozšifrovaná depeše sunderlandu. Zněla: „Absolutní přednost. Dodatek k mému signálu z 12.20: kurz nepřítele 120°, rychlost 15 uzlů." Iachino pochopil, že pokus uvést Brity v omyl neuspěl. Přitom důvod byl kuriózní: osádka sunderlandu (velitelem byl pilot npor. Bohm) určila kurz zpozorovaných lodí chybně a z nepřesného hlášení plynulo, že plují do prostoru jižně od Kréty - což podle plánu operace byla skutečně Iachinova cílová oblast! Italského admirála mohlo jen utěšovat, že díky svým dešifrantům byl s obsahem signálu odesílaného průzkumným letounem seznámen bez zbytečné prodlevy; kdyby závisel na informacích od Supermariny, musel by čekat řadu hodin.

Od chvíle, kdy se objevil sunderland, admirál Iachino věděl, že jeho plavba už není pro nepřítele tajemstvím. Přitom po pravdě řečeno nebylo rozhodující, je-li Britům známo, zda vedle křižníků vyplula i jedna nebo dvě, nebo dokonce tři italské bitevní lodi, důležitější bylo zmaření momentu překvapení. Navíc se dalo předpokládat, že admirál Cunningham stáhne do bezpečí konvoje proplouvající východním Středomořím a také uvede do pohotovosti všechny námořní a letecké síly v tomto prostoru. Iachino proto nějakou dobu vážně uvažoval, zda by nebylo vhodnější požádat Supermarinu o zrušení prozrazené operace, nakonec se ale rozhodl pokračovat. Do jisté míry ho totiž uklidňovalo, že všechny nepřátelské signály zachycené radiostanicí Vittoria Veneta poté, co sunderland objevil jeho křižníky, nesly označení druhého stupně naléhavosti, a nikoliv stupně prvního, jak by tomu bylo v případě, kdyby britské velení podnikalo dalekosáhlá opatření. Iachino nemohl tušit, že nutné rozkazy a pokyny Cunningham vydal hned, jak mu před třemi dny začaly přicházet první varovné signály získané supertajným informačním systémem ULTRA*. Admirál Iachino při svém rozhodování - byť s jistou dávkou opatrnosti - také spoléhal na to, že britskou rádiovou korespondenci zaznamenává i odposlechová služba vrchního velitelství italského námořnictva. Na rozdíl od jednoduše zašifrovaných hlášení sunderlandu, která, jak zjistíme, byla přímo určena k tomu, aby je Italové přečetli, většina britských rádiových signálů byla vysílána ve složitějším kódu. S těmi už si dešifranti pracující na palubě Vittoria Veneta buď vůbec nedokázali poradit, nebo k jejich přečtení potřebovali víc času; mohli je ale vzhledem ke svým daleko lepším možnostem snadněji rozluštit experti vrchního velitelství. Iachino doufal, že jej Řím bude neprodleně informovat, zjistí-li skutečnosti významné pro jeho loďstvo, zejména pokud by z nich bylo patrno, že mu hrozí vážné nebezpečí.

Asi by Angelo Iachino své rozhodnutí pokračovat v operaci zvažoval dvakrát, kdyby mu bylo známo, že už když opouštěl Neapol, Němci oficiálně potvrdili to, co Supermarina po celou dobu tušila,

* O informačním systému ULTRA, založeném na čtení šifrované korespondence nepřítele, bude podrobněji pojednáno v následující kapitole.

že totiž zpráva o vyřazení dvou britských bitevních lodí útokem německých letounů byla mylná, a že tedy Cunningham kromě jedné letadlové lodi stále disponuje třemi bitevními loďmi. Supermarina o německém „doznání" sice Iachina uvědomila, ale protože z nepochopitelných důvodů nebyla zpráva označena jako naléhavá, zůstala v radiokabině Vittoria Veneta zasunuta mezi jinými depešemi čekajícími na dešifrování. Nicméně ani náčelník generálního štábu námořnictva admirál Riccardi, ani jeho zástupce admirál Campioni zatím nepokládali za nutné povolat loďstvo zpět.

S dešifrovaným hlášením sunderlandu se Riccardi a Campioni seznámili zhruba ve stejnou dobu jako Iachino. Protože prozrazení plavby loďstva bylo další závažnou skutečností vzbuzující obavy o průběh operace, i oba admirálové už museli vážně posoudit, zda je za těchto okolností na místě v ní pokračovat. Přestože Britové zatím zřejmě nic nevěděli o hlavních silách Iachinova loďstva, bylo jim už známo, že je na moři nejméně jedna skupina italských těžkých křižníků. Také bylo nutno vzít v úvahu - i když se nedalo zcela vyloučit, že je to kvůli nedostatečnému průzkumu -, že dosud nepřišlo žádná zpráva o britských obchodních lodích mířících k řeckým přístavům. A navíc se zatím neuskutečnilo nic z dohodnuté spolupráce s letouny německého X. sboru. Tyto skutečnosti samy o sobě by dostačovaly ke zrušení operace, nebo alespoň k jejímu přerušení a odložení na vhodnější dobu. Admirálové Riccardi a Campioni však neudělali ani jedno, ani druhé. Měli zřejmě několik důvodů pro konečné rozhodnutí v operaci pokračovat. Jednak to byly obavy z negativního vlivu takového kroku na morálku lodních posádek, které v nedávné minulosti již několikrát vyrazily na moře, ale nakonec se musely vrátit, aniž bylo čehokoliv dosaženo. Ani předpokládaný moment překvapení ještě nebyl úplně ztracen, protože nepříteli dosud nebylo známo, že k jeho konvojovým trasám se blíží i moderní bitevní loď s dalšími křižníky a torpédoborci. Pokud se týkalo podpory ze strany německého letectva, stále ještě byla naděje, že se situace může zlepšit. A svoji roli samozřejmě hrálo i to, že jedním z důležitých důvodů pro zahájení operace byla snaha uspokojit německé požadavky. Její zrušení by mohlo být považováno za důkaz, že obvinění z pasivity a přílišné opatrnosti až bázlivosti vznášené vůči italskému námořnictvu bylo v podstatě oprávněné.

Na druhé straně však žádný z argumentů uváděných na podporu pokračování v akci nebyl natolik závažný, aby vyvážil ztrátu důležitého momentu překvapení a skutečnost, že dosud nebylo ani vidu ani slechu o vhodném cíli pro děla a torpéda Iachinových lodí. Dva významné předpoklady úspěchu operace se tedy rozplynuly a vše nasvědčovalo tomu, že její další vývoj bude z velké míry záviset jen na tom, kolik štěstí Iachino bude, či nebude mít. A pokud se týkalo možné kritiky ze strany Němců, těžko se dalo předpokládat, že by na ně udělala dojem operace, která nakonec neuspěla. Nicméně dva nejvyšší důstojníci Supermariny odpovědní za co nejefektivnější, ale také co nejuváženější užití loďstva se rozhodli nezasahovat a nechat operaci Iachinova úderného svazu pokračovat, tak jak byla naplánována. Byli sice i důstojníci, kteří věci viděli jinak, ale jejich názor bohužel nebyl podepřen potřebnou autoritou. Například hned po objevení nepřátelského průzkumného letounu velitel těžkého křižníku Bolzano kapitán Francesco Maugeri očekával, že každým okamžikem přijde rozkaz k návratu na základny. Nestalo se a italské loďstvo pokračovalo v odpoledních hodinách 27. března dál v jihovýchodním kurzu.

V 18.00 hodin došla admirálu Iachinovi depeše z vrchního velitelství námořnictva. Sdělovala, že Řím byl informován o signálu britského průzkumného letounu, který ve 13 hodin zahlédl italský svaz složený ze tří křižníků a devíti torpédoborců. Depeše jen potvrdila, jak bylo od Iachina prozíravé, že vzal při zahájení plavby na palubu vlastní dešifranty. Nejenže ho velitelství uvědomovalo o hlášení sunderlandu s pětihodinovým zpožděním, ale dokonce je i chybně přečetlo: hlášení ve skutečnosti, jak správně uvedli Iachinovi experti, zmiňovalo pouze jeden torpédoborec.

Kromě informace o sunderlandu obsahovala depeše i další sdělení, které na vlajkové lodi vyvolalo znepokojení. Oznamovala, že vzhledem ke špatným povětrnostním podmínkám byl zrušen letecký průzkum, který měl být proveden v odpoledních hodinách ke zjištění situace v alexandrijském přístavu. Iachino byl oprávněně zneklidněn, neboť to znamenalo, že není a v dohledné době ani nebude nic známo o tom, zda a jak britské Středomořské loďstvo reagovalo na polední hlášení sunderlandu. Ale netrvalo dlouho

a radiostanice Vittoria Veneta zachytila hlášení velitelství italského letectva pro oblast Egejského moře, jež oznamovalo vrchnímu velitelství letectva, že podle průzkumu provedeného jeho letouny v době od 14.00 do 14.45 hodin se v alexandrijském přístavu zdržují tři bitevní lodi a jedna letadlová loď a blíže neurčený počet křižníků. I když letci evidentně zaměnili torpédoborce za křižníky, bylo jasné, že informace Supermariny o tom, že nad Alexandrií se žádný letecký průzkum neprováděl, byla nesprávná.

Když si admirál Iachino uvědomil, že se mu změnou kurzu nepodařilo Brity oklamat, přikázal ve čtyři hodiny odpoledne vrátit se na původní kurz. Respektoval také pokyn, který obdržel při plánování operace, aby v půl osmé večer zvýšil rychlost na 23 uzly a upravil kurz tak, aby Vittorio Veneto s 3. divizí křižníků dosáhlo za rozbřesku příštího dne (den D) oblasti jižně od ostrova Gaudos. Ve 22.00 hodin však přišla depeše měnící původní koncepci operace. Supermarina nařizovala, že zatímco Vittorio Veneto a 3. divize křižníků budou pokračovat dál podle plánu, výpad 1. divize křižníků viceadmirála Cattanea podél severního pobřeží Kréty do západní části Egejského moře se ruší a Cattaneo se příští den časně ráno připojí jižně od Kréty k Iachinovi. Vrchní velitel loďstva neměl jinou možnost než vzít významnou změnu na vědomí. Odhlédneme-li však od skutečnosti, že postup Supermariny - v daném případě šlo o výsledek porady admirálů Riccardiho a Campioniho - byl příkladnou ukázkou oprávnění vrchního velení námořnictva zasahovat do činnosti operujícího loďstva, kdykoliv to uznalo za vhodné a bez jakékoliv konzultace s velícím admirálem, šlo o odůvodněné rozhodnutí. Informace, které Supermarina do té doby obdržela, totiž jasně hovořily o tom, že Britové plavbu svých lodí do Řecka zastavili. To znamenalo nulovou pravděpodobnost, že Cattaneo v oblasti, kde měl původně operovat, najde vhodnou kořist. Oba admirálové proto považovali za rozumnější soustředit celé Iachinovo loďstvo jižně od Kréty v naději, že tam nepřítel tak striktní opatření k omezení plavby neučinil. Změna operačního plánu provedená na poslední chvíli představovala sice kompromisní, ale za daných okolností zřejmě nejsprávnější řešení; ani náčelník štábu italského námořnictva, ani jeho zástupce totiž nemohli vědět, že opatrný Cunningham nic neponechal náhodě a do vyjasnění si-

tuace zakázal plavbu obchodních lodí jak severně, tak i jižně od Kréty.

Už odpoledne se počasí pozvolna lepšilo, utišil se vítr, zklidnila se hladina a mlha, která po většinu dne pomáhala italské loďstvo skrýt před slídivýma očima nepřátelského leteckého průzkumu, se rozptylovala. Iachinovi to však už nevadilo, neboť teď mu skýtala ochranu noční tma, a protože podle všech informací Britové téměř vůbec neprováděli noční letecký průzkum, nemusel se obávat, že bude do rána odhalen.

# ULTRA

Koncem první světové války sestrojil Holanďan Hugo Koch elektromechanický šifrovací přístroj pracující se sadou několika otáčejících se disků (rotorů), na jejichž obvodech byla písmena abecedy. Přístroj měl vlastní 4,5voltovou baterii, ale mohl být připojen i k vnějšímu zdroji elektrického proudu. Text určený k zašifrování byl v otevřené řeči napsán klávesnicí podobnou klávesnici obyčejného psacího stroje. Po každém stisku klávesy se rotory pootočily, jejich vzájemné nastavení se změnilo a přes elektrické kontakty, kterými byly opatřeny, prošla série impulzů, které v závěru „zvolily" určité písmeno - zašifrovanou verzi písmene původně označeného stiskem klávesy. Například operátor klepl na klávesu s písmenem A. Přístroj tento pokyn shora popsanou mechanikou zpracoval a výsledkem bylo vytištění úplně jiného písmene, třeba S. Takto bylo každé na klávesnici napsané písmeno zaměněno za jiné. Ale při příštím klepnutí na písmeno A nebylo výsledkem opět písmeno S, ale třeba písmeno C, příště třeba písmeno H. To samé se stalo u každého písmene napsaného na klávesnici. Tím byl text zprávy převeden v absolutně nesrozumitelný shluk písmen. Později byl systém otáčejících se disků ještě doplněn možností určitého propojování operačních kabelů, což dál zvyšovalo počet možných kombinací. Při pokusu o dešifrování textu se nedalo vycházet ani z obecně platného předpokladu, který v minulosti dešifrantům hodně pomáhal, tj. že určitá písmena se v určitém jazyce s jistou vysledovatelnou pravidelností opakují, ani se nedalo využít jiných jazykových zákonitostí. Odhadovalo se, že u třírotorového přístroje byl počet kombinací 3 × 10 na osmnáctou; počet možných záměn písmen se dál zvyšoval přidáním rotorů, a při čtyřech nebo pěti už dosahoval astronomických čísel.

Zašifrovaný text (ono nesrozumitelné seskupení písmen) radista morseovkou odvysílal příjemci zprávy. Ten měl stejný přístroj, a co bylo nejdůležitější: znal šifrovací klíč, tj. vzájemné nastavení

rotorů (a později i zapojení kabelů) v přístroji odesilatele zprávy. Příjemce nastavil rotory a zapojil kabely tak, jak určoval šifrovací klíč, na své klávesnici napsal sestavu písmen, které obdržel morseovkou - a objevil se text původní zprávy.

Protože se Hugo Kochovi nepodařilo vzbudit o přístroj dostatečný zájem, prodal jej německému elektroinženýrovi dr. Arthuru Scherbiusovi. Ten přístroj vylepšil, nazval jej Enigma a nabídl německé vládě. Po ujištění expertů, že zprávy zašifrované Enigmou jsou nerozluštitelné - dotázaní odborníci tvrdili, že tým dešifrantů by musel pracovat čtyři miliony let, aby odhalil konkrétní šifrovací klíč -, byla zahájena sériová výroba přístrojů Enigma. Německé námořnictvo je začalo užívat v roce 1926, pozemní vojsko v roce 1928 a letectvo v roce 1932, později sloužily k utajení komunikace i jiným složkám státního aparátu, například tajným službám, policii nebo i diplomatické službě.

Existence Enigmy neunikla pozornosti zpravodajských organizací řady států a především jí věnovali zvýšenou pozornost francouzští, britští a polští specialisté. Zatímco Britové a Francouzi po opakovaných neúspěších víceméně rezignovali, Poláci pracovali o to usilovněji. Na přelomu dvacátých a třicátých let se tříčlenná skupina mladých studentů matematiky z univerzity v Poznani specializovala na luštění německých šifer v polském Úřadě pro šifry (BS-4). Brzy se Marian Rejewski, Henryk Zygalski a Jerzy Rózycki mohli pochlubit nezanedbatelnými výsledky, ale s depešemi zašifrovanými Enigmou si zatím poradit nedokázali. V tu dobu se štěstí usmálo na Francouze. Civilní zaměstnanec Úřadu pro šifry (Chiffrierstelle) německé armády Hans-Thilo Schmidt kontaktoval francouzskou rozvědku s tím, že má na prodej určité informace. Po navázání spolupráce Němec Francouzům dodal operační manuál Enigmy a několik dříve užitých šifrovacích klíčů. Tady je třeba říci, že šifrovací klíč, tj. nastavení komponentů přístroje, bylo možno měnit dokonce i zprávu od zprávy. Měli-li být dešifranti schopni pravidelně číst šifrované depeše, museli dokázat odhalit novou verzi klíče pokaždé, když jej protivník změnil. Materiál koupený od Schmidta měl sice velkou cenu, ale Francouzi a Britové ani s jeho pomocí významněji nepokročili a shodně prohlásili, že k proniknutí do tajemství Enigmy nestačí. V tomto okamžiku se zachoval velmi ro-

zumně kapitán Gustave Bertrand, pracovník 2. oddělení francouzského generálního štábu (Deuxième Bureau) - vojenské zpravodajské služby -, který dokumenty získané od Schmidta předal Polákům. Ti byli nadšeni a ochotně přebírali i další materiály pocházející od Hanse-Thila Schmidta. Francouzi se divili, proč o ně Poláci tolik stojí, když se zdálo, že jim nijak nepomáhají, neboť ani jim se údajně v záležitosti Enigmy nepodařilo dosáhnout žádného pokroku. Bylo tomu však jinak. Rejewski a jeho kolegové rozluštili tajemství třírotorových přístrojů Enigma používaných v německých ozbrojených silách už v prosinci roku 1932, ale zatím nepokládali ani oni, ani jejich nadřízení za rozumné svůj úspěch někomu sdělovat. Poté co v lednu 1933 Rejewski a jeho skupina postavili funkční model Enigmy, mohli už číst německou vojenskou korespondenci. Zatím ale šlo o proces nesmírně pracný a náročný na čas, kdy nejvíc úsilí vyžadovalo již zmíněné objevování změněných šifrovacích klíčů. Jak narůstalo nebezpečí války, polští dešifranti pracovali doslova ve dne v noci a v roce 1938 zkonstruovali elektromechanický stroj schopný vypočítat nový šifrovací klíč během dvou hodin. Přístroj nazvali „Bomba". To jim například umožnilo pravidelně číst korespondenci mezi složkami luftwaffe šifrovanou Enigmou.

V létě roku 1939 Hitler vypověděl pakt o neútočení uzavřený mezi Polskem a Německem v roce 1934 a bylo jasné, že válka je přede dveřmi. Polští specialisté z Úřadu pro šifry došli k závěru, že je čas, aby se o své poznatky o Enigmě podělili se spojenci. V tu dobu se také situace zkomplikovala tím, že Němci přístroje doplnili o další dva rotory. Pro Poláky bylo už prakticky nemožné nové šifrovací klíče rozluštit a věděli, že potřebují pomoc. Po schůzce expertů, která se konala ve Varšavě 24. července 1939, byli schopni předat Britům a Francouzům po jednom přístroji Enigma, který sami postavili. O měsíc později Hitler Polsko napadl a Rejewski, Zygalski a Rózycki uprchli přes Rumunsko do Francie.

Už v roce 1919 zřídilo britské ministerstvo zahraničí pod názvem Vládní škola pro kódy a šifry (Government Code and Cypher School) organizaci zabývající se na jedné straně sestavováním kódů a šifer pro potřeby britských institucí a na straně druhé luštěním kódů a šifer jiných států. Po větší část dvacátých a třicátých let se

škola především soustředila na cizí diplomatickou korespondenci, ale měla také námořní oddělení, od roku 1930 armádní a od roku 1936 i letecké oddělení. V červenci roku 1939 se rozrůstající škola přestěhovala do venkovského sídla Bletchley Park ležícího 80 kilometrů severně od Londýna. A jejím úkolem číslo jedna se stalo odhalení tajemství Enigmy, neboť zpravodajská služba odhadovala, že německé ozbrojené síly a nejdůležitější složky německého státního aparátu už užívají kolem 40 000 přístrojů tohoto typu. O významu přikládaném britskou vládou Enigmě svědčí i to, že z původních 120 pracovníků se personál Bletchley Parku do roku 1944 rozrostl na 7 000. Výsledky práce polských odborníků byly pro Bletchley Park velkým přínosem. Řada britských autorů, jako Frederick W. Winterbotham, za války náčelník leteckého oddělení britské tajné zpravodajské služby, nebo generálmajor Kenneth W. D. Strong, za války hlavní zpravodajský důstojník Eisenhowerova velitelství, či William Stevenson, životopisec kanadského multimilionáře, rezidenta britské zpravodajské služby na západní polokouli sira Williama Stephensona, však tvrdí, že Britové rozluštili Enigmu jen s „malou" pomocí Poláků. Stevenson dokonce prohlašuje, že Enigmu, kterou Poláci předali Britům, sami nesestrojili, ale ukradli z německého vojenského vozidla. Bohužel to není jediný případ snahy snížit nepopiratelné zásluhy skupiny mimořádně schopných mladých Poláků. Je pravda, že již před válkou Britové četli korespondenci šifrovanou obchodní verzí Enigmy, ale nedařilo se jim to však u daleko složitější vojenské verze užívané wehrmachtem.

Ještě pár slov k osudu polských dešifrantů. Po porážce Francie se celá skupina spolu s kapitánem Bertrandem přesunula do jižní části země, dosud spravované vládou maršála Pétaina. Když v listopadu roku 1942 Němci obsadili i toto území, Poláci s výjimkou Rózyckého, který zahynul při námořní katastrofě, unikli do Anglie. Tam už ale k další práci na Enigmě přizváni nebyli a Britové je odsunuli na vedlejší kolej; prostě v tu dobu se už bez nich dokázali obejít a zřejmě se nehodlali dělit o zásluhy. Britští specialisté měli totiž pro svou práci zdroje a prostředky, o jakých se Polákům ani nesnilo; například jejich „Bomba", počítač užívaný k luštění šifrovacích klíčů Enigmy, byl asi patnáctkrát výkonnější než přístroj, s nímž pracoval Rejewski

a jeho kolegové. Nakonec Rejewski se Zygalskim skončili ve spojovacím oddělení polských exilových sil, kde se zabývali řešením problémů druhořadého významu. Nejhůře dopadl Hans-Thilo Schmidt. Když Němci zadrželi spolupracovníka francouzské rozvědky, který s ním byl ve styku, ten Schmidta prozradil, Schmidt byl zatčen a v červenci roku 1943 zastřelen.

Začátkem května roku 1940 se v Bletchley Parku podařilo obnovit čtení v tu dobu už složitěji šifrované korespondence luftwaffe, ale odlišná námořní verze odolávala. Cenným přínosem, který umožnil pokročit o velký kus dál, bylo ukořistění součástí přístroje z německé ponorky U-33.

12. února 1940 napadla v Severním kanálu, oddělujícím pobřeží Skotska a Severního Irska, ponorku U-33 hlubinnými pumami britská minolovka Gleaner. Těžce poškozená ponorka byla nucena se vynořit. Důstojník, který měl zlikvidovat tajné materiály, vyjmul z Enigmy tři rotory a spolu s pěti náhradními je rozdělil mezi tři členy posádky a nařídil, aby je po opuštění plavidla hodili do moře. Jeden z nich, strojník Fritz Kumpf, na to ve zmatku provázejícím zachraňování trosečníků posádkou minolovky zapomněl, v jeho odloženém oděvu byly nalezeny tři rotory a okamžitě odeslány do Bletchley Parku. Z jiného německého plavidla získali Britové ještě jeden rotor a v červnu 1940 ukořistili na ponorce U-13 kopii předpisů pro zacházení s námořní verzí Enigmy. Začátkem března roku 1941 provedly britské torpédoborce nájezd na Němci obsazené souostroví Lofoty, ležící u norského pobřeží. Při té příležitosti se střetly s ozbrojeným rybářským traulerem Krebs, užívaným Němci k hlídkové službě. Než byl těžce poškozený trauler potopen, nalezli Britové v jeho kapitánské kabině vedle dvou rotorů Enigmy i šifrovací klíče používané předcházející měsíc. S pomocí těchto materiálů už byli kryptoanalytici v Bletchley Parku schopni pravidelně řešit denní nastavení šifrovacích klíčů a číst německé námořní depeše. A protože Němci přístroje Enigma poskytli i svým spojencům, Japoncům a Italům, pronikli v Bletchley Parku i do tajemství Enigmou šifrované korespondence svého hlavního soupeře ve Středomoří - italského válečného námořnictva.

Informační systém založený na poznatcích získávaných v Bletchley Parku čtením depeší šifrovaných přístroji Enigma dostal kódové označení ULTRA. Britové a Američané jej využívali až do konce války a skutečný přínos, který mělo čtení tajných zpráv pro vítězství Spojenců, je stále předmětem diskusí odborníků. Třeba říci, že ani dnes není známo vše, některá tajemství jsou stále pečlivě střežena vzhledem k následkům, které by mohlo mít jejich zveřejnění i po šedesáti letech. O mnohém napovídá už sama skutečnost, že až třicet let po válce se veřejnost dozvěděla, že vůbec existovalo něco, co se nazývalo ULTRA, a podle názoru některých historiků zkrátilo válku až o dva roky. I když plná pravda o mnoha tajemstvích druhé světové války dosud zůstává ukryta v neodtajněných archivech, jedno je jasné: informovanost Spojenců o síle, záměrech, potížích, zásobovací situaci nepřítele a mnoha dalších faktorech důležitých pro vedení války zásadním způsobem ovlivnila průběh mnoha významných událostí.

Za druhé světové války nebylo kromě vývoje atomové bomby nic utajováno přísněji než výsledky práce dešifrantů z Bletchley Parku. Po celou dobu proto představovala jeden z klíčových problémů otázka, jak poznatky získané systémem ULTRA využívat, aniž nepřítel pojme podezření, že jejich zdrojem je dešifrovaná rádiová komunikace. Někdy se vyhovující řešení nepodařilo najít a pak se informace vůbec nedaly použít.

Pokud se týkalo konkrétních situací, kdy britské (a později i americké) síly zasahovaly nebo postupovaly na základě poznatků získaných systémem ULTRA, platilo železné pravidlo, že nepřítel nesmí poznat, že zásah je výsledkem fatálního úniku informací. Při námořních operacích bylo obvyklou praxí, že se „náhodou" ve správnou dobu a na správném místě objevila spojenecká ponorka či letoun, který o tom, co viděl, podal rádiem hlášení. Součástí hry bylo, že nepřítel měl ponorku či letoun zpozorovat a v každém případě zachytit vysílané hlášení. Teprve když se Němcům nebo Italům poskytla tímto způsobem možnost zjistit, jak došlo k jejich vypátrání, mohl následovat úder nebo jiné vhodné opatření. Celou akci bylo ovšem nutno organizovat tak, aby i osádka hlídkového letounu nebo posádka ponorky byla přesvědčena, že zpozorovala

nepřátelský konvoj nebo loďstvo díky svému pátracímu úsilí nebo šťastné náhodě.

25. března v 9 hodin 15 minut dopoledne přečetli v Bletchley Parku Enigmou šifrovaný rozkaz vydaný velením německého X. leteckého sboru a nařizující všem německým těžkým stíhačkám nacházejícím se v tu dobu v severní Africe, aby přelétly do sicilského Palerma za účelem speciální operace. Tentýž den v 17.05 hodin devatenáctiletá Mavis Leverová, pracující v Bletchley Parku na luštění italských rádiových depeší, zaznamenala zprávu italského námořnictva šifrovanou Enigmou: „Řím informoval Rhodos, že dnes, 25. března, je den D minus 3." I když zpráva nic víc neuváděla, byla nepřehlédnutelným varováním. Co však Italové na 28. března konkrétně chystají, jasné nebylo, stejně tak nebylo jasné, za jakým účelem Němci soustřeďují své stíhačky. Ale už následující den, 26. března v 8.20 ráno, přečetli dešifranti v Bletchley Parku další depeše týkající se jak italského, tak i německého letectva. Obsahovaly pokyny pro intenzivní letecký průzkum ve dnech D-2 a D-1 nad Alexandrií a zátokou Suda na Krétě a nad námořními cestami užívanými britským loďstvem. Současně byl nařízen nálet na letiště na Krétě v noci v den D-1; letecký průzkum prostoru mezi Krétou a Athénami od rozbřesku do poledne v samotný den D; další nálet na krétská letiště časně ráno v den D a pokračování v průzkumu námořních tras mezi Krétou a Alexandrií. Když analytici z Bletchley Parku postupovali tyto informace pečlivě vybraným příjemcům, jednak je dávali do nepochybné souvislosti s depeší zaznamenanou Mavis Leverovou, hovořící o operaci plánované na 28. března, jednak zdůraznili skutečnost, že všechny zaznamenané příkazy pocházely přímo z italského generálního štábu. Dopoledne 26. března byla ULTRA schopna poskytnout ještě jednu informaci o pokynech italského vrchního velení vydaných kvůli leteckému průzkumu v den D: měl pokrývat celou oblast kolem pobřeží Kréty a východního Řecka a námořní cesty vedoucí z Alexandrie kolem ostrůvku Gaudos a úžinou Kaso.

Vrchní velitel Středomořského loďstva admirál Cunningham, pobývající v alexandrijském přístavu na palubě své vlajkové lodi Warspite, byl s obsahem rozšifrovaných nepřátelských signálů ne-

prodleně seznámen a také byl informován o zvýšené intenzitě italského a německého leteckého průzkumu kolem Alexandrie, zátoky Suda na Krétě a v prostoru mezi pobřežím Řecka a Kréty. Bylo tedy nepochybné, že nepřítel něco připravuje, ale řadu důležitých údajů, například prostředky, které hodlá užít, oblast, kde má k jejich nasazení dojít, a podobně, Britové stále ještě neznali. Kromě masových útoků na britské konvojové trasy nebylo možno vyloučit ani přípravu plavby důležitého italského konvoje do Dodekanesu, pokus Italů o invazi na Maltu, mohlo jít i o italské vylodění v Řecku nebo na některém místě severoafrického pobřeží. Cunningham zpočátku příliš nevěřil, že by se Italové odvážili rozsáhlé námořní operace - dokonce se vsadil s operačním důstojníkem svého štábu fregatním kapitánem Manleyem L. Powerem o 10 šilinků, že žádné italské lodi neuvidí. Brzy ale změnil názor a považoval za nejpravděpodobnější, že se Supermarina pokusí napadnout v poslední době obzvlášť silně frekventované námořní cesty mezi Alexandrií a Řeckem. V depeši, kterou odeslal 26. března v 17.28 viceadmirálu lehkých sil* Středomořského loďstva Henrymu D. Pridhamu-Wippellovi, jenž se v tu dobu nacházel se 7. eskadrou křižníků v athénském přístavu Pireus, Cunningham uvedl, že očekávanou nepřátelskou operací bude buď rozsáhlý letecký útok, nebo útok hladinových sil na konvoje plující v Egejském moři. A jedním z prvních Cunninghamových opatření pro případ, že Italové použijí své loďstvo, bylo vydání rozkazu k vyslání průzkumných letounů. Letecký průzkum měl lodi najít, což by jednak pomohlo odhalit skutečné záměry nepřítele, jednak by to odvrátilo eventuální podezření, že Britové mají informace z jiných než obvyklých zdrojů. Pátrací akce byla korunována úspěchem, když v poledne 27. března 1941 létající člun objevil 75 mil východně od Sicílie divizi italských křižníků. Italové si průzkumníka samozřejmě museli povšimnout a zaznamenat jeho opakovaná hlášení. Admirálu Iachinovi i vrchnímu velení italského námořnictva potom nezbývalo než konstatovat, že plavba úderného svazu je prozrazena.

* Viceadmirál lehkých sil - Vice-Admiral Light Forces (běžně označovaný zkratkou V. A. L. F.) - byl pověřen operační kontrolou eskader křižníků a flotil torpédoborců loďstva. Tato funkce byla zřízena ve Středomořském loďstvu (jako jediném z britských loďstev) na podzim roku 1940.

# Cunningham vyplouvá

Od počátku operace LUSTRE, kdy začala přeprava britského expedičního sboru z Egypta do Řecka, si admirál Cunningham dobře uvědomoval nebezpečí hrozící konvojům doprovázeným jen lehkými křižníky a torpédoborci. Mohl sice nechat hlavní síly Středomořského loďstva hlídkovat v oblasti západně od Kréty, takže by v případě potřeby byly s to ohroženým konvojům okamžitě vyrazit na pomoc. Protože ale zásobovací základna v zátoce Suda, na severním pobřeží Kréty, nemohla zajistit palivo pro celé loďstvo, v jistou chvíli by se těžké lodi stejně musely vrátit do Alexandrie. Italům stačilo situaci sledovat a využít vhodné chvíle k útoku. Za této situace Cunninghamovi nezbývalo než doufat, že informaci o tom, že se italské loďstvo vydalo na bojovou plavbu, dostane natolik včas, aby byl s to účinně zasáhnout, byť by se jeho hlavní síly v tu dobu soustřeďovaly v Alexandrii.

Když začaly přicházet informace získané systémem ULTRA, Cunningham se musel v první řadě postarat o bezpečnost konvojů. Na moři naštěstí byl jen jeden, AG. 9, který 26. března vyplul z Egypta a mířil do athénského přístavu Pireus. Tvořilo jej šest obchodních lodí vezoucích britské jednotky a byl doprovázen třemi britskými torpédoborci a jedním řeckým torpédoborcem. Admirál konvoji nařídil, aby do setmění pokračoval v nezměněném kurzu a pak, když už nepřátelský letecký průzkum nebude schopen změnu zaznamenat, odbočil na jih, takže ráno 28. března již bude pod ochranou loďstva, které mezitím vypluje z Alexandrie. Plavba druhého konvoje, označeného GA. 9, který se měl z Pirea vydat do Alexandrie, byla odložena a současně bylo řecké námořnictvo varováno před nebezpečím hrozícím obchodním lodím v Egejském moři. Protože se jiné britské konvoje v oblasti východního Středomoří nenacházely, nebylo třeba činit rozsáhlejší opatření, která by nakonec mohla nepřítele přimět chystanou operaci zrušit.

Výpadu italského loďstva proti spojeneckým konvojovým trasám, signalizovanému obsahem rozšifrovaných italských a německých depeší, hodlal admirál Cunningham čelit nasazením tří operačních svazů. Prvním z nich byl v Alexandrii kotvící svaz „A" (bitevní eskadra), tvořený bitevními loďmi Warspite (Cunninghamova vlajková loď), Barham (vlajková loď velitele 1. divize bitevních lodí kontradmirála H. B. Rawlinse) a Valiant; letadlovou lodí Formidable (vlajková loď kontradmirála Denise W. Boyda) a 14. flotilou torpédoborců ve složení Jervis (velitelská loď velitele flotily kapitána P. J. Macka), Janus, Mohawk a Nubian.

V řeckém přístavu Pireus doplňoval 26. března palivo svaz „B", sestávající z lehkých křižníků Orion (vlajková loď velitele svazu viceadmirála lehkých sil H. D. Pridhama-Wippella), Ajax, Gloucester a australského Perthu. K ochrannému doprovodu křižníků byla určena 2. flotila torpédoborců ve složení Ilex (velitelská loď velitele flotily kapitána H. St. L. Nicholsona), Hasty, Hereward a australská Vendetta. Již 26. března v 18.14 Cunningham instruoval Pridhama-Wippella, aby následující den opustil přístav a zamířil k ostrůvku Gaudos, ležícímu jižně od Kréty, kde se 28. března kolem 6.30 ráno setká se svazem „A" a svazem „C".

Svaz „C", tvořený 10. flotilou torpédoborců ve složení australský Stuart (velitelská loď velitele flotily australského námořního kapitána H. M. L. Wallera), Greyhound, Griffin, Hotspur a Havock, se stejně jako svaz „A" zatím zdržoval v Alexandrii a podle původního Cunninghamova pokynu měl 27. března v odpoledních hodinách samostatně vyplout na setkání s Pridhamovými-Wippellovými křižníky.

Kromě plavidel svazů „A", „B" a „C" byly uvedeny do stavu pohotovosti i torpédoborce Juno, Jaguar a Defender takzvaného svazu „D", kotvící v přístavu Pireus. Torpédoborce svazu „D" měly být připraveny k okamžitému vyplutí; nakonec však jejich spolupráce nebylo třeba, a i když přístav opustily, bitvy, k níž zakrátko došlo, se neúčastnily. Cunningham také zapojil do akce dvě ponorky: Rover byl vyslán hlídkovat na přístupech ke krétské zátoce Suda a Triumph k ostrovu Milos, ležícímu severně od Kréty. K posílení protiletadlové obrany kotviště v zátoce Suda Cunningham odeslal protiletadlový křižník Carlisle a kromě toho požádal

velení řeckého loďstva, aby uvedlo svá bojová plavidla do stavu pohotovosti.

Letadlová loď Formidable nesla 13 stíhaček typu Fairey Fulmar 803. a 806. perutě a 10 bombardovacích dvouplošníků typu Fairey Albacore a 4 typu Fairey Swordfish 826. a 829. perutě. Na letišti v Maleme na Krétě se nacházelo 5 swordfishů 815. perutě a na katapultech bitevních lodí a křižníků spočívalo 5 letounů typu Swordfish a Walrus 700. perutě. Celkem tedy měl admirál Cunningham k dispozici 37 letounů námořního letectva. O spolupráci však požádal i velitelství britského Královského letectva (Royal Air Force) operujícího v severní Africe a v Řecku. Největší význam měl pro něj příslib, že bude v pohotovosti 12 bombardérů typu Bristol Blenheim 84. perutě a 12 blenheimů 113. perutě z letiště v Menidi, asi 30 kilometrů severně od Athén, a 6 blenheimů 211. perutě umístěných na letišti Paramythia, nedaleko hranice s Albánií. Všechny blenheimy určené k podpoře loďstva byly vyzbrojeny průbojnými pumami o váze 125 a 250 kilogramů. Pokud se týkalo leteckého průzkumu, měly se na něm vedle sunderlandů z Malty a Alexandrie podílet i letouny řeckého Královského letectva.

V souvislosti s přípravami na očekávané střetnutí je třeba zdůraznit, že ve srovnání s admirálem Iachinem měl admirál Cunningham jednu velkou výhodu, a to ve sféře kompetencí. Jako každý vrchní velitel každého z britských loďstev měl Cunningham oprávnění se v oblasti, za niž byl zodpovědný, přímo obracet na útvary Královského letectva v této oblasti dislokované, a pokud tomu nebránily závažné operační důvody, bylo letectvo povinno jeho požadavkům vyhovět. To britským námořním velitelům umožňovalo pružně reagovat podle vývoje situace, bez zbytečné velitelské byrokracie a bez ztráty času. Admirál Iachino naproti tomu neměl kromě kontroly nad několika letouny náležejícími k námořní letecké službě a letouny na katapultech svých bitevních lodí a křižníků žádné oprávnění vůči letectvu. Každý svůj požadavek musel uplatňovat prostřednictvím vrchního velitelství námořnictva, které jej postoupilo vrchnímu velitelství letectva, a to jako jediné mohlo vydat konkrétnímu leteckému útvaru rozkaz k provedení žádaného zásahu. Šlo o těžkopádnou a na čas náročnou proceduru, provázenou mnoho hodin trvajícím šifrováním a dešifrováním vyměňovaných depe-

ší, která v mnoha případech přivodila nejen velké problémy, ale nejednou byla i přímou příčinou katastrofy. Vrchní velitel britského loďstva však měl oproti veliteli italského loďstva významné výhody nejen při komunikaci s letectvem. V italském válečném námořnictvu byly velmi přísnými pravidly upraveny i vztahy mezi vrchním velitelstvím (Supermarinou) v Římě a vrchními veliteli bojových uskupení na moři. Supermarina si vždy ponechávala úplnou kontrolu nad rozhodováním o strategických otázkách, a pokud se týkalo taktiky, mohl velitel během operační plavby - byť šlo o vrchního velitele celého italského hladinového loďstva, jak tomu bylo v případě admirála Iachina - rozhodovat samostatně pouze za situace, kdy byl v přímém kontaktu s nepřítelem. Jako příklad této praxe možno uvést i Supermarinou nařízenou změnu úkolů italské 1. divize křižníků, která byla 27. března večer Iachinovi prostě jen oznámena. Zcela jinak tomu bylo na britské straně. Jestliže to situace vyžadovala, měl vrchní velitel loďstva právo činit strategická rozhodnutí na místě a bez konzultace s admiralitou. Pokud se týkalo taktických rozhodnutí, jakmile vyplul, bylo pouze na něm, jak bude postupovat. Je zřejmé, že na rozdíl od italského námořnictva poskytovala britská admiralita vrchním velitelům svých loďstev daleko větší volnost v rozhodování, což bylo chápáno jako projev důvěry a mělo nezanedbatelný pozitivní morální a psychologický účinek.

27. března v dopoledních hodinách Cunningham ještě provedl některé změny předchozích dispozic. Došel totiž k závěru, že čtyři torpédoborce 14. flotily nedostačují k ochraně čtyř velkých lodí bitevní eskadry, a proto nařídil 10. flotile torpédoborců, která původně měla samostatně plout na setkání s křižníky svazu „B", aby namísto toho zůstala s bitevní eskadrou (svazem „A"). Protože však ponechat Pridhamovy-Wippellovy křižníky po delší dobu v doprovodu zpočátku jen dvou a později čtyř torpédoborců 2. flotily též představovalo značné riziko, Cunningham, aby urychlil spojení křižníků s bitevní eskadrou a jejím doprovodem, posunul místo setkání, k němuž mělo dojít ráno 28. března jižně od Kréty, víc na východ, vstříc připlouvajícímu svazu „A". Jak uvidíme, ani to však nestačilo a k setkání obou uskupení došlo daleko později, než Cunningham plánoval.

Hned jak 27. března krátce po poledni přišla zpráva průzkumného sunderlandu o objevení italských křižníků, nařídil Cunningham hlavním silám Středomořského loďstva - současně s opatřeními prováděnými k ochraně ohrožených konvojů -, aby se připravily k vyplutí. Tři bitevní lodi však měly opustit základnu až po setmění, což skýtalo určitou naději, že jejich vyplutí zůstane po nějakou dobu utajeno. Proto když ve 14 hodin pronikl nad alexandrijský přístav italský průzkumný letoun z Rhodu, mohla jeho osádka hlásit, že v kotvišti jsou vedle křižníků tři bitevní a dvě letadlové lodi.* Cunningham také realizoval svůj osobní plán na oklamání nepřítele. Dobře věděl, že japonský konzul v Alexandrii podává hlášení o každém hnutí Středomořského loďstva a že síť jeho informátorů sleduje vše, co se v přístavu děje. 27. března byl čtvrtek, proto vyzbrojen golfovými holemi a víkendovou taškou opustil admirál odpoledne palubu vlajkové lodi Warspite a nechal se odvézt do golfového klubu; vše mělo nasvědčovat tomu, že hodlá strávit konec týdne na břehu, bavit se a odpočívat. Ale jakmile se setmělo, pokradmu se na Warspite vrátil. Co učinil japonský konzul příští den ráno, když zjistil, že britská bitevní eskadra zmizela z přístavu, známo není.

Způsob, jakým se admirál Andrew Browne Cunningham, odcházeje s golfovými holemi do klubu, pokusil zmást nepřátelské špehy, mnohé napovídá o svérázné povaze muže, který v této nelehké době velel Středomořskému loďstvu. Nebylo žádným tajemstvím, že Cunningham by nejraději ze všeho zkřížil s nepřítelem zbraně v rozhodujícím střetnutí, které by italskou námořní moc ochromilo natolik, že by přestala ohrožovat britské válečné úsilí v celé Středomořské oblasti. Kdykoliv se naskytla příležitost udeřit, okamžitě se jí chopil, a to i za situace, kdy síly jeho loďstva vyčerpávala řada jiných povinností, především stále se zvyšující nároky na ochranu konvojů a nutnost užívat k rychlé přepravě vojsk i bojová plavidla. O těžkostech, které bylo třeba překonávat, svědčí i tvrzení velitele jednoho z Cunninghamových torpédoborců, že boje probíhající ve

* Vedle Formidablu byla v Alexandrii ještě starší letadlová loď Eagle, kterou vzhledem k její malé rychlosti a nepancéřované letové palubě hodlala admiralita na Cunninghamovu žádost ze Středomoří stáhnout. Eagle odplul 13. dubna 1941.

Středomoří v letech 1940 a 1941 byly pravděpodobně nejtěžší, jaké britské námořnictvo svádělo za celou válku. Většina těchto operací se navíc odehrávala ve vodách, nad nimiž od začátku roku 1941 křižovaly letouny německého X. leteckého sboru, přičemž zejména střemhlavé bombardéry junkers typu Ju 87 a Ju 88 představovaly pro britské lodi daleko větší nebezpečí než italské letouny bombardující z výšky.

Admirál Cunningham přispěl významným způsobem k tomu, že navzdory všem potížím, od chybějících lodí, především torpédoborců, až po trvalý nedostatek odpočinku posádek, obstálo Středomořské loďstvo se ctí. Svoje velitelství zřídil na palubě bitevní lodi Warspite, kde vytvořil nepočetný štáb sestávající z vysoce kvalifikovaných důstojníků, většinou s hodnostmi fregatních kapitánů. O Cunninghamovi bylo známo, že nemá trpělivost s hlupáky, striktně vyžaduje disciplínu a dodržování všech povinností včetně upravených uniforem, ale v žádném případě není úzkoprsý pedant, vždy se řídí zdravým rozumem a přihlíží k praktické stránce věci. Dělostřelecký důstojník loďstva fregatní kapitán Geoffrey Barnard, pozdější viceadmirál, vzpomíná, jak admiralita vyžadovala pravidelné zasílání zpráv nazvaných „Zlepšení námořní dělostřelby", které Cunningham považoval za zbytečnou a neužitečnou záležitost. Proto v letech 1940 a 1941, kdy měl jiné a důležitější starosti, je vůbec neposílal. Když je admiralita urgovala, napsal: „V letech 1940 a 1941 nebylo u námořního dělostřelectva ve Středomoří dosaženo žádného zlepšení, ale za značného úsilí a nákladů byly znovuobjeveny některé zkušenosti dobře známé z doby Noema a Armady*. Nejvýznamnějším poučením je, že správnou vzdáleností pro palbu kterékoliv lodi Středomořského loďstva, od bitevních lodí po ponorky, je v případě střetu s nepřítelem ta, která umožní vést přímou palbu (v nynější době 2 000 yardů nebo méně), což je vzdálenost, na kterou ani dělostřelecký důstojník nemůže minout." Fregatní kapitán S. W. C. Pack, který ve své knize o bitvě u Matapanu Barnarda cituje, už neuvádí, jak toto hlášení lordi admirality přijali, ale Cunninghamově další kariéře neublížilo. Admirál byl nejen vysoce respektován důstojníky a námořníky Středomořského loďstva, ale

* Armada - španělské loďstvo vyslané v roce 1588 králem Filipem II. k dobytí Anglie.

byl u nich i oblíben. O tom, proč tomu tak bylo, může něco napovědět i následující historka. Motorový člun z australského torpédoborce se v Alexandrii odpoutával od přístavního mola, když muž v civilním obleku požádal kormidelníka, jestli by jej nepřevezl na bitevní loď Warspite, protože stejně musí plout kolem ní. Kormidelník souhlasil, ale muže, kterého považoval za správce lodní kantýny, upozornil, že jak budou míjet bok bitevní lodi, musí vyskočit na žebřík u vstupu na její palubu, neboť vzhledem k poruše spojky nemůže s člunem manévrovat. Pasažérovi se skutečně podařilo žebříku zachytit a vyšplhat se na palubu vlajkové lodi. Po návratu na torpédoborec byl kormidelník seznámen s obsahem depeše mezitím doručené jeho veliteli. Bylo to poděkování vrchního velitele loďstva za svezení. Není pochyb, že povahové vlastnosti velícího admirála nezanedbatelnou měrou přispěly k tomu, že i během těžkých zkoušek si Středomořské loďstvo dokázalo udržet vysokou morálku a i ta nejunavenější posádka byla na jeho rozkaz vždy ochotna znovu vyrazit a plnit každý úkol.

27. března brzy po poledni se začala letadlová loď Formidable připravovat k vyplutí. Bylo to překvapení, neboť se vrátila do přístavu před pouhými třemi dny, poté co spolu s bitevními loďmi zajišťovala nepřímou ochranu konvoji převážejícímu britské jednotky z Egypta do Řecka. Protože plavba dalšího velkého konvoje se bezprostředně neočekávala, posádka doufala v pár dnů odpočinku. Ale teď bylo jasné, že se Formidable znovu vydává na moře. Nakládaly se pumy a torpéda pro letouny, na loď přicházel palubní personál letecké skupiny, napříč palubou byla natahována brzdicí lana, zkoušela se svodidla pro nouzová přistání. K opuštění přístavu se chystaly i čtyři torpédoborce, které měly Formidablu zajišťovat protiponorkovou ochranu. I jejich posádky zaskočila náhlá změna programu a signály lodních sirén musely námořníky zdržující se na břehu urychleně svolávat na paluby. Zatím ale všichni - kromě velitelů a nejvyšších důstojníků - měli za to, že půjde pouze o cvičení a že se zakrátko letadlová loď i torpédoborce vrátí do přístavu.

Formidable vyplul v 15.30. Asi po hodině se obrátil proti větru, aby mohly přistát letouny palubních perutí, které byly v době, kdy

loď pobývala v kotvišti, umístěny na letišti Dekhajla, vzdáleném asi pět kilometrů od Alexandrie. Až do setmění následoval nácvik vzletů a přistávání torpédových bombardérů. Nejzaměstnanějším mužem na lodi byl po celou tu dobu korvetní kapitán Simon Borrett, řídící signálními terči přistávání na letové palubě. I když všichni piloti procházeli pravidelným a náročným výcvikem, nikdy nebyla stoprocentní jistota, že přistávací manévr proběhne zcela bez problémů. Někteří - jako by se narodili s řídicí pákou v ruce - dosedali prakticky vždy na centimetr přesně, jiní se v posledním okamžiku víc nebo míň odchýlili od optimálního směru nebo přistávali tvrdě, podvozek narazil na letovou palubu a letoun zastavoval, až když jeho přistávací hák zachytil za poslední brzdicí lano, nebo skončil v záchranné síti. Po setmění klaksony svolávaly posádku k večeři a námořníci i letci očekávali, že se vrátí do přístavu. Ti, co vyšli na palubu, však ke svému překvapení namísto blížící se přístavní rejdy uviděli, jak se z polotmy vynořují tmavé obrysy bitevních lodí a kolem nich kroužících torpédoborců. To už nebylo cvičení, loďstvo vyplouvalo.

V 19.00 hodin, snažíce se vyvolat co nejmenší pozornost, vyklouzly z přístavu Warspite, Barham, Valiant a pět torpédoborců. Vlajková loď Warspite se při výjezdu z kotviště bohužel příliš přiblížila k bahnité mělčině a do jejích kondenzátorů vnikly nečistoty, což mělo později za následek, že nemohla plout vyšší rychlostí než 20 uzlů. Loďstvo zamířilo na severozápad a v tomto kurzu pokračovalo celou noc. Aniž to admirál Cunningham tušil, nepřítel jeho vyplutí přece jen zaznamenal. Ambra, jedna z pěti ponorek, které Italové v souvislosti s operací Iachinova loďstva vyslali na moře, zaznamenala zvuk šroubů Cunninghamových lodí krátce poté, co opustily přístav, nepodala však o tom žádné hlášení. Protože ponorce velel jeden z nejzkušenějších italských ponorkových velitelů poručík Mario Arillo, domnívají se někteří autoři, že vzhledem ke snaze o maximální utajení operace Iachinova loďstva nebyli o jejím významu a cílech informováni ani velitelé ponorek; Arillo tedy nepokládal zvuk lodních šroubů v silně frekventované oblasti za natolik mimořádný a důležitý, aby jej hlásil Supermarině.

Šest hodin předtím než bitevní eskadra opustila Alexandrii, vypluly z Pirea lehké křižníky viceadmirála Pridhama-Wippella, doprovázené torpédoborci Hereward a Vendetta. Další dva torpédoborce 2. flotily, Ilex a Hasty, které se v tu dobu nacházely v zátoce Suda na Krétě, se k nim měly připojit ráno 28. března u ostrova Gaudos. I Pridham-Wippell měl problém s rychlostí jedné své lodi. Na křižníku Gloucester se den předtím objevila závada ložiskového pouzdra u hřídele šroubu. Vadný díl byl sice v Pireu vyměněn, ale potápěči při opravě zjistili přílišnou vůli u jednoho z držáků hřídele, což podle vyjádření odborníků nedovolovalo plout vyšší rychlostí než 24 uzly. Omezená rychlost bitevní lodi Warspite a křižníku Gloucester nebyla však jediná obtíž, s níž se Britové museli potýkat od samého počátku operace. Těsně před jejím zahájením se totiž Italům podařilo zasadit Středomořskému loďstvu citelný úder.

V noci z 25. na 26. března se dva italské torpédoborce, Francesco Crispi a Quintino Sella, vydaly z ostrova Leros k severnímu pobřeží Kréty. Na jejich palubách bylo celkem šest motorových výbušných člunů označovaných jako MTM (Motoscafi da Turismo Modificati). Tato plavidla o výtlaku jeden a půl tuny, 5,2 metru dlouhá a 1,9 metru široká, vybavená benzinovým motorem o výkonu 80 koňských sil, s maximální rychlostí 32 až 34 uzlů, nesla v přídi výbušnou nálož o váze 300 kilogramů a byla obsluhována jedním mužem v potápěčském gumovém obleku. Asi 10 mil před vjezdem do zátoky Suda byly čluny spuštěny na hladinu a vydaly se ke vzdálenému kotvišti britských lodí. Celé skupině velel poručík Luigi Faggioni, a především díky jeho zkušené navigaci se člunům podařilo proniknout hluboko do zátoky a překonat tři pásma zátarasů chránících kotviště. Piloti vyčkali ranního rozbřesku a pak vyrazili přímo proti zvoleným cílům; ve vzdálenosti 100 až 200 metrů před nimi nastavili plný plyn, zablokovali řízení a skočili do moře. Jeden člun narazil do zádi těžkého křižníku York, druhý zasáhl tanker Pericles a další dva narazily do menších zakotvených nákladních plavidel, která se vzápětí potopila. Exploze tří metráků výbušniny trup Yorku roztrhla, hrnoucí se voda v pár minutách zaplavila kotelny a strojovnu, po přerušení dodávky páry přestala

fungovat čerpadla, zhasla světla, byly ochromeny dělové věže. Neměl-li se křižník potopit, nezbylo než jej odtáhnout na mělčinu. Protože tak rozsáhlá poškození nemohla být v zátoce Suda opravena, York po nějakou dobu sloužil jako plovoucí protiletadlová baterie, v době evakuace britských vojsk z Řecka byl velitelským stanovištěm a 21. května, za bitvy o Krétu, byl po bombardování německými letouny úplně zatopen; Němci potom tvrdili, že jej zničili oni, což se Italů silně dotklo. Pokud se týkalo tankeru o objemu 8 314 BRT, i ten byl ve střední části proděravěn, a i když dosedl až na dno zátoky, většinu jeho cenného nákladu se podařilo odčerpat. Později byl Pericles vyzdvižen, ale potopil se při pokusu odtáhnout jej do Alexandrie. Všech šest mužů pilotujících výbušné čluny bylo po útoku nalezeno na hladině a skončili v zajetí. Jejich odvážná akce připravila Středomořské loďstvo o jediný křižník s 203mm děly, který v té době mělo. Admirál Cunningham si trpce postěžoval, že britské námořnictvo opět muselo zaplatit vysokou cenu za nedostatečnou ochranu své základny.*

Těžké poškození Yorku však ovlivnilo i operační plány Středomořského loďstva v nejméně vhodnou dobu, tj. těsně před jeho vyplutím vstříc italskému bojovému uskupení. York za svého pobytu v zátoce Suda totiž také sloužil jako retranslační středisko. Útok torpédových člunů však úplně vyřadil jeho elektrický systém, což mělo za následek, že jeho silná radiostanice nebyla schopna přijmout či odeslat jedinou depeši. To se v průběhu nadcházející operace projevilo mimo jiné i při zajišťování komunikace velení loďstva se skupinou letounů námořního letectva umístěných na Krétě, a jak uvidíme, nechybělo mnoho, aby potíže se spojením měly velmi vážné následky.

* Cunningham pravděpodobně narážel na událost z noci ze 13. na 14. října 1939, kdy německý kapitänleutnant Günther Prien s ponorkou U-47 pronikl na hlavní základnu Domácího loďstva ve Scapa Flow na Orkneyských ostrovech. Tam torpédoval bitevní loď Royal Oak, která se potopila během 13 minut, přičemž zahynulo 786 mužů její posádky.

# Hledání nepřítele

Noc z 27. na 28. března proběhla klidně jak na straně hlavních sil admirála Cunninghama plujících z Alexadrie v severozápadním kurzu, tak i na straně křižníků viceadmirála Pridhama-Wippella mířících na jihovýchod. Pouze když křižníky míjely ostrov Falkonera, východně od Peloponésu, ohlásil akustický lokátor neznámý ponořený předmět. Viceadmirál okamžitě vyslal k prozkoumání situace torpédoborec Hereward. Ten v označeném prostoru nalezl na hladině velkou olejovou skvrnu, a protože to bylo stejné místo, kde 18. března torpédoborec Vendetta napadl hlubinnými pumami nepřátelskou ponorku, měl Pridham-Wippell za to, že signál byl odrazem zvukových vln od trupu potopeného plavidla spočívajícího na mořském dně.

Atmosféru panující na lodích Cunninghamovy bitevní eskadry popsal meteorologický důstojník letadlové lodi Formidable S. W. C. Pack, tehdy korvetní kapitán, slovy: „Když jsme onu noc spěchali na severozápad, celé loďstvo bylo ve stavu velkého vzrušení. I když jsme věděli jen málo o složení italských sil a o jejich přesných záměrech, byli jsme přesvědčeni, že je před námi významná akce, která nám konečně poskytne příležitost změnit rovnováhu sil ve Středomoří v náš prospěch, příležitost, o niž se Cunningham snažil po celou dobu od vstupu Itálie do války, tj. od 10. června 1940."

28. března ve 4 hodiny 45 minut, ještě před rozedněním, když bitevní eskadra byla vzdálena asi 200 mil jihovýchodně od místa setkání s Pridhamovými-Wippellovými křižníky, vzlétly z krétského letiště Maleme čtyři bombardéry swordfishe vyzbrojené torpédy. Jejich úkolem bylo prozkoumat vody podél jižního pobřeží Řecka. Jeden z nich se krátce po startu musel vrátit kvůli závadě na motoru a zbývající tři nepřítele neobjevily, přestože pokračovaly v průzkumu po více než čtyři hodiny.

V 5 hodin 30 minut, stále ještě za tmy, se na letadlové lodi For-

midable začaly osádky palubních letounů scházet v instruktážní místnosti, nacházející se v dolní části ostrovní nástavby. Na letové palubě se zatím řadily letouny a burácely zahřívané motory. Letci obdrželi pokyny týkající se nadcházejícího letu a korvetní kapitán S. W. C. Pack je seznámil s meteorologickou situací. Šlo o velmi důležité informace, neboť přesnost navigace nad rozlehlými vodami do velké míry závisela i na znalosti síly a směru větru v konkrétní letové výšce. Meteorolog také mohl konstatovat, že celkově se počasí zlepšuje, mraky se zvedají, ale na úrovni hladiny vane severovýchodní vítr, a protože Formidable pluje na severozápad, bude nutno při startu letadel změnit kurz.

Pár minut před šestou hodinou, když už se rozednilo natolik, že bylo možno dohlédnout z jednoho konce letové paluby na druhý a loďstvo dosáhlo pozice asi 150 mil jižně od východního konce ostrova Kréty, se Formidable obrátil proti větru a čtyři bombardéry albacory a jeden swordfish odstartovaly. Všech pět letounů neslo torpéda a byly pověřeny bojovým průzkumem v prostoru mezi Krétou a pobřežím Kyrenaiky. Hned za nimi opustil letovou palubu i jeden swordfish určený k protiponorkovému hlídkování a dva fulmary k zajištění stíhací ochrany loďstva. V úrovni druhé paluby nad letovou palubou se na přední straně ostrova nacházela takzvaná kompasová plošina, místo, odkud velitel lodi kapitán A. W. La Touche Bisset řídil loď při všech jejích manévrech. Před skleněnými okny plošiny byl ještě parapet umožňující výhled do všech stran, jehož užitečnost mohl kapitán ocenit zejména tehdy, když loď čelila útoku nepřátelských bombardérů, když bylo třeba bleskurychlými změnami kurzu loď odklánět z dráhy svržených torpéd. Na levé straně kompasové plošiny byl výběžek, z něhož se dala přehlédnout letová paluba po celé délce; bylo to stanoviště velitele letecké skupiny Formidablu fregatního kapitána Atkinsona. Ještě o jednu palubu výš byla další plošina, menší než kapitánská, ale obsazená vyšší hodností - kontradmirálem letadlových lodí Denisem Boydem. Když startující letouny míjely ostrovní nástavbu, žádný z pilotů neopomněl pozdravit přihlížejícího Bisseta, Atkinsona a Boyda optimistickým gestem zvednutého palce.

Nezbytná změna kurzu letadlové lodi bohužel přinutila zbytek loďstva snížit rychlost na 20 uzlů; jestliže by totiž, byť jen po určí-

tou dobu, operovala odloučeně, narušilo by to obrannou koncepci celého loďstva, především kompaktnost protiponorkové clony tvořené doprovodnými torpédoborci. Pokud nevzlétala nebo se nevracela početná formace, bylo možno start či přistání letounů zvládnout za čtvrt hodiny, při nepříznivém směru větru však takový manévr zdržel loďstvo až o tři čtvrtě hodiny; tak dlouho trvalo, než se letadlová loď vrátila na původní kurz a mohla zvýšit rychlost.

Po odletu průzkumných letounů zůstali na svých stanovištích důstojníci a námořníci vykonávající strážní službu, hlídky a obsluhy palubních zbraní. Ostatní měli krátký oddech a mohli si dát odloženou ranní sprchu, oholit se nebo jít na snídani, skládající se z ovesných vloček, vařených vajec a kávy nebo čaje. Pak uplynula téměř hodina a žádný z vyslaných letounů o sobě nedával vědět. Už se začali ozývat pesimisté, kteří tvrdili, že hlášení sunderlandu z předchozího dne o svazu nepřátelských křižníků bylo buď zcela mylné, anebo Italové sice vypluli, ale po krátkém výpadu se vrátili, když se náhle po celé lodi ozvaly signální klaksony svolávající posádku na bojová stanoviště. Muži opouštěli nedojedenou snídani, nasazovali si ocelové přilby a brali plynové masky, příslušníci protipožárních družstev si oblékali ohnivzdorné obleky, zdravotníci a lékaři spěchali na ošetřovny. Nikdo v tu chvíli nevěděl, proč je poplach vyhlášen, ale nejistota trvala jen pár minut. Pak bylo oznámeno, že přišlo první hlášení leteckého průzkumu. Albacore označený jako 5B, právě prolétající podél severní hranice svého hlídkového sektoru, zahlédl v 7.20 skupinu křižníků a torpédoborců. O dvě minuty později letoun upřesnil, že jde o čtyři křižníky a čtyři torpédoborce v pozici 34° 22′ severní šířky a 24° 47′ východní délky, plující ve východním kurzu 230°. Uplynula čtvrthodina a ozval se albacore označený 5F, letící jižně od 5B. Ten ohlásil čtyři křižníky a šest torpédoborců v pozici 34° 05′ severní šířky a 24° 26′ východní délky, plující v kurzu 220°.

Z porovnání hlášení 5B a 5F plynulo, že obě hladinová uskupení jsou od sebe vzdálena téměř 20 mil. Pokud by šlo o stejné lodi, znamenalo by to, že během patnácti minut - doba mezi hlášením prvního a druhého letounu - musely urazit 20 mil, což bylo vyloučeno. Existovala i druhá možnost, že sice jde o stejné lodi, ale chybou pilota nebo přístrojů nebo kvůli špatnému navigačnímu výpo-

čtu byla jejich pozice určena nepřesně. Nakonec, po zvážení všech možných alternativ, se na Warspitu dospělo k závěru, že oba letouny zahlédly stejnou skupinu křižníků a torpédoborců, a osádky se musely dopustit omylu při určování její pozice. Nebylo však jasné, zda šlo o lodi vlastní, či nepřátelské, neboť pouhých 35 mil od pozice udané letounem 5B se v tu dobu nacházel svaz křižníků a torpédoborců viceadmirála Pridhama-Wippella; pozici obsažené v hlášení 5F byl Pridham-Wippell ještě blíž. Jak Cunningham, tak Pridham-Wippell a kontradmirál Boyd na Formidablu se přiklonili k závěru, že osádky průzkumných letounů s největší pravděpodobností viděly Pridhamovy-Wippellovy lodi.

Od chvíle, kdy se objevily první zprávy o připravované akci italských hladinových sil, pokládali Britové za nanejvýš pravděpodobné, že se jí účastní bitevní loď Vittorio Veneto. Ale bylo třeba se vážně zabývat i možností, že Supermarina vyšle do akce také druhou a právě opravenou moderní bitevní loď Littorio, nebo i některou ze dvou starších bitevních lodí, kterým se podařilo bez újmy přežít katastrofu v Tarantu. A protože šlo o věc mimořádného významu - společně operující Vittorio Veneto a Littorio mohly být nebezpečným soupeřem i pro hlavní síly Středomořského loďstva -, Cunningham chtěl mít jistotu. Sunderland, který našel 27. března po poledni skupinu italských křižníků, do této záležitosti jasno nevnesl. Po vyslání dvou zpráv se odmlčel a neozval se po celé odpoledne navzdory tomu, že byl opakovaně rádiem vyzýván, aby zjistil, zda jsou v italském loďstvu i bitevní lodi. Není bez zajímavosti, že tyto dotazy zaznamenali a přečetli i na Vittoriu Venetu, a Iachino se mlčení průzkumného letounu podivoval stejně jako Cunningham. Na italské vlajkové lodi došli k závěru, že se letounu musela porouchat radiostanice. Jak v Alexandrii, tak na Vittoriu Venetu však sunderland znovu uslyšeli až v šest hodin večer, kdy oznamoval, že bezpečně přistál v Korinthu, o složení italského loďstva však žádnou přesnější informaci nepodal. Ve skutečnosti krátce po odeslání druhého hlášení letoun kvůli špatné viditelnosti italské lodi ztratil a už se mu je nepodařilo znovu nalézt. Protože nemohl nic nového sdělit, dal jeho velitel přednost rádiovému klidu a ozval se až po skončení letu.

Osádky všech letadel startujících k průzkumným letům 28. břez-

na po rozednění dostaly úkol, aby obzvlášť pozorně pátraly po italských bitevních lodích. Alarmující zprávu o spatření tří italských bitevních lodí v pozici 34° 00´ severní šířky a 24° 16´ východní délky, plujících rychlostí 20 uzlů na jihozápad, vyslal v 8.05 letoun 5F. Z nejasných důvodů bylo toto hlášení na Formidablu přijato až téměř o hodinu později, a teprve potom bylo postoupeno i na Warspite a na Pridhamův-Wippellův vlajkový křižník Orion. Pridham-Wippell je okamžitě prohlásil za evidentně mylné, neboť on sám se v 8.05 nacházel pouhých sedm mil od letounem hlášené pozice nepřátelských bitevních lodí, takže by je v každém případě musel vidět, zejména když se právě v tu dobu dalo dohlédnout až na vzdálenost 15 mil. I kontradmirál Denis W. Boyd na palubě Formidablu byl toho názoru, že se osádka bombardéru 5F zmýlila, zahlédla skupinu křižníků a považovala je za bitevní lodi. K takové záměně mohlo snadno dojít, neboť siluety některých italských křižníků, zejména se to týkalo třídy Garibaldi, silně připomínaly bitevní lodi třídy Cavour. Jak se ukázalo, tentokrát měli Boyd, Pridham-Wippell a další pochybovači pravdu. „Bitevní lodi" byly ve skutečnosti tři křižníky 1. divize viceadmirála Cattanea. Protože ale každá zmínka o bitevních lodích nepřítele, byť jakkoliv nepravděpodobná, nenechávala nikoho na Warspitu v klidu, letoun dostal rozkaz správnost hlášení ověřit. Avšak i když se letci velmi snažili, jejich úsilí po celou dobu hatil závoj mlhy pokrývající rozsáhlou oblast jihovýchodně od ostrova Gaudos. Byli sice rozhodnuti pátrat po nepříteli tak dlouho, jak to dovolí stav paliva, a doufali, že se buď viditelnost zlepší, nebo jim napomůže šťastná náhoda. Ale vší jejich snaze učinilo rázný konec objevení se německého dvoumotorového bombardéru Ju 88. Protože Němec byl nejen daleko lépe vyzbrojen, ale také rychlejší než albacore, a pustit se s ním do boje by byla sebevražda, 5F se snažil zachránit útěkem, což se mu nakonec podařilo. Druhý průzkumný letoun 5B za špatné viditelnosti úplně ztratil kontakt se skupinou plavidel, o níž podával hlášení v 7.20. Na Warspitu tak po řadu hodin stále nevěděli, zda hladinové uskupení zahlédnuté průzkumnými letouny bylo vlastní, či nepřátelské, a pokud bylo nepřátelské, zda zahrnuje jen křižníky a torpédoborce, nebo i bitevní lodi.

28. března za rozbřesku obklopila italské loďstvo mlha a brzy byla viditelnost tak špatná, že se z můstku bitevní lodi Vittorio Veneto daly rozpoznat jen torpédoborce plující po obou jejích stranách. Vůbec nebylo vidět ani plavidla 3. divize křižníků viceadmirála Sansonettiho, nacházející se asi 10 mil nalevo od přídě Vittoria Veneta, ani lodi v tu dobu již doraziví 1. divize křižníků viceadmirála Cattanea, která se k Iachinovi připojila na základě rozkazu vrchního velení vydaného předešlého večera a teď zaujala postavení zhruba 20 mil nalevo od 3. divize. Navzdory zhoršenému počasí však Iachino nařídil katapultovat v 6.00 z paluby Vittoria Veneta průzkumný letoun, hydroplán typu Ro.43. Měl hlídkovat v oblasti o ploše zhruba 20×100 mil ve směru od ostrova Gaudos k Alexandrii. O devět minut později katapultoval i těžký křižník Bolzano svůj Ro.43. Ten byl pověřen pátráním v Egejském moři. Ro.43 byly už poněkud zastaralé letouny s chabou výzbrojí, byly pomalé a zásoba paliva jim vystačila jen na pět hodin letu. Nicméně italské námořnictvo bylo vděčné i za ně, neboť jak pravili námořní důstojníci, tyto letouny, byť nemoderní, jsou lepší než nic, a k časově a prostorově omezenému průzkumu a dělostřeleckému pozorování je bylo možno využívat s uspokojivými výsledky.

V 6 hodin 30 minut se italské loďstvo nacházelo jižně od ostrova Gaudos, v oblasti určené za výchozí prostor k útoku na britské konvoje. Viditelnost se poněkud zlepšila a z paluby Vittoria Veneta již bylo možno zahlédnout i obě divize křižníků. Iachino nařídil celému loďstvu zvýšit rychlost na 25 uzlů. Jak ubíhal čas a žádné z obou vyslaných průzkumných letadel se neozývalo, byl stále víc přesvědčen, že poté co předchozí den průzkumný sunderland objevil jeho křižníky, Britové svá plavidla z ohroženého prostoru stáhli, takže pokračovat za této situace v operaci by bylo jen plýtváním cenným palivem. Proto se rozhodl, že pokud nedostane žádnou zprávu o nepříteli do sedmé hodiny ranní, vrátí se na základnu.

Sotva ale admirál stačil seznámit se svým záměrem důstojníky štábu, očekávané hlášení došlo. Bylo 6 hodin 43 minuty a pilot letounu z Vittoria Veneta oznamoval, že vidí čtyři křižníky a čtyři torpédoborce v pozici 34° 17′ severní šířky a 24° 26′ východní délky, plující v kurzu 135° rychlostí 18 uzlů. Iachinovi, který měl poté, co

se k němu připojila i 1. divize křižníků, přehled o rozmístění všech svých sil, stačil jediný pohled na mapu, aby si mohl být jist, že zpozorované hladinové uskupení, vzdálené od něj asi 50 mil, musí být nepřátelské. Z jeho složení usoudil, že s největší pravděpodobností jde o doprovod konvoje, který však z nějakého důvodu pilot průzkumného letounu neviděl. Tři minuty před sedmou hodinou proto nařídil veliteli 3. divize křižníků viceadmirálu Sansonettimu zvýšit rychlost na 30 uzlů a britské lodi najít. Současně přikázal veliteli Vittoria Veneta kapitánu Giuseppu Sparzanimu pokračovat rychlostí 28 uzlů, sledovat 3. divizi a být připraven poskytnout jí palebnou podporu. Stejný rozkaz obdržela i 1. divize křižníků viceadmirála Cattanea. Pokud byly výpočty provedené na můstku vlajkové lodi správné, britské uskupení by se mělo brzy objevit na jihozápadě, tj. napravo od ní. Iachino proto rozkázal 13. flotile torpédoborců, plující na pravoboku Vittoria Veneta, aby se přemístila na levobok, a uvolnila tím pole pro palbu 381mm děl.

Zatímco se italské loďstvo připravovalo k boji, průzkumný letoun z Vittoria Veneta neustále kroužil nad britskými křižníky. Jeho pilot prokázal velkou vytrvalost, odvahu a také zkušenost. Přiblížil se k nepříteli natolik, že navzdory průměrné viditelnosti dokázal identifikovat dva křižníky jako lodi třídy Neptune, jeden třídy Perth a jeden třídy Gloucester, doprovázené čtyřmi torpédoborci třídy Tribal. Itala překvapilo, že Britové na jeho přítomnost zpočátku nereagovali; nevěděl totiž, že jej pokládali za létající člun walrus katapultovaný některou z britských lodí. Po odeslání první série hlášení se průzkumník vydal pátrat do vzdálenosti zhruba 30 mil od britských křižníků. Když žádná další plavidla nenašel, vrátil se. Tentokrát jej však už přivítala tak intenzivní protiletadlová palba, že se musel stáhnout, ale nepřátelské lodi nepřestával sledovat z bezpečnější vzdálenosti. V 7.28 hlásil, že změnily kurz o 180° a plují rychlostí asi 20 uzlů. Admirál Iachino z toho vyvodil, že Britové tuší, že někde poblíž operují italské lodi, a pravděpodobně se je snaží objevit. Radisté na Vittoriu Venetu pozorně sledující britskou rádiovou komunikaci však zatím nezachytili žádný signál, který by nasvědčoval tomu, že protivník ví, že je mezi nimi i bitevní loď.

Průzkumný letoun se mezitím znovu přiblížil k britské formaci a opět se ocitl pod silnou palbou. Když však po chvíli zahlédl na

obzoru připlouvající divizi křižníků viceadmirála Sansonettiho, okamžitě jim signalizoval, jakým směrem se nepřátelské uskupení nachází a jak je vzdáleno. Po pár minutách ohlásil, že Britové znovu změnili kurz. Pak ale ukazatel paliva pilota varoval, že je nejvyšší čas let ukončit, a Ro.43 zamířil k letišti na ostrově Leros. Třeba říci, že svůj úkol splnil beze zbytku. Další dva průzkumné letouny, jeden katapultovaný křižníkem Bolzano a druhý křižníkem Abruzzi, štěstí neměly a nepřítele vůbec nenašly.

Admirál Iachino sice předpokládal, že jako první navážou kontakt s nepřítelem křižníky 3. divize, ale nehodlal všechnu tíhu a riziko střetnutí ponechat jen na nich. Zatímco Sansonetti měl pouze tři křižníky, britský svaz tvořily čtyři. Italům sice jejich děla ráže 203 mm o větším dostřelu skýtala velkou výhodu, ale nebylo na místě ji přeceňovat. 24 italským 203mm dělům čelilo 36 britských 152mm děl a významnou skutečností bylo i to, že rychlost palby britských děl byla vyšší, než tomu bylo u baterií nepřítele. Toho všeho si byl Iachino vědom, proto v 7.34 Sansonettimu nařídil: „Po spatření nepřítele se začněte stahovat ke mně!" Doufal, že Britové si Sansonettiho ústup vyloží jako neochotu bojovat a pustí se do jeho pronásledování, což je přiláká na účinný dostřel děl Vittoria Veneta.

Svaz křižníků a doprovodných torpédoborců viceadmirála Pridhama-Wippella dorazil na místo setkání s Cunninghamovou bitevní eskadrou jižně od ostrova Gaudos tak, jak mu bylo vrchním velitelem nařízeno, tj. 28. března v 6.30 ráno. V tu dobu ale se Cunningham stále ještě nacházel asi 150 mil jihovýchodně. Bitevní eskadra totiž nemohla vzhledem k potížím Warspitu plout vyšší než dvacetiuzlovou rychlostí, kromě toho ji zdržel i ranní start průzkumných letounů z Formidablu, při němž letadlová loď musela přizpůsobit kurz severovýchodnímu větru. Svou roli jistě sehrála i úvaha zmiňovaná admirálem sirem Manleym Powerem, u Matapanu operačním důstojníkem Cunninghamova štábu. Power uvádí, že po vyplutí z Alexandrie loďstvo nijak nespěchalo, neboť jedinou v tu dobu známou hrozbu představovaly tři nepřátelské křižníky ohlášené odpoledne 27. března sunderlandem, a na Warspitu převládalo přesvědčení, že v případě střetnutí je Pridham-Wippell schopen si s nimi poradit.

Pridhamův-Wippellův svaz plul v jihovýchodním kurzu 135° rychlostí 18 uzlů a počáteční nejistota ohledně identity letounu, který se po půl sedmé objevil na dohled, netrvala dlouho. Brzy bylo zjištěno, že jde o italský hydroplán Ro.43. Protože šlo o letadlo užívané k průzkumným účelům nepřátelskými bitevními loďmi a křižníky a navíc byly italské základny příliš vzdáleny na to, aby stroj tohoto typu mohl vzlétnout z některé z nich, byl možný jen jeden závěr: nedaleko se musí nacházet nepřátelské loďstvo. Proto hned jak dorazily ze zátoky Suda torpédoborce Ilex a Hasty, nařídil Pridham-Wippell změnit kurz a začal se vzdalovat od oblasti, v níž se podle všech odhadů mohlo pohybovat italské hladinové uskupení. Zatím totiž nic nevěděl o jeho složení a nechtěl riskovat, že může být zaskočen jednou, nebo dokonce i několika nepřátelskými bitevními loďmi; pokládal za rozumnější stáhnout se blíž k Cunninghamovým hlavním silám. I když se může zdát, že britský viceadmirál v tu chvíli zrovna nehýřil odvahou, objektivně třeba říci, že rozhodl správně, neboť víme, že jakmile byl admirál Iachino o nalezení jeho křižníků informován, nejenže jim okamžitě vyslal vstříc viceadmirála Sansonettiho, ale plul za ním s bitevní lodí následovanou další divizí těžkých křižníků.

Ve tři čtvrti na osm Pridham-Wippell obdržel hlášení, že na severním obzoru, ve vzdálenosti asi 18 mil, byl zahlédnut kouř. Měl za to, že musí jít o stejné lodi, které předchozí den našel průzkumný sunderland. Ten je považoval za těžké křižníky třídy Zara. Po několika minutách už bylo možno rychle se přibližující lodi identifikovat a bylo zřejmé, že jde o tři těžké křižníky třídy Trento a nezjištěný počet torpédoborců.

Pridham-Wippell nehodlal nic měnit na taktice zvolené ve chvíli, kdy z přítomnosti nepřátelského hydroplánu usoudil, že někde za obzorem se skrývají nepřátelské lodi. Teď však měl jistotu a předstíraným ústupem hodlal nepřítele lákat k hlavním silám britského loďstva. Jeho rozhodnutí určitě usnadnilo i to, že si nemohl být jist výsledkem střetnutí svých lehkých křižníků s těžkými křižníky italskými, i když jich bylo o jeden méně. Trieste, Trento a Bolzano byly mohutnější, a ňehledě na děla větší ráže, měly boční pancéřování o tloušťce 75 mm, a navíc šlo o plavidla, která při zkouškách údaj-

ně dosahovala rychlosti až 35 uzlů. Existovala tedy řada důvodů odrazujících britského viceadmirála od souboje s nebezpečným protivníkem, zejména za situace, kdy se nabízela možnost nastražit mu smrtelnou past. Pridham-Wippell asi nevěděl, že ve skutečnosti jsou přednosti nepřátelských lodí méně hrozivé, než bylo obecně uváděno. Rychlost, jakou mohly delší dobu udržovat, byla nižší, než naznačovaly zkoušky prováděné za optimálních podmínek, jejich silné pancéřování krylo boky pouze nad čarou ponoru a ocelové pláty byly upevněny přímo k žebrům, což bylo řešení už dávno zavržené a považované za vážnou konstrukční chybu.

Před Sansonettiho křižníky měl Pridham-Wippell možná přílišný respekt a choval se obezřetně, přitom však vůbec netušil, jak vážné riziko ve skutečnosti podstupuje v souvislosti s rozhodnutím ustupovat ke Cunninghamově bitevní skupině. Zatímco Cunningham se nacházel asi 70 mil východně od něj, prakticky těsně za obzorem, pouhých 16 mil jihovýchodně, plulo Vittorio Veneto a nedaleko byl i svaz „Z", zahrnující tři těžké křižníky 1. divize viceadmirála Cattanea, dva lehké křižníky 8. divize viceadmirála Legnaniho a šest torpédoborců. Pridhamovi-Wippellovi se mohlo snadno stát, že jedno nebo druhé uskupení nepřátelských plavidel jej od Cunninghamovy skupiny odřízne, a v tu chvíli se ocitne ve smrtící pasti. Přitom, jak bylo později zjištěno, svaz „Z" viceadmirála Cattanea, o němž Britové ještě řadu hodin nic nevěděli, byl ve skutečnosti oním uskupením, které v 7.20 ráno zahlédl a jehož pozici poměrně přesně označil průzkumný letoun 5B z Formidablu; Cunningham, Pridham-Wippell a Boyd však tehdy došli k závěru, že letoun s největší pravděpodobností viděl Pridhamovy-Wippellovy křižníky.

Ale viceadmirál Sansonetti neposkytl svému soupeři čas na přemítání o eventuálním riziku zvolené taktiky. Od prvního hlášení britských hlídek o třech nepřátelských křižnících neuplynula ani půlhodina, a už zaburácely první výstřely oznamující začátek střetnutí označovaného v historii válek na moři jako bitva u Matapanu.

# Dopolední střetnutí u ostrova Gaudos

V 7.38 ohlásila hlídka na Sansonettiho vlajkovém křižníku Trieste neznámou loď na jižním obzoru. Celá divize provedla obrat a zamířila na jih, brzy se však ukázalo, že šlo o omyl, a divize se vrátila na původní kurz. O dvacet minut později se ale už na Trieste nezmýlili. Na dohled se objevil jeden nepřátelský křižník a čtyři torpédoborce, vzápětí tři další křižníky. Přestože admirál Iachino Sansonettimu nařídil, aby se po navázání kontaktu s nepřítelem začal stahovat k bitevní lodi Vittorio Veneto, jakmile viceadmirál zjistil, že Britové ustupují na východ, pustil se do jejich pronásledování v obavě, že poskytne-li jim dostatečný náskok, podaří se jim uprchnout. Nemohl tušit, že pronásledované křižníky nemíří do bezpečí alexandrijského přístavu, ale ke skupině britských bitevních lodí. Oba vrchní velitelé měli v tu chvíli stejně nedostatečné informace - každý z nich věděl pouze o svazu nepřátelských křižníků - a vycházejíce z nich zvolili i stejnou taktiku: chtěli vlákat protivníka do léčky.

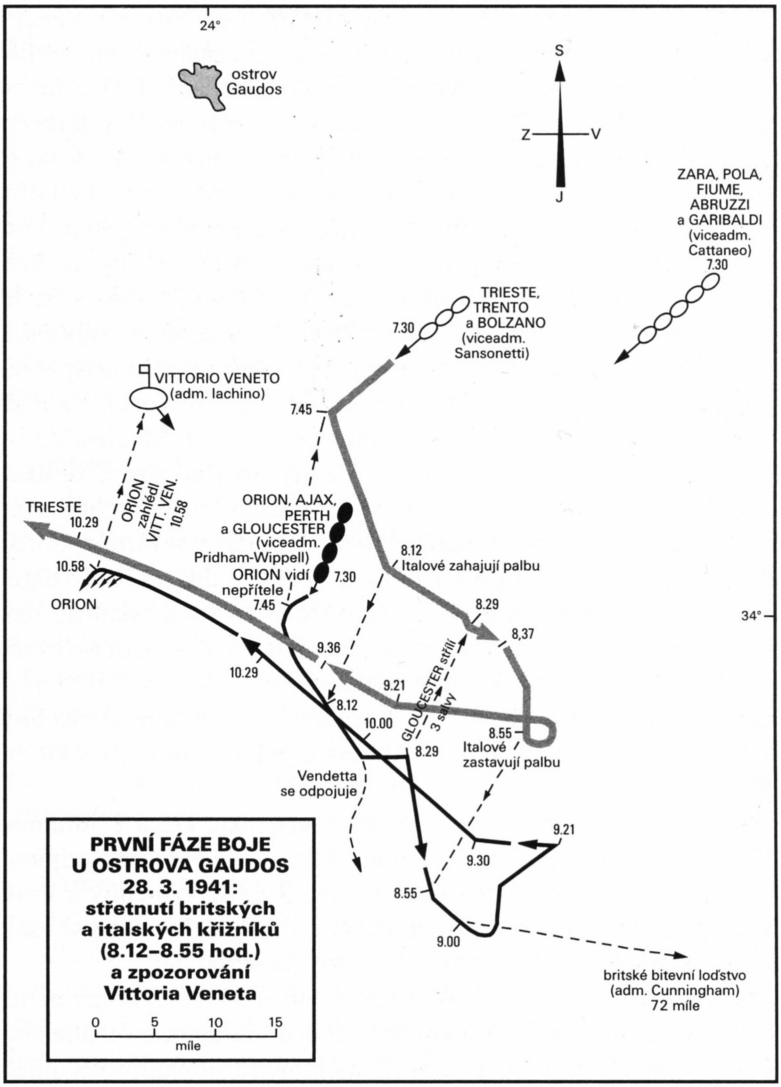
Viceadmirál Sansonetti zahájil palbu 28. března v 8 hodin 12 minut ráno. V tu chvíli Italové odhadovali vzdálenost od Pridhamovy-Wippellovy skupiny na 23 800 yardů, Britové měli za to, že je od nepřítele dělí asi 25 000 yardů. Křižníky Trieste a Trento však byly vybaveny zastaralými monokulárními dálkoměry, které zvláštní přesností nevynikaly - o čemž svědčilo i to, že všechny italské salvy byly krátké -; proto byl zřejmě správný britský údaj. Minuty ubíhaly, ale vzdálenost dělící obě hladinová uskupení se prakticky neměnila, neboť jak Britové, tak i Italové pluli rychlostí kolem 28 uzlů a viceadmirál Sansonetti se neodvažoval zrychlit z obavy, že by starší stroje Trieste a Trenta nemusely takovou zátěž vydržet.

Palba italských křižníků se v počáteční fázi soustředila na Gloucester uzavírající linii ustupujících britských lodí. Aby ztížil nepřátelským dělostřelcům zaměřování, Gloucester okamžitě přešel na

klikatý kurz, ale odpovědět svými 152mm děly mohl asi po čtvrthodině, neboť do té doby byl pro něj nepřítel příliš daleko. Těsně před zahájením palby nařídil velitel Gloucesteru kapitán H. A. Rowley start palubního walrusu s úkolem podávat informace o pohybech nepřítele a provádět dělostřelecké pozorování. V 8.29, když se vzdálenost snížila o několik set yardů, začal Gloucester ostřelovat nepřátelský křižník, který mu byl nejblíže. Vypálil tři salvy, které sice byly všechny krátké, ale na rozdíl od italských, vyznačujících se značným rozptylem, byly soustředěné a postupně získávaly na přesnosti. Protože i zásah 152mm granáty mohl kteroukoliv z italských lodí vážně poškodit, Sansonetti pokládal za rozumnější víc se nepřibližovat, zůstat mimo dostřel Britů a využít výhody těžších 203mm děl Trieste, Trenta a Bolzana.

Do 8 hodin 55 minut pluly italské a britské křižníky ve zhruba paralelním kurzu, vzdáleny od sebe necelých 12 mil, a ani jedné, ani druhé straně se dosud nepodařilo protivníka zasáhnout. Pridham-Wippell však musel mezitím řešit problém australského torpédoborce Vendetta, který vzhledem k poruše strojů nedokázal s formací držet krok a už se opožďoval o tři míle. Izolována od ostatních plavidel svazu se Vendetta mohla stát pro nepřítele snadnou kořistí, proto viceadmirálovi nezbylo než jejímu veliteli nařídit okamžitě změnit kurz na jižní a vrátit se do Alexandrie. Počet doprovodných torpédoborců se tím snížil na pouhé tři.

K velkému překvapení Pridhama-Wippella se však krátce nato italská děla odmlčela, celá nepřátelská divize provedla obrat a začala se stahovat na západ. Britský velitel netušil, že Sansonetti tak učinil na rozkaz admirála Iachina nespokojeného s tím, že boj se vyvíjí zcela jinak, než by si přál. Po téměř třičtvrtěhodinovém ostřelování a po spotřebování značného množství munice zůstávaly totiž všechny britské lodi nepoškozeny, a kromě toho jej znepokojovala neobvyklá taktika Britů. Nestávalo se totiž, aby se vyhýbali střetnutí za situace, kdy síly byly zhruba vyrovnány; teď se však hned v prvním okamžiku dali na ústup a pokračovali v něm po celou dobu. Iachino sice věřil, že britské loďstvo je stále ještě v Alexandrii, takže z této strany nebezpečí nehrozí, ale současně si uvědomoval, že se Sansonetti může snadno stát cílem nepřátelského letectva. Logickým vysvětlením rychlého ústupu čtyř britských


24°
ostrov Gaudos
S
Z
V
J
ZARA, POLA, FIUME, ABRUZZI a GARIBALDI (viceadm. Cattaneo)
7.30
TRIESTE, TRENTO a BOLZANO (viceadm. Sansonetti)
7.30
VITTORIO VENETO (adm. Iachino)
7.45
ORION zahlédl VITT. VEN. 10.58
TRIESTE
10.29
10.58
ORION
ORION, AJAX, PERTH a GLOUCESTER (viceadm. Pridham-Wippell)
ORION vidí nepřítele 7.30
7.45
8.12 Italové zahajují palbu
8.29
8,37
34°
9.36
10.29
9.21
8.12
10.00
8.29
GLOUCESTER střílí 3 salvy
8.55
Italové zastavují palbu
Vendetta se odpojuje
9.21
9.30
8.55
9.00
britské bitevní loďstvo (adm. Cunningham) 72 míle
PRVNÍ FÁZE BOJE U OSTROVA GAUDOS 28. 3. 1941: střetnutí britských a italských křižníků (8.12–8.55 hod.) a zpozorování Vittoria Veneta
0 5 10 15
míle

lehkých křižníků by byla obava z přítomnosti Vittoria Veneta a 1. divize křižníků viceadmirála Cattanea. Ze zachycované rádiové komunikace však nevyplynulo nic, co by naznačovalo, že Britové o dalších dvou italských operačních svazech vědí, a tak Iachino byl stále víc přesvědčen, že se nepřítel snaží Sansonettiho vylákat co nejvíc na jih, kde na něj zaútočí bombardéry startující z letišť v severní Africe - ty už mohly být s nákladem pum a torpéd na cestě. Riziko by bylo možno podstoupit, pokud by byla naděje na brzký úspěch. Střetnutí ale zatím nepřineslo žádný výsledek, a navíc se Sansonetti už natolik vzdálil od Vittoria Veneta, že navzdory své rychlosti by mu bitevní loď nemusela být schopna včas přispět na pomoc, a stejně tak ani Cattaneova divize, která dokonce plula až za ní. V půl deváté proto Iachino Sansonettimu nařídil: „Jestliže se nemůžete k nepříteli přiblížit na účinný dostřel, přerušte akci a změňte kurz na západní." Správnost rozhodnutí nerozptylovat síly krátce nato potvrdily potíže, které se objevily u torpédoborce Pessagno, náležejícího k doprovodu křižníků 1. divize. Jeho velitel hlásil, že má závadu na kotlích a nemůže plout vyšší rychlostí než 25 uzlů. Poté co byl Iachinův rozkaz na můstku Trieste dešifrován, nařídil Sansonetti v 8.50 zastavit palbu a změnit kurz o 180°. Uplynulo jen pár minut a přišel další admirálův rozkaz, aby se všechny lodi stáhly do blízkosti Vittoria Veneta a pak pokračovaly v kurzu 300° na severozápad.

Krátce poté co se skupina italských křižníků, která Pridhama-Wippella tři čtvrtě hodiny pronásledovala, náhle obrátila a odplouvala, nařídil provést obrat i viceadmirál. Role se vyměnily a Pridham-Wippell začal sledovat stahující se Italy. Po celou dobu se však držel v bezpečné vzdálenosti, mimo dostřel jejich děl.

Když fregatní kapitán S. W. Pack shromažďoval na konci padesátých let materiál pro svou knihu o bitvě u Matapanu, většina vyšších důstojníků, kteří se jí účastnili na lodích Pridhamova-Wippellova svazu, již nežila. Získal však vyjádření kontradmirála R. L. Fishera, u Matapanu fregatního kapitána a operačního důstojníka Pridhamova-Wippellova štábu na Orionu. Svou upřímností je natolik mimořádné a zajímavé, že stojí za ocitování. R. L. Fisher uvedl:

„Moje hlavní vzpomínka na roli křižníků je poněkud ponižující - vypadalo to, že stále musíme utíkat... Byl jsem u ostrova Gaudos

ráno na můstku a viděli jsme malé letadlo, o kterém někdo prohlásil, že jde o typ, který může být pouze z italského křižníku. Velmi brzy nato jsme uviděli skupinu Trenta, a seč jsme mohli, prchali jsme pryč: všechny čtyři naše křižníky v linii kličkovaly a vyráběly kouř a čtyři torpédoborce byly rozptýleny kolem. Po dost dlouhou dobu jsme byli ostřelováni a řada salv dopadla blízko - natolik blízko, že voda cákala na paluby -, nikdo však nebyl zraněn. Během této honičky torpédoborec na našem pravoboku, myslím Vendetta, evidentně nebyl schopen držet krok a postupně ztrácel postavení ve formaci. Upozornil jsem na to admirála. Pro torpédoborec by opoždění za naší hlavní linií znamenalo zkázu; na můj návrh jsme mu přikázali odloučit se a doufali jsme, že si jej nepřítel nepovšimne.

Během toho útěku jsem většinou pobýval na navigačním můstku, ale kdykoliv jsem vyšel ven, nepřítele jsem skrz kouř vůbec neviděl. Po nějaké době přestaly kolem nás dopadat granáty a my jsme pokračovali v útěku za stálého pokládání kouřové clony. Za chvíli jsem řekl admirálovi, že si myslím, že naší povinností je za každou cenu udržet kontakt s nepřítelem, že bychom snad mohli přestat vyrábět kouř, obrátit se zpátky a snažit se vidět co nejvíc. On ale ještě nějakou dobu - možná jen pár minut - pokračoval stejným směrem; je těžké si vzpomenout. V každém případě, když jsme provedli obrat, bylo moře úplně prázdné a já se cítil trochu provinile."

Admirál Cunningham s bitevní eskadrou se kolem osmé hodiny ranní nacházel asi 90 mil od Pridhama-Wippella. Když obdržel Pridhamovo-Wippellovo hlášení o spatření nepřítele, vyplatil fregatnímu kapitánu Powerovi deset šilinků za prohranou sázku - jak říká ve svých pamětech, učinil tak s radostí -, rozkázal zvýšit rychlost na 22 uzlů a plout přímo k ohroženým křižníkům. V 8.33 nařídil kontradmirálu Boydovi připravit ke startu první vlnu torpédových bombardérů. Stejně jako za rozbřesku, i nyní byly letouny - opatřené palivem a vyzbrojené torpédy - rozestaveny na zadní části letové paluby a burácely zahřívané motory. Také jejich osádky se odebraly do instruktážní místnosti, kde se jim dostalo posledních informací o pohybu nepřítele a o počasí. Severovýchodní vítr se už

poněkud utišil, ale i tak bude muset Formidable změnit kurz, aby bombardéry mohly bezpečně vzlétnout - což bude samozřejmě znamenat zdržení celého loďstva. Viditelnost byla zatím dobrá, moře klidné a čerstvě zpracovaná meteorologická mapa naznačovala, že příznivé počasí potrvá. Odpoledne měl dokonce začít vát vítr od severozápadu a tato vyhlídka všechny potěšila, neboť by už nebylo nutno při startu letadel měnit kurz. Rozkaz ke vzletu palubních letounů však admirál Cunningham nehodlal vydat dřív, než bude mít přesnější informace o nepřátelských bitevních lodích; nechtěl prozradit přítomnost Formidablu, dokud nebude jisté, že hlavní cíl - bitevní loďstvo nepřítele - je v dosahu jeho letounů. Zpočátku nepokládal situaci za zvlášť znepokojivou, předpokládal, že s hrozbou tří nepřátelských křižníků si Pridham-Wippell poradí. Ale po zprávě průzkumného letounu 5F o třech italských bitevních lodích, i když neověřené, nařídil bitevní eskadře zvýšit rychlost na 22 uzlů, což bylo maximum, kterého byl tu chvíli Warspite schopen. Současně přikázal bitevní lodi Valiant odpoutat se od hlavních sil a spolu s torpédoborci Nubian a Mohawk, které jí měly zajišťovat protiponorkovou ochranu, maximální rychlostí vyrazit vstříc Pridhamovi-Wippellovi. Velkou starost však vrchnímu veliteli působila omezená rychlost Warspitu, následek nasání nečistot do kondenzátorů na začátku plavby. První strojní důstojník Warspitu před vyplutím onemocněl a zůstal v Alexandrii, ale na palubě byl přítomen hlavní strojní důstojník loďstva kapitán B. J. H. Wilkinson. Cunningham ho zavolal a požádal, ať udělá všechno, co se dá, pro zvýšení rychlosti vlajkové lodi. Wilkinson odešel do podpalubí, a jakým způsobem to provedl, známo není, ale faktem je, že netrvalo dlouho a Warspite začal zrychlovat. Admirál Cunningham mohl s uspokojením sledovat, jak se Valiant, připlouvající ze zadní pozice ve formaci, zpočátku k Warspitu minutu za minutou přibližoval, ale od jistého okamžiku zůstávala vzdálenost mezi oběma plavidly stejná - vlajková loď byla opět schopna dosáhnout 24 uzlů.

Jeden velký problém sice byl úspěšně vyřešen, ale další zůstával: stále ještě se nepodařilo získat informace o celkové síle a rozmístění nepřátelského loďstva. Bombardér albacore 5F, jehož hlášení hovořilo o bitevních lodích, se znovu ozval až za půl hodiny, poté

co unikl Ju 88, a oznámil, že po ztrátě kontaktu nemůže nepřátelská plavidla znovu nalézt. Toto hlášení zachytil další průzkumný letoun z Formidablu, swordfish označený 5H, který se už vracel na mateřskou loď. Přerušil návrat a vydal se k pozici původně uvedené letounem 5F jako místo zpozorování nepřátelského uskupení. Bitevní lodi nenašel, ale v 9.05 signalizoval, že vidí italské křižníky. Protože však neudal jejich pozici, nebyla taková informace moc platná.

V 9.15 bylo Cunninghamovi oznámeno, že nepřátelské křižníky, doposud pronásledující a ostřelující Pridhamův-Wippellův svaz, zastavily palbu a stahují se na severozápad. Admirál proto zrušil rozkaz Valiantu spěchat Pridhamovi-Wippellovi na pomoc, torpédoborce Nubian a Mohawk opět zaujaly postavení v ochranné formaci a celá bitevní eskadra pokračovala 22 uzly, což umožňovalo i její nejpomalejší lodi, Barhamu, držet s ostatními krok. V tu dobu také ohlásil palubní letoun katapultovaný na počátku střetnutí z Gloucesteru, že severně od skupiny, se níž se utkal Pridham-Wippell, zpozoroval další skupinu nepřátelských plavidel; byla to 1. divize křižníků viceadmirála Cattanea, která stejně jako Sansonettiho divize teď plula na severozápad. Pilot ale začal omylem vysílat na rádiové frekvenci, kterou sice zaznamenávala radiostanice Gloucesteru, ale kromě ní už žádná jiná, takže ani na Orionu, ani na Warspitu jeho hlášení nezachytili a Gloucester - nevěda o tomto omylu - je sám nikomu nepostoupil. Kdyby byl vrchní velitel loďstva včas informován, mohlo mu to pomoci zorientovat se v situaci zmatené předchozími nepřesnými a neúplnými zprávami. Protože však poznatky o nepříteli, jimiž v tu chvíli disponoval, považoval opatrný Cunningham za nedostatečné, nehodlal činit unáhlená rozhodnutí; proto také stále zdržoval start bombardérů z Formidablu, a v 9.25 dokonce požádal velitele 201. letecké skupiny Královského letectva v Alexandrii plukovníka G. M. Bryera o vyslání průzkumných létajících člunů s úkolem zjistit, kde se vlastně nepřátelské loďstvo nachází a jaké má složení.

V 9.36 hlásil Pridham-Wippell, že pokračuje ve sledování tří nepřátelských křižníků a tří torpédoborců, které jej před hodinou a půl napadly. Teď od něj byly vzdáleny 16 mil a pluly rychlostí 28 uzlů v kurzu 320°. Protože čas ubíhal a o jiných italských plavi-

dlech nebylo stále nic známo, admirál Cunningham se po pouhých třech minutách zvažování rozhodl: nařídil kontradmirálu Boydovi vyslat proti uskupení sledovanému Pridhamem-Wippellem torpédové bombardéry z Formidablu. Pokud by byly objeveny italské bitevní lodi, stanou se samozřejmě prvořadým cílem.

Palubní letouny první vlny odstartovaly v 9 hodin 56 minut. Tvořilo ji šest bombardérů albacorů 826. perutě doprovázených dvěma stíhačkami fulmary 803. perutě a současně vzlétl i jeden swordfish, který měl plnit úlohu pozorovacího letounu. Albacory byly vyzbrojeny pět metrů dlouhými torpédy Mark XII o celkové hmotnosti 702 kg (s výbušnou náplní 176 kg TNT), se zapalovači typu Duplex aktivovanými magneticky v okamžiku, kdy se torpédo ocitne pod trupem nepřátelské lodi.* Torpéda mohla plout rychlostí 40 uzlů a zpočátku byla nastavena na hloubku 10 a půl metru, vhodnou k útoku na bitevní lodi; když však bylo víceméně jasné, že s největší pravděpodobností budou cílem křižníky, to jest plavidla s menším ponorem než bitevní lodi, v posledním okamžiku před startem bylo u tří torpéd nastavení hloubky změněno na 8 a půl metru.

Albacory byly jednomotorové dvouplošníky s tříčlennou osádkou, tvořenou pilotem, pozorovatelem a telegrafistou-střelcem, palubní výzbroj představovaly dva kulomety ráže 7,7 milimetru. Při plném zatížení, tj. se třemi muži osádky, se zavěšeným torpédem a se zásobou benzinu umožňující čtyř- až pětihodinový let, byla jejich maximální rychlost necelých 170 kilometrů za hodinu. Stíhačky fulmary byly jednomotorové jednoplošníky s pilotem a pozorovatelem, vyzbrojené osmi 7,7mm kulomety a s nejvyšší rychlostí kolem 400 kilometrů za hodinu. I u nich se maximální doba pobytu ve vzduchu pohybovala mezi čtyřmi až pěti hodinami, ale výrazně ji mohla zkrátit zvýšená spotřeba paliva způsobená manévrováním během boje. Proto bylo pro fulmary velmi důležité, v jaké vzdálenosti od mateřské lodi se nacházel cíl, při dlouhých letech nikdy nebyla jistota, zda se jim podaří se bezpečně vrátit. Úspěšný návrat a přistání samozřejmě nebyly problémem jen pro stíhačky, potíže

* Jak ale naznačuje sám název těchto zapalovačů, mohly být také nastaveny tak, aby iniciovaly explozi hlavice torpéda po nárazu na cíl, stejně jako tomu bylo u běžných kontaktních zapalovačů.

mohly mít i bombardéry, ať albacory nebo swordfishe, jejichž parametry se od albacorů příliš nelišily, swordfishe byly jen o něco pomalejší. Situace, při níž vracející se letouny po vyčerpání všeho paliva skončí v moři, mohla nastat z řady příčin. Mohlo se to například stát za zhoršené viditelnosti, když bylo třeba hledat cíl a při návratu i letadlovou loď; jestliže letouny musely čelit nepříznivému větru; když přistání nebylo hned možné, protože na palubě byla v tu chvíli jiná letadla, nebo když letadlová loď nemohla provést potřebné manévry kvůli právě trvajícímu nebezpečí napadení nepřátelským letectvem nebo ponorkami. Proto každý velitel oprávněný nařídit start palubních letounů musel velmi pečlivě a odpovědně zvažovat nejvhodnější okamžik vydání příslušného rozkazu. Nebylo tedy divu, že Cunningham, maje na Formidablu pouhých 14 bombardérů a 13 stíhaček, tak dlouho vyčkával, než rozhodl o jejich nasazení. Stále měl na paměti, že jeho hlavním protivníkem jsou italské bitevní lodi; proto chtěl napřed zjistit, zda jsou na moři, a jestliže ano, kde se nalézají a jde-li jen o jednu nebo je jich víc. Druhým důvodem, proč start letounů oddaloval, byla snaha umožnit bitevní eskadře co nejvíc se přiblížit k nepříteli, aby v případě jeho zpomalení úspěšným náletem ho byl schopen s Warspitem, Valiantem a Barhamem dohnat a zničit.

Vedle palubních letounů z Formidablu měla další úderná skupina bombardérů vzlétnout z letiště Maleme na Krétě. Tady ale došlo ke komplikacím. Rádiové spojení s velením 815. perutě námořního letectva na Krétě zprostředkovával operujícím jednotkám Středomořského loďstva těžký křižník York, kotvící v zátoce Suda. Jeho poškození, způsobené před třemi dny útokem italských výbušných člunů, komunikaci silně narušilo. Signály a depeše byly často odesílány nesprávným adresátům a docházelo ke zpoždění při jejich příjmu i při předávání. To se stalo i v případě, když Cunningham v 8 hodin 49 minut nařídil připravit bombardéry v Maleme k akci. Na letišti rozkaz obdrželi až v 10.05. Pak ale vše probíhalo v tak velkém spěchu, že osádkám tří swordfishů, které se právě vrátily z několikahodinového ranního hlídkového letu, nebyla dopřána ani chvíle odpočinku, pozemní personál jen doplnil palivo a v 10.50 znovu odstartovaly.

Když admirál Iachino nařídil Sansonettiho 3. divizi křižníků přerušit pronásledování Pridhamova-Wippellova svazu a celému loďstvu plout na severozápad, všichni to považovali za rozhodnutí vrátit se domů. Nebylo divu, že velící admirál byl dosavadním průběhem akce zklamán, a stejné pocity sdíleli i všichni ostatní důstojníci loďstva. Především je rozhořčovalo, že se neobjevily ani slíbené bombardéry, ani stíhačky. Zdálo se, že nezbývá než se smířit s tím, že byla promarněna další příležitost a že se loďstvo vrátí na základny, aniž dosáhlo úspěchu. Ale od vydání rozkazu k návratu uplynulo jen pár minut a těsně po 9. hodině přišla depeše z ostrova Rhodos. Oznamovala: „V 7.45 letoun číslo 1 strategického průzkumu velitelství letectva v oblasti Egejského moře zpozoroval jednu letadlovou a dvě bitevní lodi, devět křižníků a čtrnáct torpédoborců ve čtverci 3836/0, plující v kurzu 165° rychlostí 20 uzlů." Pro admirála Iachina a jeho štáb to byla naprosto nečekaná zpráva, protože všichni stále předpokládali, že britské Středomořské loďstvo neopustilo Alexandrii, a ani vrchní velitelství námořnictva, ani nikdo jiný do této chvíle nenaznačil, že by tomu mělo být jinak. Po přezkoumání udávané pozice však Iachino zjistil, že v 7.45 se v onom prostoru nacházelo jeho vlastní loďstvo! Přirozeně okamžitě pojal podezření, že navzdory zmínce o letadlové lodi došlo k omylu, že průzkumný letoun zahlédl italské loďstvo a považoval je za nepřátelské. Situaci ještě zkomplikovala další informace z Rhodu, že čtyři bombardéry Ju 88 německého X. leteckého sboru se vydaly nalezeného nepřítele napadnout. Iachinovo znepokojení bylo zcela pochopitelné: pokud se němečtí letci budou řídit údaji poskytnutými strategickým leteckým průzkumem, hrozí vážné nebezpečí, že zaútočí na jeho loďstvo. Admirál proto bleskurychle vyslal na Rhodos signál označený nejvyšším stupněm naléhavosti a žádal, aby byla neprodleně učiněna opatření, která by zabránila možnému tragickému omylu. Věci však - jako obvykle, když se týkaly vzájemné komunikace námořnictva a letectva - nebyly jednoduché a nikým nevarované německé bombardéry pokračovaly v letu. Ale naštěstí pro Italy objevily junkersy Pridhamovy-Wippellovy křižníky. Pak zase pro změnu přálo štěstí Britům, neboť nálet se jim podařilo přestát bez úhony. Nicméně Němci už nepátrali dál na východ, a tak britské bitevní loďstvo nenašli. To, že je neviděli a že je neza-

hlédl ani průzkumný letoun z Vittoria Veneta - ten, který kolem půl sedmé ráno objevil křižníky a torpédoborce viceadmirála Pridhama-Wippella -, Iachina utvrdilo v přesvědčení, že se průzkum z Rhodu skutečně dopustil při identifikaci zahlédnutých plavidel omylu. Výsledkem bylo, že kolem deváté hodiny dopolední neměl italský velitel stále ještě tušení o tom, že několik desítek mil od něj operuje nepřátelský bitevní svaz daleko silnější než jeho vlastní loďstvo.

Iachino už byl téměř rozhodnut neúspěšnou operaci ukončit a vrátit se, když si uvědomil, že nepřátelské křižníky, dosud sledující Sansonettiho, zřejmě stále ještě nic nevědí o přítomnosti Vittoria Veneta. Zvažoval, jaké možnosti mu to skýtá. Nakonec došel k závěru, že návrat by byl předčasný, neboť taktické postavení, v němž se vůči nepřátelským křižníkům nachází, je natolik výhodné, že by bylo chybou nepokusit se je využít. Britové totiž mohli být při trošce štěstí sevřeni mezi Sansonettiho 3. divizi a skupinu Vittoria Veneta a ocitnout se v křížové palbě ze dvou stran. Navíc se nezdálo, že při této akci, která snadno mohla skončit vážným poškozením nebo i zničením několika nepřátelských plavidel, by italské loďstvo podstupovalo nějaké větší riziko, nanejvýš může být zpožděn jeho návrat na základny. Když Iachino se svým záměrem seznámil důstojníky štábu, pouze náčelník štábu kontradmirál Accorretti nabádal k opatrnosti a váhal. Protože však všichni ostatní s vrchním velitelem souhlasili, Accorretti své námitky nakonec stáhl.

V 10.17 obdržel viceadmirál Sansonetti signál z Vittoria Veneta: „Obracím, abych se pokusil nepříteli odříznout ústup. Pokračujte ve stávajícím kurzu, dokud neobdržíte nové rozkazy. Buďte připraven k boji." Současně začal Iachino své síly přeskupovat. 13. divizi torpédoborců nařídil přemístit se na sever od Vittoria Veneta, aby měla bitevní loď dostatek prostoru k širokému obratu, který jí umožní navázat s nepřítelem bojový kontakt. Ale ve chvíli, kdy Vittorio Veneto začalo měnit kurz, přišlo hlášení z křižníku Zara, vlajkové lodi viceadmirála Cattanea, že na severozápadním obzoru byl zahlédnut kouř a lodní stěžně. Iachino tuto informaci přijal se značnou nedůvěrou, neboť prostor, v němž se měla neznámá plavidla

pohybovat, byl již ráno prozkoumán letounem z křižníku Bolzano a ten nic nenašel. Přesto se nechtěl unáhlit a rozhodl se vyčkat, až se situace vyjasní. V 10.30 Cattaneo hlásil, že přítomnost neznámých plavidel nebyla potvrzena. Nato dal Iachino veliteli Vittoria Veneta kapitánu Giuseppu Sparzanimu rozkaz provést obrat o 90° a zaujmout postavení východně od britských křižníků. Zda se podaří dosáhnout zamýšleného cíle, tj. nepřítele obklíčit, záviselo do velké míry na správnosti informací, které o jeho pozici, kurzu a rychlosti předal viceadmirál Sansonetti. Jeho uskupení bylo prozatím jediné, jež se s britskými plavidly ocitlo ve vizuálním kontaktu, ani Vittorio Veneto, ani Cattaneova 1. divize, plující ze všech tří italských svazů nejseverněji, je dosud nezahlédly. Jak se však ukázalo, Sansonettim poskytnuté údaje nebyly z nejpřesnějších. Pridham-Wippell ve skutečnosti plul severněji a tím se také stalo, že jej z Vittoria Veneta uviděli v pozici zhruba 60° na pravoboku podstatně dřív, než očekávali, už asi deset minut před 11. hodinou. Britové pluli v opačném kurzu než italská vlajková loď. Iachino, který si byl jist, že její objevení musí pro ně být naprostým překvapením, hodlal ze vzniklé situace vytěžit co nejvíc. Aby se mohl přiblížit na optimální vzdálenost, pozdržel o několik minut rozkaz k zahájení palby. Tento záměr mu ulehčila i nejistota na můstku Pridhamovy-Wippellovy vlajkové lodi Orion, kde si v 10.45, když na severním obzoru uviděli bitevní loď, nebyli jisti, zda je britská, či nepřátelská. Italům to prozradil i zachycený a dešifrovaný Pridhamův-Wippellův signál Cunninghamovi: „Zahlédl jsem neznámou loď, zjišťuji, oč jde." Křižník Orion dokonce začal signální lampou vysílat identifikační výzvu.

Pridham-Wippell neměl v posledních deseti minutách už jednou jasno, zda se setkává s přítelem, či nepřítelem. Jakmile z Formidablu odstartovala útočná vlna, admirál Cunningham jej informoval, že „úderná skupina torpédových letounů je na cestě". Viceadmirál si však toto sdělení o blížící se pomoci mylně vyložil jako varování před hrozícím náletem. Proto když krátce před tři čtvrtě na jedenáct hlídky na Orionu zpozorovaly skupinu letounů a vzhledem ke značné vzdálenosti je nemohly rychle identifikovat, nehodlal nic riskovat a nařídil zahájit protiletadlovou palbu. Poručík F. H. E. Hopkins, pozorovatel v letounu velitele útočné vlny korvetního ka-

pitána Geralda Saunta, vzpomínal: „Když jsme dosáhli cílového prostoru, míjeli jsme čtyři britské křižníky plující v kýlové řadě. Navzdory našim opakovaným pokusům oznámit jim naši identitu na nás střílelí, dokud jsme se nedostali z dostřelu." Po chvíli se rádiem ozval kontradmirál Boyd zburcovaný osádkami letounů a viceadmirála lehkých sil upozornil, že ostřeluje albacory z Formidablu; naštěstí žádný z nich nebyl zasažen. Ve druhém případě pár minut nato byla ale situace mnohem vážnější. Odpovědí neznámého plavidla na identifikační signály vysílané z paluby Orionu byly záblesky u ústí jeho děl.

Již v souvislosti s ranním útkáním britských a italských křižníků citovaný fregatní kapitán R. L. Fisher, operační důstojník Pridhamova-Wippellova štábu, opět popisuje první okamžiky střetnutí s Vittoriem Venetem svým osobitým způsobem, vypovídajícím o skutečné atmosféře a průběhu událostí daleko víc než oficiální hlášení. Uvádí: „Znovu jsme pluli na západ cítíce se statečnější a statečnější, jakmile jsme se vzpamatovali z prvního výprasku. Svítilo slunce a moře bylo bez nepřítele; obsluhy děl seděly na střeše svých věží a na můstek byly přineseny sendviče s konzervovaným hovězím. Na můstek také přišel fregatní kapitán (T. C. Wynne) a s plnou pusou do mne šťouchl a pravil: ‚Co je to za bitevní loď na pravoboku? Já myslel, že naše jsou na míle východně od nás.' Když jsem sahal po dalekohledu, abych plavidlo na severním obzoru prozkoumal, ozval se hvízdavý zvuk a někde poblíž dopadla první salva 381mm granátů Vittoria Veneta. Rychle jsme provedli obrat na jih (myslím, že jsme ani nečekali na odpověď na náš identifikační signál) a znovu jsme se současně s pokládáním kouře dali na spěšný ústup."

Při zahájení palby v 10.55 dělilo protivníky asi 32 000 yardů. Vittorio Veneto se však dál přibližovalo až na 27 000 yardů, což byla při dobré viditelnosti pro jeho 381mm děla nejvhodnější palebná vzdálenost. Nicméně Iachino nařídil palbu přerušit a přiblížit se ještě víc. Znovu se hlavní děla italské bitevní lodi ozvala těsně před jedenáctou hodinou. Pridham-Wippell se ocitl ve velmi nebezpečné situaci: ze severu se blížilo Vittorio Veneto a současně hrozilo reálné nebezpečí, že ústup k Cunninghamovým hlavním silám mu přehradí divize viceadmirála Sansonettiho, která už obdržela roz-

kaz, aby po příslušné změně kurzu v co nejkratší době na britské křižníky zaútočila.

Hned od počátku střílela děla Vittoria Veneta překvapivě přesně. Zaměřila se na vlajkový křižník Orion a už první salvy jej orámovaly a následující dopadaly tak nebezpečně blízko, že křižníku způsobily drobná poškození. Radiostanice Orionu ale už vysílala tři Pridhamem-Wippellem bleskurychle vydané rozkazy nařizující všem lodím svazu: „Vyrábějte kouř všemi prostředky, které máte k dispozici!", „Proveďte obrat na 180°!" a „Udržujte nejvyšší rychlost, jaké jste schopni!" Tyto nouzové signály byly zaznamenány i na Warspitu a vzhledem k naléhavosti užitých formulací Cunningham ani na okamžik nepochyboval, že Pridham-Wippell se střetl s hlavními silami italského loďstva. Když se také - jak zaznamenal dělostřelecký důstojník loďstva Geoffrey Barnard - nižší důstojníci štábu začali poněkud zmateně ptát jeden druhého, co se děje nebo s kým Pridham-Wippell bojuje, Cunningham je okřikl: „Nebuďte takoví blázni. Narazil na nepřátelské bitevní loďstvo, a pokud jste už za své služby na torpédoborcích úplně nepromarnili všechen čas, měli byste to poznat bez čekání na zprávy z lodního rozhlasu. Označte pozici nepřátelského bitevního loďstva od něj severně a na dohled." Barnard ještě dodává, že o několik minut později přišlo od Pridhama-Wippella hlášení, které Cunninghamův odhad potvrdilo.

Rychlost, s jakou se britské lodi začaly ztrácet v oblacích tmavého kouře, Italy překvapila, neboť jejich způsob vytváření kouřové clony byl značně pomalejší a obvykle jim trvalo dost dlouho, než ohrožená plavidla dokázali skrýt. Teď valící se kouř, Orionem, Ajaxem, Perthem a Gloucesterem současně provedený obrat o 90° a přechod na klikatý kurz natolik ztížily obsluhám italských děl zaměřování, že i Vittorio Veneto bylo nuceno měnit kurz a následovat nepřítele na jih. Těžká děla sice přerušovaně střílela i během manévru, pak se ale na krátkou dobu, než dostaly dělové věže nové údaje, úplně odmlčela. Britové se sice pokusili palbu opětovat, ale vzdálenost, která byla ideální pro 381mm děla protivníka, se ukázala příliš velká pro jejich 152mm baterie. A stejně jako před třemi hodinami při střetnutí se Sansonettiho skupinou, i nyní se hlavní

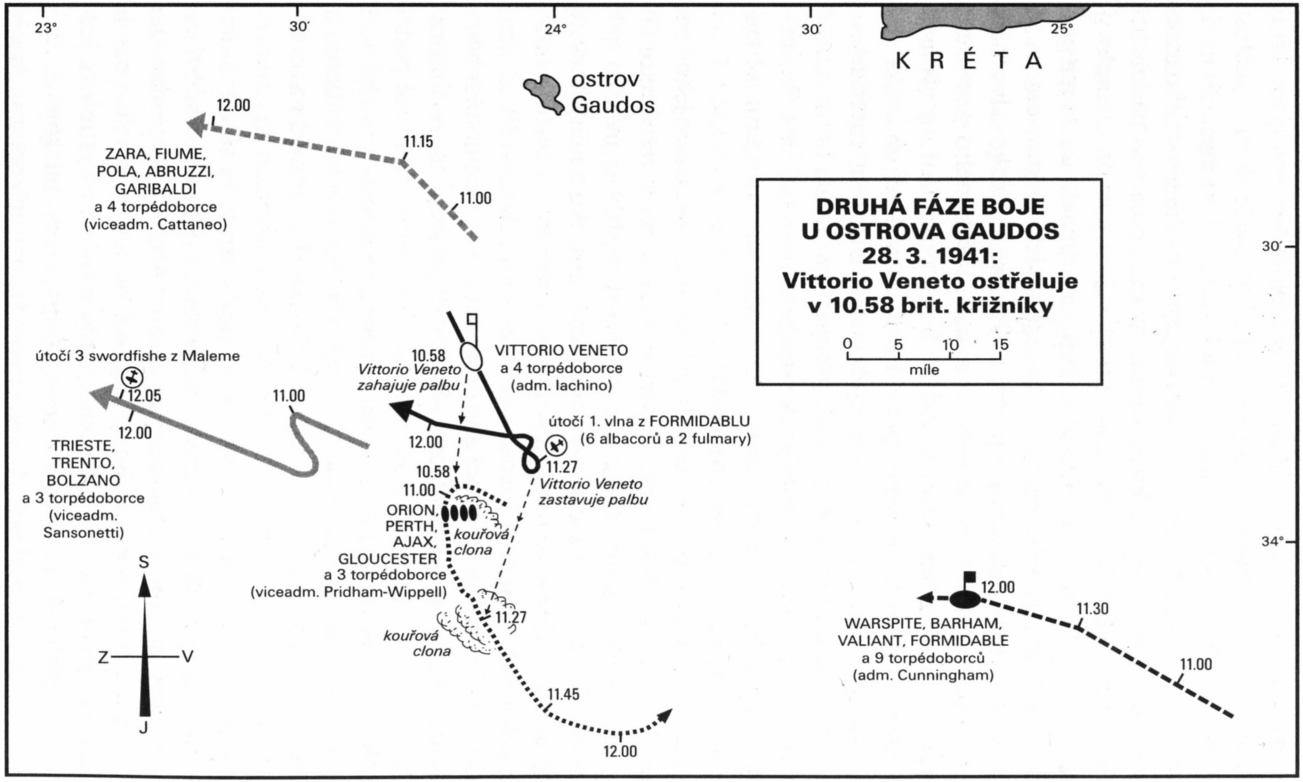
nápor nepřátelské palby přenesl na Gloucester, opět plující na poslední pozici britské linie. Křižník měl navíc tu smůlu, že se ocitl na návětrné straně kouřové clony, nebyl dostatečně skryt a Italové ho jako jedinou z britských lodí mohli vidět. Britové pluli v tu dobu už vysokou rychlostí blížící se 31 uzlům a pro torpédoborce pokládající kouřovou clonu bylo obtížné udržet s křižníky krok. Nakonec však torpédoborec Hasty, podávající obdivuhodný výkon, dokázal zahalit i Gloucester. Třeba říci, že křižník doslova bojoval o život, neboť jak víme, předchozí den se vydal do akce se závadou na hřídeli šroubu a podle doporučení odborníků neměl překročit rychlost 24 uzlů. Nyní se zoufale snažil nezaostávat za ostatními plavidly svazu, nějakým zázrakem se mu to dařilo a to jej také nepochybně zachránilo, neboť jeden přímý zásah 381mm granátem mohl znamenal jeho konec. Admirál Cunningham později opět projevil svůj smysl pro pověstný anglický humor, když konstatoval, že „pohled na nepřátelskou bitevní loď nějak způsobil zvýšení rychlosti Gloucesteru na 30 uzlů". Situace se však stávala po Brity stále hrozivější, i když zatím utrpěly lehké šrámy jen Orion a Perth. Mohutné gejzíry vody provázející dopady 381mm granátů se zvedaly na všech stranách a bylo jen otázkou času, kdy bude některá z Pridhamových-Wippellových lodí zasažena. Vittorio Veneto bylo rychlá loď a jeho turbíny o výkonu 140 000 koňských sil umožňovaly dosáhnout rychlosti přes 30 uzlů, což podstatně snižovalo naději britských křižníků na únik. Šest torpédových bombardérů z Formidablu se proto objevilo doslova v hodině dvanácté.

Osádky albacorů zahlédly italskou bitevní loď obklopenou torpédoborci a plující vysokou rychlostí v jihovýchodním kurzu asi deset minut po incidentu s Pridhamovými-Wippellovými křižníky. Bombardéry přilétaly ve výšce zhruba 3 000 metrů a právě hodlaly zaujmout co nejvýhodnější pozici k útoku, když se zcela překvapivě a neznámo odkud vynořily dva německé Ju 88. I když tento typ letounu plnil především roli rychlého bombardéru, mohl se svou výzbrojí šesti kanonů a jednoho kulometu fungovat i jako těžký stíhací letoun. Jakmile se však Ju 88 objevily, vrhly se na ně dva fulmary, zajišťující albacorům stíhací ochranu. V souboji trvajícím

pouhých pár vteřin jednoho junkerse sestřelily a druhý se dal na útěk.

Zezadu se blížící letouny ohlásila hlídka na Vittoriu Venetu těsně před jedenáctou hodinou. Iachino se v prvním okamžiku domníval, že jsou to dlouho očekávané stíhačky CR.42 ze Rhodu. Iluze si však na palubách italských lodí mohli dělat jen do chvíle, než byla letadla identifikována jako britské swordfishe; ve skutečnosti šlo sice o albacory, ale to hlavní bylo zřejmé - objevil se nepřítel. Po odražení útoku junkersů bombardéry letěly paralelně s kurzem italského uskupení, pak se poněkud vzdálily a seskupily se do útočné formace. V 11.25 prolétly podél levoboku Vittoria Veneta a asi 1 000 yardů před jeho přídí sestoupily nízko k hladině. Devět hlavních děl dosud ostřelujících Pridhamovy-Wippellovy křižníky se odmlčelo a palbu zahájily desítky kanonů protiletadlové výzbroje. Admirál Iachino, který byl na bojovém stanovišti v řídicí věži, napjatě nepřátelská letadla sledoval, připraven podle vývoje situace bleskurychle reagovat. Bombardéry začaly loď oblétat a v jistém okamžiku se na povel velitele letu snesly pouhých deset metrů nad hřebeny vln, zamířily k její přídi a ve vzdálenosti několika desítek metrů od ní svrhly torpéda. Iachino musel přiznat, že útočící letouny používají novou taktiku, s jakou se Italové dosud nesetkali: jejich akce se vyznačovaly daleko lepší koordinací a byly o to nebezpečnější.

Účastník náletu, pozorovatel velitele letu korvetního kapitána Saunta poručík F. H. E. Hopkins napsal: „Uviděli jsme jednu velkou loď, doprovázenou čtyřmi torpédoborci, mířící k našim křižníkům a krátce nato ta loď - ukázalo se, že jde o bitevní loď třídy Littorio - začala křižníky ostřelovat. Protože plula rychlostí 30 uzlů, bylo jasné, že se křižníky dostaly do potíží, přičemž od hlavního loďstva vzdáleného přes 80 mil nemohly čekat žádnou pomoc. Asi v tu dobu na naši formaci zaútočily se sluncem v zádech dva německé stíhací bombardéry Ju 88. Dva fulmary (pilotované poručíkem Donaldem Gibsonem a poddůstojníkem Theobaldem) je okamžitě napadly. Jeden se zřítil v plamenech a druhý uprchl. Začalo být jasné, že pokud něco rychle neuděláme, Vittorio Veneto naše křižníky z velké vzdálenosti jeden po druhém rozstřílí. Problém byl v tom, že jsme se nacházeli po boku Vittoria Veneta a za


23°
30´
24°
30´
25°
K R É T A
ostrov Gaudos
12.00
11.15
11.00
ZARA, FIUME, POLA, ABRUZZI, GARIBALDI
a 4 torpédoborce
(viceadm. Cattaneo)
DRUHÁ FÁZE BOJE U OSTROVA GAUDOS 28. 3. 1941: Vittorio Veneto ostřeluje v 10.58 brit. křižníky
0 5 10 15
míle
30´
útočí 3 swordfishe z Maleme
12.05
12.00
11.00
TRIESTE, TRENTO, BOLZANO
a 3 torpédoborce
(viceadm. Sansonetti)
10.58
Vittorio Veneto zahajuje palbu
VITTORIO VENETO
a 4 torpédoborce
(adm. Iachino)
12.00
útočí 1. vlna z FORMIDABLU
(6 albacorů a 2 fulmary)
11.27
Vittorio Veneto zastavuje palbu
10.58
11.00
ORION, PERTH, AJAX, GLOUCESTER
a 3 torpédoborce
(viceadm. Pridham-Wippell)
kouřová clona
11.27
kouřová clona
11.45
12.00
S
Z
V
J
34°
12.00
11.30
11.00
WARSPITE, BARHAM, VALIANT, FORMIDABLE
a 9 torpédoborců
(adm. Cunningham)

ním; bitevní loď plula rychlostí 30 uzlů, v naší letové výšce proti nám vál vítr o rychlosti též 30 uzlů, a protože naše vlastní rychlost byla 90 uzlů, bitevní loď jsme doháněli rychlostí pouhých 30 uzlů. Myslím, že trvalo téměř 20 minut, než jsme dosáhli vhodného útočného postavení před ní. Po většinu doby nás spolu s torpédoborci intenzivně, ale naštěstí nepřesně ostřelovala svými protiletadlovými kanony. Též střílela na naše křižníky a vypadalo to, že její granáty explodovaly nebezpečně blízko kolem nich. Domnívám se, že křižníky nebyly zasaženy jen proto, že jednotlivé italské salvy měly příliš velký rozptyl. Nakonec jsme dosáhli útočného postavení a první roj tří letounů se snesl nad hladinu a z pravé strany vypustil proti přídi Vittoria Veneta torpéda. Jak se bitevní loď obracela, aby unikla z jejich dráhy, kolmo na její bok zaútočil druhý roj tří letounů. Nejméně jedno torpédo loď zasáhlo, ta provedla obrat o 360° a zřejmě se zastavila. Přestala také střílet na naše křižníky. Po chvíli se zase dala do pohybu, ale už nepokračovala v akci proti křižníkům a odplouvala na severozápad."

Citovaná výpověď zkušeného leteckého pozorovatele, o jehož nepochybných kvalitách jistě svědčí i to, že svoji kariéru ukončil v hodnosti kontradmirála, je též výmluvným příkladem toho, jak zavádějící může být svědectví i přímých účastníků a očitých svědků událostí. Hopkins uvádí, že Vittorio Veneto bylo zasaženo možná více než jednou, a dokonce se i zastavilo. A netvrdil to sám, dokonce i velitel letu a velící důstojník 826. perutě palubních bombardérů korvetní kapitán Gerald Saunt byl přesvědčen, že Vittorio Veneto utrpělo nejméně jeden zásah, a v tomto smyslu také podal hlášení při návratu na Formidable. Přitom z naprosto spolehlivých pramenů víme, že během náletu první vlny britských bombardérů Iachinova vlajková loď zasažena nebyla. Na Hopkinsovu i Sauntovu omluvu je však třeba uvést, že omyly letců útočících na námořní cíle nebyly ničím neobvyklým, i když nejčastěji se to stávalo bombardérům vyzbrojeným pumami, kdy exploze pum v těsné blízkosti cílů byly snadno zaměňovány za zásahy. Ale ve vypjaté atmosféře každé námořně-letecké bitvy, kdy lodi manévrují, z jejich palub pálí protiletadlová děla a kulomety, kdy projektily vystřelené jedním bránícím se plavidlem mnohdy dopadají do blízkosti jiného a nezřídka je i zasáhnou, kdy je na všech stranách spousta kouře

a kdy se osádky útočících letounů ohrožovány smrtící palbou po svržení pum nebo torpéd snaží zachránit a každá vteřina je nekonečná, tak za takové situace není na pozorné sledování výsledku útoku čas a přání se potom mnohdy stane skutečností.

Vraťme se však na palubu italské vlajkové lodi. Jakmile admirál Iachino uviděl nalétávat první bombardér, dal kormidelně rozkaz k prudkému obratu doprava. Téměř 250 metrů dlouhá loď se začala zvolna otáčet, zpočátku se zdálo, že nekonečně pomalu, ale pak se obrovitá příď sunula stále výrazněji na pravou stranu. Protože skrze úzkou pozorovací štěrbinu věže neměl Iachino dostatečný výhled, chtěl se vrátit na velitelský můstek. Zjistil však, že bezpečnostní dveře jsou zablokovány, pravděpodobně otřesy způsobenými palbou hlavních děl. Sešplhal proto průlezem na nižší palubu, kde už byly dveře otevřeny, a doběhl na můstek právě včas, aby ještě stačil na hladině zahlédnout stopy torpéd mizejících za zádí. Bylo zřejmé, že rychlá změna kurzu loď zachránila od jistého zásahu. Tři albacory nad ní stále kroužily, jako by piloti pořád ještě čekali na záblesk exploze a spousty vody zvednuté u jejího boku. Když nakonec bombardéry odlétly, Iachino už dál nehodlal Pridhamovy-Wippellovy křižníky, které se zatím značně vzdálily, stíhat. I velitel 3. divize viceadmirál Sansonetti se - především kvůli navigační chybě - domníval, že prchající nepřítel je již příliš daleko, aby byla šance boj obnovit. Protože se také dosud nepodařilo získat žádnou informaci o plavbě britských konvojů, a navíc začalo ubývat paliva, celé italské loďstvo podruhé zamířilo domů. Torpédoborce 13. divize opět vytvořily ochrannou formaci na pravoboku, levoboku a před přídí Vittoria Veneta a Iachino nařídil pokračovat rychlostí 28 uzlů v kurzu 300°; na stejný kurz a rychlost přešly i obě divize křižníků.

Mezi Italy a Pridhamovým-Wippellovým svazem se stále převalovaly mraky kouře, a tak britský viceadmirál hned nezjistil, že po přestálém náletu Iachino zanechal pronásledování. Naopak měl obavu, že kromě nepřátelské bitevní lodi bude nucen čelit i těžkým křižníkům útočícím od severozápadu. Proto byl překvapen, když minuty uplývaly a nepřítel se neobjevoval. Až po nějaké době začalo na britských lodích sílit podezření, že italský vrchní velitel boj

zastavil. Když se v 11.38 kouř částečně rozptýlil, z Gloucesteru, který po celou dobu byl italskému uskupení nejblíže, přišel signál, že nepřátelská bitevní loď zřejmě odplula. Poté co vítr kouřovou clonu úplně odvál a bylo možné dohlédnout až na horizont, se definitivně potvrdilo, že v dohledu není žádné nepřátelské plavidlo. Nato Pridham-Wippell zamířil k hlavním silám loďstva. Ve 12.24 Orion zahlédl torpédoborec Jervis, jedno z doprovodných plavidel chránících bitevní eskadru.

Tři swordfishe, které vzlétly v 10.50 z letiště v Maleme, objevily v poledne Sansonettiho 3. divizi, plující rychlostí mezi 28 až 30 uzly v kurzu 300°. Stejně jako před nimi albacory i swordfishe přilétaly ve výšce asi 3 000 metrů. Pět minut po nalezení nepřátelské hladinové formace se velitel letu rozhodl zaútočit se sluncem v zádech a torpéda Mark XII, nastavená na hloubku šest a půl metru, vypustit proti levoboku posledního plavidla v linii, kterým byl křižník Bolzano. Dva bombardéry provedly útočný manévr přesně podle pokynu. Pilot třetího z nich však v okamžiku, kdy měl uvolnit torpédo, zjistil, že je příliš vysoko, proto manévr přerušil, provedl obrat a při druhém pokusu torpédo zamířil proti přídi Bolzana. Křižník však byl ve střehu, včas provedl úhybné manévry a všechna tři svržená torpéda jej minula. Swordfishe se vrátily z neúspěšného náletu na letiště na Krétě v půl druhé odpoledne.

Dopolední střetnutí italského loďstva s leteckými a námořními silami britského Středomořského loďstva přinesla zklamání oběma stranám. Ani jedna z nich sice neutrpěla újmu, ale ani jedna nezaznamenala žádný úspěch. Nespokojený byl zejména admirál Iachino. Když už pominul ztracenou příležitost a munici vyplýtvanou křižníky při pronásledování Pridhamova-Wippellova svazu mezi osmou a devátou hodinou ranní, při ostřelování téhož protivníka o dvě hodiny později Vittorio Veneto vypálilo 29 salv, celkem čtyřiadevadesát 381mm granátů. Pokud bylo admirálovi známo, žádná z nepřátelských lodí nebyla zasažena, a navíc 11 z vystřelených těžkých granátů selhalo.

Potíže provázející palbu děl různých ráží na lodích italského válečného námořnictva nebyly ani pro Iachina, ani pro ostatní velící

důstojníky loďstva ničím novým. Příčinami byly mimo jiné i opakující se poruchy dělových závěrů, podavačů munice a nabíjecích zařízení. Kterákoli z těchto závad byla schopna snížit výmetnou energii působící na vystřelovaný projektil a výsledkem bylo, že mnohé granáty skončily v moři před cílem. Dalším velkým problémem italských námořních dělostřelců byl již zmíněný přílišný rozptyl jejich salv. Každá ze tří hlavních věží Vittoria Veneta byla osazena třemi 381mm děly. A běžně se stávalo, že i když salva děl určité věže byla zaměřena natolik přesně, že pokrývala cíl, velký rozptyl dopadu granátů způsobil, že žádný z nich ho nezasáhl. Přestože se italští námořní velitelé s problémy provázejícími střelbu jejich děl do značné míry smířili jako s nutným zlem, neúčinné vypálení stovky granátů největší ráže na prakticky nebránícího se nepřítele je deprimovalo. Hořkost ještě zvyšoval fakt, že naopak salvy britských děl byly většinou velmi koncentrované, a jakmile se nepřátelští dělostřelci dostatečně zaměřili, hrozil zásah.

# Pronásledování

Admirál Cunningham si dobře uvědomoval, že Warspite, Valiant a Barham jsou pomalejší než italské lodi, a jestliže se Italové nedopustí té chyby, aby buď sami připluli na dostřel britských děl, nebo bitevní eskadře dovolili se k nim přiblížit, jedinou možností jak je přimět k boji je úspěšný zásah letectva. Pokud by byla některá z italských lodí nebo i několik z nich při náletu poškozeno a Italové museli zpomalit, mohly by je britské obrněnce dostihnout. Proto v 11.12, ještě předtím než italské loďstvo našla a napadla první útočná vlna, která vzlétla z Formidablu v 9.56, se Cunningham obrátil na kontradmirála Boyda s dotazem, za jak dlouho může vzlétnout druhá vlna palubních bombardérů. Dostalo se mu odpovědi: „Do půl hodiny."

Situace ale zdaleka nebyla tak jednoduchá, jak by se zdálo ze stručného a sebejistého vyjádření velitele leteckých sil loďstva. Vyslání druhé útočné vlny záviselo na návratu čtyř bombardérů albacorů a jednoho swordfishe, které Formidable vyslal v časných ranních hodinách k prozkoumání oblasti mezi Krétou a pobřežím Kyrenaiky. Albacore 5B, ten, který v 7.20 hlásil skupinu nepřátelských křižníků a torpédoborců, nemohl při zpátečním letu Formidable najít, a když mu začalo docházet palivo, zamířil k Egyptu a nakonec přistál na polním letišti v Bardíji v Kyrenaice. Další tři albacory se spolu se swordfishem vrátily na Formidable, poslední z nich dosedl na letovou palubu před půl dvanáctou. Palubní personál se okamžitě pustil do práce a v rekordním čase se podařilo všechny letouny natankovat a připravit k dalšímu vzletu. V 11.55 mohl Boyd ohlásit, že druhá vlna je připravena ke startu. V tu dobu ale již byl Cunningham informován o střetnutí Pridhama-Wippella s nepřátelskou bitevní lodí a také obdržel první optimistické signály, že Vittorio Veneto mohlo být zasaženo při náletu letounů první vlny. To jej přimělo změnit plány, neboť podle údajů, které měl k dispozici, mělo být Vittorio Veneto pouhých 45 mil od jeho loďstva, což dá-

valo naději, že by se bitevní eskadře mohlo podařit italskou vlajkovou loď dostihnout a napadnout. Proto Cunningham přikázal se startem letounů druhé vlny vyčkat, ale udržovat je v pohotovosti, aby byly schopny zasáhnout, bude-li toho během utkání hladinových sil třeba.

Bitevní eskadra plula rychlostí téměř 23 uzlů na severozápad do prostoru, kde děla Vittoria Veneta v půl jedenácté ostřelovala křižníky Pridhama-Wippella. Ten sice hlásil, že po náletu palubních letounů - který jej zachránil od velmi vážných potíží - ztratil s nepřítelem kontakt, ale Cunningham nevylučoval, že se Italové nebudou chtít vzdát lákavé kořisti a po odletu bombardérů se pokusí Pridhamův-Wippellův svaz znovu najít a přerušené dílo zkázy dokončit. V takovém případě by Vittorio Veneto muselo plnou rychlostí zamířit na jihovýchod a byla naděje, že zhruba za dvě hodiny se setká ne se čtyřmi lehkými křižníky, ale s celou bitevní eskadrou Středomořského loďstva.

I když bylo italské loďstvo sledováno průzkumnými letouny, jejich hlášení si natolik odporovala, že získat o pohybu nepřítele spolehlivé údaje bylo obtížné; největší potíže pozorovatelům působila skutečnost, že Italové pluli ve třech samostatných a značně od sebe vzdálených skupinách, letci zaměňovali jednu za druhou a každá změna kurzu kterékoliv z nich vnášela do hlášení nový zmatek. Ve 12.15 byl proto z Warspitu katapultován swordfish s korvetním kapitánem A. S. Boltem, kterého Cunningham napůl žertem, napůl vážně nazýval svým osobním pozorovatelem. O deset minut později byly katapultovány další swordfishe určené do funkce pozorovatelů v bitvě, k níž, jak Cunningham doufal, zakrátko dojde. Letoun s korvetním kapitánem Boltem měl, jakmile se obě loďstva k sobě dostatečně přiblíží, s oběma udržovat vizuální kontakt a informovat vrchního velitele o celkové taktické situaci, jak se bude jevit ze vzduchu. Druhý swordfish z Warspitu měl provádět dělostřelecké pozorování pro hlavní děla lodi; ze dvou letounů z Valiantu měl první spolupracovat s dělostřelci své lodi a druhý s dělostřelci bitevní lodi Barham. Kromě letadel katapultovaných z bitevních lodí vzlétl o něco později z Formidablu swordfish označený písmenem „J" s úkolem křižovat na dohled od britského loďstva a sledovat okolní vody.

Rozkaz pozdržet start letounů druhé útočné vlny však kontradmirálu Boydovi způsobil nemalé nesnáze. K Formidablu se totiž po útoku na Vittorio Veneto vracely letouny první vlny, kterým docházelo palivo a nemohly zůstat dlouho ve vzduchu. Na letové palubě však stály ke startu připravené stroje druhé vlny. Umožnit přistání první vlně znamenalo svézt je do podpalubního hangáru a pak je opět vyvézt nahoru. Existovalo ale ještě jedno řešení jak uvolnit palubu - na nic nečekat a vyslat letouny druhé vlny do akce. Boyd proto signalizoval vrchnímu veliteli žádost o souhlas se startem druhé vlny a současně žádal o povolení opustit s Formidablem formaci. Bylo třeba obrátit letadlovou loď proti větru a na původní kurz se mohla vrátit až po startu a přistání palubních letounů. To by ovšem představovalo zdržení pro celý svaz, neboť po dobu prováděných manévrů by musela všechna plavidla buď výrazně zpomalit, nebo plout v kruzích a čekat na jejich skončení. Cunningham si na jedné straně nemohl dovolit ztrácet čas, ale na straně druhé si také nemohl dovolit přijít o šest bombardérů a dvě stíhačky první útočné vlny, které by po spotřebování paliva skončily v moři. Proto k Boydově žádosti obratem vyslovil souhlas. Formidable se dvěma torpédoborci změnil kurz a po odstartování jedné a přijetí druhé skupiny letounů se měl při využití své vysoké rychlosti v co nejkratší době opět připojit k hlavním silám eskadry.

Letadla druhé útočné vlny začala opouštět letovou palubu ve 12.22; tři albacory a dva swordfishe 829. perutě a dva fulmary 803. perutě byly ve vzduchu během deseti minut. Velitelem letu byl korvetní kapitán J. Dalyell-Stead, velící důstojník 829. perutě. Hovoříme sice o 1., 2., později i o 3. útočné vlně, ale ve skutečnosti to byly jen malé skupinky letadel ve srovnání s desítkami letounů vzlétajícími z palub letadlových lodí v pozdějších fázích války. Avšak na začátku roku 1941 Britům ještě mnohé chybělo, včetně palubních letounů, a tak nezbývalo než síly, které měli k dispozici, využívat až na samu hranici možností. O nárocích kladených v tu dobu na bojovou techniku a stejně tak i na muže, kteří ji obsluhovali, výmluvně svědčí i fakt, že albacory, které startovaly kolem šesté hodiny ranní k průzkumu a na palubu se vrátily po pěti hodinách operačního letu, znovu vzlétly za necelou hodinu s druhou útočnou vlnou.

Sotva poslední startující letoun zmizel za okrajem letové paluby, přistávala letadla první vlny, která už chvíli kroužila na obloze a čekala na signál. S vysunutými přistávacími háky a naváděna signálními terči v rukou korvetního kapitána Simona Borreta dosedala v rychlém sledu, pár desítek metrů popojela a po napnutí brzdicích lan s prudkým trhnutím zastavovala. Operace skončila ve 12.44 a všichni, kdo ji sledovali, si oddechli, všech šest albacorů a dva fulmary byly „doma". Formidable změnil kurz a plnou rychlostí začal dohánět bitevní eskadru, která v tu dobu už zmizela za obzorem.

Protože byl čas oběda, většina posádky Formidablu odcházela do jídelen a těm, kteří nemohli opustit bojová stanoviště, přinášeli čaj a sendviče. Moře se lesklo v září poledního slunce a na modré obloze se jen na několika místech držely chomáče mraků. Úplný klid rušily jen vibrace naplno pracujících strojů a svist příďové vlny ubíhající podél trupu. Jak pravil jeden z důstojníků Formidablu, nechtělo se ani věřit, že v takové pohodě se mohou k sobě blížit dvě silná loďstva a zakrátko může idylu vystřídat dunění děl, šlehající plameny a umírání. Ale pohoda rychle skončila, když se náhle ozvalo varovné volání: „Pozor na pravoboku! Nepřátelský letoun!" Byl to hlas samotného velitele lodi kapitána Bisseta, který jako první zahlédl na pravém obzoru italský třímotorový bombardér SM.79. Letoun byl vyzbrojen torpédem a na rozdíl od letadel opatřených pumami a bombardujících z výšky přilétal nízko nad hladinou. Po kapitánově upozornění jej také uviděli všichni, kdo se právě nacházeli na kompasové plošině. To už bylo letadlo vzdáleno asi 2 000 yardů. Rozruch, který jeho objevení vyvolalo na kompasové plošině, kde řada důstojníků signalizačními zařízeními předávala poplachové varování, se na letové palubě a na bojových stanovištích stále ještě neprojevil. Zdálo se, že muži u protiletadlových děl a kulometů o bezprostředně hrozícím nebezpečí vůbec nic nevědí, například přímo před můstkem byly umístěny dva dvouhlavňové pom-pomy, vysoce výkonné 40mm kanony, oba plně připraveny a s obsluhou na svých místech, ale zatím z neznámého důvodu ještě ani jeden z nich nevystřelil. To už bylo pro kapitána Bisseta příliš. Naklonil se přes ochranný štít můstku a zakřičel na dělostřelce, aby se ráčili probudit, a ukazoval na nepřátelské letadlo, které už nebylo dál než 1 000 yardů. Zmateným mužům trvalo pár vteřin, než se

zorientovali, pak se oba pom-pomy rozštěkaly a vzápětí se přidaly další protiletadlové zbraně. Bombardér ale už svrhl torpédo, které z pravé strany mířilo na příď. „Docela vlevo!" nařídil bleskurychle Bisset a třiadvacetitisícitunová loď se znatelně naklonila, když v třicetiuzlové rychlosti reagovala na otočení kormidla do krajní polohy. Zatímco se bombardér vzdaloval, mohutná příď se začala obracet doprava a Formidable přecházel na kurz paralelní s kurzem blížícího se torpéda. Na můstku všichni počítali. Součet rychlosti torpéda a rychlosti lodi, která nyní prakticky plula proti němu, byl kolem 70 uzlů a při svržení ve vzdálenosti 1 000 yardů to znamenalo, že od toho okamžiku torpédo loď zasáhne nebo mine za 25 vteřin. Než ale tato doba, která se zdála nekonečnou, uplynula, znovu se ozvalo varování: „Nepřátelský letoun na pravoboku!" Druhý bombardér SM.79 mířil k přední části letadlové lodi, tentokrát ale už narazil na hustou palebnou přehradu. Uvolnil torpédo ve vzdálenosti asi 1 500 yardů a pár metrů nad hladinou prchal do bezpečí. „Docela vpravo!" vykřikl kapitán a Formidable se znovu naklonil, tentokrát na opačnou stranu. Opět začaly desítky mužů počítat vteřiny, ale netrvalo ani minutu a všichni si zhluboka oddechli - obě torpéda loď minula a kapitán Bisset mohl přikázat návrat na původní kurz. Aniž to Britové tušili, štěstí jim v několika právě uplynulých minutách skutečně přálo, neboť útočícím letounům přilétajícím z Rhodu velel jeden z nejzkušenějších italských bombardovacích pilotů kapitán C. E. Buscaglia. Tentokrát však on ani druhý pilot neměli o nic přesnější mušku než britští letci útočící před polednem na Vittorio Veneto. Na velkou smůlu si však mohl stěžovat především admirál Iachino, neboť není pochyb o tom, že kdyby byl Formidable poškozen, admirál Cunningham by operaci ukončil a celému loďstvu by nařídil vrátit se do Alexandrie. Letadlová loď však vyvázla z nebezpečné situace bez úhony a ve 14.00 hodin se spolu s oběma doprovodnými torpédoborci připojila k bitevní eskadře.

Admirál Iachino však nehodlal splnit velké přání admirála Cunninghama - po odražení náletu první vlny palubních bombardérů se už nevydal znovu stíhat skupinu britských křižníků, ale s konečnou platností rozhodl o návratu. Domněnka, že italské loďstvo

pluje k hlavním britským silám, se tedy nepotvrdila a netrvalo dlouho a na Warspitu zjistili, že obě loďstva jsou od sebe vzdálena podstatně víc, než se předpokládalo. Úplně jasno bylo ve 12.30, když se k bitevní eskadře připojily křižníky Pridhama-Wippella. Na Cunninghamův dotaz, kdy naposledy viděl italskou vlajkovou loď, viceadmirál odpověděl, že to bylo v 11.16; Vittorio Veneto se tehdy nacházelo od něj ve směru 312° a plulo v kurzu 300° rychlostí kolem 28 uzlů. Z provedeného výpočtu vyplynulo, že pokud Italové pokračovali dál stejným kurzem a rychlostí, po jedné hodině odpolední je už dělí od Britů nikoli 45 až 50 mil, ale nejméně 70 mil. A protože rychlost postupu britské bitevní eskadry závisela na možnostech Barhamu, který mohl dosáhnout maximální rychlosti kolem 22 až 23 uzlů, tato vzdálenost se s uplývajícím časem stále zvětšovala a naděje na zahájení boje ještě před setměním se rozplývala. Na tom nemohlo nic změnit sebevětší úsilí nepromarnit už ani minutu – viděli jsme, že Cunningham přistoupil i na to, že ponechal letadlovou loď pod ochranou pouhých dvou torpédoborců, bez ohledu na riziko hrozící ze strany nepřátelských letounů a ponorek. Nepříznivá situace se mohla změnit pouze jediným způsobem: pokud by se stalo něco, co by návrat italského loďstva domů zpomalilo. Po pravdě řečeno, britský vrchní velitel si toho byl vědom po celou dobu, jen na krátkou chvíli podlehl lákavé představě, že Italové budou pronásledovat Pridhama-Wippella a sami připlují do blízkosti britské bitevní eskadry. Nestalo se.

Obklopen důstojníky štábu provedl Cunningham ve 13 hodin 30 minut v mapové místnosti Warspitu celkové zhodnocení situace. Z poznatků, které měl k dispozici, vyplývalo, že italské loďstvo sestává z jižního a severního uskupení. Do jižního náležela jedna bitevní loď, tři křižníky a sedm torpédoborců. Tento odhad byl přesný, neboť vycházel z informací poskytnutých Pridhamem-Wippellem, který se s těmito plavidly utkal v dopoledních hodinách. Zcela mylná ale byla představa o severní skupině, do níž podle hlášení palubního letounu 5F z Formidablu, podávaného pět minut po osmé hodině ranní, měly údajně patřit tři bitevní lodi. Víme, že hned po odeslání hlášení byl letoun zahnán německým junkersem, a protože později už zmiňovaná plavidla nenašel, nepodařilo se

správnost prvního pozorování ověřit a napravit omyl způsobený tím, že 5F zaměnil těžké křižníky 1. divize viceadmirála Cattanea za bitevní lodi. Ale dokud nebylo zcela jisté, že se osádka průzkumného letounu zmýlila, admirál Cunningham si přes všechny pochybnosti, které měl o správnosti hlášení, nemohl dovolit je zcela ignorovat, zejména když věděl, že Italové skutečně mají vedle Vittoria Veneta tři další akceschopné bitevní lodi - Littorio, Giulia Cesara a Andreu Doriu. Chybná informace o třech italských bitevních lodích byla proto zahrnuta do situačního přehledu, s nímž Cunningham seznámil všechny velící důstojníky loďstva.

Přestože swordfish „J" z Formidablu prozkoumal rozsáhlejší oblast, než mu přikazovala původní instrukce, italské loďstvo nezahlédl a nenašel je ani žádný ze swordfishů katapultovaných z bitevních lodí; kontakt zatím nehlásily ani letouny druhé útočné vlny korvetního kapitána Dallyella-Steada. Na můstku Warspitu se již ozývaly obavy, že kvůli nedostatečnému leteckému průzkumu byl nepřítel úplně ztracen. Ale naštěstí se to nestalo. Když na Formidablu po návratu z náletu na Vittorio Veneto přistála první útočná vlna bombardérů albacorů, tři z nich, náležející k 826. peruti, byly rychle opatřeny palivem a ve 14.00 znovu vzlétly s úkolem pátrat po nepříteli. Pilot poručík Ellis a pozorovatel poručík Mike Haworth, tvořící osádku jednoho z nich, letounu 4F, zahlédli Vittorio Veneto ve 14.59. Okamžitě podali hlášení a po pár minutách je doplnili upřesňujícími údaji o pozici, kurzu a rychlosti italské vlajkové lodi. Pak ji z bezpečné vzdálenosti sledovali až do setmění. Informace vysílané osádkou 4F velmi ulehčily úkol letounům druhé útočné vlny, která již byla půldruhé hodiny ve vzduchu.

Při rozboru situace prováděném ve 13.30 měl admirál Cunningham ještě za to, že nepřátelské loďstvo je tvořeno dvěma víceméně samostatně operujícími svazy, a nemohl vyloučit, že v jednom z nich plují i tři bitevní lodi. Z informací poskytnutých letounem 4F a zakrátko i velitelem druhé útočné vlny korvetním kapitánem Dalyellem-Steadem si však už mohl udělat o síle a rozložení nepřítele přesnější obraz. Potvrdilo se, že jde o tři hladinová uskupení, kterým jeho štáb přidělil označení svazy „X", „Y" a „Z". Svaz „Y" tvořila bitevní loď a 4 doprovodné torpédoborce, svaz „Z" byla 1. divize těžkých a 8. divize lehkých křižníků viceadmirála Cat-

tanea se 6 torpédoborci a nakonec svaz „X" sestával ze 3. divize těžkých křižníků viceadmirála Sansonettiho a 3 torpédoborců. Podle provedených výpočtů se nejblíže britskému loďstvu nacházel svaz „Z", který byl od Warspitu vzdálen asi 95 mil; Vittorio Veneto a svaz „X" dělilo od britské vlajkové lodi asi 100 mil.

Protože Cunninghamův předpoklad, že během pár hodin může dojít k setkání obou loďstev a k bitvě, nevyšel a Iachino tentokrát skutečně odplouval domů, byl korvetní kapitán Bolt vyslaný ve 12.12 ke sledování bitvy tak říkajíc bez práce. Zatímco druhý letoun z Warspitu měl příkaz po skončení úkolu zamířit na Krétu, Bolt nedostal během předstartovní instruktáže ohledně ukončení letu žádné pokyny, takže nevěděl, zda bude vyzvednut z moře na palubu Warspitu, nebo má též odletět do zátoky Suda na Krétě. Nicméně předpokládal, že příslušné pokyny obdrží rádiem podle taktické situace, eventuálně podle rozhodnutí admirála Cunninghama. Bezpečná doba pobytu jeho swordfishe ve vzduchu byla čtyři a tři čtvrtě hodiny, za příznivých podmínek to mohlo být až pět hodin. Ale aniž to Bolt tušil, na Warspitu došlo k nedorozumění. Velitel lodi kapitán D. B. Fisher se domníval, že nezbytné příkazy pro návrat Boltova letounu vydá náčelník admirálova štábu, ten ale měl za to, že let sleduje kapitán Fisher, a výsledkem bylo, že palivové nádrže swordfishe se vyprazdňovaly a jeho pilot, poručík Rice, stále nevěděl, jak se má zachovat. Na rutinní hlášení o stavu paliva nepřicházela z Warspitu žádná odpověď až do chvíle, kdy Rice signalizoval, že mu zbývá benzin na pouhých 15 minut. V tu dobu už nepadalo v úvahu zamířit k zátoce Suda, neboť Kréta byla vzdálena hodinu letu, a tak pilot kategoricky žádal o pokyn, zda má po přistání na moři letoun zničit, nebo bude vyzvednut. Protože taková operace si vyžádá zdržení vlajkové lodi, musel nakonec rozhodnout sám admirál Cunningham, a poručík Rice dostal pokyn přistát v dráze Warspitu. Plováky opatřený letoun dosedl s běžícím motorem asi 400 metrů před bitevní lodí a rychlostí kolem 10 uzlů jel po hladině v kurzu paralelním s jejím kurzem. Loď ho po pár minutách dostihla a míjela ve vzdálenosti pouhých několika metrů. V tom okamžiku bylo třeba lano jeřábu vyklopeného z paluby upevnit na záchytný hák na hřbetě letounu. Poručík Rice prováděl tento ma-

névr poprvé, a i když bylo moře naštěstí klidné, situaci komplikovala příďová vlna obtékající trup, přestože loď snížila rychlost na asi 18 uzlů. Korvetní kapitán Bolt však dokázal pilota navigovat přesně pod rameno jeřábu, lano se podařilo zachytit a na Boltův signál, že je upevněno, byl swordfish vyzvednut a usazen na katapult. Bylo 16 hodin 50 minut. Zatímco korvetní kapitán odešel na admirálský můstek podat hlášení, palubní personál u letadla okamžitě doplnil palivo a připravil jej k novému startu. Warspite se během celé operace opozdil za zbytkem eskadry o necelou míli a znovu se k ní připojil asi po dvaceti minutách.

Když se před polednem, po útoku první vlny britských bombardérů na Vittorio Veneto, admirál Iachino odpoutal od Pridhamových-Wippellových křižníků a s konečnou platností rozhodl o návratu, věřil, že se v jeho blízkosti jiná nepřátelská plavidla než právě zmíněné křižníky nenacházejí. Nepokládal za pravděpodobné, že by se s nimi znovu utkal, nevylučoval ale, že může být napaden ze vzduchu. Už od poledních hodin nepochyboval o tom, že Britové znají složení jeho loďstva, a předpokládal, že je neustále sledován leteckým průzkumem. Z dešifrovaných britských rádiových signálů také věděl, že jedna z jeho divizí křižníků byla ráno nepřítelem mylně označena za uskupení bitevních lodí. Tento omyl ho nepřekvapoval, protože, jak již bylo zmíněno, i dříve občas docházelo k záměně křižníků třídy Garibaldi za bitevní lodi třídy Cavour, jejichž siluety, zejména z větší vzdálenosti, si byly hodně podobné. Z britské rádiové komunikace zachycované a čtené dešifranty na Vittoriu Venetu byl Iachino také varován, že mu hrozí další nálety. Znovu se na můstku vlajkové lodi hovořilo o slíbené pomoci italského a německého letectva a znovu padala tvrdá slova. Později Iachino o svých pocitech z odpoledne 28. března doslova uvedl: „Cítil jsem se tím nedostatkem spolupráce pěkně podveden. Po celý zbytek dne jsme zůstali bez jakékoliv stíhací ochrany." V podstatě se však velící admirál i jeho důstojníci už smířili s tím, že loďstvo musí spoléhat jen na své vlastní síly, ale vědomi si své převahy nad britskými křižníky jak v palebné síle, tak i v rychlosti neměli zatím vážnější obavy. Iachino dokonce v zájmu úspory paliva přikázal ve 14.00 hodin snížit rychlost na 25 uzlů. V tu dobu plulo

Vittorio Veneto obklopeno torpédoborci 13. divize a jihozápadně od něj, poněkud předsunuta, plula 3. divize křižníků viceadmirála Sansonettiho. 1. divize křižníků viceadmirála Cattanea zůstávala asi 30 mil severozápadně od Vittoria Veneta a na rozdíl od Sansonettiho nebyl Cattaneo s vlajkovou lodí ve vizuálním kontaktu.

Zatímco admirál Cunningham odpoledne konečně získal věrohodné zprávy o nepříteli, admirál Iachino navzdory pocitu relativního bezpečí stále tápal a marně se snažil orientovat ve zmatku působeném různými hlášeními a informacemi, které mu přicházely se zcela nepřesnými a vzájemně si odporujícími údaji. Když v 9 hodin dopoledne obdržel hlášení strategického průzkumu velitelství letectva v oblasti Egejského moře o britském hladinovém uskupení s letadlovou lodí, dvěma bitevními loďmi a skupinou křižníků, spatřeném v 7.45, byl přesvědčen, že průzkumný letoun musel zahlédnout jeho vlastní loďstvo a chybně je identifikovat. Omyl, kterého se dopustila osádka letounu, byl ještě schopen pochopit, ale už naprosto nepřijatelné pro něj bylo, že informaci, kterou dostal z Rhodu v 9 hodin, mu Supermarina postoupila až v 11.40 a navíc mu ještě sdělovala, že vzhledem ke špatnému počasí nebude pokračováno v leteckém průzkumu! Iachino se jen s největším úsilím ovládal, aby před přítomnými důstojníky nedal najevo, co si myslí o admirálech z římského vrchního velitelství, když přímo z Rhodu přišel další signál, který v podstatě potvrzoval, že britské Středomořské loďstvo se stále zdržuje v Alexandrii a jedinými nepřátelskými bojovými plavidly východně od ostrova Gaudos jsou čtyři křižníky, které před krátkou dobou pronásledoval a ostřeloval.

Kolem poledne byly Iachinovi předloženy další dvě zprávy. První přicházela z velitelství německého X. leteckého sboru a druhá od Supermariny. Obě oznamovaly to samé: objevení nepřátelské letadlové lodi. Současně bylo hlášeno, že z její paluby vzlétla skupina letounů. Protože ve stejnou dobu, kdy Iachino četl došlé depeše, napadly tři swordfishe Sansonettiho 3. divizi, neměl admirál tentokrát důvod o správnosti informací pochybovat; nevěděl, že útočníci, kterým čelí Sansonetti, nejsou z letadlové lodi, ale že přiletěli z Maleme na Krétě. Protože však ani jedna z obou došlých depeší nezmiňovala další bojová plavidla doprovázející letadlovou loď, Iachino to pokládal za potvrzení informace z Rhodu, že britská bi-

tevní eskadra je stále ještě v Alexandrii. Italský admirál nemohl vědět, že Formidable byl s největší pravděpodobností zahlédnut ve chvíli, kdy doprovázen pouze torpédoborci se v době startu druhé a přistání první útočné vlny palubních letounů oddělil od hlavních sil loďstva. Tato chybná úvaha - na Iachinovu obhajobu nutno říci, že založená na informacích, které v tu dobu měl - způsobila, že ani on, ani jeho důstojníci si po následující dvě hodiny nedělali přílišné starosti, neboť netušili, že celé nepřátelské bitevní loďstvo spěchá maximální rychlostí, jaké je schopno, aby se přiblížilo na vzdálenost, která mu umožní zahájit boj.

Krátce před půl třetí odpoledne přišla - a jak už bylo pravidlem, opět s nezanedbatelným zpožděním - prostřednictvím Supermariny další depeše odeslaná z Rhodu ve 12.25. Sdělovala, že letoun strategického průzkumu zahlédl ve čtverci 5647 jednu bitevní a jednu letadlovou loď, šest křižníků a pět torpédoborců. Po vyznačení udávané pozice na mapě Iachino zjistil, že by objevená plavidla měla být pouhých 80 mil východně od něj. To vyvolalo nové pochybnosti a otazníky. Jestliže bylo britské loďstvo tak blízko, proč je ani italský, ani německý letecký průzkum nenašel dřív? Nebo byly opět italské lodi zaměněny za nepřátelské? Protože objevení britského hladinového uskupení bylo natolik závažnou skutečností, že muselo být strategickým průzkumem oznámeno i vrchnímu velitelství, Iachino se rozhodl počkat, jak zareaguje Supermarina - měla k ověření skutečného stavu daleko víc možností než on sám.

Řím se ozval už v 15.04. Informoval Iachina, že radiogoniometrické stanice zachytily ve 13 hodin 15 minut vysílání blíže neidentifikovaných nepřátelských lodí nacházejících se 110 mil od pobřeží severoafrické Kyrenaiky, jehož obsahem byly rozkazy určené pro Krétu a Alexandrii. Admirál a důstojníci štábu znovu přistoupili k mapovému stolu a zjistili, že podle těchto údajů je nepřítel 170 mil jihovýchodně od Vittoria Veneta. Iachino byl zmaten. Měl nyní dvě na sobě nezávislá hlášení o nepřátelském loďstvu, ale s úplně odlišnými údaji o jeho pozici. Obě byla odeslána v rozmezí zhruba jedné hodiny, přičemž první bylo založeno na vizuálním kontaktu navázaném leteckým průzkumem, druhé na zaměření nepřátelské rádiové komunikace. První udávalo vzdálenost nepřítele od italské-

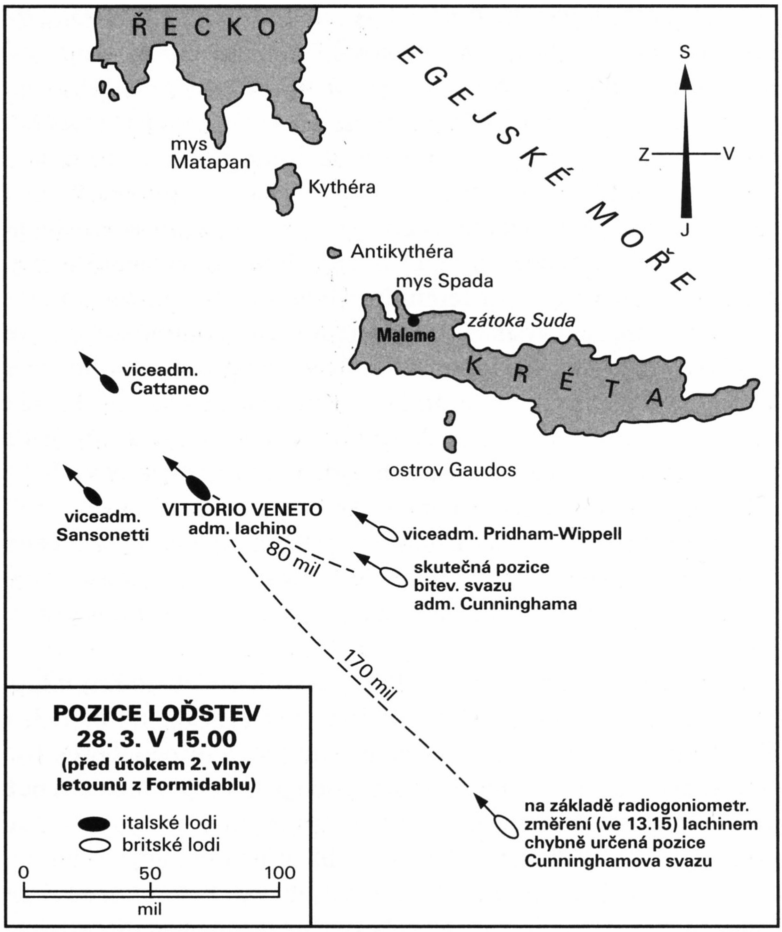
ho loďstva 80 mil, druhé hovořilo o více než dvojnásobku. Byla tedy na moři vedle nepřátelských křižníků, jejichž pozici Iachino dokázal víceméně odhadnout, dvě další britská hladinová uskupení, jedno příliš daleko na to, aby ho mohlo ohrozit, ale druhé nebezpečně blízko? Nebo šlo v obou případech o tutéž skupinu britských lodí? Italský admirál si totiž mimo jiné nedokázal vysvětlit, proč by Britové rozdělovali svoje síly do dvou značně od sebe vzdálených skupin; o jeho loďstvu nepochybně už dlouho věděli vše, co potřebovali k vypracování optimální taktiky, proč by se je tedy nepokusili napadnout jedním silným úderným uskupením? A tak jediné, co mohl Iachino z informace postoupené Supermarinou vydedukovat, bylo, že mezi nepřátelskými plavidly, jejichž depeše byly zachyceny radiogoniometrickou službou, musí být i vlajková loď admirála Cunninghama, neboť jen on mohl současně vydávat rozkazy jak Krétě, tak Alexandrii.

Po třetí hodině odpolední 28. března se tedy Iachino ocitl v nezáviděníhodné situaci známé každému veliteli v poli: musel učinit zásadní rozhodnutí, za něž ponese plnou odpovědnost, ale přitom neměl jiné než matoucí a protichůdné informace. Nakonec se rozhodl, že svůj další postup založí na předpokladu, že kromě Pridhamových-Wippellových křižníků je na moři pouze jedna operační skupina britského Středomořského loďstva, tvořená letadlovou a bitevní lodí s ochranným doprovodem menších bojových plavidel, a že zbytek loďstva se i nadále zdržuje v Alexandrii.

Bylo však třeba zodpovědět ještě jednu a neméně závažnou otázku: jestliže se tedy jak hlášení strategického leteckého průzkumu z Rhodu, tak i poznatky zjištěné rádiovým zaměřením týkají jednoho a téhož uskupení nepřátelských plavidel, je od jeho loďstva vzdáleno 80 nebo 170 mil? Nejen admirál, ale i většina důstojníků jeho štábu se přiklonila k závěru, že údaje získané zaměřením nepřátelské rádiové komunikace jsou přesnější a objektivnější než údaje poskytnuté osádkou průzkumného letounu. Kvalita leteckého pozorování závisí na řadě faktorů včetně stanovení vlastní pozice stejně jako pozice, kurzu a rychlosti sledovaného objektu, nemluvě už o vlivu, který může mít na výsledky pozorování meteorologická situace. Veden těmito úvahami - a nepochybně také ovlivněn předchozími špatnými zkušenostmi s informacemi poskytova-

nými leteckým průzkumem - Iachino považoval za správnou pozici nepřítele pozici udanou rádiovým zaměřením a od té chvíle měl za to, že britský svaz, zahrnující bitevní a letadlovou loď, je od něj vzdálen 170 mil jihovýchodním směrem. Dokonce i když na Vittorio Veneto došlo (s dvouhodinovým zpožděním) ze Supermariny hlášení podávané pilotem bombardéru kapitánem Buscagliou, Iachino je přijal skepticky a vzhledem k nejednoznačné formulaci je považoval za další z řady chybných zpráv pocházejících od některého z průzkumných letounů, který britská plavidla pouze zahlédl. Když o něco později Supermarina obdržela od velitelství příslušného leteckého útvaru doplnění Buscagliova původního hlášení, vůbec je nepovažovala za nutné Iachinovi postoupit. Depeše přitom oznamovala, že nepřátelská letadlová loď, bitevní loď a několik křižníků a torpédoborců se nacházejí asi 70 mil jihovýchodně od italských lodí, že nepřítel pluje v kurzu 210° rychlostí šestnácti uzlů. Ani udávané složení Cunninghamova loďstva, ani údaje o jeho kurzu a rychlosti nebyly sice správné, ale klíčový údaj o pozici zhruba odpovídal skutečnosti. Iachino se však nic z toho nedozvěděl, a proto i nadále spoléhal na správnost údajů získaných zaměřením britské rádiové komunikace. Bylo to nešťastné rozhodnutí, neboť v době, kdy se italský vrchní velitel domníval, že je nepřítel od něj vzdálen 170 mil, ho od tří britských bitevních lodí, jedné letadlové lodi, křižníků viceadmirála Pridhama-Wippella a značného počtu doprovodných torpédoborců dělilo necelých 80 mil.

Vzhledem k následkům omylu, kterého se admirál Iachino i jeho odborní poradci 28. března v odpoledních hodinách na velitelském můstku Vittoria Veneta dopustili, je třeba se pokusit objasnit, proč k němu vůbec mohlo dojít, jak se mohlo stát, že když strategický letecký průzkum z Rhodu i radiogoniometrická služba nepochybně zaznamenaly stejnou skupinu britských lodí, uvedly tak rozdílné údaje o její pozici. Iachinovou základní chybou bylo nesporně přesvědčení, že informace získané rádiovým průzkumem musí být přesnější než informace získané leteckým pozorováním. K rádiovému zaměření objektu je třeba dvou nezbytných předpokladů: objekt musí vysílat rádiový signál a musí existovat nejméně dvě - ale čím více tím lépe - dostatečně daleko od sebe umístěné monitorující




stanice, které signál zachytí. To umožní křížové zaměření, kdy vysílající objekt leží v průsečíku kurzů. Ale i rádiové zaměření může být ovlivněno řadou skutečností, jako je kalibrace užitých přístrojů, typ rádiových frekvencí, s nimiž se pracuje, stupeň odborných znalostí a zkušeností radiooperátorů, roli hraje i úhel, který svírá se zachycovanými rádiovými vlnami pobřeží, i to, zda zaznamenávaný signál přichází od moře nebo z pevniny, významná je i přítomnost hor v prostoru, z něhož signál přichází, a to jsou jen ty nejčastější faktory působící na míru správnosti, či nesprávnosti konečné-

ho výsledku. Například Britové měli ve Středomoří ověřeno, že přesnost údajů získávaných zaměřovací stanicí v Gibraltaru může být za jistých okolností významně ovlivněna odrazem rádiových vln od španělského pohoří Sierra Nevada na severu a od marockých hor na jihu. V případě informace poskytnuté admirálu Iachinovi byla pozice Cunninghamova loďstva s největší pravděpodobností zjišťována jednou stanicí umístěnou přímo v Itálii nebo na Sicílii a druhou v Dodekanesu, asi na ostrově Rhodu. První stanice zřejmě nepodléhala žádným terénním vlivům a její zjištění směru, z něhož přicházelo vysílání, lze považovat za poměrně přesné. Ve 13.15, kdy bylo zachyceno, se však britské loďstvo nacházelo jižně od Kréty, takže mezi ním a druhou zaměřovací stanicí na Rhodu se tyčily krétské hory, místy dosahující výšky až dva a půl tisíce metrů nad mořem. Jejich odrazy pravděpodobně zavinily vychýlení rádiových vln, což znamenalo, že druhá ze směrových linií, v jejichž průsečíku se měl nacházet vysílající objekt, byla určena nepřesně, a to způsobilo, že se obě přímky protínaly v místě vzdáleném 100 mil jihovýchodně od skutečné pozice britského loďstva.

Závěr, k němuž dospěl admirál Iachino kolem třetí hodiny odpolední, tedy zněl, že kromě svazu lehkých křižníků je na moři jen britská letadlová loď doprovázená bitevní lodí a torpédoborci. Byl přesvědčen, že tato skupina nepřátelských plavidel je pomalejší než jeho loďstvo a navíc vzdálená 170 mil, takže je vyloučeno, že by se v následujících hodinách dokázala přiblížit natolik, aby ho mohla ohrozit. Jediné, čeho se Iachino stále obával, bylo napadení ze vzduchu. Považoval ho za větší nebezpečí než možnost dělostřeleckého souboje s nepřátelským loďstvem. Vzhledem ke své převaze v palebné kapacitě, především v dostřelu hlavních děl Vittoria Veneta, ale také vzhledem k vyšší rychlosti svých lodí mohl sám rozhodnout o okamžiku, kdy dojde ke střetnutí, anebo, uzná-li to za žádoucí, se mu úplně vyhnout. Ale při útoku ze vzduchu hrozilo kromě materiálních škod i nebezpečí snížení rychlosti, které by okamžitě zredukovalo jeho největší výhodu - svobodu manévrování. Za hrozbu číslo jedna italský vrchní velitel považoval palubní bombardéry vyzbrojené torpédy; že se nemýlil, se velmi brzy potvrdilo, když stačil jeden jediný zásah torpédem a málem byl zpeče-

těn osud obrovité, moderně konstruované a rychlé bitevní lodi. Na druhé straně ale Iachino věřil, že může hrozbu náletů podstatně snížit, pokud dokáže udržet dostatečnou vzdálenost jak od letadlové lodí nepřítele, tak od jeho pozemních letišť.

# Bombardéry útočí

Když admirál Cunningham v půl desáté dopoledne obdržel hlášení viceadmirála Pridhama-Wippella, že je napaden skupinou nepřátelských těžkých křižníků, nejenže nařídil start první vlny albacorů z Formidablu, ale požádal o zásah i letouny Královského letectva umístěné na letištích v Řecku. Jako první vzlétly z letiště Menidi u Athén tři dvoumotorové bombardéry typu Blenheim 84. perutě, následovány šesti blenheimy 113. perutě. První skupina objevila a napadla Vittorio Veneto ve 14.20, druhá skupina na italskou bitevní loď zaútočila o půl hodiny později. Žádný z blenheimů vyzbrojených pumami neuspěl, nepodařilo se jim zasáhnout ani Vittorio Veneto, ani žádnou jinou z italských lodí, i když několik pum dopadlo v jejich těsné blízkosti. Ale admirál Cunningham i tak snahu osádek blenheimů ocenil. Prohlásil, že jejich nálety zaměstnaly pozornost hlídek na italských lodích natolik, že zahlédly příliš pozdě vzápětí útočící torpédové albacory a swordfishe druhé vlny z Formidablu; stejně se vyjádřil i admirál Iachino, který řekl: „Zatímco se všichni zabývali výškovými bombardéry, tři přilétající torpédové letouny byly zpozorovány teprve tehdy, když už byly velmi blízko."

Druhá útočná vlna z Formidablu, tvořená třemi albacory a dvěma swordfishi, doprovázenými dvěma stíhačkami fulmary, našla italské loďstvo v 15.25. Po rychlém zhodnocení situace velitel letu korvetní kapitán J. Dalyell-Stead nařídil, aby se bombardéry k nepříteli přibližovaly se sluncem v zádech, což lodním hlídkám ztíží jejich zpozorování a obsluhám protiletadlových zbraní zaměřování. Než byly letouny zahlédnuty, skutečně se výrazně přiblížily a sestoupily až na 1 500 metrů. Jako první na ně začal střílet jeden z doprovodných torpédoborců, ale fulmary okamžitě pokropily jeho palubu deštěm střel ze svých celkem 16 kulometů. Admirál Iachino přiznal, že ostřelovaní velitelských můstků a nástaveb stí-

hacím doprovodem na nějakou chvíli natolik překvapilo a paralyzovalo jak hlídky, tak i obsluhy protiletadlových kanonů a kulometů, že to třem albacorům umožnilo čelný útok, aniž přitom byly vážně ohroženy. V první fázi útoku ostřelovaly paluby torpédoborců kulometnou palbou i albacory. Když však dosáhly postavení asi 3 000 metrů před přídí Vittoria Veneta, rozdělily se. Dva letouny odbočily doprava, jeden doleva a po dalším obratu se hnaly k bitevní lodi. Její velitel kapitán Giuseppe Sparzani jen stačil vykřiknout rozkaz nařizující kormidelně plný obrat vpravo, aby se loď pokud možno obrátila přídí proti dvěma letadlům nalétávajícím zprava a zádí ke třetímu bombardéru mířícímu na levobok. Ze všech tří útočníků se k Vittoriu Venetu nejvíc přiblížil, na necelých 1 000 metrů, albacore korvetního kapitána Dalyella-Steada, označený jako 5G, a také jako první vypustil torpédo. Osádky dalších dvou albacorů svrhly torpéda o pár vteřin později. Protiletadlová palba v tom okamžiku vrcholila a zdálo se, že všechny hlavně se zaměřily na letoun Dalyella-Steada, nacházející se blízko levoboku Vittoria Veneta. Korvetní kapitán se ocitl ve velkých potížích, nicméně po svržení torpéda se odvážným manévrem pokusil uniknout. Provedl prudký obrat doleva, jako by chtěl přetnout kurz bitevní lodi a dostat se na její pravobok, kde nebyla palba tak intenzivní. Ale ve vteřině, kdy přelétal nad přídí, se stal ideálním cílem pro protiletadlové kulomety. Mnohokrát zasažený bombardér se zapotácel, rychle ztrácel výšku a nakonec ve vzdálenosti asi 1 000 yardů od pravoboku Vittoria Veneta tvrdě dopadl na hladinu a vzápětí se potopil. Admirál Iachino, který letoun z můstku sledoval, napsal: „A tak zemřel statečný pilot, aniž se mu dostalo odměny - poznání, že jeho útok byl úspěšný."

Hlídky na italské bitevní lodi stejně jako všichni muži na můstku včetně admirála Iachina a kapitána Sparzaniho se zatajeným dechem sledovali stopu prvního torpéda blížícího se k lodní zádi. Doufali, že torpédo loď mine, neboť zpočátku byla jeho dráha s jejím kurzem téměř rovnoběžná. Pak ale obrovský trup začal reagovat na nařízenou změnu směru a záď se začala otáčet doleva - proti torpédu vzdálenému už jen několik desítek metrů. Minutu poté co albacore 5G narazil na hladinu a v jeho troskách zahynuli pilot korvetní kapitán Dalyell-Stead, pozorovatel poručík Cooke

a radista a střelec podporučík Blenkhorn, našlo jejich torpédo cíl. Další dvě svržená torpéda s největší pravděpodobností pod kýlem bitevní lodi podplula.

I dva swordfishe už zaujaly postavení umožňující jim útočit se sluncem v zádech. Jejich pilotům neuniklo, že když se nepřátelská bitevní loď začala obracet doprava, vzdálila se od ochranné linie eskortních torpédoborců a její pravobok byl v tu chvíli daleko zranitelnější. Po výměně signálů oba letouny zahájily koordinovaný útok a rychle sestupovaly z 3 000 metrů k hladině. Než dosáhly výšky vhodné ke svržení torpéd, Vittorio Veneto už provedlo obrat o téměř 180° a výrazně zpomalilo, plulo rychlostí mezi 12 a 14 uzly. Swordfishům se naskytla ideální příležitost. Na hladinu dopadla dvě torpéda a mířila k pravoboku bitevní lodi, jedno k její zádi a druhé do střední části trupu. Osádky obou bombardérů později tvrdily, že viděly spousty vody vzedmuté dvěma explozemi. Po skončení náletu se jak albacory, tak krátce po nich i dva swordfishe a dvě stíhačky fulmary snažily uniknout zuřivé palbě a měly štěstí - kromě letounu korvetního kapitána Dalyella-Steada se všechna letadla druhé útočné vlny vrátila na Formidable.

Italské loďstvo se ještě nestačilo vzpamatovat z náletu palubních letounů, když je znovu napadly blenheimy Královského letectva z řeckých letišť. Tentokrát se staly cílem útoku obě divize křižníků. Na 1. divizi viceadmirála Cattanea zaútočilo šest letounů 113. perutě v 15.15 a znovu se divize musela o hodinu a půl později bránit náletu pěti letounů 84. perutě; několik pum dopadlo poblíž křižníků Zara a Garibaldi, nezpůsobily však žádné škody. 3. divize křižníků viceadmirála Sansonettiho zažívala horké chvilky v 15.20, kdy odrážela nálet čtyř blenheimů 84. perutě, a před sedmnáctou hodinou při útoku šesti blenheimů 211. perutě. I když letci hlásili, že zasáhli dva křižníky, každý dvěma pumami, ukázalo se, že pumy sice Trento a Bolzano minuly jen o vlas, ale obě lodi vyvázly bez poškození.

Torpédo svržené letounem Dalyella-Steada narazilo na záď Vittoria Veneta nad levými šrouby, asi pět až šest metrů pod čarou ponoru. Otvorem proraženým v trupu proniklo ve velmi krátké době do podpalubí asi 4 000 tun mořské vody. Exploze vyřadila

z činnosti oba hydraulické motory kormidla. Současně také klesal výkon hlavních strojů a v 15.30 se zastavily úplně. Vlajková loď italského válečného námořnictva se ocitla v mimořádně nebezpečné situaci. Znehybnělý kolos stojící uprostřed mořské pláně s mírně zabořenou zádí a patrným náklonem na levobok by se v případě dalšího leteckého útoku mohl bránit pouze protiletadlovou palbou, neměl šanci uhnout z dráhy ani jednoho dobře zamířeného torpéda. Bylo proto bez přehánění otázkou života a smrti, zda a jak rychle se podaří znovu uvést v chod hnací stroje a opravit kormidelní motory. Strojníci a mechanici z opravářských družstev, kteří se okamžitě pustili do práce, sice nevěděli nic o tom, že ve vzdálenosti pouhých 65 mil se zdržuje celé britské bitevní loďstvo - v tu chvíli to nevěděl ani jejich velící admirál -, ale plně si uvědomovali, jaké nebezpečí představuje už samo ochromení lodi v průběhu operační plavby. Jejich horečné pracovní úsilí brzy přineslo výsledky. Jako první se probudily k životu stroje na pravoboku a pomalu se zvyšující otáčky obou pravých šroubů vyvolaly po celé lodi obrovský jásot. Ale velmi zlá zůstávala situace na levoboku. Tam výbuch torpéda zlomil hřídel vnějšího šroubu uložený v hřídelovém tunelu. Kromě toho bylo nutno zastavit i levý vnitřní hřídel, neboť průnik mořské vody do jeho mazacího systému způsobil zadření ložisek. Byla to poškození na moři neopravitelná.

Vittorio Veneto se sice dalo do pohybu, ale protože pracovaly stroje jen na jedné straně, bylo možno plout přímým směrem pouze tehdy, když bylo kormidlo nastaveno v pravé krajní poloze. A dokud nefungovaly kormidelní motory, nezbývalo než mohutným kormidlem manipulovat ručně, což bylo nesmírně namáhavé a pomalé. Opravářská družstva však opět dokázala zázrak, když se jim podařilo jeden z motorů uvést do chodu, a kormidlo se opět stalo ovladatelným. Zvyšoval se i výkon hnacích strojů na pravoboku a v pět hodin odpoledne již Vittorio Veneto mohlo plout rychlostí 19 uzlů.

Když první strojní důstojník Iachinovi sdělil, že loď je schopna dosáhnout 19 uzlů, admirál si viditelně oddechl. Operační rozkazy Iachinovi přikazovaly, aby po skončení operace Vittorio Veneto zamířilo do neapolského přístavu. Protože však nejbližší italskou námořní základnou bylo Taranto, vzdálené 420 mil, Iachino ode-

slal vrchnímu velitelství obsáhlou depeši, ve které podrobně informoval o stavu bitevní lodi a o svém úmyslu pokračovat do Taranta namísto do Neapole. Ale všechna nebezpečí nebyla zdaleka zažehnána. Nejenže Vittorio Veneto muselo po celou dobu plout sníženou rychlostí, ale i přes úspěšnou opravu kormidelního stroje zůstávala jeho manévrovatelnost omezená. Navíc si nikdo nemohl být jist, zda se podaří udržet pod kontrolou průnik vody do podpalubí. Iachino mohl jen doufat, že do setmění nepřijde další nálet a že po setmění nezaútočí nepřátelské torpédoborce.

Největší zklamání však veliteli loďstva stále působila absence italského i německého letectva, kdy se kromě dvou junkersů, neúspěšně se v 11.27 snažících překazit útok první vlny britských palubních letounů, neobjevila žádná další letadla, která by pomohla odrazit nálety jak na vlajkovou loď, tak na křižníky. Iachino zejména nebyl s to pochopit, proč mu neposkytl slíbenou pomoc německý X. letecký sbor. Admirálovo rozčarování ještě vzrostlo poté, co jej poručík Moser, styčný důstojník X. sboru přítomný na můstku Vittoria Veneta, ubezpečil, že loďstvo je v dosahu stíhaček sboru, a navrhl, aby se admirál osobně spojil s velitelstvím sboru v sicilské Taormině. Iachino tak učinil a udal svoji pozici, kurz i rychlost, takže pokud by byly německé letouny vyslány, nemohly mít nejmenší problém loďstvo najít. Nic to ale nepomohlo, a ani v následujících hodinách se německá letadla neobjevila. Stejné zklamání přinesl i letecký průzkum, a to navzdory všem ujištěním, jichž se mu dostalo před vyplutím. Těch pár poznatků, které Iachino obdržel - navíc s velkým zpožděním -, v žádném případě nedostačovalo, aby se mohl správně orientovat a činit optimální rozhodnutí.

Dalším z řady omylů charakterizujících „spolupráci" Iachinova loďstva s leteckým průzkumem bylo hlášení německého letounu, které na Vittoriu Venetu přijali v 16.00 hodin. Depeše sdělovala, že v 15.50 osádka letounu zahlédla v pozici 34° 25′ severní šířky a 25° 04′ východní délky jednu nepřátelskou bitevní loď, 4 křižníky a 11 torpédoborců plujících vysokou rychlostí v kurzu 30°. Při ověřování těchto údajů se ukázalo, že hlášená plavidla se nacházejí 170 mil jihovýchodně od italského loďstva, tedy v místech, kam nepřítele umístilo i rádiové zaměření, s nímž byl Iachino seznámen vrchním velitelstvím před hodinou. Je jen přirozené, že na můstku

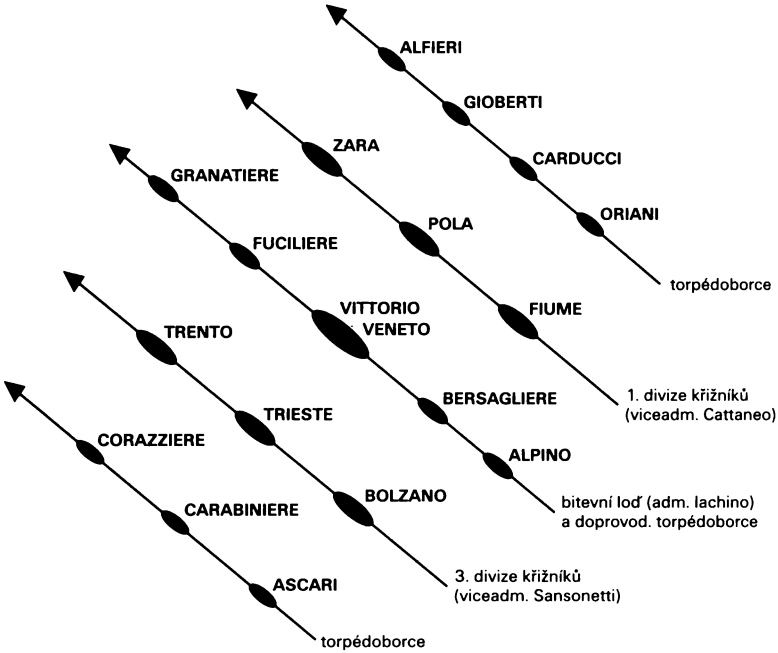
Vittoria Veneta převládlo přesvědčení, že musí jít o stejné lodi. To, že německý letoun hlásil jen jednu bitevní loď a kromě ní žádné jiné velké plavidlo, se vysvětlovalo tím, že osádka zahlédla letadlovou loď a zaměnila ji za loď bitevní. Tato zcela chybná úvaha, založená na samých dohadech a spekulacích, kromě toho, že situovala britské loďstvo o více než sto mil dál na jihovýchod, než tomu ve skutečnosti bylo, podpořila i další mylnou domněnku: že v nepřátelském uskupení nakonec přece jen není žádná bitevní loď. Nejasnosti přetrvávaly i ohledně informace, že nepřítel pluje v kurzu 30°. Tento kurz by jej totiž odváděl od Iachinova loďstva, ale Italové přitom nepochybovali, že Britové musí jejich pozici dobře znát, protože jak na Vittorio Veneto, tak i na obě divize křižníků provedli několik náletů. Někteří z italských důstojníků měli za to, že německý letoun zaznamenal kurz nepřítele chybně, jiní předpokládali, že když Britové zjistili, že jsou sledováni průzkumným letounem, změnili kurz, aby průzkumníka zmátli. Ozval se i názor, že byl sice hlášen správný kurz, ale letadlová loď (mylně označená jako bitevní loď) v tu chvíli manévrovala, aby umožnila start nebo přistání svým palubním letounům. K jednoznačnému závěru se nedospělo, a protože byl nepřítel údajně daleko a nic nenasvědčovalo tomu, že se snaží italské loďstvo pronásledovat, nikdo na italské vlajkové lodi se zatím vážněji neznepokojoval.

Poslední zpráva, kterou 28. března admirál Iachino obdržel od italského leteckého průzkumu, přišla v 16.15, pouhé čtvrt hodiny po hlášení německého letounu. Osádka letadla hlídkujícího severně od Kréty zahlédla krátce po třetí hodině tři lehká bojová plavidla opouštějící průliv mezi Krétou a ostrovem Antikythéra a mířící na západ. Tentokrát byla informace správná, šlo o britské torpédoborce svazu „D", které vypluly z řeckého přístavu Pireus. Admirál Iachino usoudil, že admirál Cunningham - stále se zdržující se svým svazem bitevních lodí v Alexandrii - nařídil skupině torpédoborců vyrazit na moře a v noci jeho loďstvo napadnout. Ohrožení bezpečného návratu loďstva na základnu se nesmělo podcenit, proto Iachino okamžitě varoval viceadmirála Cattanea, který se s 1. divizí křižníků nacházel nejblíže řeckému pobřeží a byl možným útokem torpédoborců nejvíc ohrožen, aby se měl na pozoru.

Iachina sice uklidňovaly opakující se zprávy, že nepřátelské loď-

stvo je od něj vzdáleno celých 170 mil, což bylo příliš daleko na to, aby jej dohonilo a napadlo, musel ale zvážit, jak bude čelit hrozbě dalšího náletu, k němuž může dojít ještě před setměním, a útoku torpédoborců po setmění. Dvěma věcmi si už byl jist: jednak že v hodinách zbývajících do setmění mu ani italské letectvo, ani německý X. letecký sbor neposkytnou žádnou pomoc a jednak že - ať nepřítel zaútočí ze vzduchu nebo z moře - jeho hlavním cílem bude Vittorio Veneto. Rozhodl proto poraněného obra chránit hradbou křižníků a torpédoborců, schopnou v případě leteckého napadení vytvořit bariéru smrtící protiletadlové palby, která přinejmenším naruší taktiku nepřítele a otupí ostří útoku. Admirál předpokládal, že pokud k náletu dojde, Britové s největší pravděpodobností zvolí dobu hned po západu slunce, kdy snížení viditelnosti zhoršuje pozorovací možnosti hlídek i protiletadlové obrany. Aby alespoň částečně vyrovnal tuto nevýhodu, nařídil, aby jakmile přijde první zpráva o nepřátelských letounech, byla okamžitě položena kouřová clona. Možný útok torpédoborců představoval podle Iachina menší nebezpečí než napadení ze vzduchu. Zatím zřejmě hrozil pouze od skupiny spatřené u ostrova Antikythéra, ale i ta byla od italského loďstva značně daleko a kromě toho v úplné tmě bezměsíčné noci nebude pro Brity snadné najít na širém moři cíl, byť jím byla mohutná bitevní loď. Dále měl Iachino v úmyslu hned po setmění provést určité změny kurzu, neboť na základě dosavadních zkušeností předpokládal, že nepřítel nedisponuje nočním leteckým průzkumem, který by torpédoborcům usnadnil orientaci. Ale pro všechny případy nařídil viceadmirálu Legnanimu, aby se se svou 8. divizí lehkých křižníků (Abruzzi a Garibaldi) a 6. divizí torpédoborců (Da Recco a Pessagno) odloučil od hlavních sil, vyplul zpozorovanému uskupení nepřátelských torpédoborců vstříc, přehradil mu cestu a později odplul na základnu v Brindisi.

Po zhodnocení všech dostupných informací a také vlastních možností vydal admirál Iachino kolem 16.30 loďstvu rozkaz seskupit se do velké obranné formace, která by chránila poškozenou bitevní loď. 3. divize křižníků viceadmirála Sansonettiho měla zaujmout postavení ve vzdálenosti asi 1 000 metrů od levoboku Vittoria Veneta a 12. divize torpédoborců, která křižníky doprovázela, měla ještě dál na levoboku vytvořit vnější obrannou linii. Velitel




1. divize křižníků viceadmirál Cattaneo se po odeslání viceadmirála Legnaniho rozmístí s těžkými křižníky Zara, Fiume a Pola a se čtyřmi torpédoborci na pravoboku Vittoria Veneta. Viceadmirál Sansonetti zaujal určené postavení do 17.00 hodin, viceadmirál Cattaneo, který plul ve větší vzdálenosti od vlajkové lodi, se přesunul na její pravobok o hodinu později.

Zatímco se loďstvo přeskupovalo, na Vittoriu Venetu stále tvrdě pracovaly stovky mužů. Díky jejich obdivuhodnému výkonu se sice podařilo odvrátit katastrofu, ale situace zdaleka nebyla růžová. Vzhledem k zaplavení komor v zadní části se záď zabořila do vln a kromě toho byla loď natolik nakloněna na levobok, že voda dosahovala až téměř k úrovni ubytovacích prostor posádky. Ke všeobecnému překvapení se však nic z toho nijak výrazněji neprojevilo na její plavbyschopnosti. Hrozilo však, že mořská voda může ze zaplavených komor na levoboku prosáknout i do komor na pravoboku a kontaminovat mazací oleje pravých strojů. To by znamenalo téměř jisté zadření hřídelových ložisek i na této straně lodi a konec

možnosti plout vlastní silou. Kdyby se potom nepodařilo loď odtáhnout, s největší pravděpodobností by byla ztracena. Aby Iachino riziko omezil, nařídil snížit rychlost. A ještě jedna hrozba visela nad vlajkovou lodí jako Damoklův meč, a kdyby se naplnila, byl by její konec neodvratný: nebylo možno s jistotou vyloučit, že kromě podpalubních prostor, které už voda zalila, může proniknout i do prostor dalších a zvýšit náklon lodi natolik, že se nakonec převrátí. I když vrchní velení válečného námořnictva již dlouhou dobu žádalo o vybavení bojových plavidel mobilními vodními pumpami, poháněnými vlastními spalovacími motory, dosud dodány nebyly, a to ani na vlajkovou loď. Jen díky tomu, že potem zalití námořníci ručními pumpami nepřetržitě odčerpávali vodu z komor na zádi, voda nepřibývala, ale pokračování jejího průniku do podpalubí trhlinami v trupu se nedalo na moři zabránit. Nicméně přes všechna hrozící nebezpečí se zdálo, že pokud se situace nezhorší následkem nepřátelského útoku, je stále reálná naděje, že se Vittorio Veneto zachrání.

V šest hodin večer Iachinovi dešifranti rozluštili nepřátelský radiogram s textem: „Letecké útoky prováděné při západu slunce z Maleme se zaměří na nejbližší bitevní loď." Admirál usoudil, že musí jít o rozkaz, jímž velitel britského Středomořského loďstva nařizuje letectvu v Maleme vyslat další útočnou vlnu k napadení Vittoria Veneta. Stejný signál zachytili a rozšifrovali i v Římě, ale na Vittorio Veneto byl Supermarinou postoupen až v devět hodin večer, hodinu po skončení v něm zmiňovaného náletu! Znovu se ukázalo, jak bylo od Iachina prozíravé, že vzal s sebou na moře několik zkušených dešifrantů. Včasná znalost Cunninghamova rozkazu mu poskytla hodinu času k přípravě na odražení náletu. Během deseti minut varoval všechna plavidla svého loďstva a nařídil nejvyšší stupeň pohotovosti. Slunce mělo zapadat v 18.40 a bylo možno s jistotou očekávat, že pokud Britové zaútočí, stane se to právě v tu dobu.

Vzhledem k obavě z průniku mořské vody do mazacího systému jediných fungujících strojů na pravoboku plulo Vittorio Veneto stále rychlostí pouhých patnácti uzlů. Zdálo se, jako by se velká loď, za normální situace schopna dosáhnout více než dvojnásobku této rychlosti, téměř nepohybovala. Čelit za těchto okolností útoku ne-

přátelských letadel bylo obtížné samo o sobě a situace byla o to těžší, že italské hladinové loďstvo dosud nikdy nemuselo během operační plavby odrážet nálety za soumraku nebo za tmy. Posádky nebyly na takovou eventualitu připraveny a neexistovaly ani žádné směrnice jak postupovat. Jediným obranným prostředkem tedy zůstávala palba protiletadlových zbraní a v zájmu její maximální koncentrace Iachino přistoupil k vytvoření již zmíněné formace o několika kolonách krytících Vittorio Veneto z obou stran.

Italské válečné námořnictvo při britském náletu na Taranto jednu bitevní loď v podstatě úplně ztratilo a jedna byla stále ještě v opravě, a proto si Iachino jasně uvědomoval, jakou ranou by bylo potopení Vittoria Veneta. Nutno říci, že nejen velící admirál, ale i všichni důstojníci a námořníci na palubách lodí unikajících krátce před sedmou hodinou večerní 28. března 1941 západně od ostrova Kréty do bezpečí domácích přístavů si byli dobře vědomi pohromy, kterou by pro Itálii znamenala ztráta vlajkové lodi jejího válečného námořnictva. Iachino proto nepochyboval, že k odvrácení možné tragédie každý z nich učiní vše, co je v jeho silách. Když z můstku Vittoria Veneta obhlížel lodi soustřeďující se do obranné formace, vzpomínal na službu na mnoha z nich. Na Zaře sloužil během habešské války jako náčelník štábu vlajkového důstojníka. Na Fiume vlála jeho vlajka v roce 1938, když velel 1. divizi křižníků; v té době se s Fiume účastnil i velké námořní přehlídky v Neapoli, kde křižník upoutal pozornost jak celkovým dojmem, tak i skvělým manévrováním. Pola byla jeho vlajkovou lodí až do prosince minulého roku. V poválečných vzpomínkách Iachino s velkou dávkou stesku a sentimentality napsal: „Moje srdce patřilo těm nádherným a impozantním lodím, jejich kapitánům, důstojníkům a posádkám, které jsem tak dobře znal a s nimiž mne pojilo mnoho vzpomínek z dob míru i války. Jak jsem ty lodi, u nichž jednoduchost a harmonie linií vzbuzovaly dojem krásy a síly, sledoval, přibývalo vzpomínek na minulost a na čas strávený na jejich palubách. Koho by napadlo, že je vidím naposledy."

Stranou úsilí najít a napadnout italské loďstvo nezůstávala ani základna britského námořního letectva v Maleme na Krétě. Poté co se ve 13.30 vrátily tři swordfishe po neúspěšném útoku na 3. divizi

italských křižníků, hned začaly přípravy k vyslání další útočné skupiny. Situaci britského letectva na Krétě však ztěžoval katastrofální nedostatek letounů. Dokládá to i fakt, že jen díky tomu, že krátce po poledni přiletěl z letiště Eleusis u Athén do Maleme velící důstojník 815. perutě poručík Michael Torrens-Spence s posledním akceschopným swordfishem a posledním leteckým torpédem zbývajícím v tu dobu v Řecku, bylo v Maleme možno zorganizovat novou útočnou skupinu o třech letounech. Další problémy působilo již zmíněné poškození těžkého křižníku York sloužícího v zátoce Suda jako radiokomunikační centrála. Od té chvíle bylo vážně narušeno spojení Kréty s ostatními britskými silami operujícími ve Středomoří včetně kontaktu s vlajkovou lodí admirála Cunninghama. Poručík Torrens-Spence neměl prakticky žádné informace o vývoji situace, a před 14. hodinou byl dokonce nucen vyslat stíhačku fulmar, aby našla italské loďstvo a oznámila mu jeho pozici a kurz; start pracně sestavené útočné skupiny byl odložen na dobu, až budou tyto nezbytné údaje k dispozici. Stíhačka se po úspěšném splnění úkolu vrátila do Maleme kolem 16. hodiny. A tak v době, kdy se na palubě Formidablu připravoval start třetí útočné vlny, vzlétly v 17.15 z Maleme tři swordfishe vyzbrojené torpédy. Ale hned po startu se u jednoho z nich objevila porucha motoru a musel se vrátit, a tak najít a napadnout nepřítele odlétaly jen dva, z nichž jeden pilotoval poručík Torrens-Spence a druhý podporučík L. J. Kiggell. Admirál Cunningham ve zprávě admiralitě, v pasáži pojednávající o náletech na Iachinovo loďstvo, napsal: „Příkladem zápalu mladých důstojníků je případ námořního poručíka F. M. A. Torrense-Spence, který, než by zůstal stranou, raději odletěl s jediným letounem, jenž byl k dispozici, z Eleusisu do Maleme ... zorganizoval vlastní průzkum a nakonec se ve společnosti dalšího letounu účastnil večerního útoku."

Letouny nechyběly jen v Maleme, potíže se objevily i na letadlové lodi Formidable. Víme, že po prvním náletu palubních letounů na Vittorio Veneto a poté co italská bitevní loď ukončila ostřelování Pridhamových-Wippellových křižníků, ztratili Britové o jejím pohybu přehled a zcela jim chyběly přesnější informace o celkovém složení nepřátelského loďstva. Proto byly tři albacory z první útočné vlny, která se vrátila ve 12.40, nuceny už ve 14.00 znovu vzlét-

nout. Když jeden z nich, letoun 4F s pilotem poručíkem Ellisem a pozorovatelem poručíkem Haworthem, po hodině italskou vlajkovou loď nalezl, sledoval ji tři a půl hodiny a na Formidable se vrátil až v 19.40. „Pracovní" den letounu 4F je dostatečným svědectvím o tom, jaké zátěži byli vystaveni letci palubní skupiny Formidablu.

Admirál Cunningham sice dostával řadu hlášení jak od leteckého průzkumu, tak i od letounů útočných formací, ale stále je pokládal za nedostatečné pro přesný obraz o nepříteli. V 15.50 však na Warspite přišla zpráva odeslaná letounem 4F. Poručík Haworth oznamoval: „Nepřítel podstatně snížil rychlost." O příčině se v tu chvíli dalo jen spekulovat, ale admirál předpokládal, že jde o následek náletu druhé útočné vlny palubních letounů. A protože jejich cílem bylo pouze Vittorio Veneto, příčinou omezení rychlosti celého loďstva musely být jeho potíže. Přitom stále ještě existovala možnost útoku třetí vlny palubních bombardérů. Pokud by při něm došlo k dalšímu poškození Vittoria Veneta, pak už by se mohlo téměř s jistotou počítat s tím, že se Warspitu, Valiantu a Barhamu podaří Italy dostihnout. Bylo tedy třeba rychle připravit vyslání třetí vlny palubních bombardérů.

V době od 15.54 do 16.05 přistávaly na palubě Formidablu vracející se letouny druhé útočné vlny. Protože startovaly v poledne, byly nyní ve vzduchu již čtyři hodiny a za sebou měly i dramatické chvíle náletu, kdy prošly vražednou protileteckou palbou. Přilétaly postupně, a když dosedaly, žádná z osádek ještě nevěděla, zda byl jejich nálet úspěšný. To se vyjasňovalo, až když se letci shromáždili v operační místnosti a podávali hlášení. Jeden letoun dorazil se značným zpožděním s posledním zbytkem paliva v nádržích a další, albacore 5G korvetního kapitána Dalyella-Steada, se neobjevil vůbec. Když uplynula maximální doba, po kterou mu mohlo vystačit palivo, bylo jasné, že 5G se už nevrátí. Vzhledem k vřavě útoku, kdy každé letadlo operovalo samostatně a osádka se musela plně soustředit na zaujetí nejvýhodnějšího postavení a na pravý okamžik ke svržení torpéda, nemohl nikdo o letounu korvetního kapitána Dalyella-Steada podat přesnější zprávu, nikdo totiž neviděl závěrečnou fázi jeho útoku, ani co následovalo potom. Proto se také letci a s nimi i celá posádka letadlové lodi ještě dlouho nechtěli vzdát

naděje na zázrak; už mnohokrát se stalo, že palubní letoun přistál na pevnině nebo po nouzovém přistání na moři byla jeho osádka nalezena a zachráněna, ať už záchranným letounem či vlastním nebo nepřátelským plavidlem.

Z hlášení pilotů plynulo, že italská bitevní loď mohla být zasažena dokonce třikrát. V hektické atmosféře útoku, v palbě burácející na všech stranách, v kouři a za situace, kdy napadená plavidla prováděla ostré změny kurzu a divoce manévrovaly i útočící letouny, bylo těžké se správně orientovat a mít přehled o průběhu náletu. Ale pokud bylo Vittorio Veneto zasaženo, tak navzdory tomu, že se zatím nedalo s jistotou určit, kdo svrhl torpédo, které jej ochromilo, hlavní zásluhu letci jednomyslně přiznali svému veliteli korvetnímu kapitánu Dalyellu-Steadovi. Všichni prohlásili, že o úspěchu rozhodla jeho statečnost a bojové mistrovství, s nímž až do posledního okamžiku vedl útočící letouny. Poručík A. S. Whitworth, pilot albacoru 5F a zástupce velitele letu, musel, když se Dalyell-Stead nevrátil, vypracovat operační hlášení o průběhu náletu. Mimo jiné v něm uvedl: „Velitel začal kolem 15.10 sestupovat, aby zaútočil, a do výšky 1 500 metrů zůstal nezpozorován, pak vedoucí torpédoborec na levé straně zahájil palbu. V tom okamžiku vyrazily dvě stíhačky, a proto torpédoborec provedl prudký obrat doleva, a ve stejnou dobu se bitevní loď začala obracet doprava. V tu chvíli jsem se spustil přímo k její přídi a uvolnil torpédo. Pozorovatel a střelec letounu 5H potvrdili, že krátce nato se zvedl gejzír vody na levoboku... Sloup vody na levoboku viděly téměř všechny osádky. Já jej považuji za zásah." A protože ze tří útočících albacorů pouze 5G korvetního kapitána Dalyella-Steada nalétal na Vittorio Veneto z levoboku, muselo to být jeho torpédo, které ho zasáhlo.

Zbývá jen dodat, že naděje na záchranu osádky letounu 5G se nenaplnily a korvetnímu kapitánu Dallyellu-Steadovi byl posmrtně udělen Řád za vynikající služby, vysoké vyznamenání udělované za statečnost prokázanou v boji.

Když kontradmirál Boyd oznámil veliteli loďstva, že podle výpovědi letců druhé vlny byla nepřátelská bitevní loď možná třikrát zasažena, odpověď byla vojácky stručná: „Dobrá práce. Dejte jí další štulec." Hned nato byly zahájeny přípravy na noční střetnutí. Žádná z britských lodí však nezahlédla Italy od 11.30, kdy Vittorio

Veneto zastavilo ostřelování Pridhamových-Wippellových křižníků. I když od té doby přišla řada zpráv od leteckého průzkumu a k dispozici byla už i hlášení letounů druhé útočné vlny, Cunningham se rozhodl vyslat křižníky Pridhama-Wippella k obnovení vizuálního kontaktu. Křižníky, které se k hlavním silám loďstva připojily ve 12.30 a od té doby pluly na dohled před bitevní eskadrou, vyrazily v 16.51. Od 14. flotily torpédoborců, doprovázející bitevní eskadru, se ve stejnou chvíli odpojily Mohawk a Nubian. Vzhledem k nutnosti zachovávání naprostého rádiového klidu měly oba torpédoborce zaujmout postavení mezi bitevní eskadrou a vzdalujícími se křižníky, mít obě uskupení na dohled a signalizací zprostředkovávat jejich vzájemnou komunikaci.

Zbývaly dvě hodiny denního světla a Cunningham ještě úplně neztrácel naději, že pokud Vittorio Veneto zastavilo nebo alespoň výrazně zpomalilo, může k rozhodujícímu střetnutí dojít dokonce dřív, než se úplně setmí. Zatímco se bitevní eskadra hnala vpřed, nařídil letadlové lodi Formidable odstartovat třetí útočnou vlnu palubních letounů. Po krátké předletové instruktáži se v 17.35 vydalo k poslední známé pozici nepřítele šest albacorů 826. perutě a dva swordfishe 829. perutě. Všechny bombardéry byly opatřeny torpédy a vedl je stejně jako dopolední útok první vlny velitel 826. perutě korvetní kapitán Gerald Saunt. Po skončení náletu měly bombardéry zamířit na letiště v Maleme, neboť riziko nočního přistávání na palubu letadlové lodi bylo považováno za příliš vysoké. Jak osádky bombardérů, tak i všichni, kdo sledovali jejich start, se neubránili pocitu jisté netrpělivosti a nervozity. Slunce sice mělo zapadat až za hodinu, ale letouny dělilo od nepřítele padesát, možná i šedesát mil; po jeho nalezení musí v bezpečné vzdálenosti zaujmout nejvýhodnější postavení k útoku, vyčkat příhodné chvíle k jeho zahájení a doufat, že je nepřítel zatím nezpozoroval a že se jej podaří překvapit.

V očekávání večerního nebo nočního utkání obou loďstev pokládal admirál Cunningham aktuální a přesné informace za natolik důležité, že kromě vyslání Pridhamova-Wippellova svazu nařídil, aby po odletu útočné skupiny z Formidablu byl znovu katapultován průzkumný swordfish z Warspitu. Na sedadlo pozorovatele opět

usedl korvetní kapitán A. S. Bolt. Vzhledem ke značnému množství hlášení, která na Warspite během dne přicházela, by se mohlo zdát, že admirál Cunningham už musí mít o nepříteli dostatečný přehled, zejména musí mít jasno v tom nejdůležitějším - kde se nepřátelské loďstvo nachází, jaké má složení a jakou rychlostí pluje. Ale je třeba si uvědomit, že přesné pozorování a přesný popis toho, co bylo zpozorováno, vyžadovaly značnou zkušenost. Znamenalo to nejen znát siluety bojových plavidel nepřítele a být schopen rozpoznat i malé rozdíly, jimiž se od sebe liší, ale i dokázat správně posoudit rychlost nepřítele, která se odhadovala podle příďové vlny, podle vlny tvořené za zádí lodi nebo i z pohybu kouře z jejích komínů. Ostřílení pozorovatelé si dokázali poradit, ale mladí, kteří usedli do kabin letounů před nedávnem - v letecké skupině Formidablu jich byla řada - a neprošli potřebným výcvikem ani praxí, zpravidla nahrazovali nedostatek zkušeností nadšením a iniciativností, což samozřejmě vedlo ke spoustě omylů, zejména když se ocitli v situaci, na kterou vůbec nebyli připraveni. Konečný výsledek pozorování závisel nejen na kvalitách samotného pozorovatele, ale vyžadoval i dobrou spolupráci s ostatními členy osádky. Pilot měl manévrovat tak, aby pozorovatel mohl nepřátelské loďstvo po nezbytnou dobu dostatečně zřetelně vidět, a střelec-radista měl zajistit, že hlášení bude správně odesláno a text bude pro příjemce srozumitelný.

Náročnost práce leteckých pozorovatelů dokumentuje i záznam v deníku korvetního kapitána Bolta týkající se úkolu, s nímž vzlétl z Warspitu 28. března 1941 v 17.45:

„Operační důstojník štábu (fregatní kapitán Power) měl pro mne další úkol. Hned jak bylo u mého letounu doplněno palivo, byli jsme katapultováni, abychom vnesli jasno do protichůdných zpráv o pozici, kurzu, rychlosti, složení a rozmístění nepřátelského loďstva. Bylo známo, že rychlost Vittoria Veneta se snížila, ale nebylo jasné, zda další hlášené nepřátelské uskupení tvoří bitevní lodi nebo 203mm křižníky. V posledním okamžiku před startem jsem ještě vzal nějaké světelné bóje, neboť jsem věděl, že budeme nuceni přistát v noci na otevřeném moři, kde nebudou žádné osvětlené přistávací dráhy.

Plnili jsme průzkumné úkoly a odesílali hlášení vysílačkou přímo

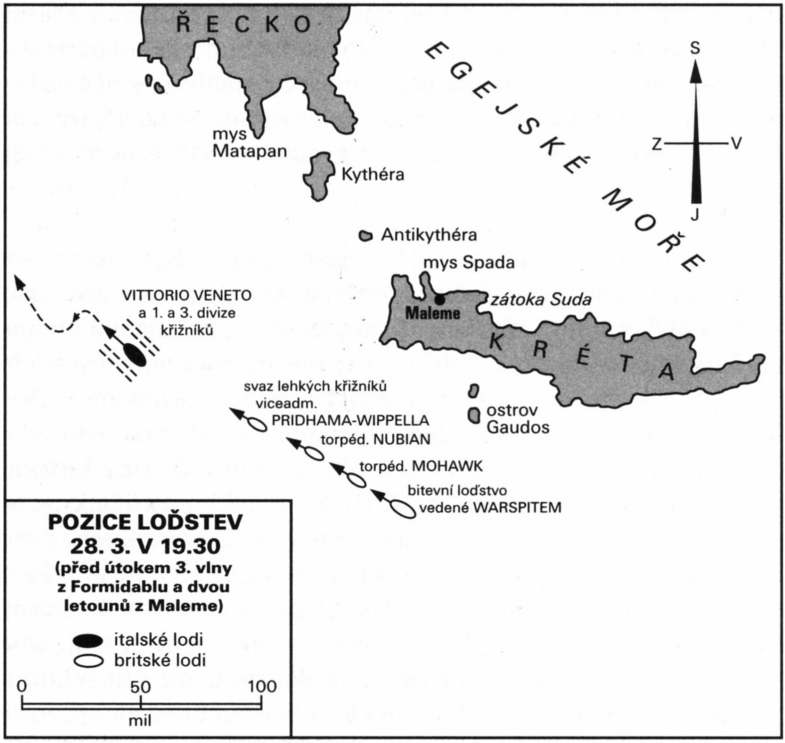
radiostanici v Alexandrii, vzdálené 400 mil. S vysílačkou jsme měli hodně zkušeností z ranních protiponorkových hlídkových letů prováděných z Alexandrie a také bylo velmi příjemné vědět, že můj telegrafista-střelec podporučík Pace dokáže odeslat tucet naléhavých operačních hlášení během pár minut. Tato hlášení, předávaná radiostanicí v Alexandrii na Maltu a do Gibraltaru, byla současně přijímána i radiostanicí ve Whitehallu a admiralita je měla téměř tak rychle jako vrchní velitel na Warspitu."

Deset minut po šesté hodině, ještě předtím než se poprvé ozval korvetní kapitán Bolt, vydal Cunningham pokyny předané signálními lampami z Warspitu všem lodím: „Jestliže křižníky navážou kontakt s poškozenou nepřátelskou bitevní lodí, bude k jejímu napadení vyslána 2. a 14. flotila torpédoborců. Jestliže ji nezničí, zaútočí bitevní skupina. Jestliže křižníky nepřítele nenajdou, zamýšlím provést obchvat ze severu a ze západu a navázat s ním kontakt ráno." Současně admirál nařídil, aby torpédoborce Mohawk a Nubian ukončily svůj úkol udržovat komunikaci mezi bitevní skupinou a Pridhamovými-Wippellovými křižníky a vrátily se ke 14. flotile. Jakmile se to stane, měla 14. flotila kapitána Philipa Macka (Jervis, Janus, Nubian a Mohawk) zaujmout postavení jednu míli napravo od bitevní eskadry a 2. flotila kapitána H. S. L. Nicholsona (Ilex, Hasty, Hereward a Hotspur) jednu míli nalevo od ní, zatímco 10. flotila kapitána H. M. L. Wallera (Stuart, Griffin, Greyhound a Havock) se vysune dopředu jako ochranná clona. V tuto dobu už admirál Cunningham nebyl takový optimista v odhadu doby potřebné k dostižení nepřítele, ale vycházeje z předpokladu, že po poškození Vittoria Veneta má výhodu rychlosti vyšší o 7 až 10 uzlů, očekával, že ke kontaktu hlavních sil obou stran může dojít zhruba za čtyři hodiny.

I když se v období mezi válkami britské válečné námořnictvo pravidelně věnovalo nácviku bojových akcí v noci, byla bitevní eskadra Středomořského loďstva od počátku války natolik zaměstnaná, že na podobná cvičení nezbýval čas. Loďstvo absolvovalo časté operační plavby, což se u starších bitevních lodí - a k nim patřily všechny, které Cunningham kdy v Alexandrii měl - projevovalo poruchami a zhoršujícím se technickým stavem. Pokud loďstvo

nebylo v akci, všechen čas se tedy využíval k nejnezbytnější údržbě a opravám. Vše fungovalo jen díky vysoké morálce a obětavosti posádek, a právě ona zmíněná bojová aktivita přispívala i k získávání potřebných zkušeností a návyků. Ale pokud se týkalo nočního boje, bylo tomu jinak: jen ti, kdo prošli výcvikem v mírových dobách, si plně uvědomovali jeho specifičnost, nutnost naprosto přesného dodržování všech pravidel - jeden velící důstojník se musel spolehnout, že druhý učiní přesně to, co v dané situaci učinit má. Bylo třeba zvládnout pravidla užívání světlometů, světlic, rychlé manévry ve tmě, být připraven na náhlé přenesení palby z jednoho cíle na druhý i na nepředvídané akce, kdy pouhých několik minut mohlo rozhodnout o úspěchu nebo katastrofě. Na Cunninghamových lodích bylo mnoho mladých důstojníků a námořníků, kteří zatím neměli možnost tyto zkušenosti získat. Obecně se proto noc nepovažovala za dobu vhodnou k boji, ale k relativnímu oddechu po hodinách naplněných intenzivní činností - i když to byly jen neustálé protiletecké poplachy a odrážení útoků nepřátelských bombardérů. V každém případě stál admirál Cunningham ve večerních hodinách 28. března 1941 před těžkým rozhodováním: má navzdory všem rizikům dát přednost noční bitvě, nebo vyčkat do rozednění a vystavit své loďstvo nebezpečí náletů nepřátelského letectva? Přitom rozhodnutí muselo padnout rychle, na dlouhé přemítání nebyl čas.

Swordfish korvetního kapitána Bolta s volacím znakem 3CT našel Vittorio Veneto v 18.20 a o jedenáct minut později odeslal první hlášení a další následovala v rychlém sledu. Obsahovala informace, na něž vrchní velitel netrpělivě čekal. Bolt sděloval, že není pochyb o tom, že nepřátelská bitevní loď byla poškozena, neboť pluje rychlostí pouhých 12 uzlů. Doprovázejí ji tři křižníky a sedm torpédoborců, udržuje kurz 300° a nachází se pouhých 50 mil od britského loďstva. Současně korvetní kapitán oznamoval, že severozápadně od Vittoria Veneta a jeho doprovodu pluje další skupina křižníků a torpédoborců. V 18.55 hlásil: „Nepřítel se soustřeďuje. Celé loďstvo, zpozorované do této chvíle, tvoří jedna bitevní loď, šest křižníků, jedenáct torpédoborců." Admirál Cunningham okamžitě reagoval rozdělením bitevní eskadry na dvě divize. Do první zařa-




dil rychlejší bitevní lodi Warspite a Valiant, do druhé bitevní loď Barham a letadlovou loď Formidable - i když byl Formidable se svými více než 30 uzly daleko nejrychlejším plavidlem eskadry, nezbývalo než rychlost druhé divize přizpůsobit Barhamu, schopnému dosáhnout nanejvýš 23 uzlů. Ve tři čtvrti na sedm byly potřebné manévry ukončeny a britské loďstvo plující v kýlové formaci v severozápadním kurzu pokračovalo ve stíhání nepřítele.

Poručík Torrens-Spence a podporučík Kiggell, piloti swordfishů 815. perutě námořního letectva z Maleme, doufali, že se jim podaří Italy nalézt a zaútočit na ně ještě před soumrakem.V 18.10 Torrens-Spence hlásil, že ve vzdálenosti 25 mil vidí skupinu čtyř křižníků a šesti torpédoborců. Když se ale letouny připravovaly k útoku, Italové je zahlédli a moment překvapení byl ztracen. Teď už

nebylo třeba spěchat. V 18.40 dorazila třetí vlna letounů z Formidablu, šest albacorů a dva swordfishe korvetního kapitána H. G. Saunta. Oba letouny 815. perutě se dočasně stáhly, aby nenarušily Sauntovy taktické záměry. Saunt se však rozhodl vyčkat v bezpečné vzdálenosti do doby, než nadcházející soumrak vytvoří nejvhodnější podmínky k útoku.

Těsně před 19. hodinou, když už se na palubách italských lodí s třeskotem uzavíraly vodotěsné dveře, doznívaly poplachové klaksony a hlídky a muži obsluhující protiletadlové zbraně upírali zraky k tmavnoucí obloze, odeslal průzkumný letoun s pozorovatelem korvetním kapitánem A. S. Boltem další hlášení. Oznamoval: „Nepřítel ve formaci o pěti kolonách. Zleva doprava a zepředu dozadu: tři torpédoborce; tři 203mm křižníky, bitevní loď třídy Littorio a dva torpédoborce; dva 152mm křižníky; tři 203mm křižníky. Čtyři plavidla tvoří protiponorkovou eskortu." Navzdory záměně dvou torpédoborců za 152mm křižníky a chybě v odhadu rychlosti o pouhý jeden uzel měl admirál Cunningham od té chvíle přesný obraz italského loďstva plujícího pár desítek mil před ním. Obě Boltova hlášení zaznamenali nejen na Warspitu, ale i na Vittoriu Venetu a Italové nešetřili obdivem nad výkonem britského pozorovatele. Můžeme si snadno představit, jaké pocity asi měl admirál Iachino, když srovnával obsah Boltových signálů s tím, čeho se jemu samému dostalo od vlastního leteckého průzkumu. Světla rapidně ubývalo, ale korvetní kapitán Bolt ještě nehodlal své poslání ukončit; sestoupil na výšku asi 600 metrů a ze vzdálenosti kolem čtyř mil Italy dál sledoval.

Poslední Boltovo hlášení sice poskytlo Cunninghamovi odpovědi na všechny nejdůležitější otázky týkající se nepřátelského loďstva, ale jeho rozhodování nijak neulehčilo, právě naopak. Admirál si plně uvědomoval, že překonat a rozvrátit Boltem popsanou obrannou formaci nepřátelského loďstva bude pro britské torpédoborce a eventuálně i křižníky, které ji v noci napadnou, tvrdým oříškem. Přitom ráno už budou Italové pod ochranou svých bombardérů z pozemních letišť. Mají tedy torpédoborce zaútočit, nebo je výhodnější vyčkat, pokusit se v noční tmě přiblížit se k nepříteli

s celým loďstvem a za rozbřesku na něj udeřit všemi silami? Cunningham přitom musel mít neustále na paměti jednu skutečnost mimořádného významu, kterou nemohl pominout a která ovlivňovala nejen jeho strategické, ale i taktické úvahy. Jako vrchní velitel Středomořského loďstva měl k dispozici všechny důležité informace týkající se situace ve Středomoří a na Středním východě. Vývoj událostí nasvědčoval tomu, že Němci nepochybně v brzké době napadnou Řecko, a Cunningham, znaje možnosti obou stran, věděl, že řecká armáda a britský expediční sbor nebudou schopny invazi odrazit. V jisté chvíli proto bude nutné britská vojska z Řecka evakuovat. Ke zvládnutí tohoto úkolu bude třeba každého bojového plavidla, a to jak k přímé účasti na převozu vojsk, tak i k ochraně evakuačních konvojů, neboť se dá předpokládat, že italské námořnictvo stejně jako italské a německé letectvo učiní vše pro to, aby lákavá kořist neunikla bez těžkých ztrát. A proto pokud bude nyní útok na italské loďstvo odkládat a po rozednění bude jedna nebo i více jeho lodí potopeno nebo vážně poškozeno, může to ovlivnit průběh předpokládané evakuace a mít za následek zajetí nebo smrt tisíců britských vojáků. Ráno 29. března budou nepochybně největší hrozbou německé střemhlavé bombardéry, stejné letouny, které před dvěma měsíci téměř potopily Illustrious, sesterskou loď Formidablu. Po zvážení všech pro a proti Cunningham nakonec rozhodl, že po útoku třetí vlny palubních bombardérů a dvou swordfishů z Maleme, k němuž dojde za soumraku, se torpédoborce pokusí nepřátelské loďstvo napadnout. Bitevní eskadra zatím bude pokračovat v jeho pronásledování a konečné rozhodnutí, zda a jakým způsobem zasáhne, padne až podle vývoje situace, zejména podle výsledku náletu a akce torpédoborců.

Slunce zmizelo za obzorem v 18.51, ale protože stále ještě bylo dost světla, nezbylo britským bombardérům než čekání prodloužit o další půlhodinu. V přibývajícím šeru je hlídky na italských lodích ztratily z dohledu a admirál Iachino doufal, že ani nepřátelští letci nemohou za snižující se viditelnosti mít přesný přehled o každém jeho hnutí, a proto ve snaze zmást je nařídil v 19.15 změnu kurzu o 30° na západ. Současně přikázal torpédoborcům Bersagliere a Alpino, plujícími za Vittoriem Venetem, začít s vypouštěním umělé-

ho kouře. Protože vše již bylo připraveno, oblaka tmavého dýmu se tentokrát objevila po pár minutách. I torpédoborce Granatiere a Fuciliere dostaly rozkaz položit kouřovou clonu. Hrozilo ale nebezpečí, že by do nich mohla v kouři narazit za nimi plující bitevní loď, proto na Iachinův pokyn první odbočil o 10° vlevo a druhý o 10° vpravo z její plavební dráhy.

Samozřejmě že Italové správně pochopili důvod vyčkávání nepřátelských letounů, a protože před půl osmou večer se již dostatečně setmělo, bylo jasné, že útok přijde každým okamžikem. Jako první uviděl a ohlásil blížící se bombardéry torpédoborec Alpino, plující na zadní pozici v koloně Vittoria Veneta. Iachino nařídil lodím plujícím na pravém a levém křídle formace rozsvítit světlomety a pokusit se piloty útočících letounů oslepit. Současně také vydal rozkaz k návratu na původní severozápadní kurz. Už v polovině manévru se však ozval rachot velkorážních kulometů a kanonů z protiletadlové výzbroje torpédoborců, dokonce zaburácely i salvy jejich 120mm hlavních děl. Nálet, na který se obě strany dlouho připravovaly, začal.

Trvalo jen chvíli, než se k palbě torpédoborců připojily i křižníky. Ze všech stran se ozýval ohlušující rámus, stovky hlavní chrlily k obloze proudy střel, splétajících vražednou pavučinu nastraženou do cesty útočícím letounům. Admirál Iachino a všichni velící důstojníci mohli jen napjatě sledovat, co přinesou následující okamžiky, obhlížet tmavou oblohu a být připraveni bleskurychle reagovat na vývoj situace. Po několika minutách však divoká palba slábla, až téměř ustala. Ale vzápětí děsivý koncert vypukl s ještě větší intenzitou a svítící střely prolétávající všemi směry připomínaly gigantický ohňostroj. Zdálo se, že největší koncentrace palby se ozývá z levoboku, což by svědčilo o tom, že jsou napadeny křižníky Sansonettiho 3. divize. Ve tři čtvrti na osm střelba opět začala ztrácet na síle a asi po pěti minutách, kdy se z různých míst ozývaly jen ojedinělé kulometné salvy a občas práskl výstřel z těžší zbraně, utichla úplně. Pak následovaly minuty plné napětí a očekávání, kdy se pekelná vřava rozpoutá znovu. Ale nestalo se tak, dvacet minut trvající nálet byl u konce. A je třeba dát za pravdu britskému autoru Ronaldu Sethovi, který vysoce ocenil mistrovství, s nímž italští velitelé zvládli situaci. V rychle přibývající tmě, v kouři a s nepřá-

telskými torpédovými letouny vynořujícími se zprava i zleva změnily rychle plující lodi dvakrát kurz a přitom nedošlo k žádné nehodě. Nikdy se však nevysvětlilo, proč admirál Iachino nenařídil start několika letounů Ro.37 připravených na katapultech jeho lodí. Jejich prvořadou funkcí byl sice průzkum a dělostřelecké pozorování, ale každý z nich byl vyzbrojen dvěma 12,7mm a jedním 7,7mm kulometem a přinejmenším se mohly pokusit útok nepřátelských bombardérů ještě víc rozvrátit. Jen americký námořní historik profesor Sadkovich nabízí prosté - a možná správné - vysvětlení: Iachino v době náletu uvažoval jako admirál a ne jako důstojník letectva.

Korvetní kapitán Saunt dal rozkaz k zahájení útoku v 19.25, ve chvíli, kdy se mu zdálo, že se dostatečně setmělo. Jakmile se však bombardéry k italskému loďstvu přiblížily na vzdálenost asi 3 000 metrů, zvedla se taková přehrada smrtící palby, že bylo zřejmé, že pokus proniknout jí ve formaci by byl sebevraždou. Letouny proto v posledních vteřinách útočného manévru odbočily na severovýchod a piloti uslyšeli ve sluchátkách Sauntův hlas nařizující zrušit formaci a napadat cíle samostatně a z různých úhlů. Ani to však situaci zásadně nezměnilo a osádky bombardérů nakonec neměly jinou možnost než oslepujícím světlem světlometů a hustou baráží protiletadlové palby prolétnout. Za těchto okolností byla orientace prakticky nemožná, ale i tak byli někteří letci přesvědčeni, že mezi tmavými stíny zahlédli bitevní loď. Po svržení torpéd se bombardéry snažily co nejrychleji uniknout, a za naprostý zázrak lze považovat to, že ani jeden z nich nebyl zasažen.

Protože přistávání na palubu Formidablu by bylo v noční tmě záležitostí nadmíru riskantní, jak už bylo řečeno, byli piloti třetí vlny ještě před vzletem instruováni, aby se po skončení akce uchýlili na letiště v Maleme. Tam také mezi devátou a jedenáctou hodinou večerní přistáli s výjimkou jednoho albacoru. Šlo o letoun označený 5A a pilotovaný podporučíkem G. P. C. Williamsem. Bombardéru došlo palivo a musel nouzově přistát na moři. Ale naštěstí zakrátko Williamse a další dva muže osádky objevil a vzal na palubu Juno, jeden ze tří torpédoborců svazu „D", které vypluly z přístavu Pireus.

Ve chvíli, kdy palubní letouny odlétaly, napadly italské loďstvo

dva swordfishe z Maleme. Poručík Torrens-Spence sice viděl siluety lodí zahalené v mračnech kouře, ale i on byl natolik oslepován světlomety, že se rozhodl vystoupit do větší výšky, aby se mohl lépe zorientovat. Pak si vybral křižník plující na konci kolony na pravé straně. Spustil se dolů a ve vzdálenosti asi 450 metrů od cíle svrhl torpédo zaměřené na jeho příď. Přestože byl swordfish v závěrečné fázi útoku zasažen protiletadlovou palbou, podařilo se mu uniknout. Když jeho kolega, poručík Kiggell, viděl, že letouny z Formidablu útočily na italskou formaci zprava, rozhodl se napadnout ji zleva. Asi 1 000 metrů od levého okraje kouřové clony vypustil torpédo mířící 100 metrů před valící se chuchvalce kouře v naději, že za zhruba jednu minutu, kterou torpédo potřebuje k překonání 1 000 metrů, se v kouři skryté nepřátelské lodi posunou do jeho dráhy. V jistém okamžiku dokonce zahlédl mezerou v kouřové cloně velkou loď a těsně vedle ní plující torpédoborec. Když kolem osmé hodiny večerní bombardéry odlétaly - v Maleme přistály asi v 21.20 -, osádka žádného z nich, ať šlo o skupinu z Formidablu, či o dva swordfishe 815. perutě, nevěděla, zda se podařilo nepřítele zasáhnout, nebo všechno úsilí vyznělo naprázdno. Ve skutečnosti však právě skončený nálet významně ovlivnil další osudy italského válečného námořnictva. Když britské letouny zmizely ve tmě, utichla vřava protiletadlové palby a zhasly světlomety, na hladině zůstala těžce poškozená a pohybu neschopná loď - těžký křižník Pola.

Samozřejmě se nabízí otázka, který z deseti útočících bombardérů svrhl torpédo, které jako jediné našlo cíl. Všechny prameny v této souvislosti zmiňují dvě jména: pilot swordfishe z Maleme poručík F. A. M. Torrens-Spence a pilot albacoru 5A z Formidablu podporučík G. P. C. Williams. V naprosté většině případů se však nakonec usuzuje, že na základě všech zjištěných skutečností je s téměř stoprocentní jistotou možno prohlásit, že Polu zasáhlo torpédo letounu 5A podporučíka Williamse. Když hustá protiletadlová palba přinutila palubní letouny z Formidablu rozdělit se a útočit jednotlivě, bylo pro letce prakticky nemožné cokoliv vidět jasně - do očí jim svítily světlomety a lodi zahaloval kouř. Albacore 5A nalétal na cíl jako poslední z letounů Formidablu. Navzdory zničující palbě bombardér letící těsně nad hladinou pokračoval k velké lodi a v 19.45 svrhl torpédo. Většina pilotů se sice domnívala, že

napadli bitevní loď, ale někteří z pozorovatelů hlásili, že zasažen byl křižník plující na střední pozici pravého křídla nepřátelské formace. To byla Pola a mohutná exploze jí otřásla v 19 hodin 46 minut, minutu poté, co podporučík Williams uvolnil držáky torpéda. Trosečníci z Poly později s respektem hovořili o odvážném pilotovi, kterého od pokračování v útoku neodradila ani soustředěná palba všech protiletadlových zbraní. I když se ve světle těchto skutečností zdá odpověď na shora položenou otázku jasná, v zájmu objektivnosti je třeba říci, že ne všichni byli a jsou nezvratně přesvědčeni, že autorství rozhodujícího zásahu italského křižníku je možno jednoznačně připsat podporučíku Williamsovi. Nevylučují, že Polu mohl torpédovat poručík, pozdější námořní kapitán Michael Torrens-Spence. Dokládá to i text jeho nekrologu uveřejněný 13. prosince roku 2001 v londýnském listu The Times. Uvádí se v něm: „Torrens-Spence dorazil do blízkosti italského loďstva před letouny z Formidablu a skrze hustou a vše zahalující kouřovou clonu byl svědkem jejich útoku. Neviděl žádný zásah a po jejich odletu dokázal najít mezeru v kouřové cloně a napadnout těžký křižník, kterým, jak se ukázalo, byla Pola. Ve své typicky profesionální a věcné operační zprávě uvedl: ‚Nezpozorován žádný výsledek.' Ale křižník byl přinucen zastavit, a s přihlédnutím ke zkušenosti a schopnostem Torrense-Spence je zcela možné, že architektem vítězství u mysu Matapan byl on."

V 18.40 odstartoval z letadlové lodi Formidable bombardér s označením 5MG; byl to poslední letoun, který toho dne opustil letovou palubu. Jeho úkolem bylo vystřídat korvetního kapitána Bolta a převzít sledování italského loďstva. Na místo dorazil v 19.50 a Bolt obdržel pokyn odletět do zálivu Suda na Krétě. Noc byla bezměsíčná a naprosto tmavá a korvetní kapitán se obával, že mohou mít značné potíže s přistáním na černé hladině, kde samozřejmě nebude žádná osvětlená přistávací dráha a ani stopy po horizontu. Navíc úzký záliv svírala strmá úbočí a všechna světla na břehu byla zatemněna, stručně řečeno v žádném případě nešlo o podmínky dovolující nějaké hazardování. Vjezd do přístavu chránily trámové uzávěry strážené hlídkovými čluny. Protože moře bylo naštěstí klidné, Bolt rozhodl sestoupit před přístavem nízko nad hladinu, svrhnout několik světelných bójí, provést obrat o 360°

a opatrně přistát. Protože loďstvo mělo zoufalý nedostatek náhradních dílů všeho druhu, byla vymontována i většina přístrojů z řídicího panelu Boltova swordfishe a poskytnuta letounům bojových perutí, takže pilotu Riceovi zůstaly jen jednoduché ukazatele základních funkcí. Přesto v 21.25 swordfish 3CT bez újmy dosedl na hladinu a Bolt v operačním hlášení po zásluze ocenil umění a zkušenost poručíka Rice. Jakmile se hydroplán identifikoval hlídkovým plavidlům, pokračoval vlastní silou do přístavu vzdáleného asi pět mil. V inkoustové tmě to byla strastiplná cesta a Bolt byl nucen užít signální lampu jako svítilnu. Konec trápení učinilo až setkání s motorovým člunem, který letoun navedl do kotviště. Bolt se okamžitě odebral na křižník York, kde se hlásil veliteli kapitánu Portalovi a kde se mu také dostalo prvních informací o průběhu náletu třetí útočné vlny. Ve svých vzpomínkách korvetní kapitán zmiňuje, jak pak sdílel lítost kapitána Portala nad tím, že při útoku italských výbušných člunů před několika dny byl zasažen i lodní sklad vína.

Hned jak nálet skončil, začal admirál Iachino zjišťovat, zda lodi utrpěly nějaká poškození, a pokud ano, jak vážná. Na Vittoriu Venetu nezaznamenali nic, co by připomínalo explozi leteckého torpéda, to ale ještě neskýtalo žádnou jistotu. Jako první přišlo hlášení od fregatního kapitána Giuseppa De Angioy, velitele torpédoborce Bersagliere, po celou dobu plujícího v koloně přímo za Vittoriem Venetem. Oznamoval sestřelení jednoho nepřátelského letounu. Tato informace však nebyla správná; z paluby torpédoborce zřejmě zahlédli zásah, který postihl ocasní plochy swordfishe poručíka Torrense-Spence, nevěděli však už, že ho přestál. Protože velitelům divizí trvalo nějakou dobu, než shromáždili všechna potřebná hlášení a předali je na můstek Vittoria Veneta, Iachino mezitím oznámil dispozice pro nadcházející noc. Udržovat ve tmě formaci o pěti kolonách blízko sebe plujících lodí bylo riskantní a také už to nebylo nutné, neboť šlo o opatření určené především k ochraně vlajkové lodi proti útoku nepřátelských torpédových bombardérů, a v noci nebezpečí dalšího náletu nehrozilo. Iachino proto nařídil, aby Cattaneova 1. divize křižníků s doprovodnou 9. divizí torpédoborců zaujala postavení asi 4 500 metrů před Vittoriem Venetem a Sansonettiho 3. divize křižníků s torpédoborci 12. divize

postavení asi 4 500 metrů za jeho zádí. Pouze 13. divize torpédoborců měla plnit funkci blízké ochrany, rozmístěné kolem bitevní lodi.

V době, kdy se plavidla přeskupovala, byla Iachinovi předána depeše, která před hodinou došla z vrchního velitelství námořnictva. Proč ji admirál nedostal okamžitě, zůstává jednou ze záhad bitvy u Matapanu; možná to způsobila vypjatá a nervózní atmosféra provázející očekávání náletu nepřátelských letadel a jeho průběh. Depeše totiž obsahovala informaci prvořadé důležitosti: „Podle zjištění rádiové zaměřovací služby vysílala v 17.45 do Alexandrie nepřátelská vlajková loď nacházející se v pozici 40 mil v kurzu 240° od mysu Krios." Mys Krios je jihozápadní výspou ostrova Kréty, a pokud byla v depeši udávaná pozice zaměřena správně, znamenalo to, že nepřátelská vlajková loď byla v tu dobu 75 mil za zádí Vittoria Veneta. Admirál Iachino se však dopustil dalšího z řady omylů, k nimž došlo na můstku italské vlajkové lodi dne 28. března 1941. Hlášení jej nijak neznepokojilo, protože od tří hodin odpoledne neobdržel žádnou informaci o nepřátelském loďstvu, a už vůbec ne o silném hladinovém uskupení pohybujícím se v označeném prostoru; byl přesvědčen, že kdyby se tam skutečně nacházelo, muselo by být objeveno daleko dříve. Jedinými nepřátelskými plavidly, která se mohla zdržovat poblíž, měla být stále jen skupina lehkých křižníků, s nimiž se Italové utkali dopoledne, a tři torpédoborce zpozorované ve čtvrt na pět odpoledne v průlivu mezi Krétou a Antikythérou. Iachino se přikláněl k názoru, že nepřátelskými plavidly zaměřenými rádiovým odposlechem v 17.45 mohou být právě ony britské lehké křižníky.

Ještě nebyla debata o celé věci definitivně uzavřena, když začaly přicházet alarmující zprávy. Radiostanice Vittoria Veneta zachytila signál z křižníku Zara, vlajkové lodi viceadmirála Cattanea. Viceadmirál žádal Polu, aby sdělila, jaký je její stav. Na Vittoriu Venetu hned vyvstalo podezření, že Pola musela být při náletu poškozena, a protože se dosud neozvala veliteli divize, admirál Iachino se začal obávat, že se stalo něco vážného. Později vysvětloval, že téměř současný příchod obou zpráv, tj. informace od Supermariny o objevení nepřátelské vlajkové lodi a signálu o poškození Poly, způsobil, že nevěnoval dostatečnou pozornost první

informaci varující před blízko plujícími Brity (ve skutečnosti byl Cunningham v tu dobu pouhých 55 mil od italského loďstva). Italský námořní historik Francesco Mattesini poznamenává, že Iachino obdržel zprávu o Pole nejméně šest minut po přijetí informace od Supermariny, což mělo zkušenému námořnímu veliteli stačit k rozpoznání jejího významu. Samozřejmě že konečná odpovědnost vždy spočívá na veliteli, bez ohledu na to, jestli má k uvažování o minutu více nebo méně. Nutno ale říci, že na chybném posouzení důležité informace, a tím i na všem, co následovalo, se ve skutečnosti podíleli i náčelník Iachinova štábu a další štábní důstojníci, neboť nikde není zmínka, že by některý z nich admirálovi připomněl, že zprávě o nedaleko plující nepřátelské vlajkové lodi je třeba věnovat odpovídající pozornost, nebo že by někdo nabádal k větší obezřetnosti.

Jako první si povšimli potíží Poly z křižníku Fiume plujícího v koloně za ní; viděli, jak Pola náhle začala ztrácet rychlost a po krátké chvíli úplně zastavila. Velitel Fiume kapitán Giorgio Giorgis o tom okamžitě rádiem informoval Zaru. Zara depeši přijala, ale na Vittoriu Venetu ji nezachytili. Viceadmirál Cattaneo chtěl mít před podáním hlášení vrchnímu veliteli přesnější informace, proto se napřed obrátil přímo na Polu s dotazem na její stav. A už po několika minutách musel Iachinovi oznámit neblahou zvěst: Pola byla zasažena torpédem ve střední části trupu, nemůže pokračovat v plavbě a hlavní síly loďstva se jí rychle vzdalují.

Iachino zpočátku hodlal vyslat k Pole torpédoborec s úkolem přezkoumat rozsah jejího poškození a zjistit, jakou potřebuje pomoc. Vzápětí si však uvědomil, že plavba jedné osamocené lodi by byla příliš riskantní, proto ve 20.15 nařídil viceadmirálu Cattaneovi, aby se vydal Pole na pomoc s křižníky Zara a Fiume a 9. divizí torpédoborců. Ve stejnou chvíli však došla na Vittorio Veneto rádiová depeše, v níž Cattaneo navrhoval, že k Pole vyšle dva torpédoborce 9. divize. Iachino však teď už nepovažoval ani dva torpédoborce za dostačující. Bude-li třeba vzít Polu do vleku, dva torpédoborce její vlečení a ochranu nezvládnou, a stejně by tomu bylo i v případě, kdyby byl křižník sice schopen plout vlastní silou, ale jen malou rychlostí. Nebylo také možno vyloučit, že se Pola potá-

pí, nebo že je natolik poškozena, že nezbude než ji potopit, a pak by torpédoborce měly problémy se záchranou její početné posádky. Kromě toho, bude-li nutno na místě učinit rozhodnutí o potopení, měl by tak učinit důstojník s vyšší hodností, než měl velitel Poly kapitán Manlio De Pisa nebo velitel torpédoborců, byť jím byl velitel celé 9. divize kapitán Salvatore Toscano. Není známo, zda se admirálovo rozhodnutí vyslat k Pole zbývající dva křižníky 1. divize a celou divizi torpédoborců setkalo s všeobecným souhlasem důstojníků jeho štábu, ale ví se, že tentokrát přinejmenším jeden z nich, šéf dešifrantů fregatní kapitán Porta, vyjádřil určité výhrady. Jeho argumenty však byly založeny spíše na prozíravé intuici než na faktech a vrchního velitele nepřesvědčily.

Jakmile Cattaneo obdržel rozkaz, aby se se dvěma těžkými křižníky a čtyřmi torpédoborci vrátil k Pole, potvrdil jeho přijetí a nevznesl žádnou námitku. Ve 20.38 předal admirálu Iachinovi další, čerstvě získané informace z Poly. Původní údaje o zásahu torpéda do střední části lodi byly opraveny, zasažena byla záď. Dále hlášení uvádělo, že jsou zaplaveny tři podpalubní komory včetně strojů na levoboku a je vyřazeno pět z osmi kotlů. Kapitán De Pisa žádal, aby ho vzali do vleku. Situace se sice jevila jako velmi vážná, přesto však vše, co bylo zatím známo, naznačovalo, že poškození nemusí být fatální, a proto je nutno pokusit se křižník zachránit. Pola byla jedním z těžkých křižníků třídy Zara, jejichž konstrukce umožňovala, aby zůstala plavbyschopná i ve stavu, v jakém se právě nacházela. Dokazovala to i skutečnost, že ani hodinu po zásahu se nezdálo, že by jí hrozilo bezprostřední nebezpečí potopení.

Iachino stále věřil, že pokud jsou hlavní síly britského Středomořského loďstva na moři, pak 170 mil jihovýchodně od něj a poblíž není žádné nepřátelské hladinové uskupení, které by mohlo jeho loďstvo vážně ohrozit. Předpokládal, že skupina lehkých křižníků, která jej po řadu hodin sledovala, s největší pravděpodobností po setmění pronásledování zanechala. Pokud se týkalo oněch tří zpozorovaných torpédoborců, zatím ještě byly daleko, ale i kdyby zaútočily, jak skupina Vittoria Veneta, tak i Cattaneův svaz měly dost sil, aby jim dokázaly čelit. K posílení přesvědčení, že akutní nebezpečí nehrozí, přispělo i rozšifrování signálu, kterým britský vrchní velitel ve 20.30 nařizoval svým plavidlům snížit rychlost na

15 uzlů. To nesvědčilo o snaze dostihnout Italy a napadnout je. Ale přes to všechno, jako by byl veden předtuchou, že přijde čas, kdy bude muset svá rozhodnutí obhajovat, když Cattaneo ve 21 hodin 6 minut odplouval k Pole, Iachino mu odeslal dvě depeše. V první jej uvědomil o pozici nepřátelské vlajkové lodi, o níž byl krátce předtím informován Supermarinou, a ve druhé nařizoval: „V případě střetnutí se silnějším protivníkem Polu opusťte." Nutno říci, že druhá depeše byla úplně zbytečná, neboť zásada nepouštět se do boje s mocnějším nepřítelem byla jedním ze základních operačních principů italského námořnictva a viceadmirálovi a veliteli divize těžkých křižníků ji nebylo třeba připomínat. Pokud se týkalo informace o britské vlajkové lodi, Iachino se v podstatě zachoval stejně jako Supermarina - pouze předal podřízenému určité údaje, aniž mu poskytl jakýkoliv klíč k jejich interpretaci nebo mu sdělil, jak je hodnotí on sám.

Už ve 20.45 Iachino nařídil změnit kurz o 23° na sever a rychlostí 19 uzlů plout k mysu Colonne na jihozápadním pobřeží Tarentského zálivu; změna kurzu měla britským torpédoborcům, které admirál považoval pro nastávající noc za hrozbu číslo jedna, ztížit nalezení jeho loďstva. Pak o celé situaci, o svých rozhodnutích a o záměru pokračovat s Vittoriem Venetem a křižníky Sansonettiho 3. divize do Taranta podrobně informoval vrchní velitelství v Římě. Jak zakrátko uvidíme, změna kurzu a zvýšení rychlosti v době, kdy Britové kvůli tmě nic z toho už nemohli zaznamenat, bylo jedno z mála šťastných rozhodnutí italského vrchního velitele: způsobilo, že křižníky a torpédoborce vyslané admirálem Cunninghamem k jeho nalezení a nočnímu napadení neuspěly.

Křižníky Zara a Fiume mířící spolu s torpédoborci Alfieri, Gioberti, Carducci a Oriani k Pole pluly prvních asi dvacet minut rychlostí 16 uzlů, poté až do 22. hodiny udržovaly rychlost kolem 22 uzlů a pak opět zpomalily na 16 uzlů. To už urazily přibližně 24 míle. Na palubách byl klid, všichni věřili, že v podstatě žádné nebezpečí nehrozí. Na Zaře a Fiume už připravovali vlečná lana, ale viceadmirál Cattaneo řekl veliteli Zary, kapitánu Luigimu Corsimu, že konečné rozhodnutí o osudu Poly učiní až po zjištění rozsahu jejího poškození. Cattanea sice lehce znepokojovala informa-

ce, která přišla z vrchního velitelství kolem osmé hodiny večerní a sdělovala, že ve tři čtvrti na šest odpoledne goniometrická služba zachytila vysílání nepřátelské vlajkové lodi údajně se v tu dobu nacházející asi 75 mil za zádí Vittoria Veneta. Ale protože byl stejně jako admirál Iachino a Supermarina přesvědčen, že britský bitevní svaz neopustil Alexandrii, považoval, opět ve shodě s názorem vrchního velitele, plavidla zmiňovaná v odpolední zprávě za britské torpédoborce nebo lehké křižníky - o plavbě tří nepřátelských torpédoborců v oblasti ostrovů Kythéra a Antikythéra byli oba italští velitelé opakovaně informováni a stejně tak nemohli vyloučit, že někde poblíž jsou stále ještě nepřátelské lehké křižníky, které už ráno napadl svaz viceadmirála Sansonettiho a před polednem Vittorio Veneto. Ale ani v jednom případě nešlo o soupeře, z něhož by Cattaneo, byť oslaben o Polu, měl mít obavy; v případě potíží vždy mohl využít vysoké rychlosti svých lodí a uniknout. Viceadmirálovu jistotu, že nehrozí vážnější nebezpečí, zejména ne v noci, sdíleli i ostatní důstojníci. A nepochybně právě toto přesvědčení bylo jedním z hlavních důvodů nepřipravenosti italských lodí k boji v okamžiku, kdy se setkaly s britským loďstvem.

Po odplutí Cattaneova svazu k Pole pokračovalo italské loďstvo v čele s Vittoriem Venetem k Tarentskému zálivu. Více než hodinu byl klid, nepřišla žádná zpráva, nic se nedělo. Stíny bitevní lodi, křižníků a doprovodných torpédoborců klouzaly po téměř nehybné hladině, za nimi zůstávaly jen široké brázdy vody zvířené otáčejícími se šrouby. Krátce po dvaadvacáté hodině však byl vyhlášen poplach. Na pravoboku, ve značné vzdálenosti před italským uskupením, se na okamžik objevil záblesk světla připomínající rozsvícený světlomet. Protože loďstvo bylo stále ještě daleko od pevniny, Iachino a jeho důstojníci se nakonec shodli, že světlomet musela z nějakého důvodu rozsvítit nepřátelská loď a že s největší pravděpodobností šlo o některý ze slídících torpédoborců. Když se ale světlo už neobjevilo, byl poplach odvolán. Iachina však neopouštěla obava, že jej po rozednění mohou znovu napadnout britské letouny. Proto požádal Supermarinu o zajištění stíhací ochrany od časného rána příštího dne a současně žádal, aby mu z Messiny vypluly vstříc čtyři torpédoborce 10. divize. Sotva stačila radiostani-

ce Vittoria Veneta depeši odeslat, přiběhl k admirálovi jeden z důstojníků a vzrušeným hlasem oznamoval, že ze vzdálenosti odhadované na 40 mil je slyšet dunění těžkých děl a jsou vidět světla světlometů. Iachino spěchal na můstek, a když v udávaném směru zahlédl na horizontu zář světlic, ani na okamžik nepochyboval, že se 1. divize křižníků a 9. divize torpédoborců dostaly do potíží. Okamžitě odeslal viceadmirálu Cattaneovi dotaz, zda jsou jeho lodi napadeny. Radiostanice Zary ale neodpověděla.

# Noční střetnutí

Křižníky Orion, Ajax, Gloucester a Perth viceadmirála Pridhama-Wippella, pověřené v 16.51 úkolem nalézt italské loďstvo s poškozenou bitevní lodí, zamířily po odpoutání od bitevní eskadry na severozápad a v nezměněném kurzu pokračovaly vysokou rychlostí více než dvě hodiny. V 19.07 viceadmirál nařídil rozvinutí do stran s rozestupy sedmi mil - hodlal tím zvýšit šanci na objevení nepřítele. Manévr však ještě nebyl dokončen, když v červáncích zapadajícího slunce zahlédly hlídky na Orionu vpředu, ve vzdálenosti asi 12 mil, obrysy dvou neznámých lodí. Pridham-Wippell byl v tu chvíli přesvědčen, že italský velitel se o jeho svazu dozvěděl a vysílá některá za svých plavidel, aby jej napadla a zahnala. Zrušil proto rozkaz o rozvinutí a naopak nařídil soustředění křižníků do bojové formace. Také okamžitě informoval admirála Cunninghama o tom, že má italské loďstvo na dohled.

Pridham-Wippell se ale mýlil, Italové o přítomnosti britských lodí zatím nic nevěděli. A tak v době mezi 19.30 a 19.45 mohly jejich posádky nikým neobtěžovány sledovat na obzoru nesčetné záblesky protiletadlové palby, jasně napovídající, že ve vzdálenosti necelých 20 mil se početné nepřátelské hladinové uskupení všemi prostředky brání náletu třetí útočné vlny z Formidablu a bombardérů z Maleme. Pridham-Wippell stále ještě pokládal za nejrozumnější držet svá plavidla pohromadě, aby mohl reagovat podle vývoje situace. Současně přikázal snížit rychlost z dosavadních 30 na 20 uzlů, neboť světélkující vodní tříšť, rozstřikovaná příděmi rychle plujících lodí, byla v polotmě začínající noci zdaleka viditelná.

Nálet na italské loďstvo sledoval také bombardér s označením 5MG vyslaný z Formidablu k vystřídání korvetního kapitána A. S. Bolta. Po půl osmé 5MG hlásil, že pravděpodobně bylo zasaženo několik italských plavidel. O čtvrt hodiny později odeslal další depeši, že se nepřátelské loďstvo rozdělilo: jeho větší část pokračuje v kurzu 220°, zatímco „bitevní loď" zastavila a vznáší se nad ní

kouř. Nějakým řízením osudu Cunningham druhou informaci vůbec nedostal, a jak se ukázalo, toto nedopatření jej uchránilo od chybných rozhodnutí, která by jinak s velkou pravděpodobností učinil. Osádka 5MG měla jen minimální zkušenosti s nočním sledováním, proto uvedla kurz odplouvajících italských lodí zcela chybně a chybně identifikovala i plavidlo, které zastavilo - nešlo o bitevní loď, ale o těžký křižník. Ronald Seth poznamenává: „Kdyby britský vrchní velitel jednal na základě této informace, to, k čemu následně došlo, by se asi nikdy nestalo." V každém případě však krátce po osmé hodině večerní znal admirál Cunningham několik důležitých skutečností: věděl o poškození Vittoria Veneta, z hlášení viceadmirála Pridhama-Wippella, oznamujícího navázání kontaktu s nepřítelem, byl již před hodinou informován o pozici italského loďstva a podle prvního hlášení letounu 5MG mohl doufat, že jsou poškozena i některá další nepřátelská plavidla. Zdálo se, že úspěch je na dosah ruky. Ale i když Cunninghama pochopitelně nesmírně lákala příležitost zničit vlajkovou loď italského válečného námořnictva, současně si uvědomoval, jak snadno může celé svoje loďstvo přivést do velmi nebezpečné situace. Pokud například vyšle 14. a 2. flotilu torpédoborců do útoku a nepřítel využije tmy k provedení protiúderu, bitevní eskadru s letadlovou lodí budou chránit jen čtyři torpédoborce.

Dalším velkým problémem byla odpověď na otázku, zda je prozíravé se třemi bitevními loďmi zaútočit v noční tmě na ochranný val, který kolem Vittoria Veneta vytvořilo nejméně šest křižníků a jedenáct torpédoborců. Cunningham navíc nemohl pominout sice nepotvrzenou, ale také dosud stále nevyvrácenou informaci o dalším italském hladinovém uskupení, zahrnujícím dvě bitevní lodi, tři křižníky a pět torpédoborců. Byl si ale současně vědom toho, že pokud je bitevní loď Vittorio Veneto schopna navzdory poškození plout rychlostí 14 až 15 uzlů - a že je toho schopna, potvrdil korvetní kapitán Bolt - , pak neudeří-li na ni v noci, ráno už bude pod ochranou jak italského, tak i německého letectva. Někteří důstojníci štábu pokládali vystavení letadlové a tří bitevních lodí takovému nebezpečí za neúnosné. Admirál Cunningham tuto situaci popisuje slovy:

„Přišel těžký okamžik rozhodování jak se zachovat. Byl jsem pře-

svědčen, že když už jsme došli tak daleko, bylo by pošetilé nevyvinout veškeré úsilí a nedokončit zničení Vittoria Veneta. Současně jsme nepochybovali, že italský admirál musí dobře vědět o naší pozici. Disponoval značným počtem křižníků a torpédoborců a na jeho místě by žádný britský admirál neváhal užít všechny torpédoborce a za podpory křižníků opatřených torpédomety napadnout loďstvo, které jej pronásleduje. Někteří důstojníci mého štábu tvrdili, že by bylo nemoudré hnát se slepě za ustupujícím nepřítelem s třemi těžkými loďmi a s letadlovou lodí a riskovat, že budou poškozeny a že se po rozednění snadno ocitnou v dosahu nepřátelských střemhlavých bombardérů. Se zdvořilou pozorností jsem tyto názory vyslechl, a protože debata se překrývala s časem večeře, řekl jsem, že povečeřím a uvidím."

Atmosféru a události na velitelském můstku Warspitu v oněch kritických minutách zaznamenal i dělostřelecký důstojník loďstva a člen Cunninghamova štábu fregatní kapitán Geoffrey Barnard:

„ABC* měl v očích dobře známý ocelově modrý pohled a štáb nepochyboval, že se něco stane. Nicméně pro štáb představovala kompaktní masa nepřátelského loďstva pěkný problém, ať už šlo o jakoukoliv formu nočního útoku. Myslím však, že ABC se pravděpodobně už před osmou hodinou rozhodl vyslat do útoku lehké síly a osobně je následovat s bitevní eskadrou, nicméně dodržel formality tím, že požádal některé důstojníky o názor. Ale ani operačnímu důstojníkovi, ani navigačnímu důstojníkovi loďstva se tento nápad příliš nezamlouval a vyjádřili to, byť rozdílným způsobem. Dělostřelecký důstojník pravil, že by sice rád viděl děla v akci, ale že bitevní lodi celé měsíce neprováděly noční střelby, a pokud se ocitneme ve zmatku noční akce, mohou být problémy i se světlicemi a světlomety. ABC pohlédl na své předpokládané pomocníky a řekl: ‚Jste spolek zbabělých skunků. Teď jdu na večeři a potom uvidím, jestli není moje odvaha větší než vaše.'"

Neopomeňme si v citátu z Cunninghamových pamětí povšimnout zmínky o „zdvořilé pozornosti", s níž vyslechl názory svých důstojníků.

* ABC - přezdívka, kterou byl admirál sir Andrew Browne Cunningham familiárně označován v celém britském loďstvu.

Admirál Cunningham povečeřel, vrátil se na můstek a oznámil své rozhodnutí: Noční bitvu zahájí torpédoborce, a pokud nezničí nepřátelskou bitevní loď torpédy, vyrazí do akce všechny tři bitevní lodi eskadry. Ve 20.37 nařídil kapitánu Philipu J. Mackovi, veliteli 14. flotily torpédoborců, tvořené Jervisem, Janusem, Mohawkem a Nubianem, aby spolu s 2. flotilou kapitána H. St. L. Nicholsona, zahrnující torpédoborce Ilex, Hasty, Hotspur a Hereward, na nepřítele zaútočil. Rozkaz zněl: „Urgentní. 14. a 2. flotile torpédoborců od vrchního velitele. Flotily napadnou nepřátelské loďstvo torpédy. Odhadovaný směr a vzdálenost centra nepřátelského loďstva od admirála ve 20.30: 286° a 33 mil." 10. flotilu kapitána H. M. L. Wallera s torpédoborci Stuartem, Greyhoundem, Griffinem a Havockem Cunnigham ponechal k ochraně bitevní eskadry.

Osm torpédoborců pod velením kapitána Macka vytvořilo dvě kolony, které vzdáleny od sebe něco přes 1 200 yardů pluly rychlostí 28 uzlů v kurzu 300°. Poručík Hugh Hodgkinson, zástupce velitele torpédoborce Hotspur, uvedl:

„Jakmile přišel signál k akci, velký oblouk ochranné clony torpédoborců se rozpadl, každá loď zrychlila na téměř třicet uzlů a naklánějíc se a vlníc se jako úhoř zaujala místo za svým vůdcem v jedné ze dvou kolon. Potom jsme spěchali tmou na západ, vstříc velkému očekávání a hořkému zklamání. Znali jsme kurz Vittoria Veneta za soumraku a byli jsme v té době téměř přímo za ním, takže byla-li hlášení letadel o jeho rychlosti správná - což bylo podstatou celé věci - , tak za předpokladu, že míří přímo k Tarantu, bychom jej měli dohonit během dvou nebo tří hodin. Jestliže Italové ví, jak jsme blízko, pravděpodobně učiní výrazné změny a dvě nebo tři hodiny budou v ostrých úhlech měnit kurz. Protože kolem sedmé večer provedly německé bombardéry na naše loďstvo lehký nálet, bylo možné, že Italové zhruba věděli, kde se nalézáme. Velící důstojník torpédoborců (kapitán Mack ze 14. flotily) musel rozhodnout, zda bude své dvě flotily držet pohromadě pro útok nebo zda některou užije k pátrání po nepříteli. Myslím, že to bylo nesmírně těžké rozhodování, ale on je založil na předpokladu, že Italové poplují přímým kurzem domů... Napětí a vzrušení zažívané během dne nebyly ničím ve srovnání s nynějším napjatým očekáváním.

Třicetiuzlovou rychlostí jsme vplouvali do historie, ale do jaké historie? Když vše půjde dobře, můžeme vypálit kolem třiceti torpéd na loďstvo, v němž je bitevní loď a osm křižníků již zdemoralizovaných dnem plným náletů. To byla ta nejlepší alternativa, a tou nejhorší bylo, že se nám vůbec nepodaří nepřítele najít. Takové myšlenky mi procházely hlavou. Uvědomoval jsem si, že je to největší příležitost, jakou kdy torpédoborce měly... Uplynula hodina strávená na bojových stanovištích ve stavu maximální ostražitosti. Jak důstojníci, tak hlídky prozkoumávali temnotu bez ohledu na bolící oči; jen z můstku obhlíželo horizont sedm silných nočních dalekohledů. Loď, která v noci uvidí první, je zpravidla ta, která zvítězí."

Pocity posádek britských torpédoborců, které se - připomínajíce smečku vypuštěných chrtů - 28. března v pozdních večerních hodinách západně od Kréty hnaly za kořistí, si lze představit a pochopit. Od počátečních dnů torpédoborců před téměř padesáti roky se za jejich klíčové poslání považovalo torpédování nepřátelských bitevních lodí; úspěšný útok proti bitevnímu obrněnci měl být pro torpédoborec a jeho posádku největší ctí a největším úspěchem. V letech první světové války se obsáhle diskutovalo o útočné taktice torpédoborců i obranné taktice bitevních lodí, ale jen zcela výjimečně došlo ke střetnutí plavidel obou těchto kategorií a výsledky byly zpravidla nevalné. I v meziválečných letech byla v britském námořnictvu propracovávána teorie útoků prováděných flotilami torpédoborců a stále se vylepšovala při manévrech a válečných hrách. Ale nakonec vypadala skutečnost tak, že po sedmnáct měsíců nové války torpédoborce vykonávaly všechno možné - kromě své základní funkce, pro kterou byly zkonstruovány a jejich posádky cvičeny. Teď se konečně objevila dlouho očekávaná možnost napadnout bitevní loď nepřítele, a ne ledasjakou - nejmodernější a nejmocnější plavidlo italského válečného námořnictva, jeho vlajkovou loď.

Na Mackově torpédoborci Jervis byl zástupcem velitele poručík Walter Scott, pozdější fregatní kapitán. Dění na velitelské lodi mohl sledovat z bezprostřední blízkosti a byl také dobře obeznámen se záměry kapitána Macka. Scott vzpomíná:

„Za soumraku vrchní velitel pověřil velitele 14. flotily torpédobor-

ců, aby s Jervisem a sedmi dalšími vyrazil na západ a potopil nepřátelskou bitevní loď poškozenou útokem torpédových bombardérů námořního letectva. Již předtím byl katapultován letoun z Warspitu, který udržoval s nepřítelem kontakt a podával hlášení o jeho sledování.

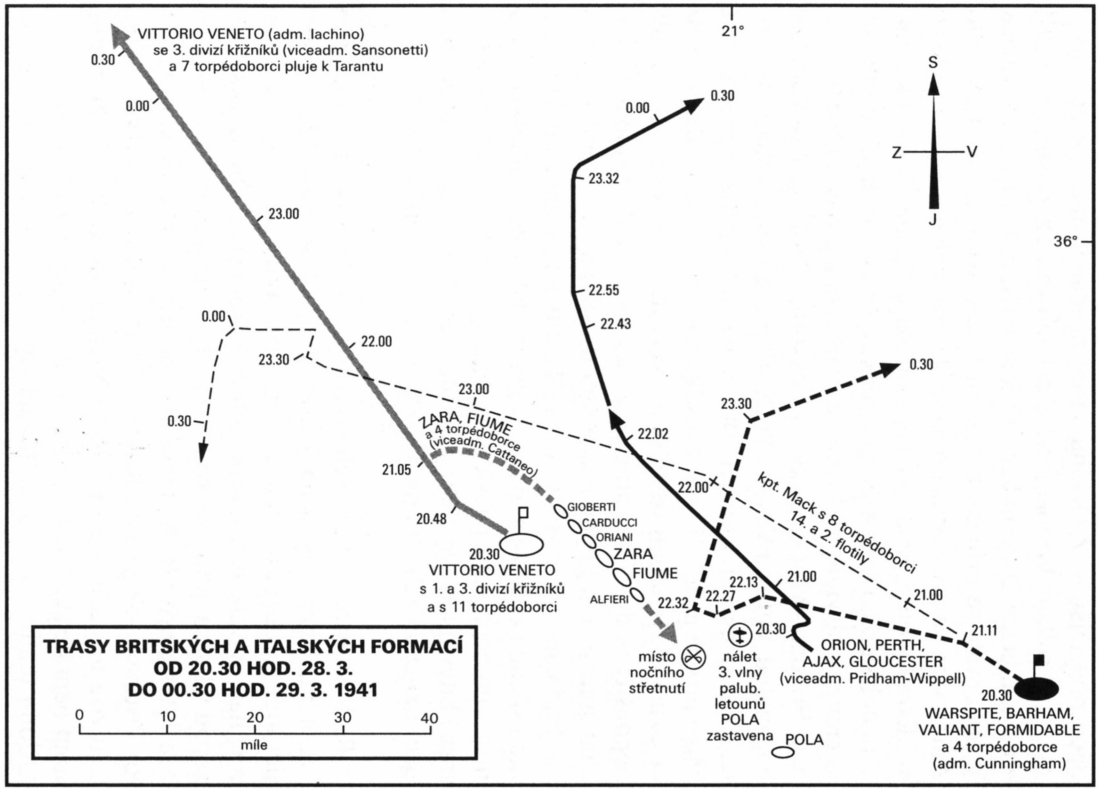
Torpédoborce se rozvinuly, rychlost se zvýšila na 28 uzlů a pluli jsme v kurzu, který nás měl přivést k nepříteli. Obraz rýsující se na mapovém stole v navigační místnosti Jervisu ukazoval bitevní loď plující mnoho mil před námi na severozápad rychlostí asi 12 uzlů. Z každé strany ji chránily dva křižníky vzdálené od ní kolem 1 000 yardů a o dalších 1 000 yardů dál ji na každé straně střežily ještě dva torpédoborce. Kapitán Mack měl v úmyslu obeplout nepřítele a dostat se před něj, pak rozdělit své síly do dvou skupin a vyrazit proti němu. Skupiny torpédoborců měly proplout po stranách bitevní lodi, mezi ní a křižníky, ve vzdálenosti asi 500 yardů od jejího pravoboku a levoboku. Mack doufal, že tím bude nepřítel uveden do zmatku, a dokonce může střílet i na své vlastní lodi. Byl to odvážný plán a byl v souladu se známou zásadou vrchního velitele, že čím blíže se dostanete k nepříteli, tím lépe. Jaký by byl výsledek, kdyby se podařilo Italy dostihnout, je těžké říct, ale v každém případě by šlo o krátké a velmi divoké střetnutí."

Když se po náletu třetí útočné vlny palubních letounů viceadmirál Pridham-Wippell vydal rychlostí 20 uzlů a v kurzu 290° obnovit ztracený kontakt, nedalo se v houstnoucí tmě dohlédnout dál než na čtyři míle. Viceadmirál nezvyšoval rychlost, neboť podle informací, které měl, nepřítel plul vzhledem k poškození bitevní lodi 13 uzly, a kromě toho, jak později vysvětloval, chtěl snížit nebezpečí, že Italové zahlédnou příďové vlny jeho lodí.

Dva z Pridhamových-Wippellových křižníků, Orion a Ajax, byly vybaveny radarem, ale aparatura na Orionu byla ještě hodně nedokonalá a málo výkonná. Ve 20.15 přijal Orion signál z Ajaxu, že jeho radar objevil šest mil před přídí neznámé plavidlo. Ve stejnou dobu i hlídky na křižníku Gloucester zpozorovaly na hladině vlevo od přídě, ve vzdálenosti asi jedné míle, tmavý objekt. Z nějakého důvodu Gloucester nepovažoval za nutné podávat hlášení; jeho velitel kapitán H. A. Rowley pravděpodobně chtěl napřed zjistit

něco přesnějšího. Z Orionu zatím nespatřili nic, ale po zprávě z Ajaxu Pridham-Wippell nařídil celému svazu zpomalit na 15 uzlů a následujících 20 minut se i Orion snažil získat další informace. V půl deváté se přiblížil k neznámému plavidlu na tři a půl míle. Ani to však ve tmě nestačilo na spolehlivou identifikaci, ale vše nasvědčovalo tomu, že jde o osamělou loď a zřejmě větší než křižník. V tu dobu přišlo další hlášení z Ajaxu a na základě údajů o velikosti tajemného plavidla poskytnutých radarem a z vlastního pozorování se Pridham-Wippell přiklonil k názoru, že může jít o poškozenou bitevní loď Vittorio Veneto. Ve 20.40 proto signalizoval na Warspite: „Neznámá loď v pozici 240°, vzdálená 5 mil a zřejmě stojící. Moje pozice je 35° 21′ severní šířky, 21° 05′ východní délky." Poté co oznámil vrchnímu veliteli vše, co zjistil, se viceadmirál rozhodl nepouštět se do samostatné akce, neznámou loď obeplout a ponechat starost o ni jiným, především torpédoborcům kapitána Macka. Pridhamův-Wippellův svaz měl za úkol navázat kontakt s hlavními silami nepřítele a to zůstávalo i nadále jeho prvořadou povinností, zejména když nebylo jisté, zda zpozorované plavidlo je skutečně bitevní loď. Ve 20.48 se proto viceadmirál vrátil na severozápadní kurz a ve 21.19 i na původní rychlost 20 uzlů.

Radiostanice Jervisu, velitelského torpédoborce kapitána Macka, bohužel nezachytila ani hlášení Ajaxu o objevení neznámé stojící lodi, ani depeši, kterou to Pridham-Wippell oznamoval Cunninghamovi; obě divize torpédoborců proto pokračovaly na severozápad v kurzu 300° vysokou rychlostí 28 uzlů. Aniž to ale kapitán Mack tušil, přiváděl ho tento kurz do nebezpečné blízkosti křižníků Pridhama-Wippella. Když ve 21.15 Mack oznamoval veliteli 2. divize torpédoborců kapitánu Nicholsonovi svůj záměr dostihnout nepřátelské loďstvo, předehnat je a potom čelně zaútočit, na Orionu tento signál naštěstí zachytili. Pridham-Wippell, který se opět chystal rozvinout své křižníky do pátrací formace a který zpočátku předpokládal, že Mackovy torpédoborce objevenou neznámou stojící loď napadnou, si náhle uvědomil, že pokud i Mack pokračuje v pátrání po hlavních silách nepřítele a vychází přitom z předpokladu, že stále plují rychlostí kolem 13 uzlů na severozápad, s velkou pravděpodobností namísto na Italy narazí na jeho


VITTORIO VENETO (adm. Iachino)
se 3. divizí křižníků (viceadm. Sansonetti)
a 7 torpédoborci pluje k Tarantu
0.30
0.00
23.00
0.00
23.30
22.00
0.30
23.00
ZARA, FIUME
a 4 torpédoborce
(viceadm. Cattaneo)
21.05
20.48
20.30
VITTORIO VENETO
s 1. a 3. divizí křižníků
a s 11 torpédoborci
GIOBERTI
CARDUCCI
ORIANI
ZARA
FIUME
ALFIERI
22.32
místo
nočního
střetnutí
21°
0.00
0.30
23.32
22.55
22.43
22.02
22.00
23.30
0.30
kpt. Mack s 8 torpédoborci
14. a 2. flotily
22.13
22.27
21.00
21.00
21.11
20.30
ORION, PERTH,
AJAX, GLOUCESTER
(viceadm. Pridham-Wippell)
20.30
WARSPITE, BARHAM,
VALIANT, FORMIDABLE
a 4 torpédoborce
(adm. Cunningham)
nálet
3. vlny
palub.
letounů
POLA
zastavena
POLA
S
Z
V
J
36°
TRASY BRITSKÝCH A ITALSKÝCH FORMACÍ
OD 20.30 HOD. 28. 3.
DO 00.30 HOD. 29. 3. 1941
0
10
20
30
40
míle

křižníky. V noční tmě mohlo takové setkání skončit tragicky. Když navíc ve 21.55 radar na Ajaxu ukázal, že ve vzdálenosti zhruba pěti mil jižně mění kurz tři plavidla, viceadmirál usoudil, že jde o torpédoborce kapitána Macka, proto už na nic nečekal, podruhé zrušil rozkaz o rozvinutí svých lodí a ve 22.02 odbočil víc na sever v kurzu 340°. Protože poslední informace, které Pridham-Wippell obdržel, naznačovaly, že italské loďstvo pluje k Messině, doufal, že po této změně kurzu a po zvýšení rychlosti mu bude schopen zkřížit cestu. Pak přišla chvíle, kdy na Vittoriu Venetu uviděli daleko vzadu zář světlometů a uslyšeli ozvěnu dělové palby. To samozřejmě nemohlo uniknout ani Pridhamovi-Wippellovi, který byl místu střetnutí bitevní eskadry s italským uskupením vyslaným na pomoc Pole daleko blíž. Protože se viceadmirál obával, že nepřátelské loďstvo, které pronásleduje a které - jak předpokládal - není od něj příliš daleko, může na pozadí rozpoutané bitvy zahlédnout siluety jeho lodí, nařídil další úpravu kurzu ještě víc na sever.

Ona tři neznámá plavidla zaznamenaná radarem Ajaxu ve 21.55 však nebyly Mackovy torpédoborce, ale lodi 1. divize italského viceadmirála Cattanea mířící k poškozené Pole, jimž se díky tomu, že byla chybně identifikována, podařilo proniknout sítí Cunninghamova předvoje představovaného Pridhamovým-Wippellovým uskupením. Je možno jen spekulovat, co by se stalo v případě, že by se Pridham-Wippell a Cattaneo střetli. Britům by zřejmě skutečnost, že byli v plné pohotovosti a lépe připraveni na noční boj než Italové, zpočátku poskytla nezanedbatelnou výhodu. Na druhé straně odolná konstrukce křižníků třídy Zara dávala Italům naději, že i řada zásahů 152mm granáty britských lehkých křižníků by je ještě nemusela ochromit a zdržet až do doby, než by dorazila bitevní eskadra. Kromě toho, pokud by doprovodné torpédoborce 9. divize kapitána Salvatora Toscana jednaly rychle a Pridhamovy-Wippellovy křižníky napadly, Zara a Fiume by měly šanci uniknout. Ale protože se situace vyvinula jinak, mohla Cattaneova 1. divize ještě nějakou chvíli pokračovat vstříc svému tragickému osudu.

Hlášení Ajaxu oznamující přítomnost tří neznámých plavidel obdržel kapitán Mack ve 22.00 hodin. Při zaznamenávání jejich pozice však zjistil, že v době, kdy je radar Ajaxu objevil, a to bylo před

pár minutami, se měla nacházet asi čtyři míle před jeho torpédoborci. Mack proto učinil stejně chybný závěr jako krátce předtím viceadmirál Pridham-Wippell: i on usoudil, že lodi na monitoru radaru Ajaxu musely být jeho vlastní torpédoborce. Neměl tedy důvod nějak reagovat a pokračoval ve stíhání nepřítele v domnění, že poškozené Vittorio Veneto pluje v nevelké vzdálenosti před ním. Ve skutečnosti bylo italské loďstvo v tu dobu od jeho torpédoborců vzdáleno téměř 30 mil. Když se v půl jedenácté z jihovýchodu ozvalo dunění těžkých děl, nedokázal kapitán Mack stejně jako viceadmirál Pridham-Wippell odhadnout, s kým se to bitevní eskadra střetla. Od vrchního velitele však neobdržel žádné nové instrukce, pokračoval tedy v nezměněném kurzu až do 23 hodin 20 minut, stále pevně přesvědčen, že pronásleduje italské loďstvo plující rychlostí 13 uzlů, jak byl informován, když byl vyslán je najít a napadnout.

Admirál Cunningham označil rozhodnutí kapitána Macka plout tak, aby mohl předstihnout italské hlavní síly a pak na ně zepředu zaútočit, za „nanejvýš nešťastné". Obával se, že tímto manévrem Mack na jedné straně ochromí možnosti křižníků viceadmirála Pridhama-Wippella a na straně druhé ponechá Italům možnost úniku na jih. Nicméně zřejmě respektoval právo velitele činit za bojové situace samostatná rozhodnutí a žádnou změnu Mackovi nenařídil. Na můstku Warspitu také netušili, že Mack nic neví o tom, že křižníky Pridhama-Wippella objevily už ve 20.15 ochromenou velkou loď. Bylo to jen další z dlouhé řady nedorozumění a omylů, ke kterým ten den došlo.

Je zřejmé, že v průběhu bitvy u Matapanu se daleko očividnějších chyb dopustili Italové a také je postihly daleko vážnější následky. Ale průběh pátrací operace prováděné Pridhamovou-Wippellovou skupinou a skupinou kapitána Macka, pokud ji nebudeme považovat za pochybení rovnocenné omylům Italů, je přinejmenším důkazem toho, že ani britské Královské námořnictvo nebylo onu noc neomylné, i když britští autoři včetně admirála Cunninghama ve svých hodnoceních kritikou šetří. Údaje, které kapitán Mack obdržel, byly nesprávné, jak pokud šlo o rychlost italského loďstva, tak pokud šlo o jeho kurz a jeho vzdálenost od britské bitevní eskadry; jen směr, jímž plulo (286°), byl víceméně správný. Odhad vzdálenosti na 33 mil byl založen na předpokladu, že Italové plují

rychlostí 13 uzlů. Pozorovatel korvetní kapitán Bolt sice zpočátku určil rychlost nepřítele na 13 uzlů a později ji zvýšil na 15 uzlů, ale ve skutečnosti plulo Vittorio Veneto již před osmou hodinou večerní rychlostí 19 uzlů. Ve 20.30 proto byla vzdálenost Vittoria Veneta od Cunninghamovy bitevní eskadry 57 mil. To znamenalo, že údaje poskytnuté v tuto dobu Mackovi a Pridhamovi-Wippelovi se mýlily o 6 uzlů, pokud se týkalo rychlosti italského loďstva, a o 24 míle, pokud se týkalo jeho vzdálenosti od Cunninghama. Navíc ještě Iachino rozhodl po setmění upravit kurz z 300° na 323°, což Britové už vůbec nezaznamenali. Výsledkem bylo, že Mack přes veškerou svou snahu po celou dobu za italským loďstvem zaostával a ve chvíli, kdy pronásledování přerušil, byl od něj stále ještě značně daleko. Pokud šlo o Pridhama-Wippella, ten, aby se vyhnul eventuálnímu střetu s Mackem, zvolil severnější kurz, později odbočil ještě víc na sever, a tak už vůbec neměl naději Italy dostihnout. Kromě toho kdykoliv se Pridham-Wippell chtěl v průběhu pronásledování pokusit o efektivnější rozmístění svých křižníků, vždy došlo k nějaké nečekané události, a tak jeho lodi po většinu času zůstávaly v sevřené formaci, pro pátrání zcela nevhodné.

Admirál Cunningham obdržel Pridhamovo-Wippellovo hlášení o objevení stojící lodi ve 21.11. Okamžitě nařídil bitevní skupině změnit kurz na 280° a spolu s 10. flotilou torpédoborců zamířil do označeného prostoru; neznámé plavidlo mělo být od něj vzdáleno asi dvacet mil. Po provedení obratu plula v čele vlajková loď Warspite, za ní v rozestupech asi 500 metrů Valiant, Formidable a Barham. Torpédoborce Stuart (s velitelem 10. flotily kapitánem H. N. L. Wallerem) a Havock zaujaly postavení jednu míli od pravoboku bitevní eskadry, torpédoborce Greyhound a Griffin jednu míli od jejího levoboku. Vál mírný jihozápadní vítr, moře bylo klidné a viditelnost nepřesahovala dvě a půl míle. Warspite sám neměl radar. Ten byl ale instalován na Valiantu a asi po hodině plavby, přesně tři minuty po 22. hodině, ohlásil jeho operátor, že vidí na monitoru vlevo od přídě ve vzdálenosti 8 až 9 mil velkou loď, dlouhou nejméně 600 stop.* Sedm minut poté Cunningham přikázal upra-

* Stopa = 12 palců = 30,48 cm.

vit kurz o 40° doleva, vytvořit stupňovitou formaci a k neznámému plavidlu se přiblížit. Nutno přiznat, že zvolil zcela bezprecedentní postup, neboť obecně respektovaná praxe přikazovala stažení bitevních lodí, jakmile vzniklo nebezpečí, že mohou být v noční tmě napadeny torpédoborci. Vzhledem k omezené výkonnosti tehdejšího radaru se nedalo vyloučit, že v blízkosti objevené lodi jsou dosud nezpozorované torpédoborce. Několik důstojníků na můstku Warspitu na to upozorňovalo, a dokonce Cunninghamovi doporučovali nepřibližovat se, dokud nebude úplně jasno. Admirál odmítl se slovy, že plují blíž proto, aby zjistili, o jaká nepřátelská plavidla vlastně jde a jak rychle je mohou potopit! Poprvé se tedy stalo, že při noční operaci bitevní loďstvo zamířilo přímo k nepříteli, o jehož síle nemělo přesnější informace. Stejně jako Pridham-Wippell ani Cunningham nevylučoval, že to může být Vittorio Veneto, a popravdě řečeno v tu chvíli si nic nepřál víc, než aby skutečně šlo o italskou vlajkovou loď.

Na Warspitu i na všech ostatních britských lodích vládl až nepřirozený klid provázený napjatým očekáváním. Posádky byly připraveny na bojových stanovištích. Dvacet minut po desáté hodině se již vzdálenost k nehybné lodi, nacházející se vlevo od bitevní skupiny, zkrátila na čtyři a půl míle. Cunningham přikázal torpédoborcům Greyhound a Griffin přemístit se z levoboku na pravobok bitevních lodí, aby jim nepřekážely v palbě. Hned po vydání rozkazu, ve 22.23, se však ozval poplachový signál z torpédoborce Stuart. Jeho hlídky zahlédly napravo od přídě, na opačné straně, než byla stojící loď, velké tmavé stíny proplouvající zprava doleva ve vzdálenosti asi dvě míle před bitevní eskadrou. O dvě minuty později je zaznamenal radar na Valiantu a zpozorovali je i z Warspitu. Mezi důstojníky sledujícími z můstku vlajkové lodi okolní vody byl také komodor John H. Edelsten, který se účastnil této plavby, aby se seznámil s ostatními důstojníky a získal potřebné zkušenosti, než se oficiálně ujme funkce nového Cunninghamova náčelníka štábu. Ještě dřív než bylo admirálovi předáno hlášení Valiantu, zahlédl Edelsten něco, co mu doslova vzalo dech - a nejen jemu. Namísto jedné nehybné lodi, která se měla každým okamžikem objevit na levoboku, uviděl kontury dvou velkých plavidel přibližujících se zprava a jednoho menšího plujícího před nimi. Okamžitě

upozornil Cunninghama překvapeného stejně jako všichni ostatní. Na můstku byl i operační důstojník štábu fregatní kapitán M. L. Power pověstný mimořádnou schopností rozpoznávat siluety italských válečných plavidel, kterou si nepochybně vypěstoval v době své služby na ponorkách. Lodi nyní identifikoval jako italské těžké křižníky třídy Zara, vyzbrojené 203mm děly, s menším křižníkem plujícím před nimi. V tom okamžiku si admirál Cunningham uvědomil, že rozhodnutí, která učiní v následujících minutách, budou zcela jistě patřit k nejvýznamnějším v jeho životě.

Lodi, které se nečekaně vynořily ze tmy před Warspitem, určil fregatní kapitán Power správně. Byly to těžké křižníky Zara a Fiume plující spolu se čtyřmi torpédoborci k ochromené Pole. Admirál Cunningham se z počátečního překvapení rychle vzpamatoval a mezilodní rádiovou komunikací nařídil svým dvěma dalším bitevním lodím vytvořit linii s Warspitem v čele, zatímco letadlová loď Formidable formaci opustí a stáhne se napravo od bitevních lodí. Na rozdíl od nejasností ohledně možné přítomnosti torpédoborců v blízkosti stojící lodi bylo teď zřejmé, že mezi právě zpozorovanými nepřátelskými plavidly torpédoborce jsou. Nicméně Cunningham znovu porušil doktrínu přikazující těžkým lodím v případě hrozícího nočního střetnutí ustoupit a útočnou iniciativu ponechat torpédoborcům. K jeho rozhodnutí nepochybně přispělo i zjištění, že torpédoborce doprovázející italské křižníky nejsou v postavení, z něhož by mohly britské bitevní lodi okamžitě napadnout. Těžkým pochybením viceadmirála Cattanea bylo, že ponechal tři torpédoborce naprosto neúčelně za křižníky. To jim nejen znemožnilo včas odhalit nepřítele, ale navíc ve chvíli, kdy Britové zahájili boj, nemohly odpovědět protiútokem, a dát tak křižníkům šanci uprchnout.

Tmavé siluety italských plavidel teď byly viditelné z palub všech tří britských bitevních lodí. Admirál Cunningham ve svých pamětech uvádí:

„Odebral jsem se s komodorem Edelstenem a štábem na horní, velitelský můstek, odkud jsem měl výhled na všechny strany. Nikdy nezapomenu na pár následujících minut. V naprostém tichu, které se zdálo téměř hmatatelné, se ozývaly jen hlasy důstojníků řízení palby zaměřujících děla na cíle. Ze střediska kontroly palby nad

můstkem bylo slyšet opakování rozkazů. Při pohledu dopředu bylo vidět, jak se věže otáčejí a zastavují, když byla 381mm děla namířena na nepřátelské křižníky. Nikdy v celém svém životě jsem nezažil vzrušenější okamžik, než když jsem z velitelské věže slyšel klidný hlas hlavního důstojníka řízení palby: ‚Cíl zaměřen!' - znamení toho, že děla jsou připravena a mířičův prst spočívá na spoušti. Nepřítel nebyl dál než 3 800 yardů, měli jsme jej jako na dlani."

Ve 22 hodin 27 minut torpédoborec Greyhound rozsvítil světlomet. Zatímco Britové zůstávali ve tmě, kužel ostrého světla ozářil jeden z italských křižníků. Pro Italy to byl naprostý šok. Než si vůbec stačili uvědomit, co se děje, hlavní dělostřelecký důstojník britského loďstva fregatní kapitán Geoffrey Barnard vydal rozkaz k palbě. První salva vypálená děly Warspitu mířila na křižník Fiume, plující v italské koloně na třetí pozici. Podílelo se na ní šest z osmi 381mm děl a admirál Cunningham později napsal, že viděl na vlastní oči, jak šest velkých projektilů letělo vzduchem a pět z nich křižník zasáhlo pár stop pod úrovní horní paluby. Na Fiume okamžitě vyšlehly plameny v prostoru od můstku až k zadním dělovým věžím. Zatímco hlavní důstojník řízení palby hlásil admirálu Cunninghamovi zásahy nepřátelského plavidla těsně nad čarou ponoru, jiný z pozorovatelů sledoval, jak byla vržena do moře jedna z jeho zadních dělových věží, vyrvaná ze svého uložení strašlivou silou exploze 381mm granátu. Fregatní kapitán Barnard popsal, co se dělo po vydání rozkazu k palbě:

„Ti, kdo byli svědky událostí odehrávajících se v několika následujících vteřinách, na ně tak snadno nezapomenou. Světlomet Greyhoundu odhalil nepřítele nacházejícího se ve stavu naprostého překvapení, s děly obrácenými dopředu a dozadu a s muži pobíhajícími po horní palubě. První salva Warspitu byla pravděpodobně jednou z nejdramatičtějších, k jakým došlo za celou válku: pět z našich šesti 381mm granátů naráželo jeden za druhým na bok nepřátelské lodi pod hlavní palubou, zásah nejvíc napravo zřejmě zvedl a vrhl přes palubu větší část dělové věže číslo 3. Admirála Cunninghama obzvlášť potěšilo, že vlajkový kapitán,* dříve vyni-

* Vlajkový kapitán (Flag Captain) - velitel vlajkové lodi.

kající dělostřelecký důstojník, vyhrkl: ‚Panebože, my jsme ji zasáhli!', a hned po akci nařídil, aby to bylo zaznamenáno pro případ, že by tomu na Whale Islandu v Portsmouthu nevěřili."

Šest vteřin po zahájení palby rozsvítil světlomety a vystřelil světlice i Warspite a třicet vteřin po první salvě následovala druhá, opět určená Fiume. Po dalších čtyřiceti vteřinách se ozvala i 152mm děla pomocné výzbroje Warspitu, ale jejich granáty mířily na nástavby druhého italského křižníku Zara, vlajkové lodi viceadmirála Cattanea. V tom okamžiku se však ocitl v nebezpečné situaci torpédoborec Griffin, který nestačil včas vyklidit palebné pole. Sice se hned po rozsvícení světlometů pokoušel uniknout, ale i tak jej jedna ze 152mm salv Warspitu minula jen o vlas. Velící důstojník Griffinu korvetní kapitán John Lee-Barber, pozdější kontradmirál, vzpomínal: „Jen si pamatuji, že se Griffin ocitl v nezáviděníhodném postavení, přímo v linii palby zahájené bitevními loďmi. Od ABC jsem dostal velmi jasný vzkaz: ‚Zmiz z cesty, skopová hlavo.'" Griffin měl štěstí, vyvázl bez úhony. Bitevní loď Valiant se připojila rozsvícením světlometů* a plnou boční salvou jak svých 381mm hlavních děl, tak i 114mm děl pomocné výzbroje pouhých 7 vteřin poté, co spustila děla Warspitu. Protože i Valiant se zaměřil na Fiume a od počátku zaznamenával jeden zásah za druhým, italský křižník se ocitl ve zcela beznadějné situaci. Silně nakloněn a zahalen ohněm a kouřem opustil formaci a vše nasvědčovalo tomu, že jeho osud je zpečetěn. Pak už přední dělové věže Valiantu nebylo možno na Fiume zamířit, a jejich palba byla proto přenesena na Zaru. Svou třetí salvou obrátili pozornost k Zaře, vzdálené v tu chvíli 3 000 yardů, i dělostřelci Warspitu.

Když admirál Cunningham po zpozorování skupiny nepřátelských plavidel nařídil Formidablu opustit formaci a stáhnout se, vznikla v linii bitevní eskadry - mezi Valiantem a Barhamem plujícím na poslední pozici - mezera. Zatímco se ji Barham pokoušel překonat, jeho hlídky zahlédly, jak stojící Pola, k níž původně celá eskadra směřovala, vystřelila červenou světlici, signál pro připlou-

* Za noční bitvy u Matapanu měl na Valiantu na starosti světlomety dvacetiletý podporučík, řecký princ Philip, pozdější vévoda z Edinburghu a manžel britské královny Alžběty II.

vající skupinu viceadmirála Cattanea. Barham okamžitě zaměřil na Polu svá hlavní děla a hodlal ji osvětlit a zahájit palbu, když jeho velitel kapitán G. C. Cooke obdržel Cunninghamův rozkaz následovat Warspite a Valiant. Za několik vteřin ale z Barhamu zahlédli - ve světle Greyhoundem rozsvíceného světlometu - siluetu italského torpédoborce Alfieriho. Kapitán Cooke už na nic nečekal, hlavně 381mm děl se otočily a torpédoborec vzdálený 3 100 yardů se stal cílem první salvy. Vzápětí na jeho palubě vyšlehly na řadě míst plameny a loď zahalená hustým kouřem se pomalu sunula kolem stejně postižených těžkých křižníků. Pak se Barham soustředil na Zaru, již ostřelovanou Warspitem a Valiantem. Hned napoprvé ji zasáhl v prostoru pod můstkem. Pozadu nezůstávala ani 152mm děla pomocné výzbroje Barhamu, prakticky každá jejich salva znamenala zásah. Kapitán G. C. Cooke ve své operační zprávě konstatoval, že „všechno bylo snadné díky dokonalému osvětlení skýtanému světlomety Warspitu". Obdobně situaci hodnotil i hlavní dělostřelecký důstojník Barhamu, který pravil, že nikdy nezažil noční střelbu za lepších podmínek. Barham sám se přitom na osvětlení cílů nepodílel, neboť otřesy provázející výstřely těžkých děl vyřadily hned na počátku boje jeho světlomety z činnosti. Následky vražedné kanonády byly strašlivé. Zara zakrátko hořela od přídě až po záď, celkem ji zasáhlo dvacet těžkých granátů, nepočítaje spoustu projektilů menší ráže. Jeden ze svědků této ďábelské podívané, kaplan Formidablu Jack Holland, vzpomíná:

„Pamatuji se, že jsem stál na okraji letové paluby. Cítil jsem se podobně jako někdo, kdo z pomezní čáry sleduje poněkud jednostranně probíhající zápas; sice ví, že to je to, nač jsme všichni čekali, ale současně pociťuje zvláštní lítost. Díval jsem se na italský křižník hořící jako pochodeň, stojící a bezmocný, určený k potopení. Jak jsme proplouvali ve vzdálenosti asi dvě míle, v záři plamenů jsme viděli Italy opouštějící loď. Po celou dobu Formidable křižoval nedaleko, zatímco bitevní lodi pokračovaly v palbě. Slyšel jsem námořníka stojícího ve tmě vedle mne: ‚Chudáci, neměli šanci.' Všichni kolem mne měli stejný pocit - podivnou směsici radostného vzrušení, triumfu a soucitu."

Jakmile bylo jasné, že jsou vyřazeny oba italské těžké křižníky, přišel na řadu torpédoborec Gioberti, jeden ze tří torpédoborců

plujících v koloně za Fiume. 152mm děla Warspitu se k němu obrátila hned, jak byl osvětlen, ale první salvu zdržela porucha zaměřovací optiky. Než byla závada odstraněna, torpédoborci se podařilo poněkud se vzdálit a první granáty jej přelétly. Druhá salva už jej zarámovala a pozorovatelé hlásili zásah. Pak ale, ve 22.31, se všechny tři italské torpédoborce včetně Giobertiho začaly velkým obloukem rychle přibližovat k britským bitevním lodím a o minutu později Gioberti vystřelil torpéda. Cunningham okamžitě nařídil bitevní skupině provést obrat o 90° doprava, na kurz souběžný s dráhou torpéd. Manévr byl úspěšný a po jeho skončení se 381mm děla Warspitu opět soustředila na Giobertiho, zatímco 152mm baterie dostala rozkaz zabývat se dalším torpédoborcem, který byl v tu chvíli též osvětlen. Těžká děla vystřelila jako první, ale výsledek nebylo možno ověřit, neboť v rozhodující chvíli pozorovatele ve středisku řízení palby oslnilo světlo světlometu. Gioberti mezitím unikal plnou rychlostí na jihovýchod a nakonec se mu podařilo zmizet ve tmě. Krátce nato, v okamžiku, kdy granáty opouštěly ústí 152mm děl Warspitu mířících na další „nepřátelské" plavidlo, někdo zjistil, že tentokrát není cílem nepřítel, ale torpédoborec Havock z 10. flotily kapitána H. M. L. Wallera, který opomněl rozsvítit bojová světla. Admirál Cunningham, který scénu sledoval, později přiznal, že v tu chvíli Havock odepsal. Naštěstí granáty prolétly těsně nad jeho nástavbami. Ještě nebezpečnější situace se však odehrála hned o pár desítek vteřin později.

Letadlová loď Formidable se držela asi tři míle severně od bitevních lodí. Z její paluby sledovali jižní oblohu ozařovanou oranžovými záblesky, provázejícími salvy těžkých děl a exploze granátů, když náhle loď osvítil světlomet. Byl to jeden ze světlometů Warspitu prohledávající okolní vody, a v tu chvíli se na letadlové lodi všem zatajil dech. Věděli, že bitevní eskadra pátrá po italské bitevní lodi a že v noci je velikost plavidla pro pozorovatele významnějším faktorem než jeho tvar, takže záměna letadlové lodi za bitevní je možná. Navíc v horečné a nervózní atmosféře probíhající bitvy nemusí některý z důstojníků řízení palby uvažovat dvakrát, než vydá fatální rozkaz. Uplynulo několik nekonečných vteřin čekání, kdy se na jihu objeví záblesk a 381mm nebo 152mm hlavně vyšlou svůj smrtící pozdrav k novému cíli. Nechybělo mnoho a stalo se;

na Warspitu se k tomu už schylovalo. Admirál Cunningham o nebezpečí, v němž se letadlová loď ocitla, napsal: „Slyšeli jsme důstojníka řízení palby 152mm baterie na pravoboku, jak dává svým dělům pokyn zamířit na ni, a právě včas jsme stihli zabránit mu v zahájení palby." Až když paprsek světlometu sklouzl z Formidablu, zamířil jinam a nebezpečí pominulo, mohla si posádka letadlové lodi zhluboka oddechnout.

Po změně kurzu, vynucené útokem nepřátelských torpédoborců, vystřelily Warspite, Valiant a Barham už jen několik granátů a ve 22.32 se na palebných stanovištích Warspitu ozvalo zvonění nařizující zastavit palbu a stejný rozkaz byl signalizován i dalším dvěma bitevním lodím. O dvě minuty později přišel z Warspitu rozkaz přejít na kurz 280° a bitevní eskadra zamířila na severovýchod. Admirál Cunningham měl za to, že bitevní lodi svůj úkol již splnily - po pětiminutové smršti vražedné palby vedené z bezprostřední blízkosti se dva italské těžké křižníky změnily z hrdých bojových plavidel v hořící vatry. Teď chtěl uvolnit prostor k manévrování torpédoborcům a také zabránit možnému zásahu svých velkých lodí jak nepřátelskými, tak i vlastními torpédy. Zatímco se bitevní eskadra vzdalovala, obdržela ve 22.38 10. flotila torpédoborců kapitána H. M. L. Wallera Cunninghamův rozkaz těžce poškozené nepřátelské lodi potopit.

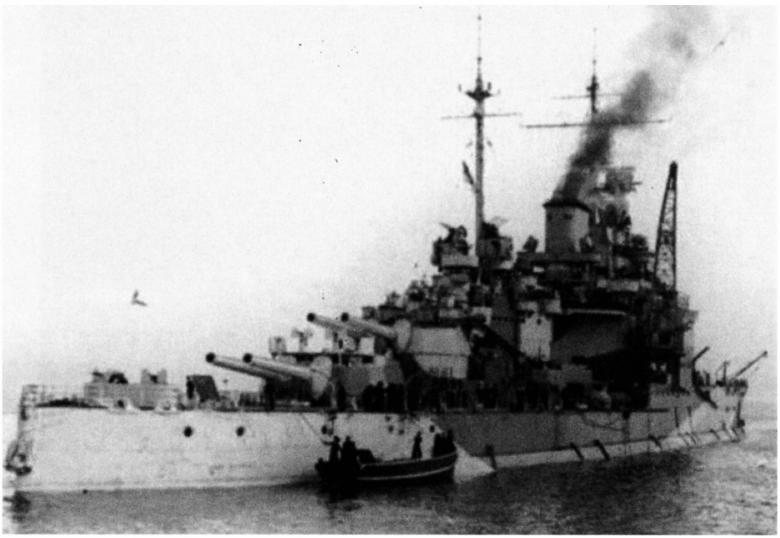
Stuart, Greyhound, Griffin a Havock se v době, kdy burácela děla bitevních lodí, stáhly z ohroženého prostoru - jak jsme viděli, dva z nich s určitými problémy. Ale už ve 22.31 začal Stuart, vedoucí loď flotily, ostřelovat křižník Fiume. Po pár výstřelech však přenesl palbu na jinou nepřátelskou loď, tentokrát šlo o torpédoborec. Stuart na něj vypálil několik salv a pak spolu s torpédoborcem Havockem začal pronásledovat dvě plavidla plující v jižním kurzu, v první chvíli považovaná za křižníky. Co to bylo za lodi, není jasné, nelze vyloučit, že se na Stuartu ve tmě zmýlili, že šlo o optický klam nebo jiné pochybení; i admirál Cunningham naznačuje, že některá plavidla považovaná torpédoborci za nepřátelská, byly ve skutečnosti lodi z jejich vlastních flotil. Ale když ve 22.41 Stuart s Havockem obdrželi rozkaz nařizující 10. flotile potopit italské křižníky, už těžce zdevastované palbou bitevních lodí, přerušily započaté stíhání a zamířily do prostoru, kde se nacházely Fiume a Zara.



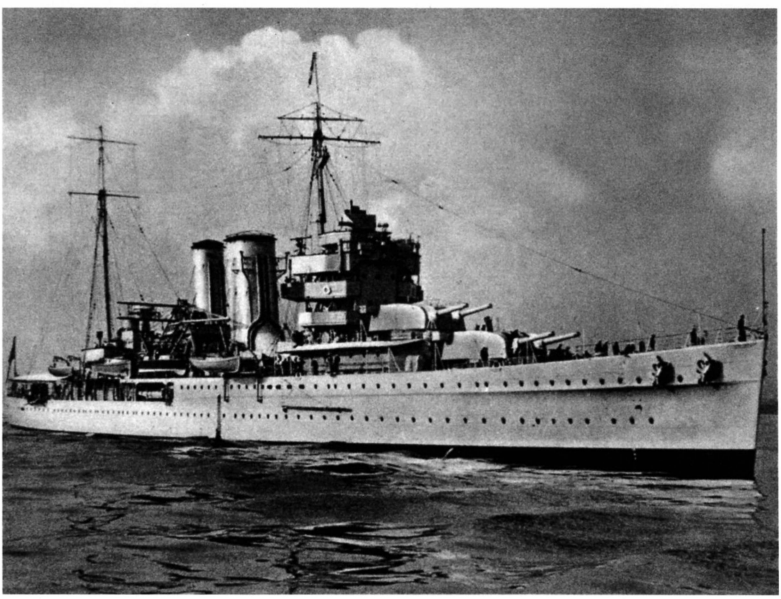
Admirál Andrew Browne Cunningham



Viceadmirál Henry D. Pridham-Wippell



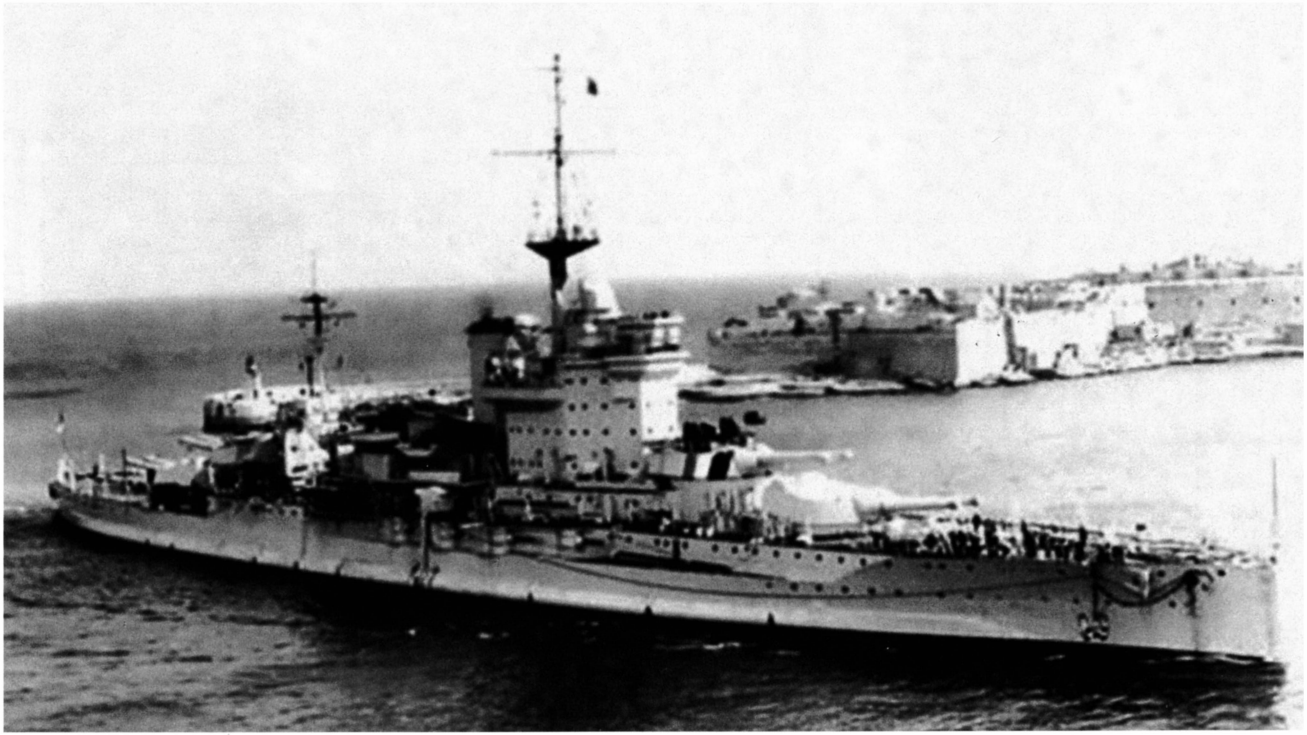
Britská bitevní loď Valiant



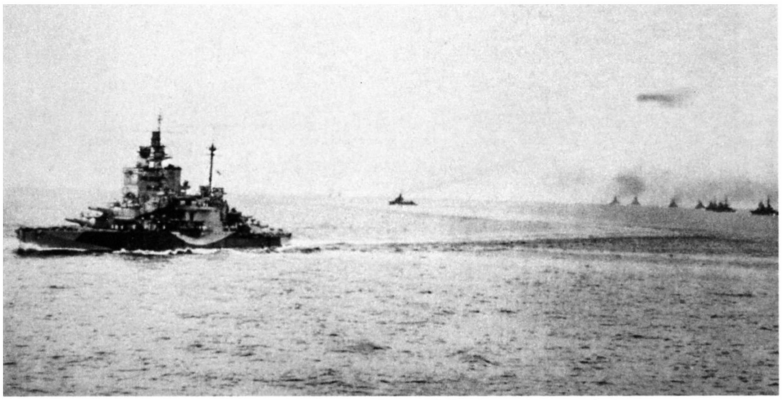
Britský těžký křižník York



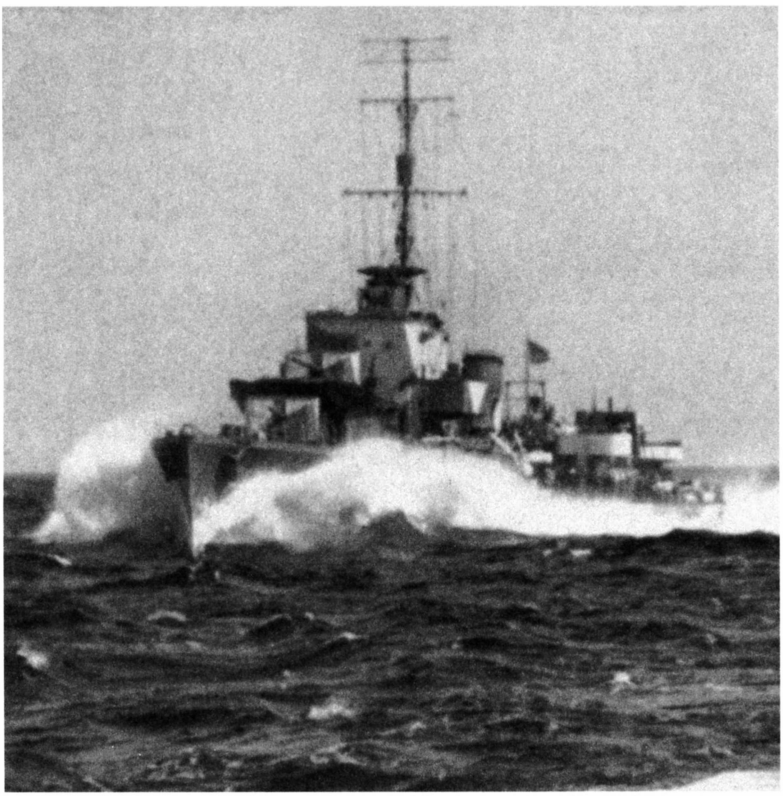
Lodi britského Středomořského loďstva



Britská bitevní loď Warspite na Maltě



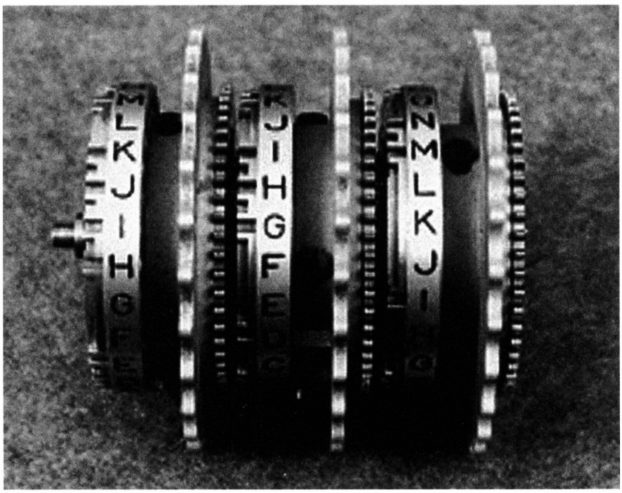
Britská bitevní loď Valiant u Matapanu



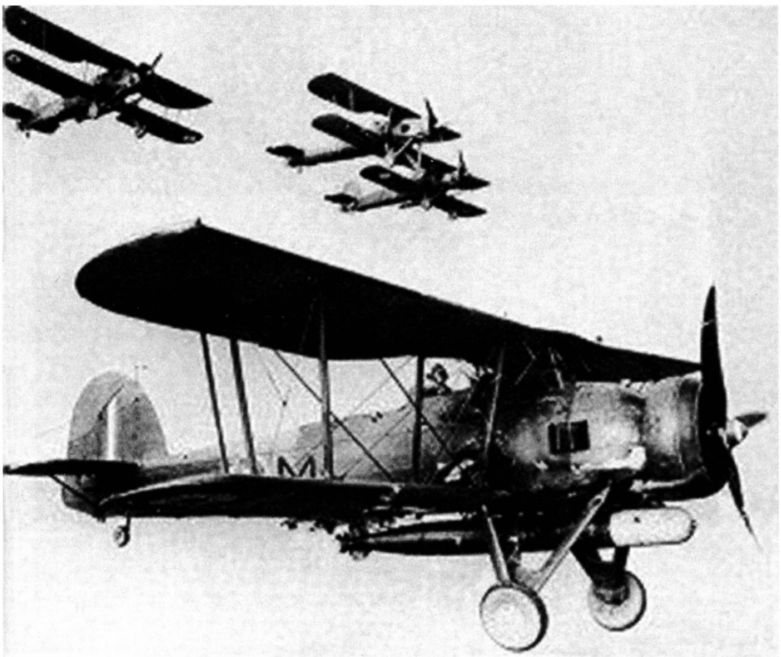
Britský torpédoborec Hasty v plné rychlosti




Šifrovací přístroj Enigma se třemi rotory



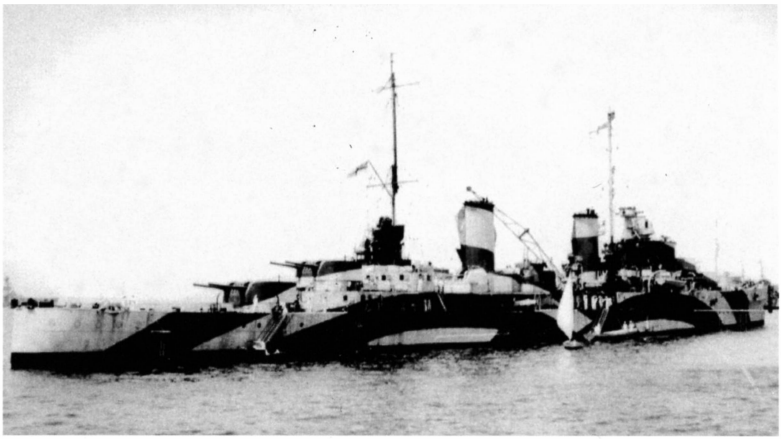

Detailní pohled na tři rotory Enigmy



Britské bombardéry swordfishe



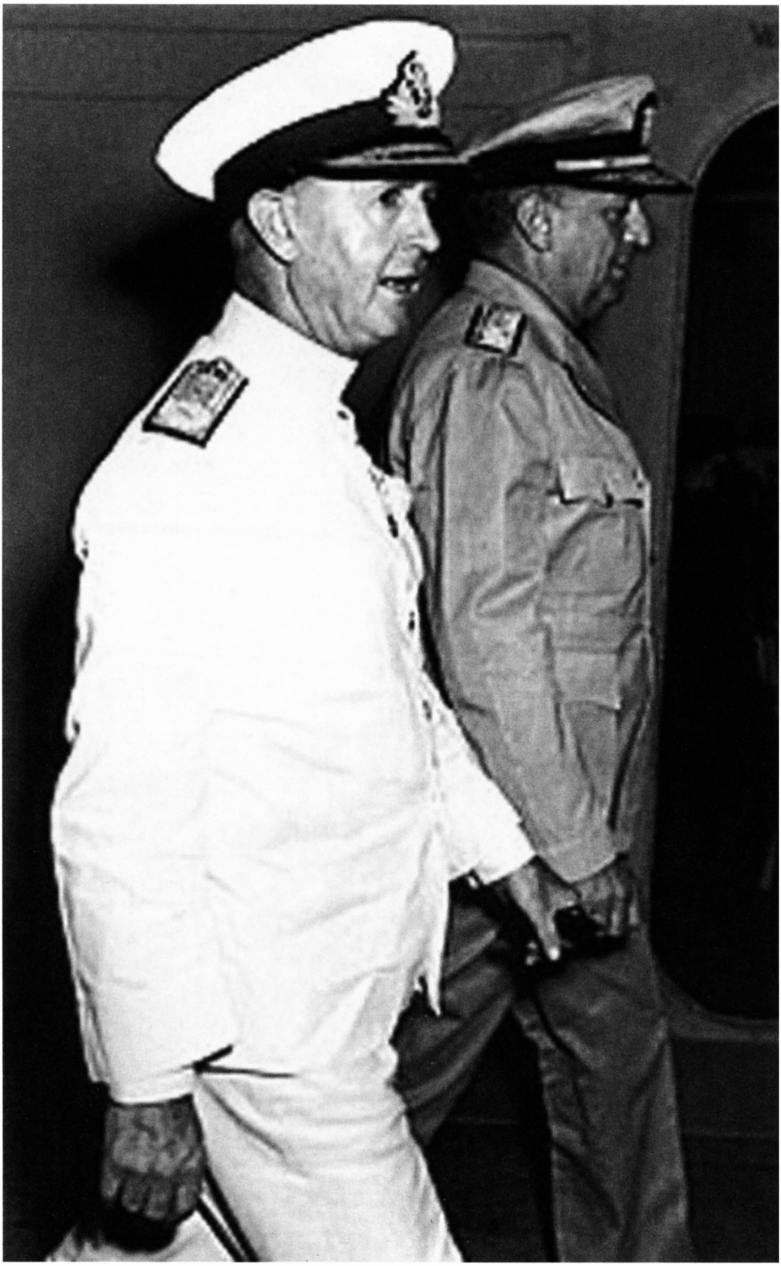
Britský bombardér albacore



Australský lehký křižník Perth v Alexandrii v r. 1941



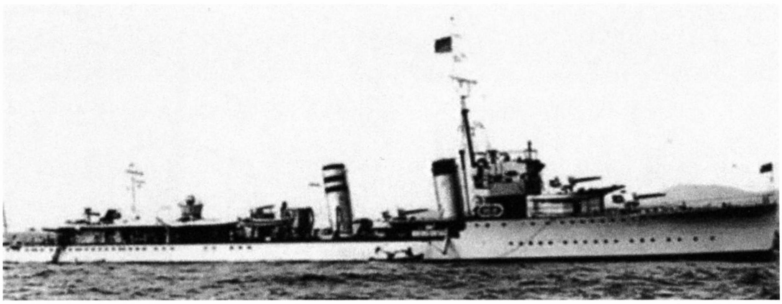
Můstek křižníku Perth. Uprostřed sedí kapitán P. W. Bowyer-Smyth



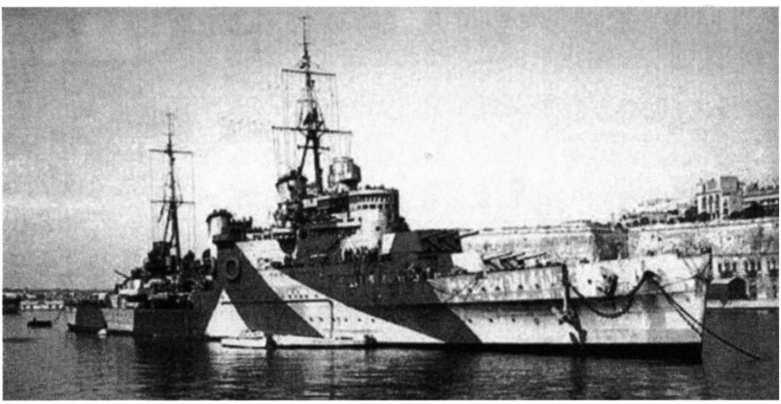
Admirál Cunningham na palubě Warspitu



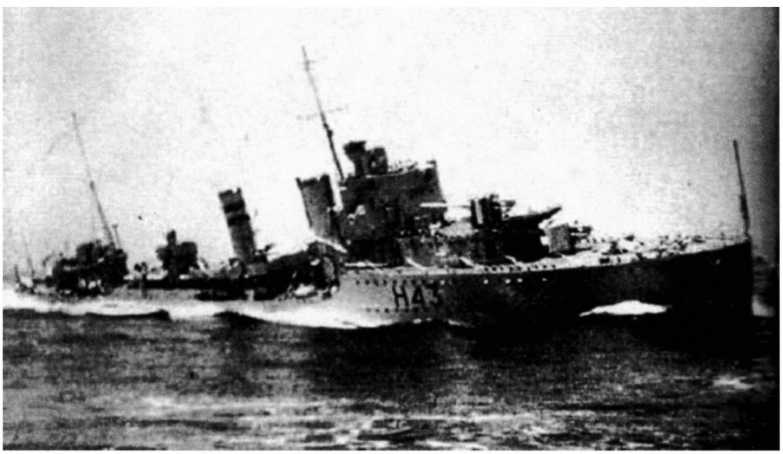
Britské bitevní lodi Barham a Valiant v alexandrijském přístavu



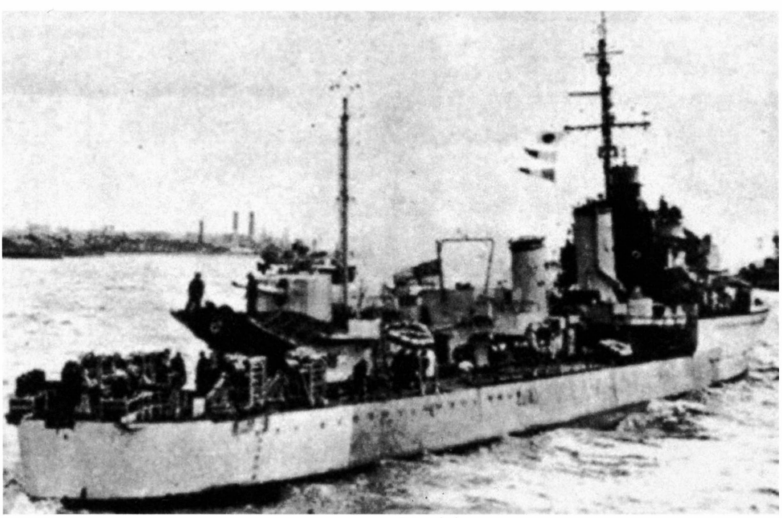
Australský torpédoborec Stuart



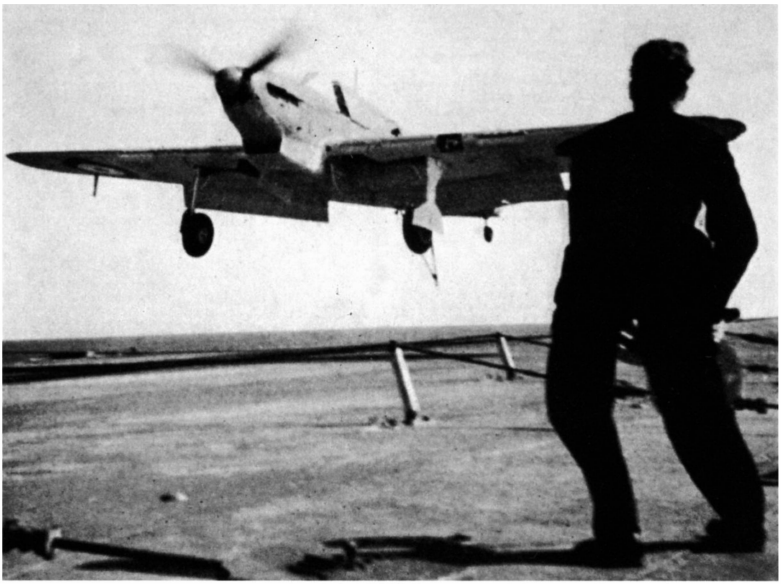
Britský lehký křižník Gloucester na Maltě v r. 1941



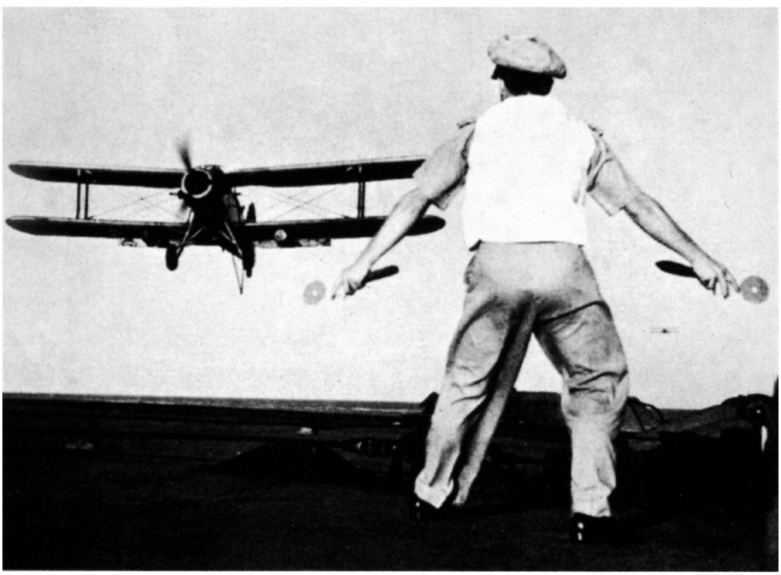
Britský torpédoborec Havock



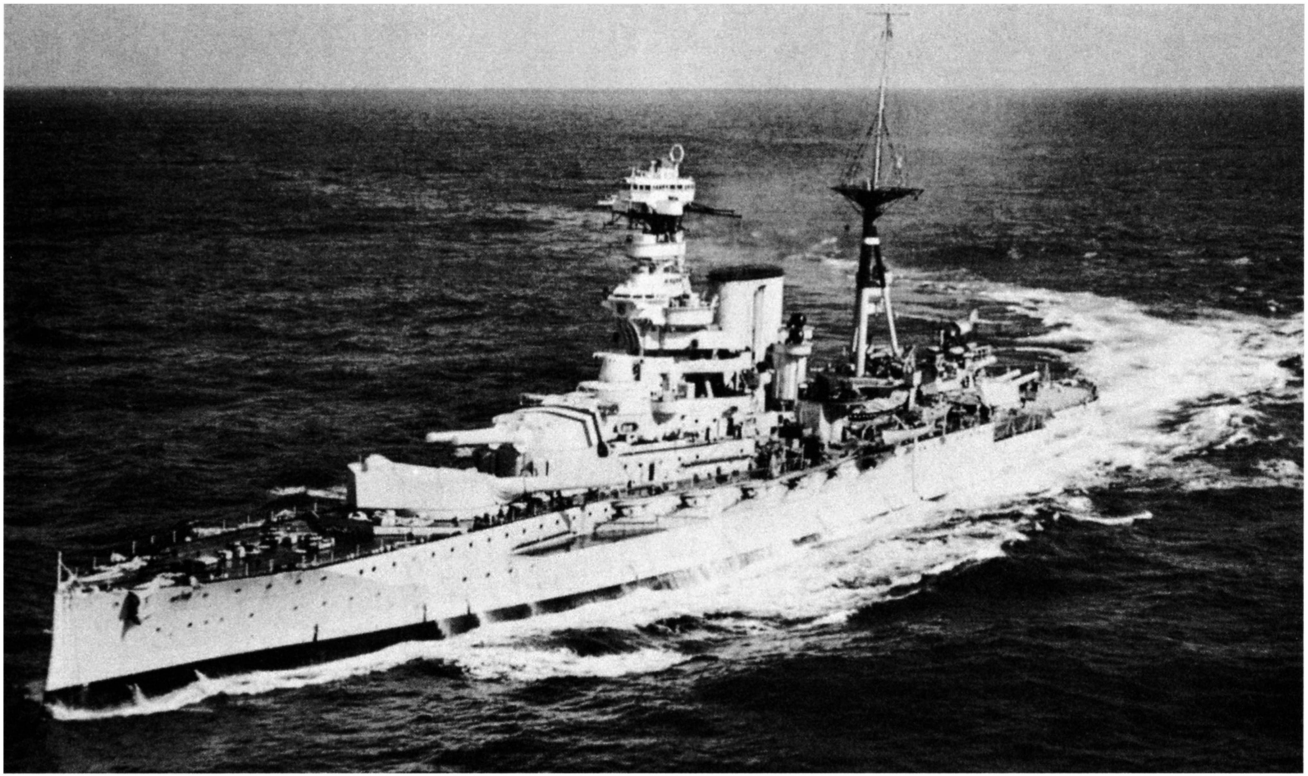
Britský torpédoborec Hotspur



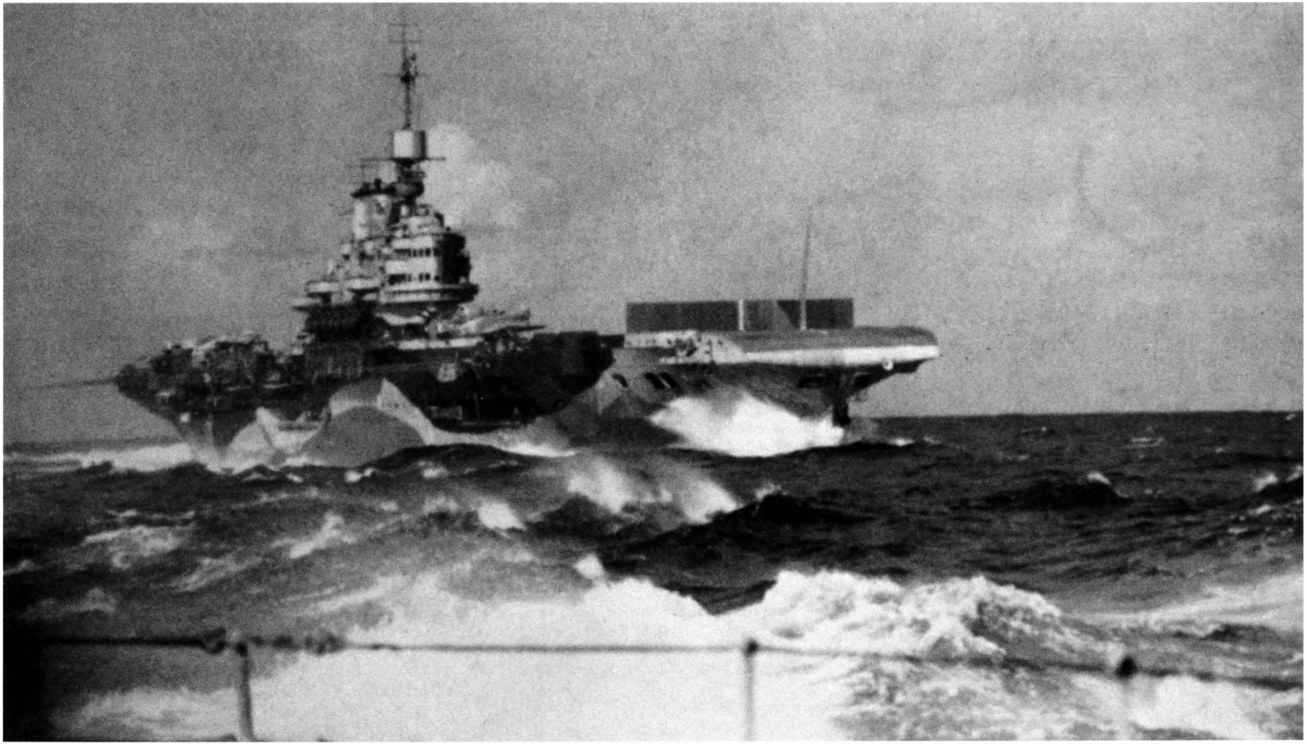
Stíhačka fulmar přistává na letovou palubu Formidablu



Důstojník letové paluby Formidablu korvetní kapitán Simon Borrett navádí signálními terči na přistání bombardér albacore



Britská bitevní loď Barham



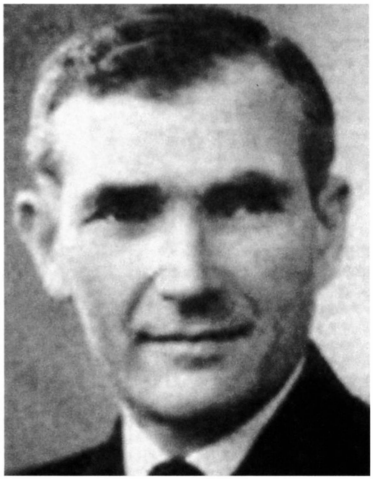
Britská letadlová loď Formidable v rozbouřeném moři



Albacory startují z Formidablu. Vpředu letoun 5A podporučíka G. P. C. Wiliamse



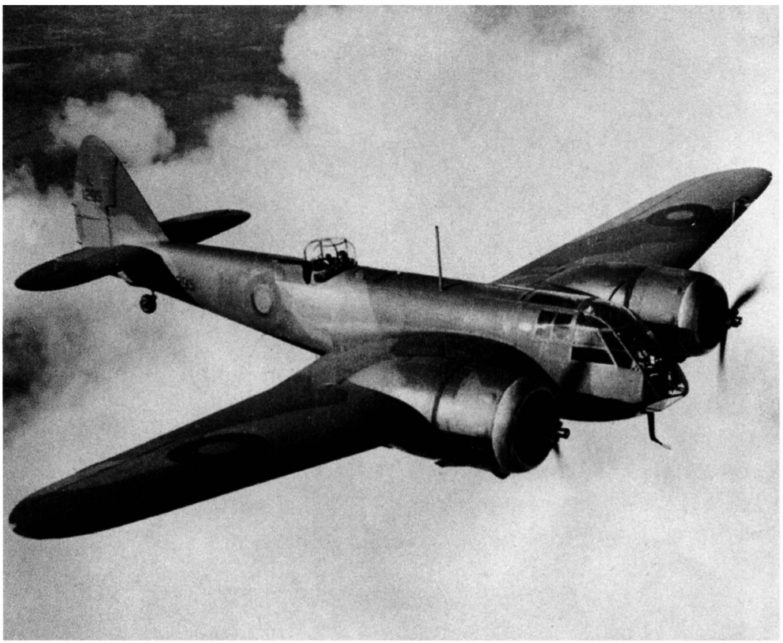
Kapitán H. M. L. Waller, velitel australského torpédoborce Stuart



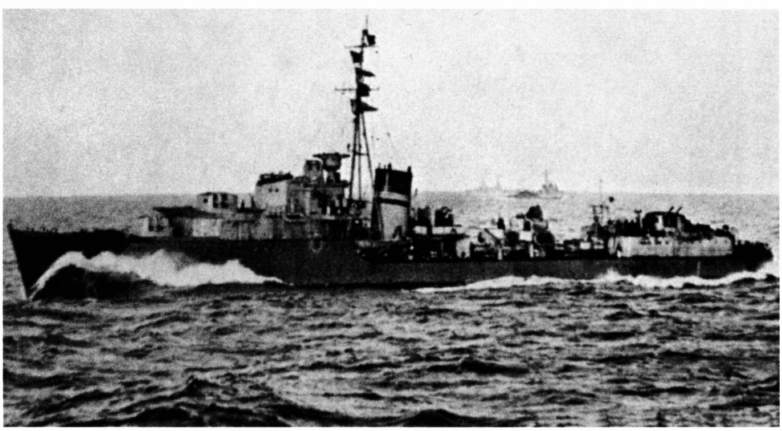
Poručík F. M. A. Torrens-Spence



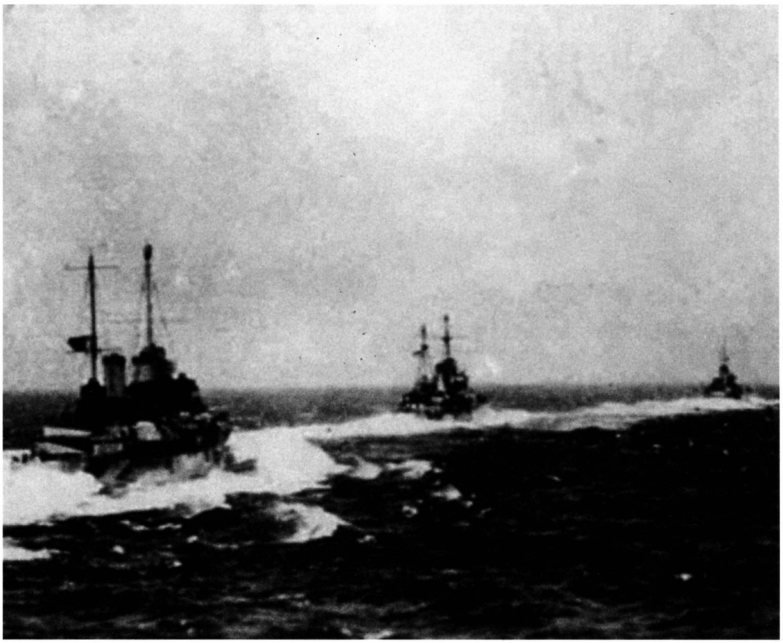
Admirál Cunningham (s dalekohledem na prsou) na můstku Warspitu dopoledne 28. 3. 1941. Úplně vlevo komodor Edelsten



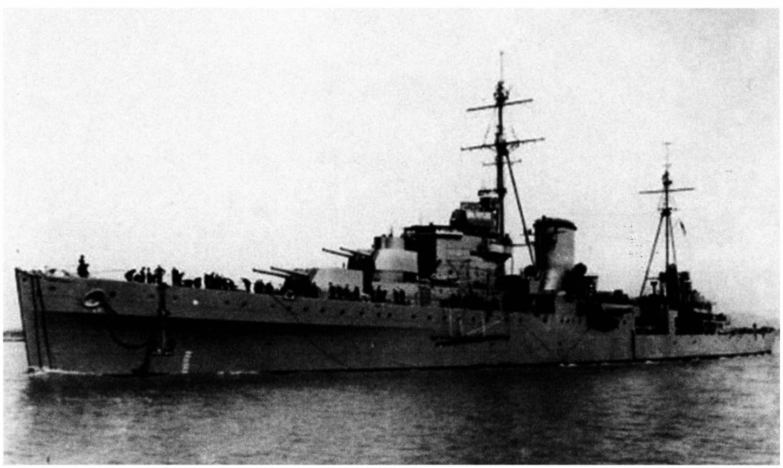
Britský lehký bombardér Bristol Blenheim Mk I



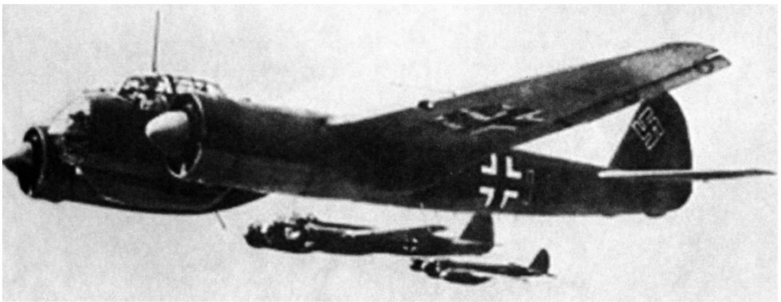
Britský torpédoborec Jervis



Britské lehké křižníky Perth, Ajax a Orion za bitvy u Matapanu



Britský lehký křižník Orion



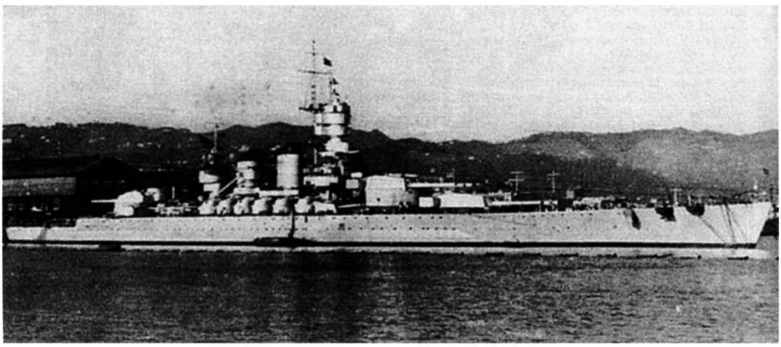
Německé bombardéry Junkers Ju 88



Mussolini s admirálem Domenikem Cavagnarim na palubě válečné lodi



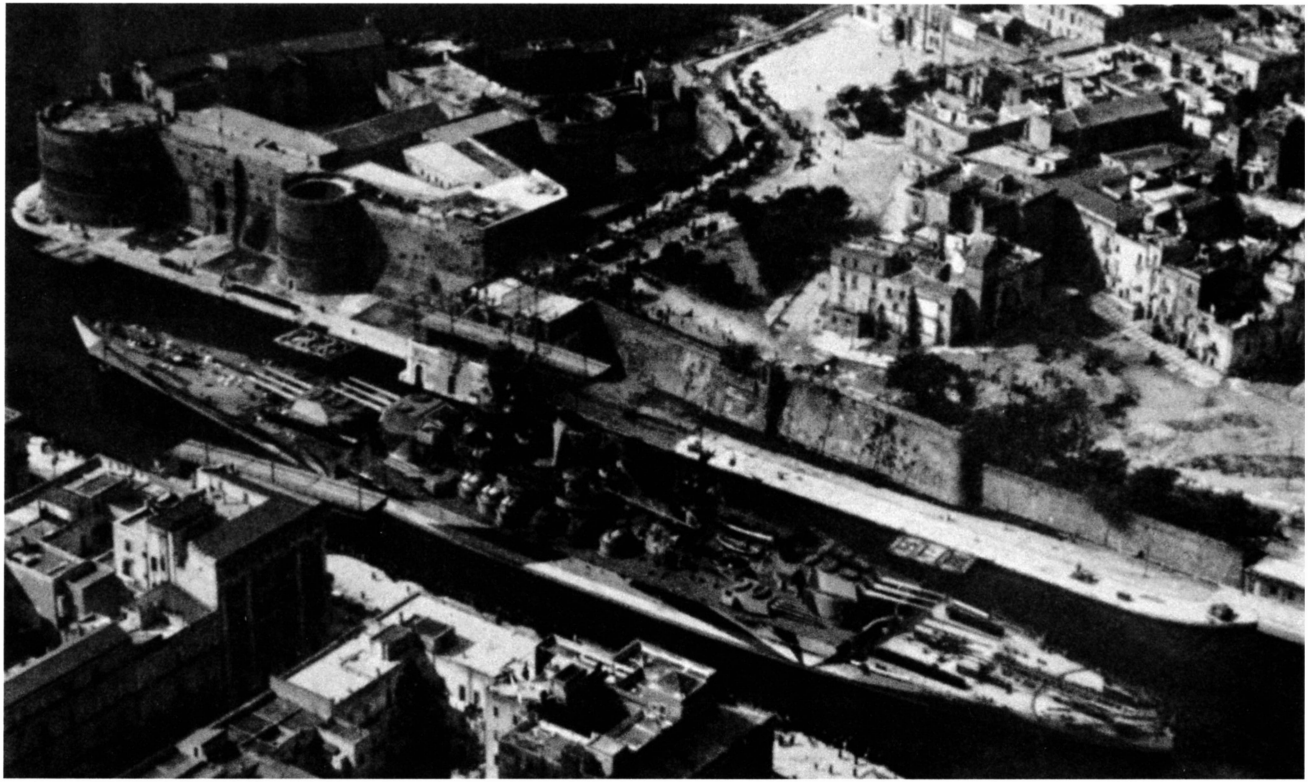
Admirál Angelo Iachino



Italská bitevní loď Vittorio Veneto v La Spezii v r. 1940



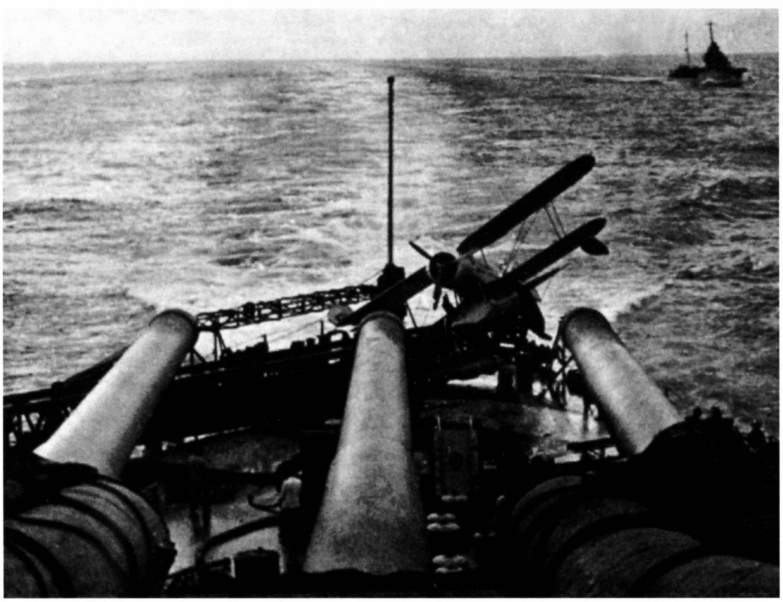
Příď Vittoria Veneta s 381mm děly (délka hlavní 19 metrů, dostřel 42 800 metrů)



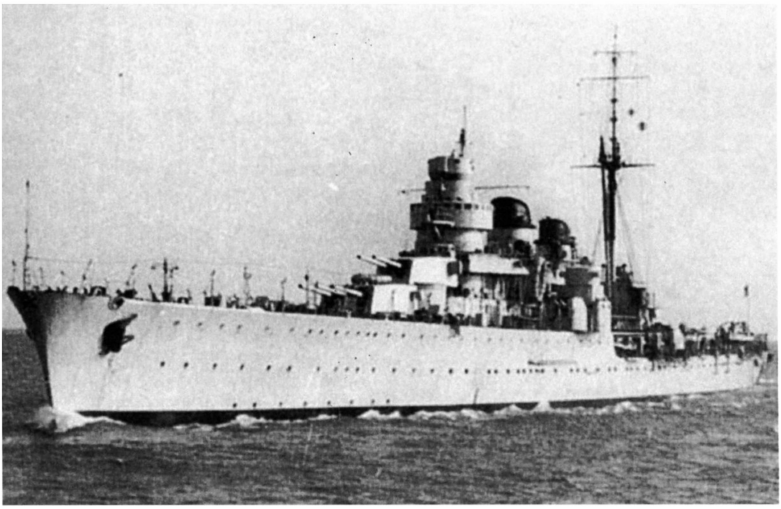
Bitevní loď Vittorio Veneto v Tarantu



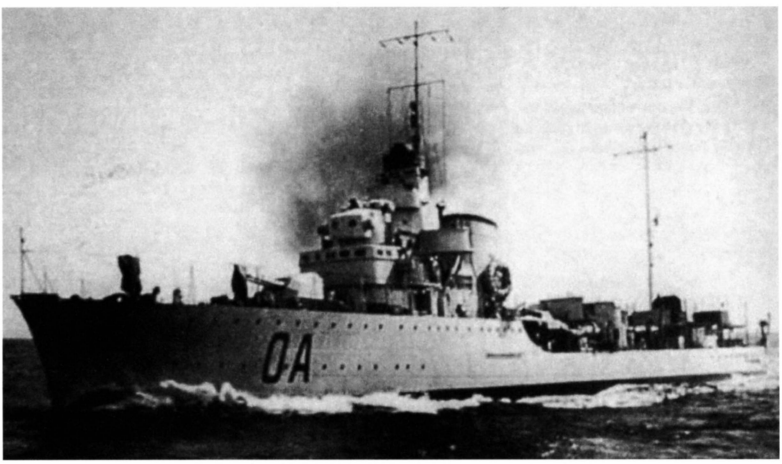
Admirál Iachino na můstku Vittoria Veneta



Záď Vittoria Veneta po bitvě u Matapanu. Na katapultu průzkumný letoun poškozený tlakovou vlnou při palbě 381mm děl



Italský lehký křižník Giuseppe Garibaldi



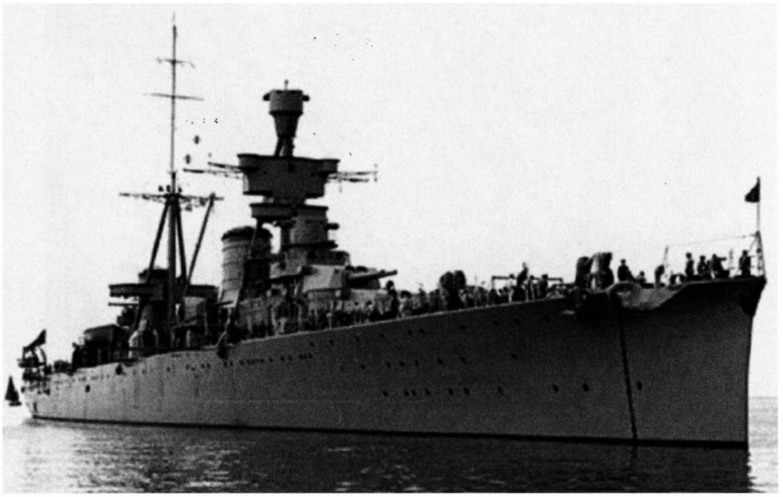

Italský torpédoborec Alfredo Oriani



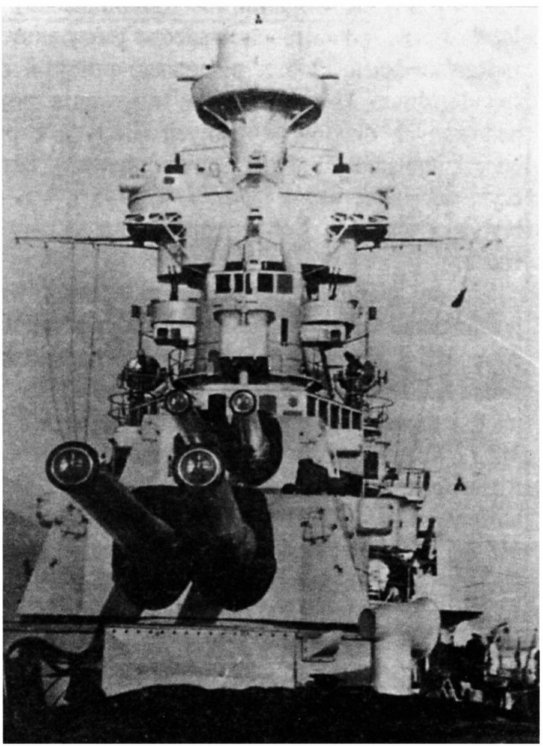
Admirál Arturo Riccardi (uprostřed); vlevo admirál Iachino



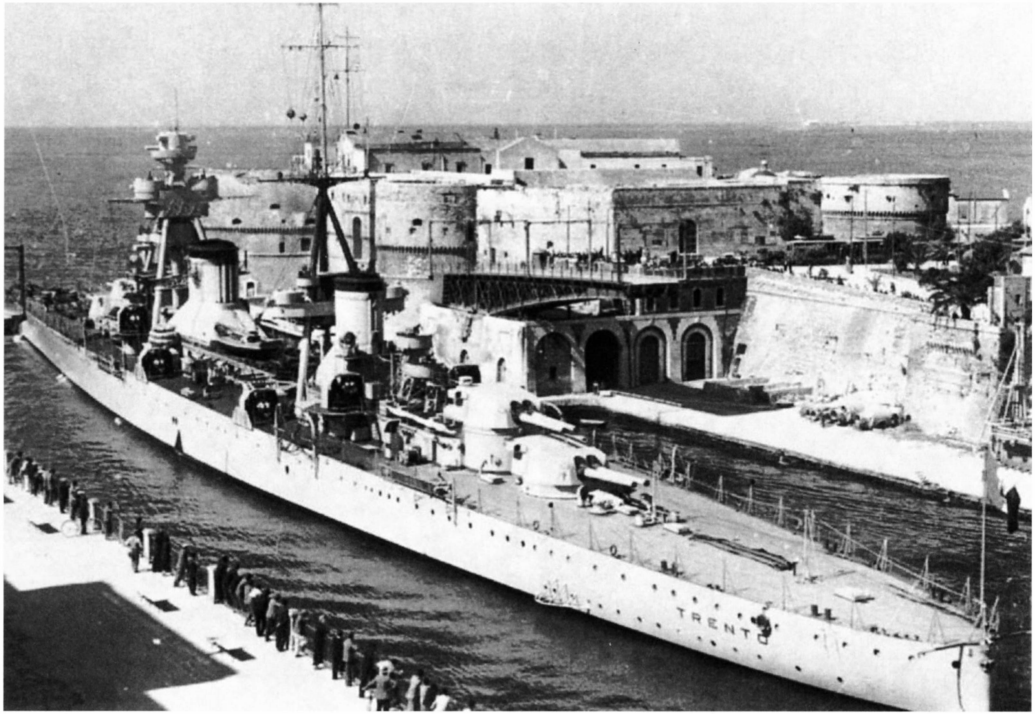
Viceadmirál
Luigi Sansonetti



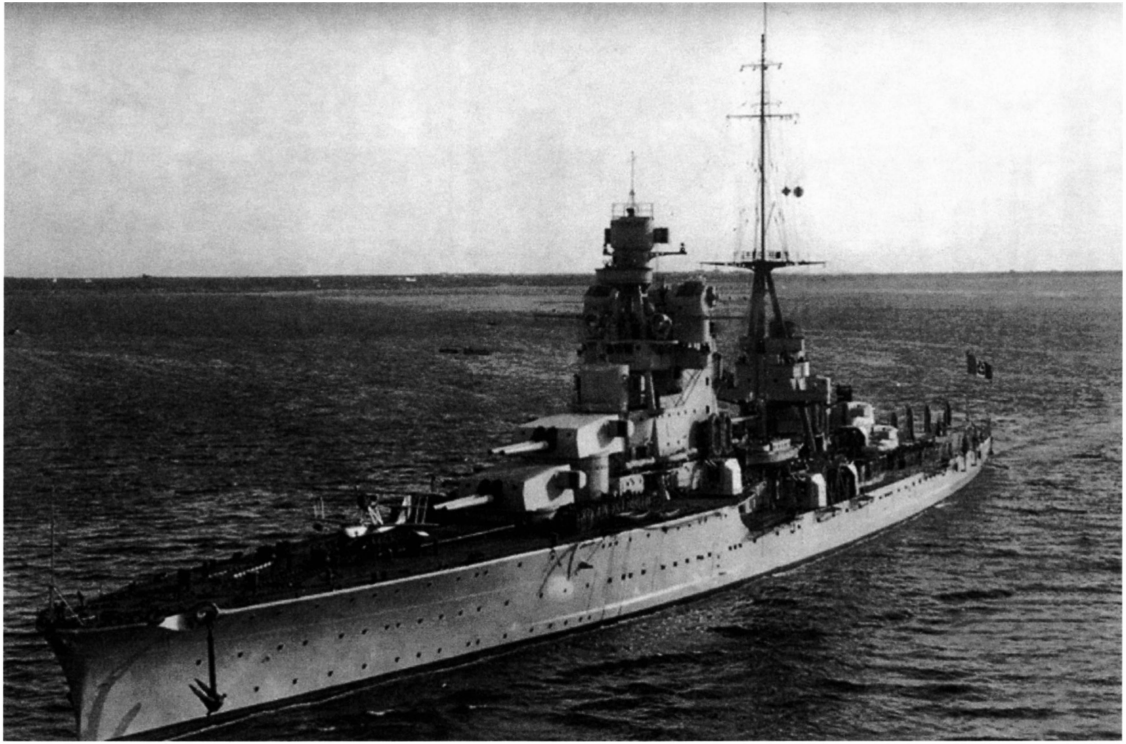
Italský těžký křižník Trieste v La Spezii



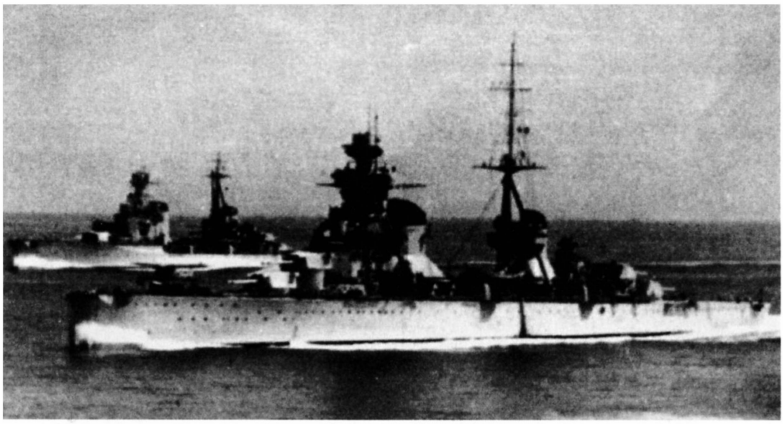
Přední dělové věže a velitelská věž italského těžkého křižníku Trento



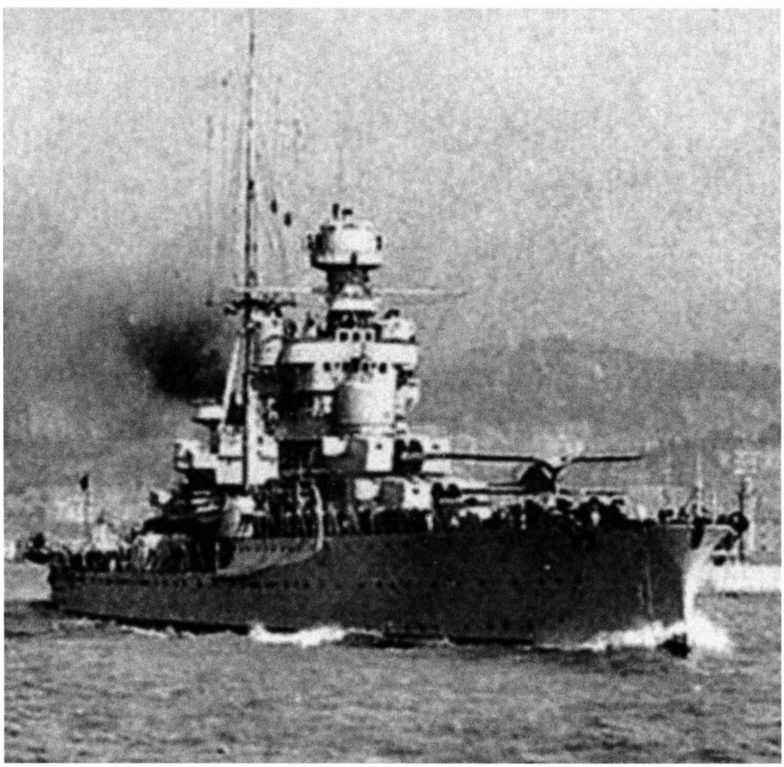

Italský těžký křižník Trento v Tarantu



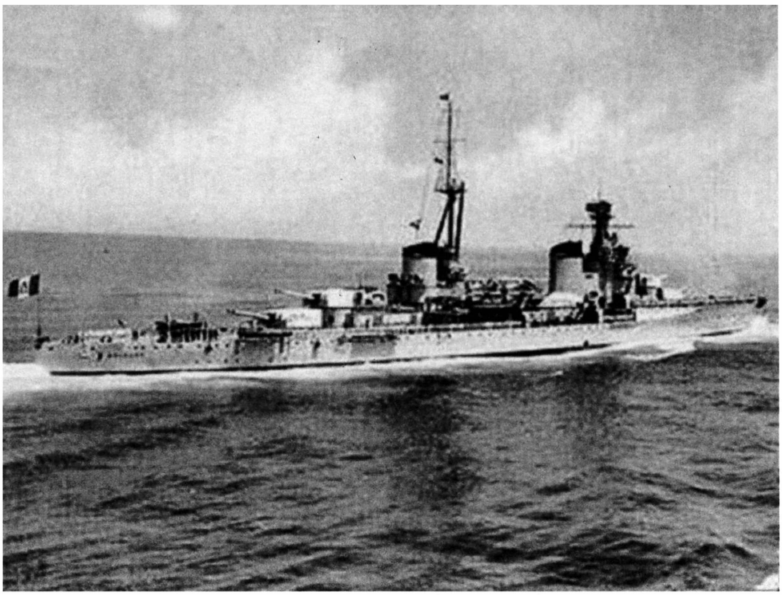
Italský těžký křižník Pola



Italské těžké křižníky Trento a Bolzano



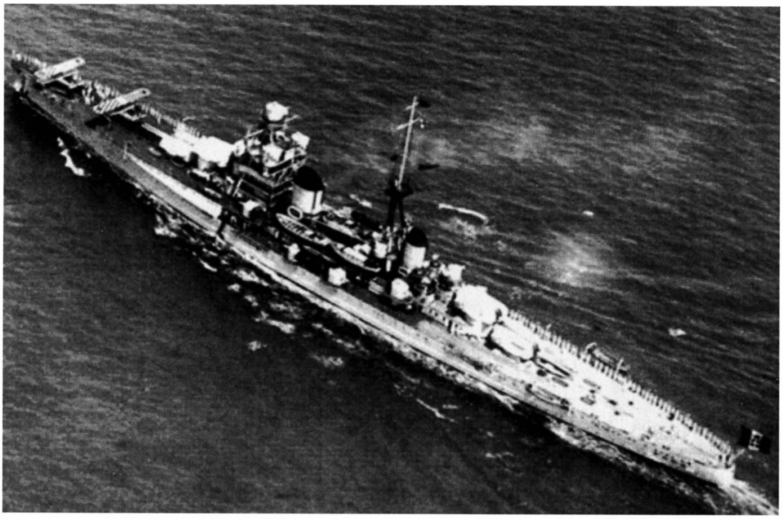
Italský těžký křižník Pola opouští přístav



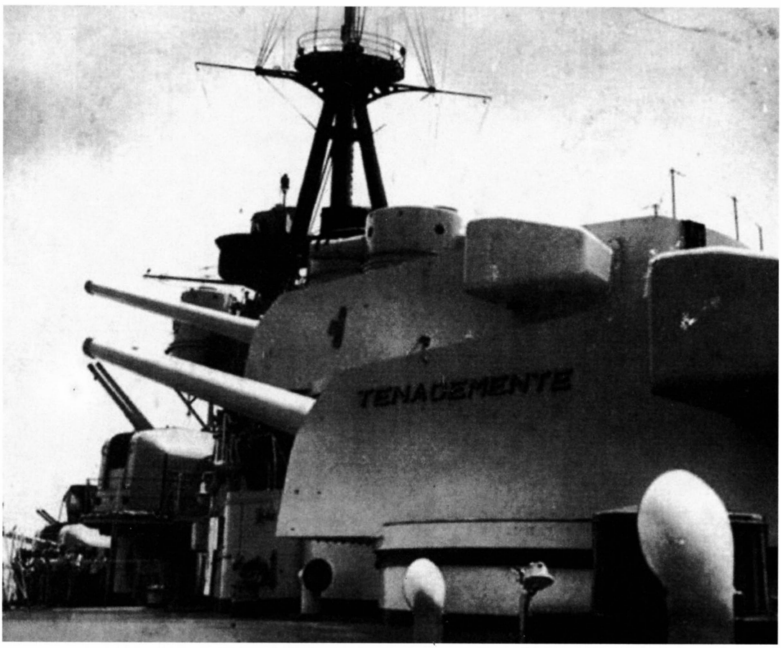
Italský těžký křižník Bolzano



Posádka italského těžkého křižníku Pola před válkou



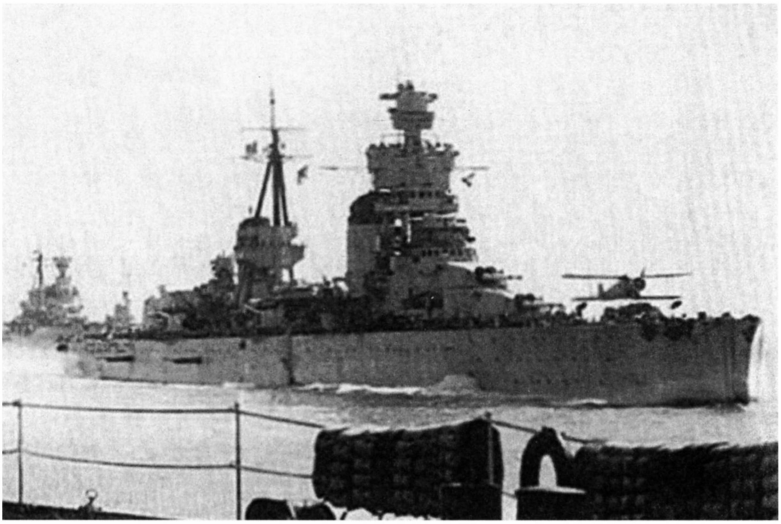
Italský těžký křižník Zara



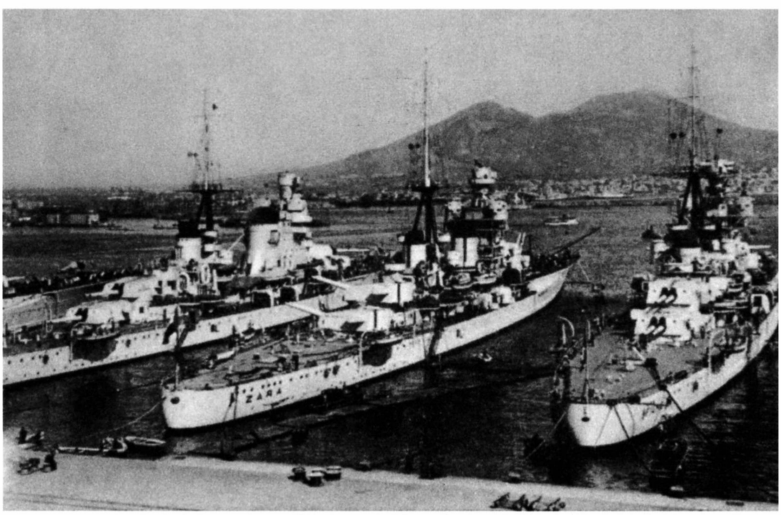

Zadní dělové věže Zary



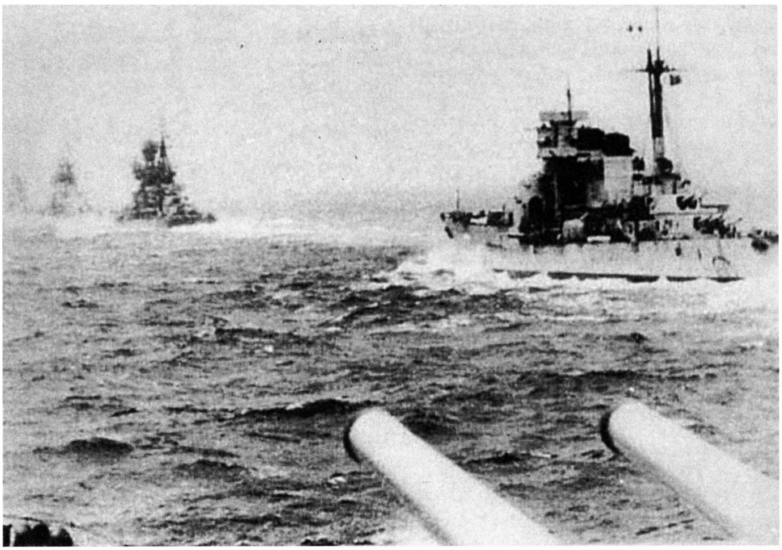
Italské těžké křižníky Zara a Pola v Benátkách



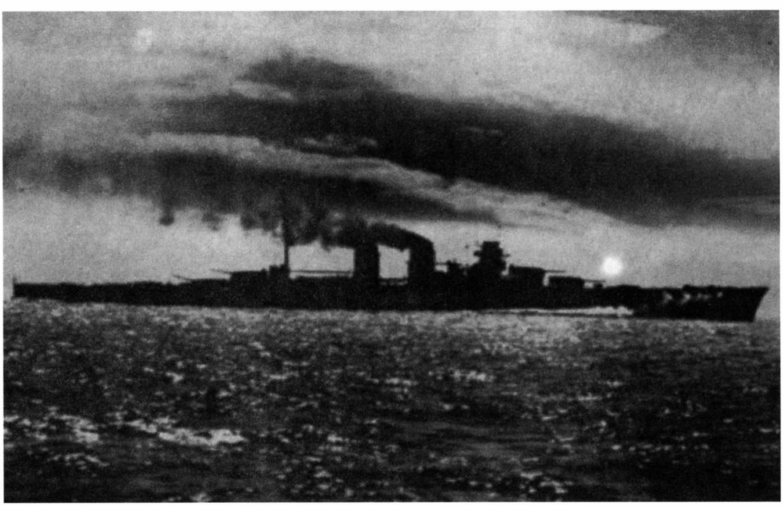
Italský těžký křižník Trieste v čele divize u pobřeží Kalábrie v r. 1940



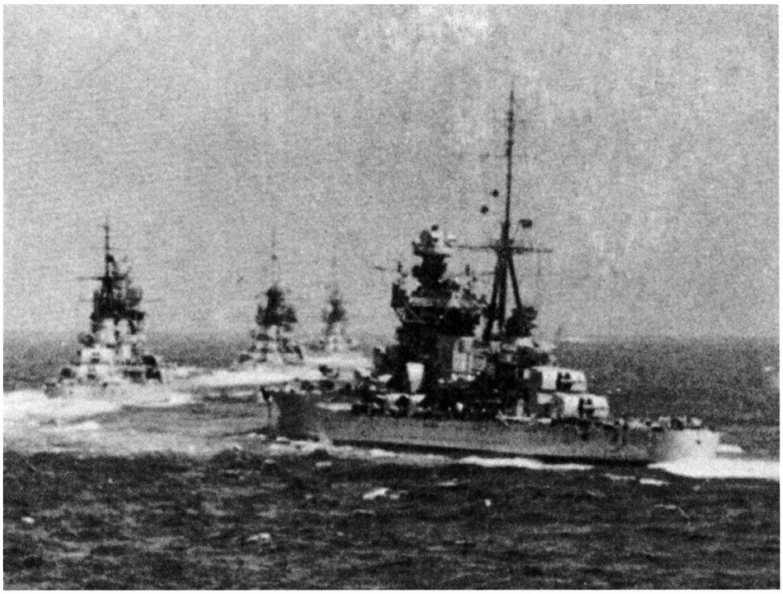

Italské těžké křižníky v Neapoli v r. 1938. Zleva Gorizia (částečně viditelná), Pola, Zara a Fiume



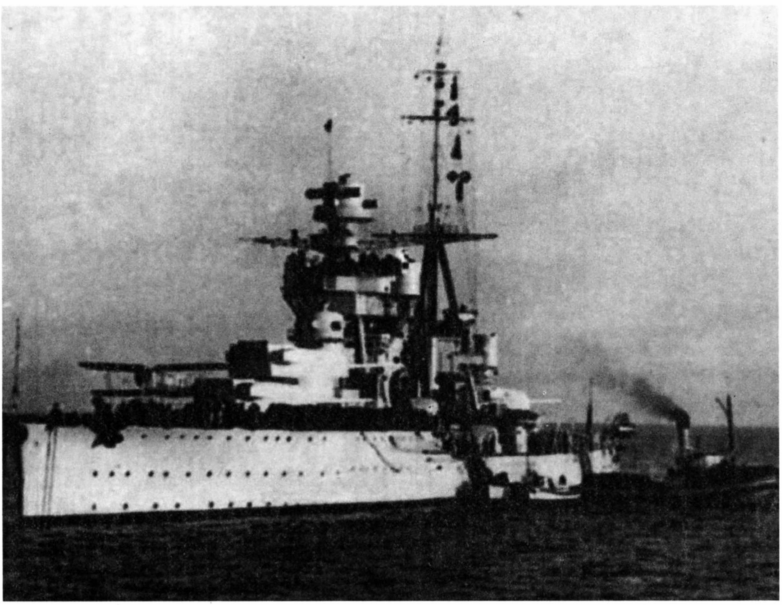
Italské křižníky u Matapanu; vpravo lehký křižník Duca Degli Abruzzi, vlevo 1. divize těžkých křižníků viceadmirála Cattanea



Italský lehký křižník Duca Degli Abruzzi při západu slunce



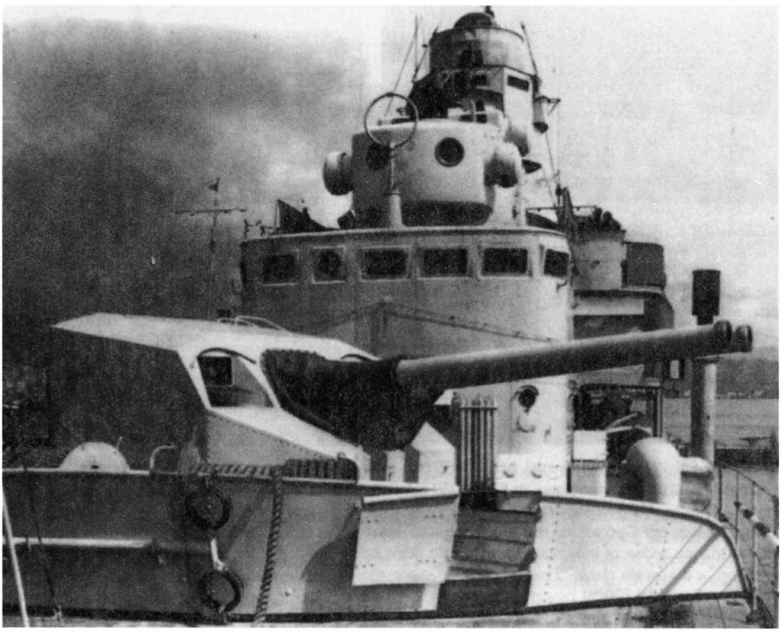
Italské těžké křižníky; vpravo Fiume, vlevo Gorizia, Trento a Bolzano



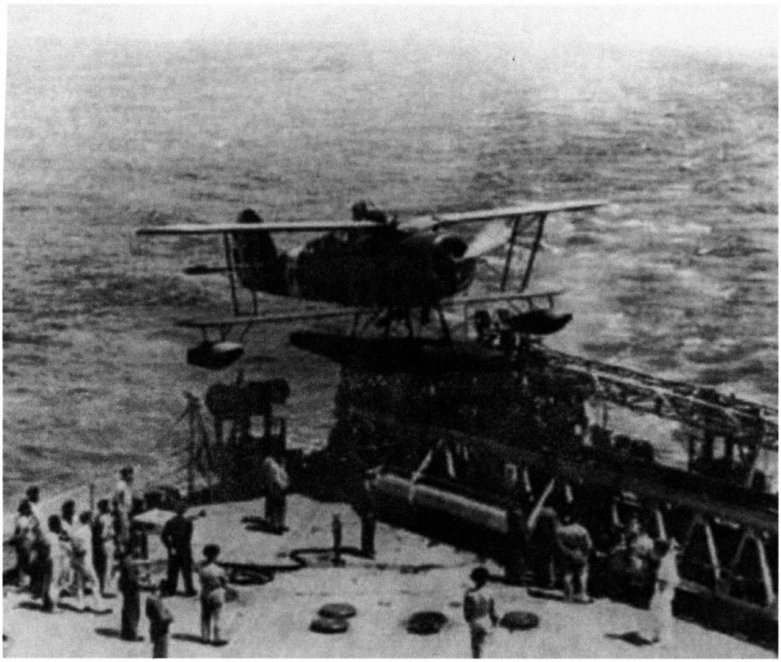
Italský těžký křižník Fiume



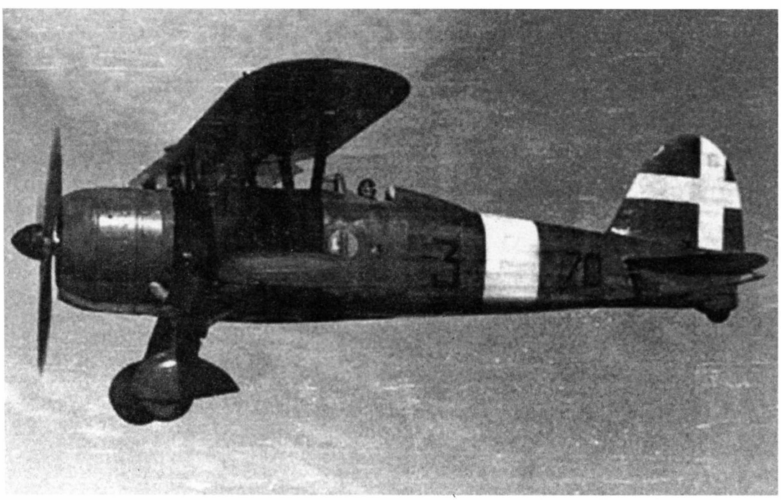

Italský torpédoborec Giosue Carducci



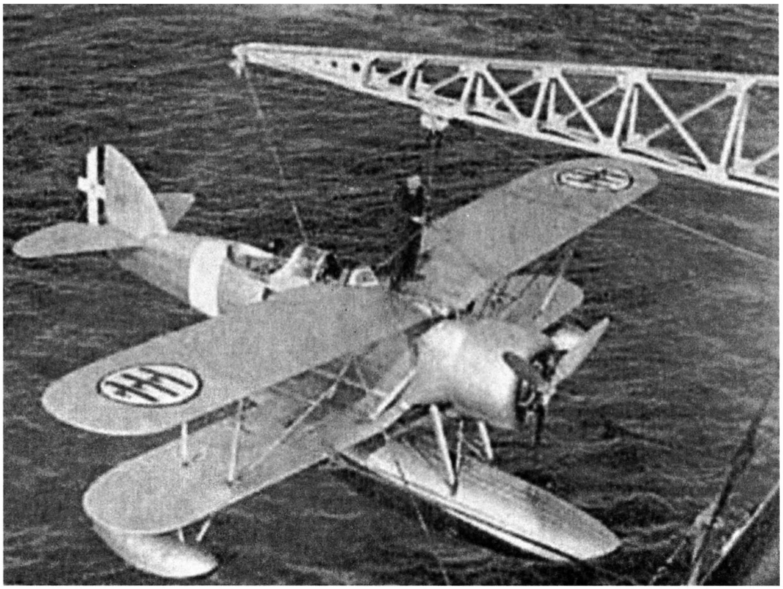
Věž se 120mm děly italského torpédoborce Carabiniere



Průzkumný hydroplán Ro.43 startuje z katapultu italské válečné lodi



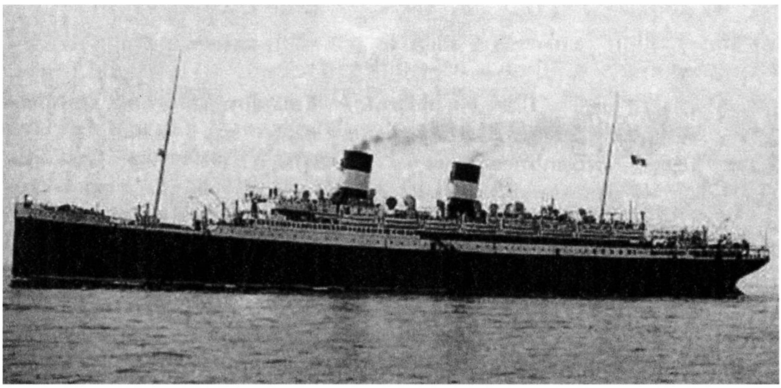
Italská stíhačka CR.42



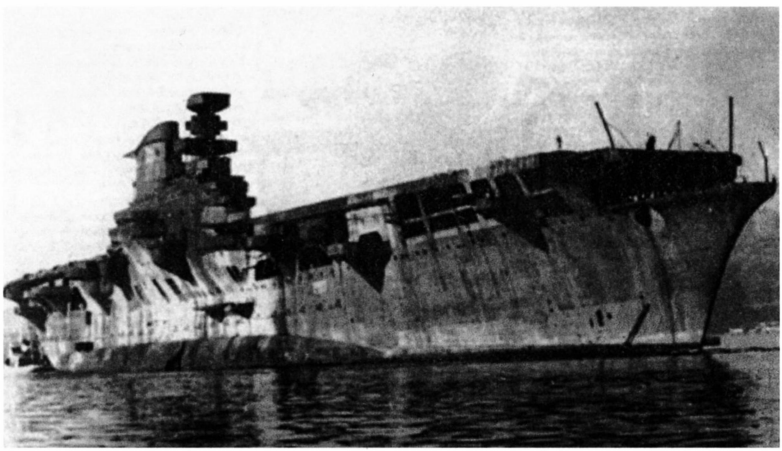
Průzkumný hydroplán Ro.43 vyzvedáván na palubu italské válečné lodi



Hlídka na italské válečné lodi u protiletadlového dvoukanonu dopoledne 28. 3. 1941



Italský parník Roma použitý k přestavbě na letadlovou loď Aquila



Nedokončená letadlová loď Aquila v Janově po válce

Netrvalo dlouho a na jihu, ve vzdálenosti asi dvou mil, se objevil hořící Fiume, kolem něhož kroužil druhý křižník, který, jak se zdálo, byl v lepším stavu, alespoň pokud se dalo soudit podle rozsahu požárů. V případě druhého plavidla ve skutečnosti nešlo o křižník, ale o torpédoborec Alfieri, který, ač sám vážně poškozen, zoufale hledal způsob jak pomoci smrtelně zraněnému Fiume a jeho posádce. Zatímco o něco dál plující Havock, který zatím nenašel vhodný cíl, vyčkával, Stuart okamžitě vystřelil na obě nepřátelské lodi salvu šesti torpéd. Pozorovatelé vzápětí hlásili výbuch u pravoboku méně poškozeného plavidla. Pak začal Stuart ostřelovat druhou loď svými 120mm děly, Fiume ale k překvapení Britů náhle odpověděl. Jeho palba však trvala jen velmi krátce, a jakmile utichla, velitel Stuartu kapitán Waller se už dál nehodlal zabývat lodí pohlcovanou ohněm, její další ostřelování považoval za plýtvání časem a municí.

Už první 381mm granáty vypálené hlavními děly britských bitevních lodí na samém počátku střetnutí poškodily křižník Fiume natolik, že o jeho dalším osudu bylo v podstatě rozhodnuto. Zasáhly můstek, tři kotle, zadní 203mm dělovou věž a skladiště střeliva ráže 100mm a zdemolovaly několik řídicích stanovišť. Jeden granát prorazil trup křižníku na pravoboku a voda se vlévala do nitra plnými proudy a rychle se zvětšoval náklon na pravobok. Poškození trupu bylo tak rozsáhlé, že Italové se po nějakou dobu domnívali, že loď muselo kromě dělové palby zasáhnout i torpédo, a dokonce se objevilo fantaskní tvrzení, že Britové použili motorové torpédové čluny vlečené bitevními loďmi! Fiume se krátce po roztržení trupu zastavil, a i když Britové, konkrétně posádka torpédoborce Stuartu, prohlašovali, že v jistou chvíli je hořící křižník po krátkou dobu ostřeloval, zachránění námořníci z Fiume tvrdili, že jejich děla vůbec nevystřelila. Podle všech zjištěných skutečností je nutno dát za pravdu Italům. Za prvé děla Fiume stejně jako děla druhého těžkého křižníku Zara nebyla k palbě připravena, a když loď zasypal příval britských granátů, bylo už na vše pozdě; u Fiume byl celý systém řízení palby jeho osmi 203mm děl vyřazen už první salvou.

Situace na Fiume byla od samého počátku horší než na Zaře napadené vzápětí po něm. Granát, který dopadl vedle zadní dělové

věže, způsobil tak rychle se šířící požár, že zanedlouho byla ohněm ohrožena celá loď. Naštěstí však, i přes tuto kritickou situaci, nevypukla na Fiume panika jako na vlajkovém křižníku, kde - než se ji podařilo zvládnout - , část vyděšené a zmatené posádky naskákala do moře. Na Fiume se většina námořníků hned zpočátku soustředila na zádi a za řízení velitele kapitána Giorgia Giorgise se všichni snažili dostat zuřící oheň pod kontrolu. Ve stejnou dobu však přitékalo do nitra lodi stále víc vody, náklon narůstal a brzy bylo jasné, že hasit požáry nemá smysl, protože už je tak jako tak rozhodnuto. Kapitán Giorgis proto nařídil zastavit zbytečný boj s ohněm a namísto toho shodit do moře všechny pohotovostní zásoby munice. Hrozilo nebezpečí, že postupující plameny je přivedou k výbuchu dřív, než se celá posádka, zejména muži pobývající hluboko v podpalubí, shromáždí a loď opustí. Ale po necelé čtvrthodině už bylo naklonění tak hrozivé, že nezbylo než přerušit všechny práce, a kapitán Giorgis vydal rozkaz k okamžitému opuštění lodi. Byl skutečně nejvyšší čas, neboť jen taktak se podařilo naházet na hladinu záchranné vory a několika stům mužů z posádky, čítající 30 důstojníků a 800 poddůstojníků a námořníků, naskákat do vody. Fiume se převrátil na pravobok a zádí napřed se pohroužil do vln. Bylo krátce po 23. hodině, zhruba 30 minut poté, co na křižník dopadl první granát vystřelený Warspitem.

Po několika salvách vypálených na Fiume, hořícím od přídě po záď, se Stuart kapitána Wallera vydal pátrat po plavidle, které považoval za druhý italský křižník a které torpédoval chvíli předtím, než se začal zabývat Fiumem, ale pak o něm ztratil přehled. Objevil je po pár minutách: Alfieri, torpédoborec velitele italské 9. divize kapitána Toscana, stál silně nakloněn ve vzdálenosti asi jedné a půl míle. Stuart na něj vystřelil dvě salvy a bylo vidět, jak po dopadu granátů došlo na palubě k velké explozi. Navzdory tomu, stejně jako před chvílí Fiume, i Alfieri - opět podle tvrzení kapitána Wallera a jeho posádky - palbu opětoval. Stuarta však nezasáhl, a když v jeho střední části vyšlehly mohutné plameny, střelba ustala. Vtom se nalevo od přídě Stuarta objevila další loď a přiblížila se natolik, že jen bleskurychlá reakce kapitána Wallera, který ještě včas nařídil plný obrat vlevo, zabránila srážce. Obě plavidla se mí-

jela ve vzdálenosti necelých 100 metrů a náhlý záblesk neznámou loď osvětlil natolik, že ji hlídky na Stuartu byly s to identifikovat jako italský torpédoborec třídy Maestrale. Byl to však daleko rychlejší Oriani a evidentně zcela nepoškozený. Stuart na něj vypálil salvu pěti 120mm granátů, z nichž tři jej zasáhly. Oriani odpověděl, ale nestřílel na Stuarta, nýbrž na nedaleko proplouvající Havock. Při pokusu reagovat se však Havock, snažící se zaujmout výhodnější postavení k odkrytí všech svých děl, náhle ocitl mezi Stuartem a Orianim, a Stuartu nezbylo než palbu přerušit. Poté co Havock na Orianiho několikrát vystřelil plnou boční salvu, italská loď další boj vzdala a podařilo se jí uniknout.

Jakmile byl přinucen zastavit ostřelování Orianiho, obrátil se Stuart doleva a snažil se nalézt další nepřátelská plavidla. Přitom podruhé v několika minutách jen taktak unikl srážce, tentokrát s lodí, která se k němu velkou rychlostí blížila ze severu; šlo o italský torpédoborec Carducci. Po překonání nebezpečného okamžiku na něj Stuart stačil vystřelit dvě salvy a pak pokračoval na jihozápad. Chtěl zjistit, v jakém stavu je silně poškozené a naklánějící se nepřátelské plavidlo, které stále ještě považoval za křižník a na němž před chvílí po několika zásazích jeho granáty vypukl velký požár.

Střetnutí britských a italských torpédoborců se vymklo jakékoliv možnosti koordinace a centrálního řízení. Situace se měnila minutu od minuty a jednotlivá plavidla sváděla své vlastní samostatné bitvy. Přehled sice neměl ani jeden z obou velitelů, jak kapitán Waller na Stuartu, tak velitel italské 9. divize torpédoborců kapitán Salvatore Toscano na Alfierim, ale i kdyby Toscano měl ty nejpřesnější informace, nic by mu nebyly platné, neboť celé italské uskupení vyslané na pomoc Pole se v tuto dobu už nacházelo v beznadějné situaci. A oním nehybným, hořícím a silně nakloněným „křižníkem", k němuž podruhé spěchal kapitán Waller, tentokrát rozhodnut jeho umírání ukončit, byl právě Alfieri. Stuart kolem něj proplul v těsné blízkosti, ale když se z lodi zahalené kouřem a plameny neozval ani jeden výstřel a bylo evidentní, že její osud je zpečetěn, Waller pokračoval dál, neboť vůbec nebylo vyloučeno, že poblíž může být ještě jiný, vhodnější cíl pro jeho děla a torpéda.

Jedním z příslušníků posádky torpédoborce Alfieriho byl podporučík Vito Sansonetti, syn viceadmirála Luigiho Sansonettiho, velitele 3. divize italských křižníků. Vito Sansonetti zkázu své lodi přežil a po zachránění řeckými torpédoborci podrobně vylíčil své zážitky. O prvních minutách střetnutí Cattaneova svazu s britskou bitevní eskadrou uvedl:

„Otevřel jsem dveře na můstek a při jejich zavírání jsem náhle skrze sklo uviděl několik set metrů před naší přídí obrovský, stále se zvětšující plamen. Zdálo se, že dosahuje výšky asi 50 metrů a má šířku 100 metrů. Uslyšel jsem i zvuk výbuchů. Vyběhl jsem a viděl jsem, jak ze zasaženého křižníku létají velké předměty." U této části výpovědi podporučíka Sansonettiho si povšimněme, že jako o první zasažené lodi italského svazu hovoří o křižníku nacházejícím se před přídí Alfieriho. Z toho by plynulo, že Alfieri nemohl vést italskou kolonu. Protože Sansonetti dál zmiňuje, že zasaženým křižníkem musel být Fiume, znamenalo by to, že ve chvíli napadení britským loďstvem plul Alfieri minimálně na třetí pozici v koloně - před ním musely být křižníky Zara a Fiume! Ale početná svědectví pocházející z britské strany tvrdí, že při zahájení nočního střetnutí plul v čele italské formace torpédoborec a s pravděpodobností hraničící s jistotou šlo o Alfieriho. K této závažné nesrovnalosti mezi britskými a italskými prameny - a zdaleka ne jediné - se ještě vrátíme.

Podporučík Sansonetti pokračuje: „Velitel vydal rozkaz: ‚Plnou silou, kormidlo vpravo!' Zatímco Alfieri nabíral rychlost, nepřítel, kterého jsme vůbec neviděli, spustil intenzivní palbu provázenou vystřelováním světlic. Slyšel jsem, jak velitel říká: ‚Byli jsme zasaženi!' Byl jsem poblíž telefonu spojujícího můstek s torpédomety a pravil jsem: ‚Proč neopětujeme palbu?' V tom okamžiku jsme zjistili, že loď nereaguje na požadovanou změnu kurzu a kormidlo zůstává v pozici ‚docela vpravo'. Opisovali jsme kruh a naše rychlost se snížila. Ve stejnou dobu jsem viděl řadu zásahů, které postihly křižník, jímž musel být Fiume, a také jsem viděl, jak mnoho granátů dopadlo do vody kolem nás. ... Byli jsme ostřelováni z pravoboku i z levoboku a ve světle světlic jsem zahlédl dva z našich torpédoborců snažících se o stejný manévr jako my. Nemohu říci, kde se přesně nacházel nepřítel, neboť Alfieri pokračoval v nekontrolovatelném pohybu a lodi nás míjely po obou stranách. Velitel dal

rozkaz řídit loď ze zádi a poručík Modugno odpovědný za stroje tam s podporučíkem Ferrarem hned běžel. Myslím, že se to všechno seběhlo v několika minutách. Telegraf nepracoval a loď byla naplno osvětlena, i když se nezdálo, že by to bylo světlicemi. Poručík Modugno žádal velitele o svolení zastavit stroje, v tu dobu jsme však už stáli a nakláněli se na pravobok. Potom velitel zavolal dělostřeleckého důstojníka a řekl mu: ‚Potápíme se, ale budeme bojovat až do konce.'

Opustil jsem můstek a odešel dolů k torpédometům. ... Dosáhnout zádi znamenalo projít horkou parou. Paluba byla v plamenech. Pára pronikala všude, zahalovala i torpédomety, ale dostal jsem se k nim. Obsluha byla na svých místech a žádala rozkazy. Řekl jsem, ať se ničeho nebojí a připraví se k palbě. ... Protože jsem ale neviděl nepřítele, ani jsem nebyl s to rozeznat nejbližší loď, otáčel jsem torpédomety dokola. Otáčecí mechanika nefungovala, a tak jsme to museli dělat ručně... Když nepřátelská palba asi na pět minut utichla, zahlédl jsem na pravoboku nepřátelský torpédoborec blížící se velkou rychlostí. Náhle prudce odbočil, jako by nás v posledním okamžiku uviděl. Měl jsem jen čas obrátit k němu torpédomety. O několik vteřin později však byl na našem levoboku a pálil na nás ze všech čtyř svých děl. Zasáhl přední komín a granáty dopadaly i v naší blízkosti, neboť jsem slyšel výkřiky bolesti a pokryl nás horký popel. Téměř jsem byl sražen na podlahu. Zpočátku jsem nařídil zamířit torpédomety doleva, ale když jsem viděl, že se torpédoborec přemísťuje na náš pravobok, rozkázal jsem je co nejrychleji obrátit na druhou stranu. Loď se již dost nakláněla na pravobok a nepřátelský torpédoborec nás míjel ve vzdálenosti kolem 200 metrů. Muž, který otáčel torpédové roury, se náhle zhroutil zcela vyčerpán se slovy, že je zraněn. Ale pomohl jsem roury zamířit a torpéda jsme odpálili. Vystřelení prvních dvou probíhalo za takových okolností a na tak krátkou vzdálenost, že jsem nemohl doufat v zásah. Učinil jsem to však, neboť jsem cítil, že se Alfieri brzy potopí. Za víceméně stejných podmínek jsem vystřelil třetí torpédo na nepřátelskou loď nacházející se o něco dál. Myslím, že kolem mne už zůstal nezraněn jen jeden nebo dva muži. Bitva však pokračovala a viděl jsem, jak se jeden z našich křižníků zastavil celý v plamenech. Nepřátelské torpédoborce pokračovaly

ve střelbě. Slyšel jsem velitele vydávat rozkaz ke spuštění záchranných vorů. Šel jsem k motorovému člunu, který se několik mužů pokoušelo neúspěšně spustit. Když jsem k nim přišel, jeden námořník říkal, že člun stejně není k ničemu, neboť má v boku velkou díru. Nařídil jsem spustit velký veslový člun na levoboku a muži to běželi učinit. Náklon lodi se zvětšoval a všude byly plameny. Jak jsem přecházel na pravobok, slyšel jsem velitele volat: ‚Pozdravme krále!' Všichni, kdo byli kolem, křičeli tak hlasitě, až mne to udivilo, ‚Ať žije král!' a o chvíli později i ‚Zdravíme duceho!* Ať žije Itálie!' Vracel jsem se k veslovému člunu, ale zastavil jsem se, abych se připojil k volání. V následujícím okamžiku jsem viděl nepřátelský torpédoborec vzdálený necelých 100 metrů, jak nás ostřeluje ze všech svých zbraní. Jeden granát naplno zasáhl veslový člun a vypadalo to, že druhý dopadl na kormidelnu. Odešel jsem na záď, kde se shromáždila spousta mužů, a viděl jsem zástupce velitele poručíka Zancardiho a strojního důstojníka, jak se připravují k opuštění lodi. Záchranné vory ze zádi již byly na hladině a s poručíkem Zancardim jsme posádce nařídili naskákat do moře. Pak Zancardi skočil z levoboku a já z pravoboku."

Podporučík Sansonetti vysoce oceňuje chování posádky. O obsluze torpédometů říká, že muži zůstávali na svých místech a plnili všechny rozkazy klidně a disciplinovaně, i když kolem padaly granáty a střepiny zabily nebo zranily mnoho z nich. Potom co první nepřátelské salvy vyřadily turbíny a dynama, dal Sansonetti rozkaz ke spuštění nouzových dieselových motorů, aby byla alespoň částečně obnovena dodávka elektřiny. I tento rozkaz byl proveden s mimořádnou chladnokrevností. Přitom námořníci viděli rozsah škod i to, že loď už byla nesčetněkrát zasažena. Přesto odešli do podpalubí k dieselovým motorům, spustili je a udržovali v chodu.

Ve stejnou chvíli, kdy se podporučík Sansonetti snažil zamířit torpédomety na blízký nepřátelský torpédoborec, dal velitel kapitán Salvatore Toscano na stožáru rozsvítit signální světlo z obavy, aby na Alfieriho omylem nestřílela jiná italská plavidla, a současně nařídil zahájit palbu. Sansonetti však ve své výpovědi tvrdí, že v tu dobu už jedinými funkčními zbraněmi na palubě byly kulomety,

* Duce - italsky vůdce, titul Benita Mussoliniho jako vůdce italských fašistů.

z nichž posádka na nepřítele pálila, dokud to jen šlo. Vzdálenost mezi Alfierim a nepřátelským torpédoborcem se v jistém okamžiku zkrátila natolik, že poručík Mascini a jiní, kteří potopení lodi též přežili, později prohlašovali, že viděli britského velitele, jak na můstku kouří cigaretu a vydává rozkazy.

Jak se vzhledem k četným požárům a katastrofálním poškozením způsobeným granáty britských děl blížil konec, kapitán Toscano odešel z můstku, aby vyzval posádku k již zmíněnému holdu králi, ducemu a Itálii a aby vydal rozkaz k opuštění lodi. Pak se vrátil na můstek a přes veškeré naléhání důstojníků prohlásil, že zůstane. Požádal o cigaretu a důstojníkům snažícím se jej přesvědčit, aby se pokusil zachránit, nařídil opustit loď spolu se zbytkem posádky. Torpédoborec Alfieri se potopil kolem 23 hodin 15 minut. S ním i kapitán Salvatore Toscano.

V době, kdy se kapitán Waller přesvědčil, že Alfierim se už není třeba zabývat, a zvažoval jak postupovat dál, dosáhl významného úspěchu torpédoborec Havock. Italský torpédoborec Carducci, který se málem srazil s Wallerovým Stuartem, když se kolem něho přehnal, aniž vystřelil, začal vzápětí střílet na Havock. Havock odpověděl vypálením čtyř torpéd, z nichž jedno ve 23.15 Carducciho zasáhlo, a pak italský torpédoborec ještě čtvrt hodiny ostřeloval. Palba vedená na krátkou vzdálenost rychle za sebou následujícími salvami všech čtyř 120mm děl byla naprosto zničující. Italská loď hořela na mnoha místech, nástavby byly zdemolovány, trup prorážen a veliteli fregatnímu kapitánu Albertu Ginocchiovi bylo hlášeno, že jsou vyřazena všechna zařízení důležitá pro chod a bojeschopnost lodi. Bylo jasné, že za této situace je konec neodvratný. Ginocchio proto nařídil zničit tajné dokumenty a posádce přikázal opustit loď a nastoupit na záchranné vory. Nakonec, aby měl absolutní jistotu, že se nějakým zázrakem nepříteli nepodaří zmocnit se byť totálně zdevastované lodi, nařídil otevřít uzávěry kondenzátorů a zadní zaplavovací ventily*. Pak se po dopadu jedné z brit-

* Zaplavovací ventily (správně kingstony) - kónické uzávěry umístěné v dolní části lodi a uzavírané tlakem vody obklopující loď. Sloužily k zaplavení podpalubí a potopení lodi, hrozilo-li nebezpečí, že by se jí mohl zmocnit nepřítel. Také se užívaly k naplňování balastových nádrží ponorek.

ských salv ozvala hromová exploze. Carducci se téměř rozpadl a vzápětí se zdemolovaný vrak zádí napřed pohroužil do vln. Bylo 23 hodin 30 minut, pouhé čtvrt hodiny od potopení Alfieriho.

Předtím než zvednutá příď Carducciho zmizela pod hladinou, odehrála se také na jeho palubě řada příběhů svědčících o statečnosti a vysoké morální úrovni mnoha příslušníků posádky. Za všechny zmíníme jen jednoho, samotného fregatního kapitána Ginocchia. Když vážně zraněný poddůstojník Conte Gennaro odmítal skočit do moře, protože neměl záchrannou vestu a věděl, že bez ní musí zahynout, Ginocchio se nerozmýšlel, svlékl svou vestu a s pomocí jednoho z důstojníků ji téměř nepohyblivému Gennarovi oblékl; díky tomu Gennaro zkázu lodi přežil a dočkal se záchrany. Ginocchio pak torpédoborec opustil jako poslední, bez vesty i bez záchranného pásu se vrhl do vody jen pár vteřin před fatální explozí a potopením lodi. Měl velké štěstí, že se mu podařilo doplavat k jednomu ze záchranných vorů. Potom až do chvíle, než dorazila nemocniční loď Gradisca, se fregatní kapitán Ginocchio snažil mezi zoufalými trosečníky udržovat poslední zbytky disciplíny. Vyvinul přitom nadlidské úsilí, aby zabránil projevům jak individuální, tak kolektivní ztráty soudnosti a propukajícího šílenství, které mimo jiné způsobily i to, že řada mužů odplavala od hlavní skupiny v naději, že dosáhnou pobřeží, nebo že je dřív objeví nějaká loď; nikdo je však už nikdy nespatřil.

Zatímco se Stuart a Havock zabývaly Alfierim a Carduccim, Greyhound krátce poté, co zahájil bitvu osvětlením italských křižníků, zahlédl siluety tří lodí plujících v jihozápadním kurzu. Považoval je za druhou skupinu italských křižníků a spolu s Griffinem, dalším torpédoborcem 10. flotily, se je vydal stíhat. Oba britské torpédoborce začaly Italy ostřelovat, hlídky dokonce hlásily několik úspěšných zásahů, pak se ale nepřátelská plavidla, jimiž byly torpédoborce Gioberti, Carducci a Oriani, skryla za kouřovou clonu a pronásledovatelům zmizela z očí. Nicméně Greyhound s Griffinem ve snaze je nalézt pokračovaly v pátrání až do 23.20, kdy obdržely rozkaz admirála Cunninghama nařizující všem lodím, které se nepodílely na konečném zúčtování s těžce poškozenými italskými plavidly, stáhnout se na severovýchod.

Velitel Griffinu, korvetní kapitán Lee-Barber, si při líčení průběhu neúspěšné honičky postěžoval: „Naše následující akce byly bohužel velmi nevýrazné a nic jsme neobjevili až do chvíle, kdy jsme zahlédli stojící Polu připravenou vzdát se."

Protože nešlo o jediný případ, kdy britské torpédoborce nedokázaly s nepřítelem držet krok nebo kdy nevydržely vysoké tempo akce, zejména během dlouhodobějších operací, trvajících někdy i několik dnů, je třeba si opět připomenout celkovou situaci v oněch dnech, kdy námořnictvo osamocené Británie bylo nuceno čelit mocnostem Osy jak ve Středomoří, tak i v Atlantiku a v severních mořích. A jedním z největších problémů, které v té době trápily všechny velitele loďstev britského válečného námořnictva včetně admirála Cunninghama, byl nedostatek torpédoborců. Nejenže jich měl Cunningham málo, ale velké potíže činily i jejich opravy a údržba, neboť opravárenské kapacity ani na Maltě, ani v Alexandrii nedokázaly potřeby uspokojit. Korvetní kapitán Lee-Barber o okolnostech, za nichž se Griffin vydával večer 27. března 1941 spolu s ostatními plavidly Středomořského loďstva na moře, napsal:

„Jako obvykle musel ABC sáhnout na samé dno, aby měl torpédoborce, s nimiž by mohl vyplout. Griffin, který byl před několika dny na Maltě zasažen pumou, měl proděravěné přední palivové nádrže a vyplouval s naftou pouze v zadních nádržích, zatímco přední zůstávaly roztrženy a zaplaveny mořskou vodou!"

Nejen Griffin, ale i jiná Cunninghamova plavidla se zúčastňovala bojových akcí ve stavu, který by je za trochu normálnější situace přiměl odplout k opravě, mnohdy i k opravě generální. Za výstižná nutno považovat slova fregatního kapitána Geoffreye Barnarda:

„Dřív než se v následujících letech kdokoliv pokusí komentovat jakoukoliv stránku bitvy u Matapanu, je žádoucí, aby si napřed uvědomil, že lehké síly byly jako celek po určitou dobu vystaveny obrovskému tlaku a vždy operovaly na samé hranici lidských a technických možností. Ve Středomoří tehdy chyběla eskortní plavidla. Celou zátěž nesly torpédoborce, které musely běžně chránit konvoje do Řecka tváří v tvář nepolevujícím útokům ze vzduchu. Křižníky střídaly v oblastech nejhustšího bombardování eskortní povinnosti s funkcí rychlých transportních lodích převážejících vojska mezi Alexandrií a Pireem.

Torpédoborce doprovázející loďstvo u Matapanu byly povětšinou shromážděny jen za cenu odložení základní údržby a důležitých oprav. Jeden příklad za všechny: Jervis, velitelská loď pověřená noční útočnou akcí, měla jen torzo svého kormidla, už před nějakou dobou některé pláty odpadly. Loď mířila do doku k opravě, ale jak bylo v tu dobu ve východním Středomoří častým jevem, oprava byla odložena, protože se objevilo něco důležitějšího."

Prakticky ve stejnou dobu, kdy tři italské torpédoborce unikly Greyhoundu a Griffinu, ztratil kontakt s nepřítelem i torpédoborec Stuart kapitána Wallera. Po ukončení ostřelování Fiume a Alfieriho Waller doufal, že se mu podaří nalézt dvě nepřátelská plavidla považovaná za křižníky, která pronásledoval spolu s Havockem krátce po zahájení bitvy a jejichž stíhání zanechal ve 22.41, když 10. flotila obdržela rozkaz potopit Fiume a Zaru. Už však uplynula příliš dlouhá doba a obě pronásledované italské lodi, pokud vůbec existovaly, dávno zmizely. Kapitán Waller si ve své operační zprávě postěžoval: „Nevěděl jsem, kde je Havock, a cítil jsem se poněkud osaměle. Zamířil jsem na severovýchod. Ve 23.30 jsme zahlédli křižník (torpédoborec), který jsme napadli. Odpověděl slabou palbou. Několikrát jsme jej zasáhli a na jeho palubě vypukl požár. Když zastavil palbu, pokračoval jsem ve stahování se na severovýchod."

Wallerem postrádaný Havock s velitelem poručíkem Watkinsem byl zatím plně zaměstnán další samostatnou akcí. Poté co potopil torpédoborec Carducci, zbývala mu stále ještě část torpéd. Na dohled byl v tu dobu planoucí a evidentně už se potápějící Fiume a vysoko šlehající plameny osvětlovaly záchranné vory a trosečníky rozseté po hladině kolem. Nedaleko byl i křižník Zara, který se zdál být na tom lépe, neboť plameny zatím probleskovaly jen v prostoru před jeho můstkem.Ve 23.30 Watkins nařídil vystřelit na Zaru zbývající čtyři torpéda, ale obsluhy torpédometů se tentokrát nevyznamenaly, všechna torpéda minula. Pak začal Havock Zaru ostřelovat děly a ve 23.45 vzlétla z jeho paluby padáková světlice. K nesmírnému překvapení velitele a celé posádky britského torpédoborce bílé světlo odhalilo dosud se ve tmě skrývající nehybnou loď, kterou v tu chvíli všichni včetně poručíka Watkinse považovali vzhle-

dem k její mohutnosti za bitevní loď. Profesor Sadkovich s patřičnou dávkou sarkasmu poznamenává, že se Britové zmýlili o pouhých 25 000 tun, neboť ve skutečnosti to byl nešťastný křižník Pola, ochromený už kolem osmé hodiny večerní náletem britských letounů. Posádka Havocku a její velitel nebyli však první, kdo se při zahlédnutí Poly zmýlili o oněch 25 000 tun. Havock nemaje již žádné torpédo nemohl udělat nic víc, než že objevenou loď osvětlil světlometem a přesně o půlnoci z 28. na 29. března na ni vystřelil i několik 120mm granátů. Byly zpozorovány dva zásahy, po nichž pod můstkem a na zádi vypukly požáry. Ale za situace, kdy nikdo nevěděl, jaký je skutečný stav tohoto plavidla, které vypadalo, že vůbec není poškozeno, nebylo pro torpédoborec bez torpéd radno se v jeho blízkosti zdržovat. Proto Watkins nařídil ustoupit na severovýchod a v 0.20 podal rádiem hlášení, v němž hovořil o bitevní lodi třídy Littorio. Po deseti minutách zjistil svůj omyl a okamžitě vyslal opravnou depeši, že nejde o bitevní loď, ale 203mm křižník, že nedaleko něj se nacházejí další dva a on sám že se vrací, aby nepřátelská plavidla sledoval - v tuto chvíli ještě nevěděl, že Fiume zatím již zmizel pod hladinou.

Ve 23.12 vydal admirál Cunningham rozkaz: „Všechny síly nepodílející se na potápění nepřítele se stáhnou na severovýchod." Rozkaz se však neměl týkat torpédoborců operujících pod velením kapitána Macka a svazu křižníků viceadmirála Pridhama-Wippella. Mack, který byl v té době asi 20 mil před bitevní eskadrou, provedl požadovanou změnu kurzu, ale současně odeslal ověřovací dotaz. Vzápětí obdržel z Warspitu odpověď pokračovat v pronásledování nepřítele a stáhnout se až po jeho napadení. Proto znovu změnil kurz a vysokou rychlostí se hnal dál za nejcennější kořistí - za bitevní lodí Vittorio Veneto.

Viceadmirál Pridham-Wippell poté co kolem 22.00 hodin upravil kurz, aby nedošlo ke střetu s Mackovými torpédoborci, pokračoval na sever v úmyslu zkřížit italskému loďstvu cestu do přístavu Messina. Když na Orionu ve 22.43 zahlédli na severozápadě několik světlic, viceadmirál je považoval za signály Italů a rozhodl se ten den už potřetí rozvinout své křižníky do pátrací linie. Ale než tak stačil učinit, dostal Cunninghamův rozkaz nařizující stažení. Jeho

nejednoznačná formulace způsobila, že Pridham-Wippell došel k závěru, že se vztahuje i na něj, neboť pronásledování nepovažoval za „potápění" nepřítele. Proto je ve 23.32 přerušil, obrátil se na severovýchod a čekal na další pokyny vrchního velitele. V tu dobu byly od něj Iachinovy hlavní síly vzdáleny 35 mil.

Vzhledem ke zmatkům, které vydání rozkazu o stažení loďstva způsobilo, jej admirál Cunningham později sám označil za chybu. Nicméně při konečném hodnocení průběhu operace sice zahaleně, ale přesto rozpoznatelně kritizoval jak viceadmirála Pridhama-Wippella, tak kapitána Macka. I když v případě Pridhama-Wippella je skutečně možno považovat jeho akce za nedostatečně důrazné a energické, v případě Macka, kterému Cunningham vyčítal především to, že udržoval sevřenou formaci, namísto aby torpédoborce rozvinul, jsou výtky vrchního velitele nepřesvědčivé. Je totiž třeba si uvědomit, že i kdyby se kapitán Mack snažil sebevíc, navázat kontakt s unikajícím nepřítelem by se mu s největší pravděpodobností stejně nepodařilo, neboť základní dispozice, s nimiž pronásledování začínal a podle nichž po celou dobu postupoval, protože jiných se mu nedostalo, byly chybné.

Po zjištění, že jeho se rozkaz o stažení na severovýchod netýká, pokračoval kapitán Mack se dvěma flotilami torpédoborců v bezúspěšném pátrání po nepříteli ještě několik dalších hodin. Přerušil je, až když v 0.30 obdržel hlášení torpédoborce Havocku o objevení ochromené italské „bitevní lodi". Domníval se, že jde o Vittorio Veneto, které musel minout. Od pozice udávané Havockem jej sice v tu chvíli dělilo asi 65 mil, ale protože byl vrchním velitelem pověřen napadením a potopením Vittoria Veneta, okamžitě přešel z dosavadního severozápadního kurzu na jihozápadní a krátce poté na jihovýchodní a plnou rychlostí se vracel, aby se mohl účastnit předpokládaného utkání s italskou bitevní lodí. V okamžiku, kdy se takto rozhodl, byl 30 mil od Iachinova loďstva, což byla nejkratší vzdálenost, na jakou se Britové během nočního pronásledování k Italům přiblížili. Havock sice deset minut po prvním chybném hlášení vyslal hlášení opravné, v němž oznamoval, že nejde o bitevní loď, ale o 203mm křižník, Mack však z nevyjasněných důvodů tuto informaci obdržel až v 1.34, když se všech osm jeho torpédoborců vracelo již téměř hodinu. Za této situace mu už nezbylo než se smířit

s tím, že ztratil příliš mnoho času, než aby ještě měl naději dohnat prchající italské loďstvo. V tu dobu byl od něj Iachino plující rychlostí 19 uzlů už vzdálen 85 mil. I kdyby Mackovy torpédoborce dokázaly udržovat maximální rychlost, tj. 36 uzlů, takže by pluly o 17 uzlů rychleji než Italové, trvalo by jim nejméně pět hodin, než by Italy dostihly, a to ještě za předpokladu, že by kapitán Mack přesně věděl, kde nepřítele hledat. Stojí za povšimnutí, že admirál Cunningham v oficiálním zhodnocení operace napsal, že mylné hlášení Havocku ve skutečnosti nemělo žádné negativní následky, neboť když se Mackovy torpédoborce obracely, Vittorio Veneto bylo v tu dobu stejně mimo jejich dosah, a tak se namísto zbytečného pronásledování mohly užitečným způsobem podílet na konečném zúčtování s Polou. Admirál Cunningham tedy opravdu mohl s klidným svědomím prohlásit, že nebylo žádnou pohromou, že se Mack přestal honit za Iachinem a vrátil se na jihovýchod; opomněl však zmínit, že Mack při stíhání italského loďstva neuspěl především proto, že jednal na základě nepřesných informací, které obdržel - od admirála samotného.

Když torpédoborce Greyhound a Griffin ztratily po více než půlhodinovém pronásledování kontakt se třemi plavidly zpočátku považovanými za druhou skupinu nepřátelských křižníků, začaly se krátce po 23. hodině podle Cunninghamova rozkazu též stahovat na severovýchod. Jakmile ale zachytily signály Havocku o objevení velkého nepřátelského plavidla, učinily totéž co kapitán Mack: změnily kurz na jihovýchod a spěchaly do prostoru, kde se měla italská loď nacházet. Jednu hodinu 40 minut po půlnoci Greyhound Polu nalezl. Neprodleně odeslal depeši, že těžký křižník s vlající vlajkou italského válečného námořnictva nejeví viditelné známky poškození, není ani nakloněn, ale jeho hlavní děla zcela evidentně nejsou připravena k boji, neboť stále směřují rovnoběžně s osou lodi. Pak se velitelé Greyhoundu a Griffinu prostřednictvím mezilodního komunikačního systému radili jak postupovat, zda nepřátelské plavidlo napadnout a potopit, zda se je pokusit obsadit a zjistit možnost jeho odtažení, nebo se napřed zabývat záchranou jeho posádky, jejíž značná část byla ve vodě. Než došli k rozhodnutí, zablikala ze tmy signální lampa vyzývající je k iden-

tifikaci. Bylo krátce po druhé hodině ranní a na scénu dorazil s 2. a 14. flotilou torpédoborců kapitán Mack.

Navigační důstojník Zary podporučík Giorgi Parodi ověřil kolem 22. hodiny pozici a výsledek ohlásil kapitánu Corsimu. Ten informoval viceadmirála Cattanea, že Pola by se měla již brzy objevit. Cattaneo nařídil snížit rychlost na polovinu a zdvojnásobit hlídky. Vtom se na pravoboku objevila červená světlice. Kapitán Corsi pravil vedle stojícímu Parodimu: „To je Pola!" Ale po pár minutách, jako by náhle pojal nějaké podezření, se otázal: „Byl to náš identifikační signál?" Parodi mu ještě stačil odpovědět, že červené světlo není obvykle užívaný identifikační signál, když tmu rozřízl pruh světla, který spočinul na křižníku Fiume plujícím za Zarou. Všichni na můstku Zary měli v tom okamžiku za to, že je osvětlila Pola. „Proč rozsvítil světlomet? Zbláznil se?" vykřikl kapitán Corsi. Přesvědčení, že původcem náhlého zmatku je Pola, bylo tak silné, že když zaduněla první salva vypálená Warspitem, Corsi se obrátil na podporučíka Parodiho: „Teď na nás střílí! Okamžitě vyšlete identifikační signál!" Parodi ani nestačil doběhnout k signální lampě a první britské 381mm granáty už dopadly na Fiume, kde vzápětí vyšlehly plameny. Corsi zavolal na Parodiho: „To jsou děla těžké ráže, vyhlaste poplach!" Podporučík spustil poplachový klakson a vrátil se ke kapitánovi, který mezitím nařídil ostrou změnu kurzu doprava. Když mu Parodi připomněl, že stále plují sníženou rychlostí, Corsi přikázal přejít na „normální" rychlost. Na podporučíkův dotaz, zda má na mysli plnou rychlost, jen pokývl hlavou.

Pak se události řítily v děsivém tempu. Hned po Fiume došlo i na Zaru. Tunový granát zasáhl střední část lodi a vzápětí se vyvalil mohutný oblak páry. Kormidelník právě provádějící velitelem nařízený obrat hlásil, že kormidlo nereaguje. Další granát dopadl na dělovou věž číslo 1. Následoval ohlušující výbuch, a když se kouř rozptýlil, věž zmizela, byla vržena přes palubu. Zničení věže číslo 1 vyřadilo i věž číslo 2, neboť obě věže měly společný systém řízení palby. Jiný granát prolétl pod můstkem, zničil lodní interkom a odrazil se od pancéřované stěny velitelské věže. Kapitán Corsi se z můstku marně pokoušel spojit se s jinými částmi lodi, a proto vyslal podporučíka Parodiho do řídicího stanoviště pod můstkem

zjistit, jaká závada postihla kormidlo. Parodimu se skutečně podařilo navázat kontakt se strojovnou a dozvěděl se, že kolaps rozvodu elektřiny ochromil i kormidelní stroj. Když se vrátil na můstek, aby informoval kapitána Corsiho, zastihl jej, jak s viceadmirálem Cattaneem hovoří o opuštění lodi. Cattaneo měl obavu z výbuchu skladišť střeliva, a jakmile Parodiho uviděl, poslal jej do strojovny za vrchním strojníkem Chiapperinim s pokynem zastavit stroje, aby mohly být spuštěny záchranné vory. Podporučík běžel do podpalubí a jen s velkou námahou se mu ve ztemnělé strojovně plné páry podařilo vrchního strojníka najít. Předal mu viceadmirálův rozkaz a jediný stroj, který ještě pracoval, se vzápětí zastavil. Když byl zpátky na palubě, uviděl Parodi viceadmirála Cattanea spolu s náčelníkem štábu a pobočníkem na přídi. Ohlásil, že stroje jsou zastaveny. Nato ho viceadmirál pověřil dalším úkolem: najít důstojníka odpovědného za muniční skladiště a přikázat mu nezaplavovat skladiště na zádi. Protože část zásob munice již byla na viceadmirálův rozkaz zaplavena, Parodi nechápal, proč se totéž nemá stát i na zádi, ale dlouho nepřemítal, není věcí podporučíka zabývat se důvody rozhodnutí viceadmirála. Když rozkaz splnil a opět se vrátil na palubu, zjistil, že Cattaneo mezitím přešel na záď. Tam jej zahlédl, jak obklopen několika důstojníky a námořníky volá: „Námořníci, než opustíme loď: Ať žije král! Ať žije Itálie!" Pak se Parodi odebral na můstek, kde našel kapitána Corsiho, jak jedinou fungující telefonní linkou hovoří s prvním strojním důstojníkem poručíkem G. S. Parodim*. Corsi zjišťoval, zda je možné využít posledního fungujícího stroje ke zpětnému chodu, a tím zastavit loď, která se setrvačností stále ještě sunula vpřed. Když hovor skončil, podporučík Parodi se velitele otázal, jak naložit s lodním deníkem uloženým v mapové místnosti. Kapitán odpověděl, že už vydal rozkaz k jeho zničení.

Kromě podporučíka Parodiho, který zánik Zary přežil, popsal události odehrávající se na palubě vlajkového křižníku i poručík G. S. Parodi, který byl též mezi zachráněnými. Ve výpovědi učině-

* Mezi prvním strojním důstojníkem poručíkem G. S. Parodim a navigačním důstojníkem podporučíkem Giorgim Parodim nebyl příbuzenský vztah, šlo o pouhou shodu jmen.

né v zajateckém táboře v Egyptě podrobně vylíčil celou situaci od okamžiku, kdy ve 20.00 nastoupil službu v přední strojovně. V tu dobu bylo ještě vše zcela normální, stroje udržované na 160 otáčkách pracovaly spolehlivě a celé první dvě hodiny poručíkovy služby vládla ve strojovně klidná až pohodová atmosféra, za níž strojníci, mazači, mechanici a všechen personál plnili rutinně a nevzrušeně své povinnosti. Krátce po desáté hodině však přišel lodním telegrafem z můstku rozkaz snížit rychlost napřed na 100, potom na 90 otáček. Když poručík Parodi začal snižovat příkon páry, ozval se telegraf znovu, tentokrát nařizoval: „Plnou silou vpřed!" Sotva Parodi vydal pokyny ke splnění nového rozkazu, uslyšel zvuk tříštícího se skla a celý prostor zaplnila pára. Také zhasla světla, avšak současně se rozsvítilo nouzové osvětlení. Parodimu bylo jasné, že se muselo stát něco velmi vážného, ale zachoval si chladnou hlavu a hned nařídil naplno zapnout ventilátory. Současně však zaznamenal nejen prudký pokles tlaku páry, ale také ztrátu podtlaku v kondenzátorech. Přední stroje však zatím pracovaly, jejich otáčky se dokonce zvyšovaly, ale otáčkoměr zaznamenávající výkon zadní strojovny se zastavil na nule. Parodi se snažil na záď zatelefonovat, ale i když se zdálo, že je telefon v pořádku, nikdo neodpovídal.

Asi čtvrt hodiny po posledním rozkazu nařizujícím zvýšit rychlost na maximum vydal můstek nový pokyn přikazující zastavit stroje. Ve stejnou dobu přišel do přední strojovny kapitán Lambert Quercetti, zásobovací důstojník 1. divize. Úplně klidným hlasem Parodiho informoval o tom, co se stalo. Pravil, že když vpluli do prostoru, kde se měla nacházet Pola, padli do nastražené léčky. Po rozsvícení světlometů zahájil nepřítel palbu ze vzdálenosti 2 000 metrů. Podle dosavadních zjištění je zasažena střední část lodi, dále komory s kotli číslo 4 a 5 a hoří přední dělová věž. Havarijní čety se nyní především soustředí na zjištění míst hlavního uniku páry. Kotle číslo 4 a 5 jsou sice úplně zničeny a jejich obsluha zabita, kotel číslo 3 je poškozen, ale kotle číslo 1 a 2 jsou v pořádku, také kotle číslo 6, 7 a 8 se zdají plně funkční, jejich obsluha však odešla na horní palubu. Pravděpodobně je v pořádku i zadní strojovna, ale chybí jí pára a je bez obsluhy, která též opustila stanoviště. Plovatelnost křižníku je zatím dobrá, ale posádka utrpěla velké ztráty na

životech a také je mnoho zraněných, hlavně v prostorách, do nichž pronikla horká pára.

Rozhovor poručíka Parodiho s kapitánem Quercettim přerušil telefonát z můstku. Velitel nařizoval přechod na zpětný chod. Parodi jej seznámil se stavem strojů a ztrátou podtlaku v kondenzátorech. Kapitán Corsi však na zpětném chodu trval, žádal Parodiho, aby pro to učinil vše, co je v jeho silách, a vysvětlil, že se chce dostat blíž k hořícímu vraku Fiume a zjistit, zda je možno nějak pomoci jeho posádce. Teprve teď se Parodi dozvěděl, že Fiume byl též zasažen a je v kritickém stavu. Parodimu a jeho mužům se nakonec skutečně podařilo uvést jeden stroj v chod a dosáhnout slušného výkonu 70 otáček. Když to oznámil Corsimu, ten poděkoval a dodal, že rozkaz k zastavení spuštěného stroje vydá osobně. Kapitán Quercetti mezitím odešel, a protože si všiml, že Parodi nemá záchrannou vestu, zanechal mu tam svoji. V tu dobu už zůstalo v přední strojovně jen pár mužů, většina se jich vydala na palubu, aniž vyčkali příslušných rozkazů. Po několika minutách znovu zazvonil telefon. Byl to opět kapitán Corsi a pravil: „Parodi, můžete zastavit, pohybujeme se prakticky v kruhu. Mám za to, že stroje už nám nejsou k ničemu." Parodi se otázal, co má teď dělat obsluha kotlů číslo 1 a 2, a Corsi rozhodl, aby všichni muži z kotelen odešli na palubu. Nakonec Parodiho požádal, aby našel vrchního strojníka Chiapperiniho a nařídil mu zatelefonovat na můstek. Pak kapitán ještě dodal, že je na můstku sám a toto je jediná fungující telefonní linka. Hovor skončil a Parodi poslal vrchního mechanika Filippiho ke kotlům číslo 1 a 2 s příkazem, aby je topiči uhasili a potom odešli na palubu a také aby našel vrchního strojníka. Filippi se už nevrátil, ale Chiapperini za chvíli přišel s jedním z topičů. Parodi zavolal můstek a předal Chiapperinimu sluchátko. Ten mu je ale po pár slovech vrátil s tím, že vůbec kapitánovi nerozumí. Těžké poškození lodi a smrt mnoha kamarádů vrchního strojníka silně rozrušily a bylo na něm vidět, že se zatím nevzpamatoval natolik, aby mohl srozumitelně komunikovat. Parodi uslyšel v telefonu rozčilený hlas kapitána Corsiho: „Váš vrchní strojník neumí používat telefon? Nerozumí, co mu říkám, a já nerozumím jemu!" „Předejte mu rozkaz," pokračoval kapitán, „připravit zničení lodi a podejte mi hlášení, jaká opatření byla za tím účelem v podpalubí provede-

na!" Parodi uvedl, že Chiapperini se zdál velmi sklíčen a beze slova odešel. Vzápětí se objevil dělostřelec přinášející bednu výbušnin a zápalky. Řekl: „To vám posílá zástupce velitele fregatní kapitán Giannatasio."

S pomocí jednoho topiče Parodi rozmístil výbušniny pod potrubí cirkulačních pump. Pak se vrátil na řídicí stanoviště strojovny a tam jej zastihl poručík Marchese vyslaný kapitánem Corsim ověřit, zda byly výbušniny skutečně do podpalubí dodány. Když poručík odešel, Parodi oznámil na můstek, že v přední strojovně je vše připraveno k vyhození lodi do vzduchu. Kapitán zdánlivě nevzrušeně pravil, že sám určí okamžik odpálení náloží. Parodi řekl, že setrvá na místě a bude čekat na rozkaz. Corsi mu poděkoval. V tu dobu odešli i poslední dva nebo tři topiči a Parodi usoudil, že zůstal ve strojovně sám. Ve 23.45 už byl z deprimujícího ticha nervózní a zatelefonoval na můstek. Nikdo neodpovídal a stejně tomu bylo i při několika pozdějších pokusech.

Ve 23.59 se Parodi rozhodl vyjít na palubu a zjistit situaci, ale ještě předtím chtěl projít celou strojovnu a kotelny. U olejových čerpadel našel topiče Panziniho a u pomocných kondenzátorů poddůstojníka Sabatiniho a dalšího topiče. Všichni tři mu řekli, že zůstali, protože čekají na jeho rozkazy. Poručík jim nařídil odejít na palubu. Přitom si povšiml, že topič Panzini nemá záchranou vestu, a napomenul jej, ale jak uvádí, hned si uvědomil, že na výtky nemá právo, protože jemu samotnému musel dát vestu kapitán Quercetti. Víc se nerozmýšlel, darovanou vestu svlékl a podal ji Panzinimu. Topič napřed odmítal, pak ji vzal, zasalutoval a vzdálil se. Parodi dokončil prohlídku kotelny a ještě jednou se vrátil na řídicí stanoviště strojovny, aby se naposled pokusil spojit s můstkem; přitom zahlédl svoji záchrannou vestu, kterou tam topič Panzini musel nepozorovaně zanechat. Když se na můstku opět nikdo neozval, Parodi se vydal nahoru na palubu. V tu dobu už zaznamenal asi šestistupňový náklon lodi na pravobok. Bylo mu jasné, že to způsobil průnik vody do podpalubí, ale co se přesně stalo, stále nevěděl, neboť po celou dobu, co pobýval hluboko ve strojovně, neslyšel žádnou střelbu ani nepřátelských, ani vlastních děl. Při procházení ubytovacími prostorami posádky ponořenými do úplné tmy si svítil baterkou. Její světlo odhalovalo rozbité předměty, převrácená

lůžka, zdemolované přepážky - a mezi tím vším také nehybná těla mrtvých námořníků. Po malé chvíli lampa osvětlila fregatního kapitána Giannatasia, který se též vydal na prohlídku podpalubí. Parodi mu oznámil, že odešel z přední strojovny poté, co se nemohl spojit s můstkem a neměl žádné instrukce jak postupovat dál. Zástupce velitele jeho postup schválil a požádal jej, aby se ještě jednou podíval, zda někdo živý nezůstal v komorách kotlů číslo 1 a 2. Když u kotlů nikoho nenašel a vracel se na palubu, setkal se u posledního průlezu s lodním lékařem korvetním kapitánem Maziottim, který spolu s jedním důstojníkem vynášel na palubu zraněné muže. Parodi se rozhlédl a uviděl, jak všude kolem leží další mrtví a zranění, většina z nich s vážnými popáleninami.

Při popisu událostí provázejících poslední chvíle života těžkého křižníku Zara poručík Parodi dále uvedl: „Vyšel jsem na palubu pomáhaje nést jednoho ze zraněných. Noc byla úplně tmavá, s nulovou viditelností. Poblíž důstojnické kuchyně, tj. téměř uprostřed lodi, jsem potkal skupinu, v níž byl i admirál Cattaneo, kapitán Corsi, fregatní kapitán Brovelli a další dva důstojníci. Ohlásil jsem se kapitánu Corsimu a řekl mu, že jsem až do doby před pár minutami plnil ve strojovně jeho rozkazy, ale když mi z můstku nikdo neodpovídal a v podpalubí už nikdo nebyl, rozhodl jsem se vyjít na palubu. ‚Omlouvám se, že jsem znovu netelefonoval,' pravil kapitán. Potom mi podal ruku se slovy: ‚Děkuji vám. Splnil jste svoji povinnost. Věděl jsem, že se na vás mohu spolehnout.' Admirál, který stál opodál, řekl: ‚Dobře, Parodi. Nyní naházejte do moře tolik dřeva, kolik můžete.' Chtěl odejít, ale ještě se mě zeptal, kolik času si vyžádá potopení lodi. Odpověděl jsem, že to podle mého názoru potrvá nějakou dobu, otevřeme-li pouze zaplavovací ventily; když však užijeme k iniciaci položených výbušnin dlouhé zápalné šňůry, bude to trvat asi půl hodiny a při užití krátkých šňůr asi dvacet minut. Obraceje se ke kapitánu Corsimu admirál pravil: ‚Musíme to udělat tak, jak jsme plánovali.' Šel jsem na záď a u kajut důstojníků jsem se setkal s kapitánem Quercettim. Řekl jsem mu o admirálově rozkazu a oba jsme odešli do kajut, abychom naházeli do moře židle a stoly. Plavaly dobře. V ubytovacích prostorách se zdržovala skupina zraněných a pamatuji si topiče Naa, který se mě zeptal: ‚Pane Parodi, myslíte, že budeme zachráněni?' ‚Ur-

čitě, jsem si tím jist,' odpověděl jsem. Nao mne požádal o něco k pití, a tak jsem rozbil dvířka skříňky s vínem, která už byla stejně poškozena. Z trosek skříňky jsem zachránil sedm nebo osm lahví. U jedné jsem urazil hrdlo a dal několika zraněným napít. Někteří měli popálené tváře a rozpraskané a modré rty. Musel jsem jim při pití pomoci, protože jsem měl strach, aby se nepořezali.... Kapitán Quercetti byl bez bot a jednu nohu si lehce poranil, jak chodil po rozbitém skle. Odešel jsem s ním do své kabiny a dal mu pár svých bot. Potom jsme vynesli na palubu dva velké regály a svrhli je do moře z levoboku, protože to byla závětrná strana.... Většina posádky už byla ve vodě. Někteří na levoboku ale chtěli zpátky na loď. Několik důstojníků a námořníků jim hodilo dolů provazy a pár jich bylo vytaženo na palubu. Byli většinou ve velmi špatném stavu, v šoku a prochlazeni. ... Neviděl jsem žádné zraněné důstojníky, ale bylo mi řečeno, že poručíka Barattiho zranil šrapnel při službě na palubě. Zemřel dřív, než ho stačili odnést na ošetřovnu do podpalubí. ... Strojní důstojník Moni měl zraněnou nohu, ale při hašení požáru na přídi pomáhal, jak jen mohl. Podporučík Carrara měl vážně poraněny obě ruce. I v tomto stavu však ze všech sil pomáhal shazovat do moře munici ohroženou ohněm.

Skupina důstojníků s admirálem a kapitánem odcházela na záď a zastavili se před operační místností. Přišel jsem k nim. Hovořili o vážně zraněných. Záchranné čluny byly spuštěny hned na počátku a nyní se už vzdálily od lodi. Čluny na přídi byly zničeny. Na člunové palubě zůstával pouze levý motorový člun, ale ten nemohl být použit vzhledem k poškození spouštěcích jeřábů. Nicméně bylo rozhodnuto umístit do něj nejvážněji zraněné. Myslím, že tohle rozhodnutí mělo především povzbudit morálku posádky; zjistil jsem, že člun je na levé straně proděravěný. Operaci inicioval a prováděl fregatní kapitán Brovelli - viděl jsem ho přenášet zraněné - a účastnili se jí poručík Foldi, kapitán Quercetti a myslím že také pomáhal podporučík Celi. Já jsem pomohl přinést tři zraněné. Kolik se jich zachránilo, nevím...

Po nějaké době, myslím že v 1 hodinu 15 minut ráno, se mne admirál znovu ptal, kolik času bych potřeboval k potopení lodi. Zdál se mi nervózní a jeho myšlenky se evidentně soustředily na potopení Zary. Řekl jsem mu, že chce-li, aby to bylo rychlé a jisté, je

nejlepší vyhodit loď do vzduchu. Stále nervóznější admirál pravil: ‚To je to, pro co jsem se rozhodl.' Nějaký hlas, mohl to být poručík Fabrizzi, potom řekl: ‚Můžeme to udělat za rozbřesku.' ‚Rozbřeskem se řídit nebudu,' prohlásil admirál, ‚chci loď potopit dřív, než připlují Britové, a ti tu určitě budou už před rozbřeskem.' Admirál byl bez saka, dal je jednomu ze zraněných, který si stěžoval na chlad. Po chvíli jsem slyšel, jak mne volá fregatní kapitán Giannatasio, a šel jsem k němu. Dal mi záchranný pás a pravil: ‚Parodi, vpředu je zraněný muž bez záchranného pásu, jděte tam a navlečte mu tenhle.' Udělal jsem to. Zdálo se, že fregatní kapitán pomáhá všem a všude. Všichni jej obdivovali. Když jsem se vrátil, Giannatasio hovořil s admirálem a s kapitánem Corsim. Potom odešel s kapitánem Quercettim do podpalubí. Později v Egyptě mi Quercetti řekl, že šli otevřít zaplavovací ventily a zkontrolovat nálože a přední skladiště munice...

Šel jsem ke skupině kolem admirála, ale v tu chvíli kapitán Corsi všem nařídil odebrat se na záď. Během krátké doby se tam shromáždilo 200 až 250 mužů. Admirál přišel doprostřed této skupiny, vystoupil na žebřík a pravil: ‚Posádka, která přejde ze své lodi na loď nepřátelskou, se vzdala. Posádka Zary se nevzdá. Dal jsem rozkaz loď potopit.' Potom zasalutoval a na jeho místo vyskočil kapitán Corsi. Řekl: ‚Naše Zara přestane v několika minutách existovat. Když budeme v moři, budeme ztroskotanými námořníky. Někteří mohou mít štěstí a nepřítel je zachrání. Pamatujte si, že když se to stane, je vaší povinností sdělit příjmení, jméno a hodnost. Žádné další informace nesmí být poskytnuty.' Potom kapitán vyzval ke třem provoláním slávy a pak nařídil opustit loď. Fregatní kapitán Giannatasio už předtím odešel zažehnout zápalné šňůry. Zasalutoval jsem kapitánovi Corsimu, který byl bez záchranné vesty. Potřásl mi rukou a dal sbohem. V naprostém tichu se posádka vrhala do moře. Blízko vedle mne byli doktor Maziotti a korvetní kapitán Misitano. Maziotti mi navrhoval skočit s nimi z levoboku. Já jsem ale sešplhal na hladinu po laně. Voda byla velmi studená. Měl jsem záchranný pás, a jakmile jsem se ocitl na hladině, snažil jsem se držet hlavu a ramena nad vodou. Toto opatření mne pravděpodobně zachránilo před smrtí, která postihla mnoho jiných. Záchranný pás fungoval perfektně. Pustil jsem se lana a připojil se k oběma

důstojníkům, kteří se již drželi prkna. S nimi byl nějaký námořník, jehož jméno si nepamatuji. Plavali jsme kolem zádi Zary na její pravobok. Odhaduji, že jsme byli od lodi vzdáleni asi 100 metrů, když se u zadní strojovny ozvala první exploze. Provázel ji hvízdavý zvuk a viděli jsme, jak vytryskl bílý gejzír. Po čtyřech nebo pěti minutách přišel další výbuch z předního muničního skladu. Červenobílý sloup přitom dosáhl takové výšky, že jsem ji ani nemohl odhadnout. Na chvíli byla celá scéna osvětlena. Plameny postupovaly ve vlnách a zdálo se, že vyvrhávají velké předměty. Když začaly skomírat, vypadalo to, jako by se Zara snažila se ve vodě nadzvednout. Potom se začala obracet. O několik minut později se přivalilo několik velkých vln. Pak se vše ponořilo do tmy."

Citát z výpovědi poručíka G. S. Parodiho uváděné Ronaldem Sethem v knize *Dvě překvapená loďstva* je proto tak obsáhlý, že je svou autentičností ojedinělým záznamem událostí odehrávajících se na palubě velkého bojového plavidla smrtelně zraněného a odsouzeného k zániku. Navíc náleží mezi nepočetná svědectví podávaná mužem, který měl možnost sledovat chování a reakce nejen velícího viceadmirála, velitele lodi a dalších důstojníků, ale stejně tak i topiče hluboko v podpalubí.

Z Parodiho líčení je mimo jiné zřejmé i to, že po překonání prvního šoku vyvolaného nečekaným napadením nepřátelskou bitevní eskadrou se velící důstojníci na Zaře brzy vzpamatovali a v naprosté většině odolali zoufalství i panice. Navzdory tomu, že od samého počátku byla jejich situace katastrofální, organizovali chod záchranných prací, hašení požárů, učinili opatření k zabránění výbuchu uskladněné munice, řídili pomoc zraněným, záchranu zbytku posádky a nakonec, když bylo o všem rozhodnuto, se snažili křižník sami potopit.

Co bylo zanedbáno předtím, než 28. března ve 22 hodin 27 minut italské lodi osvítil britský světlomet, se již napravit nedalo, ale v následujících hodinách jak viceadmirál Carlo Cattaneo, tak kapitán Corsi, jeho zástupce fregatní kapitán Giannatasio a další důstojníci Zary podali řadů důkazů o svých velitelských schopnostech i o osobní statečnosti. Mimořádného ocenění si zasloužilo chování fregatního kapitána Giannatasia. Řada svědectví zachráněných členů posádky hovoří o velkých a neskrývaných obavách viceadmirá-

la Cattanea z toho, že jeho vlajková loď může padnout nepříteli do rukou. Zřejmě hned poté, co bylo zjištěno, že Zara nemá naději na únik, se rozhodl ji potopit. Zpočátku doufal, že k tomu postačí otevření zaplavovacích ventilů, a vyslal do podpalubí Giannatasia a kapitána Quercettiho, aby to provedli. Než ale mohli práci dokončit, viceadmirál je zavolal zpátky a oznámil jim své nové rozhodnutí: má-li být naprostá jistota, že se Britové ráno lodi, byť neschopné pohybu vlastní silou a vážně poškozené, nezmocní, je nutno vyhodit ji do vzduchu. Oba důstojníci proto odešli na příď do muničního skladu číslo 2, tam s pomocí dvou mechaniků připravili destrukční nálože, které potom dopravili do zadní strojovny a umístili na vybraná místa. Pak podali viceadmirálovi hlášení, že destrukce lodi je připravena. Když jim Cattaneo o něco později nařídil zapálit zápalné šňůry, vrátili se do podpalubí. Tam se však Giannatasio rozhodl, že to provede sám. Protože Quercetti trval na tom, že zůstane, musel Giannatasio využít své pravomoci zástupce velitele lodi a Quercettimu, ač měl hodnost o stupeň vyšší, nařídit, aby se vrátil na palubu. Když Quercetti odcházel, Giannatasio jej ještě zavolal a ověřil si, zda má záchranný pás. Teprve když se ujistil, že ano, zopakoval rozkaz k odchodu. Po zapálení zkrácených zápalnic se stalo to, co Giannatasio samozřejmě od počátku věděl, že se stane - neměl dost času k úniku a při obrovité explozi zahynul.

Statečnost, odpovědnost a obětavost nebyly výsadou jen důstojníků, stejné vlastnosti prokázala i řada poddůstojníků a prostých námořníků. Vrchní mechanik Avallone, který odpojoval kotle, aby zabránil vzniku dalších škod, se přitom mohl každou vteřinu stát obětí unikající horké páry nebo náhlé exploze; stejně tak i mechanik Cavallaro, který v ohroženém prostoru u kotlů setrval až do okamžiku, kdy bylo nařízeno je uhasit, a teprve když to provedl, odešel na palubu. Především díky Cavallarovi byl v kotlích udržován tlak, který Zaře umožnil provést poslední manévry. Existovalo i mnoho dalších případů velké odvahy a obětavosti. Poddůstojník Marci zcela ignoruje možnost výbuchu munice seděl ve věži číslo 1 na děle a z této pozice se snažil uhasit zuřící požár. Podporučík Divalertio spálenýma rukama házel do moře 100mm granáty z pohotovostní zásoby protiletadlových děl, k nimž se blížil oheň. Mezi hrdiny z posádky Zary nepochybně náležel i mechanik Pellico, kte-

rý se pouze s plynovou maskou na obličeji vrhl do horké páry při marném pokusu zachránit své druhy.

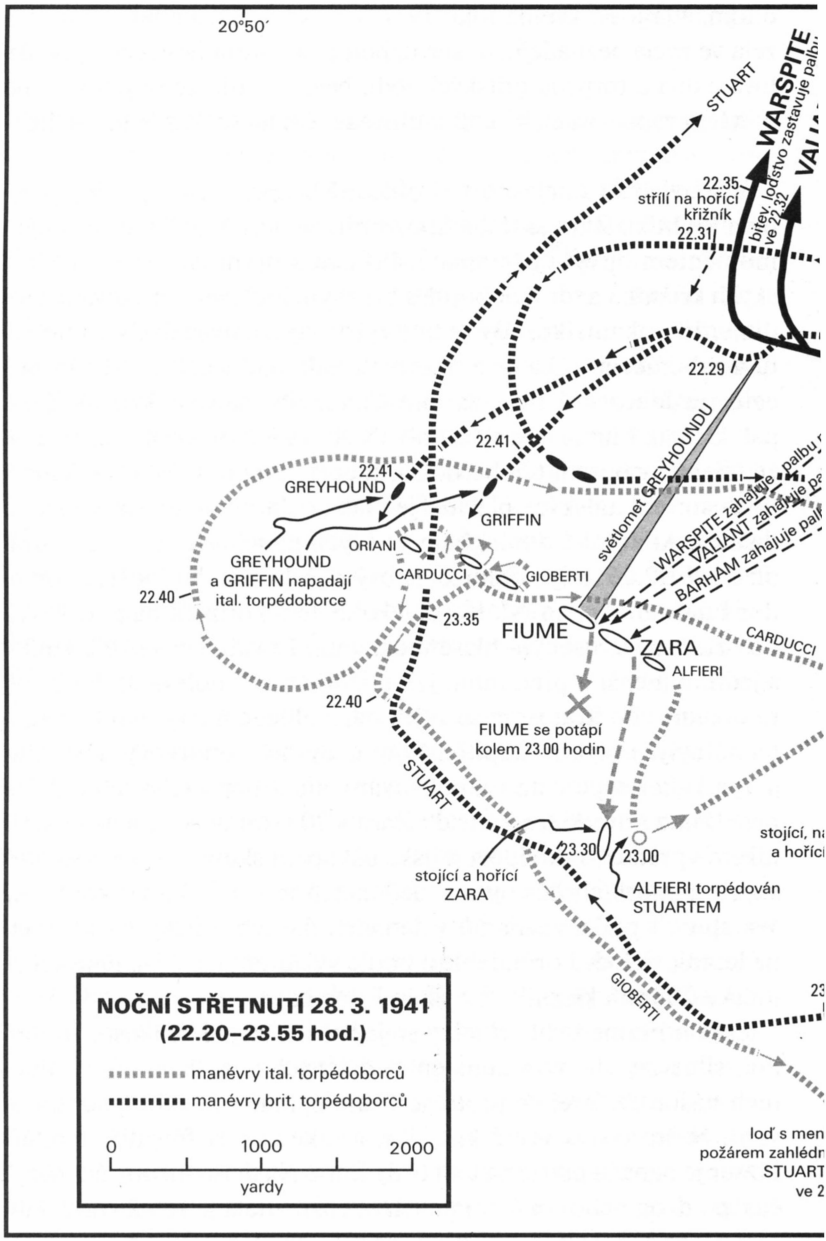
První, co po necelé půldruhé hodině rychlé plavby spatřil kapitán Mack spěchající k „bitevní" lodi nalezené Havockem, byl hořící a už opuštěný křižník Zara s velkým množstvím trosečníků na záchranných vorech nebo v záchranných vestách kolem. Jak se torpédoborec Jervis blížil k italské lodi, Mack signalizoval, že ji bude torpédovat pouze Jervis; dovedl si představit, co by se mohlo stát, kdyby v moři křižovala spousta torpéd vypálených ze všech možných úhlů. Z pěti torpéd vystřelených Jervisem ze vzdálenosti 1 000 yardů tři zasáhla Zaru naplno. Po mohutných záblescích a dunivých detonacích se křižník převrátil a vzápětí se potopil. S rozstříleným a ohořelým vrakem klesl 29. března ve 2 hodiny 40 minut ráno ke dnu i viceadmirál Carlo Cattaneo a většina posádky. Jakmile se Zara za sykotu páry pohroužila ve vířící vodě do hlubin, kapitán Mack nařídil zachraňovat trosečníky, ale žádnému ze svých torpédoborců nedovolil spustit záchranné čluny; stále se ještě nedalo vyloučit, že se odněkud může vynořit bojeschopná italská loď a boj bude pokračovat.

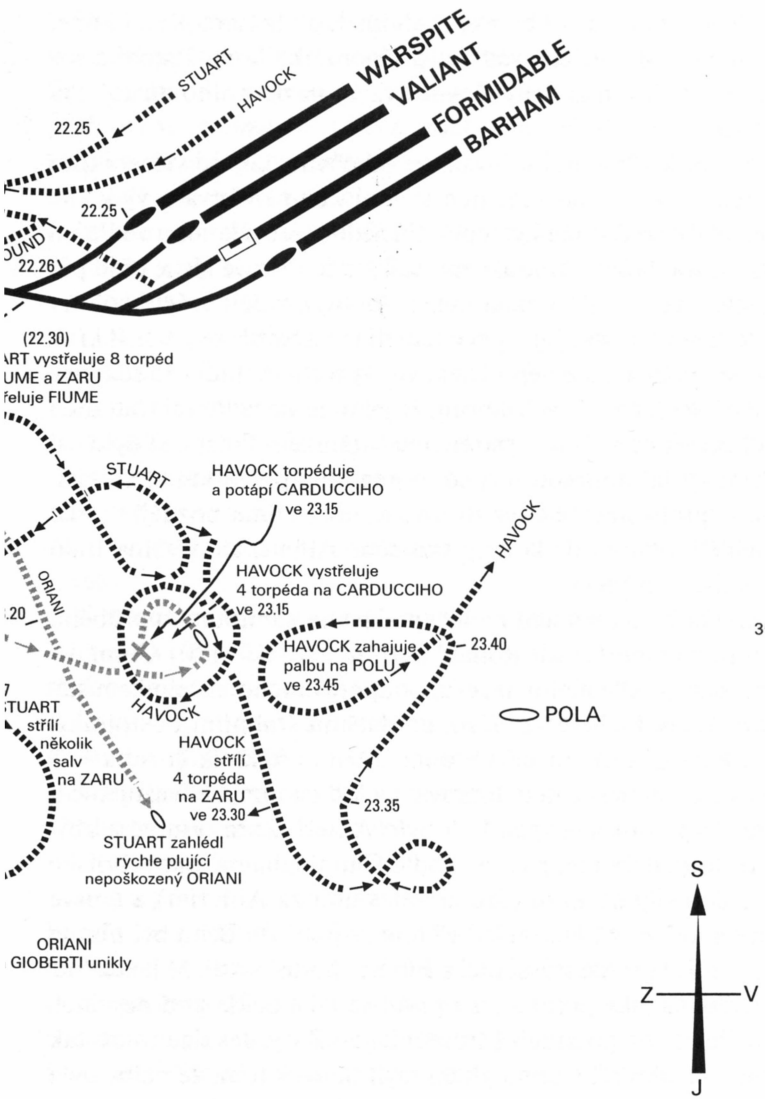
Není a asi už nikdy nebude dána jednoznačná odpověď na otázku, co bylo skutečnou příčinou potopení Cattaneovy vlajkové lodi. Podle britských pramenů se Zara převrátila a potopila po zásahu třemi torpédy vystřelenými z Jervisu. Na druhé straně poručík Parodi poslední okamžiky Zary líčí tak, že po jejím opuštění slyšel a viděl dva mohutné výbuchy, po nichž se potopila. Z toho vzniká dojem, že ji musely potopit nálože rozmístěné na rozkaz viceadmirála Cattanea. Je však na místě připomenout, že nejen při potopení křižníku Zara, ale i u mnoha jiných lodí zničených v průběhu druhé světové války se tvrdilo a dodneška tvrdí, že je nepotopila nepřátelská dělostřelba, letecké pumy či torpéda, ale potopila je vlastní posádka z obavy, aby nepadly do rukou nepřítele. Někdy tomu tak skutečně bylo, ale jistě je i řada případů, kdy podobné tvrzení neodpovídá pravdě a je spíš výsledkem snahy neponechat vítězi plné uspokojení z úspěchu představovaného zničením lodi. Asi nejznámějším příkladem je potopení německé bitevní lodi Bismarck, kdy se za široké pozornosti médií dodnes vedou diskuse

o tom, zda ji 27. května roku 1941, kdy se po těžkém boji už nacházela ve zcela beznadějném stavu, potopila vlastní posádka, nebo dělová palba a torpéda britských lodí. Němci tvrdí, že se potopila po otevření zaplavovacích ventilů provedeném na rozkaz jejího velitele.

V souvislosti s nejasnostmi ohledně bezprostřední příčiny potopení křižníku Zara je třeba upozornit, že nejsou jediným sporným momentem bitvy u Matapanu. Při líčení první fáze střetnutí italských křižníků a torpédoborců s britským loďstvem opakovaně uvádíme, že v okamžiku, kdy ze tmy vytryskly oslnivé kužely světlometů a zaburácela těžká děla bitevních lodí, plul v čele italské formace torpédoborec Alfieri, za ním Cattaneův vlajkový křižník Zara, pak křižník Fiume a následovaly tři zbývající torpédoborce 9. divize, zřejmě v pořadí Gioberti, Carducci a Oriani. Určení vzájemného postavení italských plavidel je však do dnešního dne předmětem diskusí. Admirál Cunningham ve svých pamětech na str. 331 uvádí: „...ve 22.25, když obhlížel (nový náčelník štábu loďstva komodor Edelsten - pozn. M. H.) dalekohledem horizont na pravoboku od přídě, nevzrušeným hlasem oznámil, že vidí dva velké křižníky s jedním menším před nimi, jak křižují zprava doleva dráhu bitevní eskadře. Podíval jsem se svým dalekohledem a ty lodi tam skutečně byly. Fregatní kapitán Power, bývalý ponorkový důstojník a vynikající expert na rozpoznávání siluet nepřátelských lodí, je prohlásil za dva křižníky třídy Zara s 203mm děly s menším křižníkem vpředu." Tak viděla italské uskupení skupina vysokých britských námořních důstojníků sledujících je z můstku vlajkové lodi Warspite. I podle záznamů v denících dalších britských lodí včetně letadlové lodi Formidable a podle vyjádření jejich velitelů vedla italské 203mm křižníky menší loď jiné kategorie.

Zara a Fiume byly křižníky stejné třídy, stejné velikosti, se stejnou siluetou, stejným umístěním dělových věží, komínů a palubních nástaveb. Zřejmě proto se Cunningham omezil na konstatování, že šlo o dva velké křižníky, a také expert fregatní kapitán Power je označil pouze za lodi třídy Zara. Na delší pozorování nebyl čas, po dvou nebo třech minutách se rozpoutala pekelná vřava, kdy scénu zaplnila oblaka kouře a ohnivé záblesky, italské lodi měnily postavení a samotná britská bitevní eskadra se začala stahovat už pět


20°50´
STUART
WARSPITE
22.35
střílí na hořící
křižník
22.31
22.29
22.41
GREYHOUND
22.41
GREYHOUND
a GRIFFIN napadají
ital. torpédoborce
22.40
ORIANI
CARDUCCI
GIOBERTI
GRIFFIN
světlomet GREYHOUNDU
WARSPITE zahajuje palbu
VALIANT zahajuje palbu
BARHAM zahajuje palbu
23.35
FIUME
ZARA
ALFIERI
CARDUCCI
22.40
FIUME se potápí
kolem 23.00 hodin
STUART
23.30
23.00
stojící a hořící
ZARA
ALFIERI torpédován
STUARTEM
GIOBERTI
NOČNÍ STŘETNUTÍ 28. 3. 1941
(22.20–23.55 hod.)
manévry ital. torpédoborců
manévry brit. torpédoborců
0
1000
2000
yardy


STUART
HAVOCK
WARSPITE
VALIANT
FORMIDABLE
BARHAM
22.25
22.25
22.26
(22.30)
ART vystřeluje 8 torpéd
UME a ZARU
řeluje FIUME
STUART
HAVOCK torpéduje
a potápí CARDUCCIHO
ve 23.15
HAVOCK vystřeluje
4 torpéda na CARDUCCIHO
ve 23.15
HAVOCK
HAVOCK zahajuje
palbu na POLU
ve 23.45
23.40
35°20′
POLA
ORIANI
HAVOCK
střílí
4 torpéda
na ZARU
ve 23.30
23.35
STUART
střílí
několik
salv
na ZARU
STUART zahlédl
rychle plující
nepoškozený ORIANI
ORIANI
GIOBERTI unikly
S
Z
V
J

minut po prvním výstřelu. Ani admirál Cunningham, ani další očití svědkové zahajovací fáze bitvy tedy nebyli s to určit, pokud šlo o oba křižníky, zda byla na prvním místě Zara nebo Fiume. Ale že ve chvíli, kdy se rozsvítil britský světlomet, plula Zara před Fiume, uvádí mimo řady jiných svědků i podporučík Giorgi Parodi a nemáme žádný důvod zpochybňovat tvrzení navigačního důstojníka italské vlajkové lodi.

Italové však vždy prohlašovali, že od chvíle, kdy se viceadmirál Cattaneo odpoutal od hlavních sil italského loďstva a vydal se k Pole, nikdy před křižníky neplul torpédoborec a kolonu vedla od počátku Zara. Pokud jsme akceptovali, že se Britové těsně před půl jedenáctou večer 28. března nemýlili, když viděli v čele kolony torpédoborec - i když jej v první chvíli považovali ze „menší křižník" -, je možným, ale neprokázaným vysvětlením tohoto rozporu tvrzení některých italských autorů, že jakmile viceadmirál Cattaneo zahlédl červenou světlici vystřelenou křižníkem Pola, což bylo asi ve 22.15, vyslal dopředu torpédoborec, aby prozkoumal situaci. Mohlo se proto stát, že když Britové o deset minut později italské lodi uviděli, plul v čele kolony skutečně Alfieri, ale většina Italů o tom vůbec nevěděla.

V paragrafu 16 operační zprávy podávané admiralitě o průběhu bitvy u Matapanu (uvádí Ronald Seth na str. 119-120) Cunningham napsal: „Podle mého názoru, podporovaného náčelníkem štábu, kapitánem loďstva* a několika dalšími štábními důstojníky, Warspite zahájil palbu na vedoucí 203mm křižník (druhá loď v linii) a pak přenesl palbu doprava, na loď za ním." Považujeme-li za jisté, že pořadí italských lodí bylo Alfieri, Zara, Fiume a zbývající tři torpédoborce, pak by, podle Cunninghama, první britské granáty dopadly na Zaru (druhá loď v linii za Alfierim) a teprve potom na loď za ní, kterou byl Fiume (z pohledu Britů byl Fiume vpravo od Zary). Ale trosečníci z Fiume shodně tvrdí, že jejich loď byla osvětlena jako první a jako první se také ocitla pod nepřátelskou palbou, což potvrzují i trosečníci ze Zary. Jestliže tomu tak bylo, pak se admirál Cunningham mýlí nejen v tom, že palba byla

* Kapitán loďstva - Captain of the Fleet: důstojník v hodnosti námořního kapitána sloužící ve štábu vlajkového důstojníka a odpovídající za údržbu a zásobování loďstva.

zahájena na „vedoucí 203mm křižník nacházející se na druhé pozici v linii" - na této pozici totiž plula Zara -, ale i v údaji o směru přenesení palby.

Hned se však může objevit další problém, když si připomeneme výpověď podporučíka Sansonettiho, který vše sledoval z můstku Alfieriho a tvrdil, že skrze sklo můstku zahlédl několik set metrů před přídí obrovský plamen, a když vyběhl ven, viděl, jak ze zasaženého křižníku létají velké předměty. A protože Sansonetti o této události hovoří jako o svém prvním vjemu toho, že jsou italské lodi napadeny, a o něco dál konstatuje, že zasaženým křižníkem byl Fiume, musel by tedy na začátku střetnutí Alfieri být až na třetím místě v koloně, za Zarou a Fiume! Jednou z hypotéz vysvětlujících rozpor mezi výpovědí podporučíka Sansonettiho a ostatními zjištěními může být fakt, že události probíhaly ohromující rychlostí a také vzájemné postavení italských plavidel se mohlo měnit doslova v několika vteřinách; například tlaková vlna vyvolaná explozí 381mm granátu na hladině v blízkosti trupu torpédoborce byla schopna ho výrazně vychýlit z dráhy a obdobně tomu mohlo být i u křižníku zasaženého celou salvou a zoufale se snažícího manévrovat.

V otázce zařazení italských plavidel ve formaci na začátku jejich střetnutí s nepřátelskou bitevní eskadrou se autor této knihy přiklonil k britské verzi, neboť Britové, byť také překvapeni nečekaným objevením Cattaneova uskupení, měli možnost je několik minut s maximálním soustředěním sledovat. Pokud se ale týká situace po zahájení palby, jeví se jako věrohodnější verze italská, podporovaná shodnými výpověďmi velkého množství svědků z řad zachráněných námořníků.

Jiným přetrvávajícím otazníkem líčení bitvy u Matapanu je otázka odporu kladeného italskými plavidly. Střílel torpédoborec Alfieri? Velitel Stuartu kapitán Waller říká, že jej Alfieri ostřeloval, ale podle podporučíka Sansonettiho v době, kdy velitel Alfieriho vydal rozkaz k palbě, již žádné dělo nefungovalo, na Brity střílely jen kulomety. Stejně tak není jasno ani v případě křižníku Fiume - posádka torpédoborce Stuartu tvrdila, že na ně Fiume střílel ze všech svých děl, naproti tomu námořníci, kteří zkázu křižníku přežili, prohlašovali, že jejich 203mm děla vůbec nevystřelila, protože

hned první britská salva vyřadila systém řízení palby! Britové dále uvádějí, že palbu opětovaly i torpédoborce Oriani a Carducci, o tom se však italské prameny nezmiňují, a přitom by bylo přirozené, že právě Italové by neopomněli zdůraznit, že i ve zcela beznadějné situaci se jejich lodi bránily.

Je pravda, že pro průběh a výsledek utkání britských bitevních lodí se svazem viceadmirála Cattanea nebylo rozhodující, zda v italské formaci plul na první pozici torpédoborec nebo křižník, nebo zda se některé z italských lodí podařilo vypálit pár granátů. Celé záležitosti je věnována větší pozornost proto, že je výmluvným dokladem potíží provázejících líčení minulých událostí, přičemž vůbec nemusí jít o minulost příliš vzdálenou. Ponecháme-li stranou omyly způsobené úmyslně chybným výkladem, zjistíme, že i očití a plně kompetentní svědci se mohou mýlit a mýlí se často. K průběhu noční bitvy u Matapanu se jak na britské, tak i na italské straně vyjadřovali přímí účastníci, a to krátce po jejím skončení, takže časový odstup nemohl hrát zkreslující roli, k dispozici byla i vyjádření mužů, o jejichž kvalifikaci a zkušenostech nelze pochybovat, a přesto se objevila zcela rozporná tvrzení. I fregatní kapitán S. W. C. Pack, u Matapanu důstojník letadlové lodi Formidable, si stěžoval: „Je těžké podat přesný popis událostí nebo zaznamenat správnou trasu každé z lodí, zejména když jednotlivé záznamy se ne vždy shodují a v některých případech si zcela protiřečí." Musíme se smířit s tím, že přes množství shromážděných výpovědí a vzpomínek jak zachráněných italských námořníků, tak i příslušníků posádek britských lodí i při líčení bitvy u Matapanu zůstávají a zřejmě natrvalo zůstanou události buď úplně neobjasněné, nebo s vysvětlením vzbuzujícím pochybnosti, a tím samozřejmě vytvářejícím prostor pro nejrůznější spekulace.

Nyní se vrátíme k Pole, nešťastné lodi, jejíž poškození při večerním náletu britských bombardérů předznamenalo katastrofu italského námořnictva u mysu Matapan. Když palubní bombardéry z Formidablu spolu se dvěma letouny z Maleme zahájily za soumraku 28. března poslední nálet na italské loďstvo, plula Pola uprostřed kolony tvořené třemi křižníky: před ní byla Zara a za ní Fiume. Pole velel kapitán Manlio De Pisa, ve 42 letech nejmladší veli-

tel těžkého křižníku v italském námořnictvu, skvělý důstojník, který si své místo na můstku plně zasloužil. Protože měl v jistou chvíli dojem, že je Pola příliš blízko zádi Zary, nařídil na okamžik zastavit stroje. Ale v 19.50, ještě než mohl být rozkaz proveden, zasáhlo letecké torpédo levobok pod kotelnou číslo 3 a levým strojem. Všichni muži zdržující se v těchto dvou podpalubních komorách při explozi zahynuli, obě komory také byly okamžitě zaplaveny a stejně tak i kotelny číslo 4, 5, 6 a 7. Nepoškozeny zůstaly jen kotle číslo 1, 2 a 8. Nicméně první a druhý kotel se nedaly použít, protože výbuch narušil potrubí spojující je se strojem na pravoboku. Křižníku tak zůstal jen jeden funkční kotel. Protože torpédo explodovalo pod trupem, loď se nenaklonila, pouze se o 30 až 40 centimetrů ponořila a na první pohled se její poškození nejevilo nijak vážné, většina posádky si rozsah hrozícího nebezpečí zpočátku ani neuvědomovala. Výbuch torpéda sice způsobil po celé lodi přerušení dodávky elektřiny, ale panika nevznikla, neboť všichni věřili, že se závadu podaří rychle odstranit. Poté co byl kapitán De Pisa informován, že se 1. divize křižníků vrací, aby mu pomohla, nařídil uvést do chodu nepoškozený kotel číslo 8 v naději, že dokáže vyrobit dostatek páry k obnovení dodávky proudu. Netrvalo však dlouho a průnik mořské vody vyřadil i tento poslední kotel. Pak se kapitán soustředil na jediné, co zbývalo - připravit vše potřebné, aby bylo možno vzít Polu do vleku.

Desítky očí napjatě zíraly do tmy pátrajíce po blížícím se Cattaneově svazu. Několik minut po 22. hodině byl kapitán De Pisa informován o zahlédnutí tmavého stínu na pravoboku. Zpočátku se zdálo, že jde o vynořenou ponorku, ale pozornějším zkoumáním skly nočních dalekohledů se odhalila skupina úplně zatemnělých plavidel, vzdálených necelých 3 000 metrů a plujících v severozápadním kurzu. I De Pisa se domníval, že je nanejvýš nepravděpodobné, aby v blízkosti byly nějaké britské lodi, a proto byl přesvědčen, že spatřená plavidla musí náležet ke Cattaneově skupině. Mohlo se však velmi snadno stát - a všechno nasvědčovalo, že se už stalo - , že lodi vyslané Pole na pomoc ji ve tmě minou, nebo přinejlepším ji najdou se značným zpožděním. Přitom ztracený čas mohl po rozednění hrát životně důležitou roli, protože namísto toho, aby jak vlečenou Polu, tak její doprovod alespoň několik ho-

din chránila noční tma, bude se pomalu plující skupina ráno stále ještě nacházet v nebezpečném prostoru, ohrožována britským letectvem. Po krátkém uvažování kapitán De Pisa rozhodl, že vystřelení červené světlice jako navigačního signálu pro lodi viceadmirála Cattanea je za dané situace menším zlem.

Jakmile se však ve vzdálenosti necelých dvou mil rozsvítily světlomety a ozvala dělová palba, na Pole všichni okamžitě pochopili, co se stalo. Z burácení velkého počtu těžkých děl bylo nejen jasné, že svaz viceadmirála Cattanea musel narazit na nepřátelské bitevní lodi, ale také to, že v tak nerovném souboji nemá prakticky žádnou šanci, nanejvýš se některé z jeho šťastnějších lodí může podařit uprchnout. Pola už nemohla počítat s pomocí, naopak, nikdo nepochyboval, že dříve nebo později dojde i na ni. Když se kapitán Manlio De Pisa otázal dělostřeleckého důstojníka korvetního kapitána Coelliho na stav hlavních 203mm děl, dostalo se mu odpovědi, že vzhledem k totálnímu kolapsu dodávky elektrického proudu jsou nepoužitelná. Stejně tomu bylo i s protiletadlovými děly ráže 100 mm, a navíc z obavy před požáry byla po zásahu leteckým torpédem všechna pohotovostní munice hozena přes palubu. Nyní, bez elektřiny, nefungovaly výtahy dopravující munici z podpalubních skladišť a přepravovat ji odtud ručně znemožňovala jak tma, tak i olej rozlitý na kovových podlahách.

Britové se zpočátku zabývali plavidly Cattaneovy skupiny, a Pola proto po nějakou dobu zůstávala stranou jejich zájmu. Kapitán De Pisa si však dobře uvědomoval, že Pola, která nemohla ani manévrovat, ani bojovat, nemá vůbec žádnou naději na záchranu. Proto nechtěl marnit čas nic neřešícím vyčkáváním a rozhodl se nařídit její opuštění a otevření zaplavovacích ventilů. Ale ve tmě docházelo ke zmatkům, do moře naskákala jen část posádky a většina námořníků se zdráhala loď opustit. Třeba říci, že jejich váhání nebylo bezdůvodné, neboť nemálo z těch, kteří se ocitli ve studené vodě, nepřežilo šok a rychlé prochlazení. Proto také během asi hodiny a půl, než se Britové rozhodli zasadit křižníku ránu z milosti, mnoho mužů vyšplhalo zpět na palubu ve snaze uniknout vražednému chladu dřív, než je zcela ochromí a než ztratí síly. Mezi těmi, jimž se to však nepodařilo, byl i korvetní kapitán Coelli. Byl jedním z několika důstojníků, kteří se zpočátku spolu s kapitánem De Pi-

sou snažili otevřít zaplavovací ventily, což se na mnoha místech neobešlo bez velkých problémů. Důstojník, který to měl učinit v zadním skladišti střeliva, dokázal otevřít jen jeden ventil, neboť všechny ostatní byly poškozeny. De Pisu a Coelliho vyhnal z podpalubí hustý kouř - ohně se sice uhasit podařilo, ale dřevo doutnalo a čoudilo dál. Po návratu na palubu Coelli skočil do moře a už jej nikdo nespatřil, zřejmě okamžitě zemřel na utrpěný šok. Když kapitán De Pisa viděl, kolik námořníků kategoricky odmítá loď opustit s tím, že se raději spolu s ní potopí, než by umírali ve studené vodě, změnil své původní rozhodnutí a nařídil uzavřít již otevřené zaplavovací ventily v předních muničních skladech. Chtěl tím udržet loď na hladině do rozednění, kdy byla pro posádku větší naděje na záchranu. Uzávěry ventilů na přídi však již byly pod vodou a nikomu se k nim nepodařilo proniknout.

Pola v tu dobu nabrala kolem 4 000 tun vody a ponořovala se stále hlouběji. Protože však zaplavování bylo rovnoměrné, zůstávala bez patrného náklonu ať na pravobok, či levobok a také se výrazněji nezvedla ani příď, ani záď, což stovkám mužů umožňovalo stále se bez problémů pohybovat po hlavní palubě. Navzdory tomu se ale celková situace zhoršovala každou půlhodinu a kromě zraněných na tom byli nejhůře ti, kteří se vyšplhali nebo se nechali vytáhnout z vody zpátky na loď. Někteří byli v šoku a všichni byli úplně promočeni. Svlékali mokré oděvy, a protože neměli jiné, pokud nenašli nějakou přikrývku, mnozí z nich zůstali nazí a jako ochranu před zimou zvolili alkohol z lodních zásob. Vypili spoustu vína, ale přes všechnu mizérii nikdo nehodil láhev do moře na hlavy jiných nešťastníků, což s údivem shledalo o něco později britské komando; všechny prázdné láhve zůstaly na palubě.

Od potopení Zary uplynulo asi 10 minut, když hlídky na Jervisu zahlédly červenobílé identifikační signály vysílané ze vzdálenosti přibližně dvou mil. Mack přerušil záchranné práce a vydal se tím směrem. Po pár stech metrech se setkal s torpédoborcem Havock, který jej informoval, že necelé dvě míle před ním je italský křižník se spoustou mužů shromážděných na přední palubě a stovky jsou jich také ve vodě. Netrvalo dlouho a Jervis Polu našel. Připlul až do její těsné blízkosti a kromě malého požáru probleskujícího na

pravoboku před zadní dělovou věží se křižník zdál nepoškozen. Ve 3.11 Mack oznámil viceadmirálu Pridhamovi-Wippellovi: „Potopil jsem Zaru. Chystám se potopit Polu. Je zde velké množství trosečníků, nebudu schopen je všechny převzít." Zatímco Jervis Polu pomalu obeplul a nakonec opatrně přirazil k jejímu boku, ostatním torpédoborcům Mack přikázal zachraňovat italské námořníky zoufale volající a mávající z hladiny pokryté naftou a olejem.

Zastavením Jervisu - byť na krátkou dobu - u ochromené Poly podstoupil kapitán Mack značné riziko, ale naštěstí italské torpédoborce, které střetnutí přežily, už byly daleko a v blízkosti nebyla ani žádná italská ponorka. Posádka rychle umístila na bok Jervisu odrazníky a přes malou mezeru dělící obě lodi byla přehozena poutací lana. Italové bez zdráhání uposlechli kategorickou výzvu, aby je na palubě Poly upevnili, a ve 3.25 vnikl na Polu oddíl britských námořníků ozbrojených noži. Měli odmontovat a přenést na Jervis menší zbraně, a protože se Britové neustále potýkali s nedostatkem protiletadlové výzbroje, měli zájem především o výkonné 20mm kanony typu Breda. Ale jak se ukázalo, vzhledem k časové tísni nebylo možno demontáž provést. Mezitím byl z jedné paluby na druhou položen improvizovaný můstek a po něm přecházel z Poly na Jervis zástup italských námořníků. Když po čtvrt hodině Jervis odrazil, bylo na jeho palubě 22 italských důstojníků včetně kapitána Manlia De Pisy a 202 poddůstojníků a námořníků. Mack sice pár minut zvažoval, zda by mohl vzít Polu do vleku a odtáhnout ji jako kořist do Alexandrie, nakonec však tuto lákavou myšlenku zavrhl a nařídil křižník zničit; do Alexandrie to bylo kolem 500 mil a s jistotou se dalo předpokládat, že italské i německé letouny učiní vše, aby Pola neskončila jako jedna z lodí britského námořnictva. Ve 3.40 ráno Jervis vypálil do jejího boku torpédo. Pola se však potápěla velmi pomalu, proto Mack přikázal torpédoborci Nubian vystřelit na ni další torpédo. Po zásahu a následné explozi se Pola 29. března tři minuty po čtvrté hodině ranní potopila. Protože se zdálo, že široko daleko už není žádná další italská loď, nařídil kapitán Mack 14. flotile vytvořit kolonu s Jervisem v čele. Napravo od ní se zformovala 2. flotila do druhé kolony vedené Ilexem kapitána Nicholsona. Pak se obě flotily vydaly za hlavními silami loďstva. Zástupce velitele Hotspuru poručík Hodgkinson vzpomíná: „Ne-

mohli jsme zůstat dlouho. Přece jen se nedalo zcela vyloučit, že v blízkosti jsou jiné italské lodi, a v každém případě jsme za rozbřesku museli být zpět u bitevní eskadry a chránit ji. Proto nezbylo než stovky mužů ponechat ve vodě na mnoho dalších hodin. Diktát války si někdy tvrdě zahrává se svědomím a po krátkém popojíždění jsme byli s velkou lítostí nuceni odplout na sever. Tehdy jsem si naplno uvědomil naprostou stupiditu této války s Italy. Předtím jsem považoval Mussoliniho za klauna, ale pohled na ty oklamané důvěřivce plovoucí ve vodě mne přiměl hluboce ho nenávidět. Nikdo nejásal. Naši muži se necítili nijak radostně a svoje pocity vyjadřovali svým nenapodobitelným způsobem. Říkali: ‚Ubozí bastardi, kdyby byli bojovali, mohlo to být jiné.'"

Když byla večer Pola britským letounem torpédována, mnoho mužů se podílelo na hašení požárů, které vzplanuly na zádi. Sice přitom většinou měli plynové masky, ale zřejmě nedostatečně účinné a desítky z nich se nadýchaly kouřových zplodin. Někteří byli omámeni a ti, které postihla nevolnost, masky odhazovali a jejich stav se tím ještě zhoršil. Jakmile později i oni sáhli po lahvích alkoholu, jeho konzumace v kombinaci s přiotrávením kouřovými zplodinami měla drastické následky. Všechny tyto neblahé skutečnosti vytvořily na palubě atmosféru zmatku a neochoty respektovat rozkazy, mnoho námořníků propadlo rezignaci a důstojníkům se jen s velkým úsilím a ne vždy úspěšně dařilo udržovat zbytky disciplíny, před pár hodinami ještě vzorné. Za této situace k Pole připlul Jervis a další plavidla 14. a 2. flotily britských torpédoborců. Ze stavu, v jakém Britové Polu, přesně řečeno část její posádky našli, dokázala britská propaganda vytěžit maximum. Kritická slova připojil i sám admirál Cunningham, když ve svých pamětech napsal: „Loď byla ve stavu nepopsatelného zmatku. Zpanikaření muži se vrhali do moře. Na zaplněné ubytovací palubě pokryté oblečením, osobními věcmi a lahvemi bylo mnoho opilých námořníků. Neexistoval tam žádný pořádek nebo disciplína a důstojníci nebyli schopni je vynutit."

Mezi trosečníky, kteří se ocitli na palubě Jervisu, byl i kapitán Manlio De Pisa. Velitel Jervisu a obou spojených flotil britských torpédoborců kapitán P. J. Mack jednání a charakter tohoto italského důstojníka ve své operační zprávě vysoce ocenil, a to i navzdory

neutěšené situaci na palubě Poly v posledních hodinách její existence. Na rozdíl od propagandistů zkušený námořník Mack viděl na vlastní oči fyzický stav mužů, kteří se vrátili na palubu po více než hodinovém pobytu ve studené vodě. Také dokázal pochopit psychické rozpoložení posádky lodi ponořené do tmy a odsouzené k záhubě, obklopené nepřátelskými plavidly chystajícími se rozstřílet ji na kusy, a byl schopen lépe posoudit, jaké možnosti měli za těchto okolností její důstojníci včetně velitele. O chování kapitána De Pisy v době, kdy pobýval na palubě Jervisu, Mack, pozdější kontradmirál, napsal: „...bylo po celou dobu v plném souladu s jeho hodností a funkcí. Jednal s přirozenou důstojností a bez nabubřelosti a dva nebo tři důstojníci, s nimiž měl povoleno hovořit, mu projevovali velký respekt. Velmi se staral o zraněné muže a bylo patrné, že ti k němu cítí nejen úctu, ale i značné sympatie. Zdálo se, že řadu z nich zná osobně... Během druhého a posledního dopoledne stráveného na palubě Jervisu odstranil všechna svá hodnostní označení. Na dotaz, proč tak učinil, pravil, že to byly vnější a viditelné známky jeho velitelského postavení, a protože Pola přestala existovat, nemají už žádný význam. Byl očividně pohnut, když mu bylo řečeno, že naši důstojníci mu budou i nadále projevovat úctu odpovídající jeho hodnosti."

Od druhé hodiny ranní, kdy kapitán Mack dorazil k Zaře a Pole, také pravidelně podával admirálu Cunninghamovi stručná hlášení o vývoji situace a odpovídal na jeho dotazy. Když torpédoborce oba nepřátelské křižníky potopily, ukončily záchranné práce a vydaly se k bitevní eskadře, vrchní velitel se otázal, kolik ze zachráněných trosečníků je zraněno. Mack odpověděl: „Stav zajatců: šest na lůžku, padesát lehce zraněno, jeden vyšší důstojník má hemoroidy." Cunningham obratem signalizoval: „Vůbec se nedivím." A jak říká fregatní kapitán S. W. C. Pack, právě tyto občasné projevy humoru možná pomáhaly udržovat duševní zdraví svědků všech těch dramatických a drastických událostí. S bitevní eskadrou navázaly torpédoborce 14. a 2. flotily kontakt v 6 hodin 48 minut ráno.

Nyní se naposled vrátíme na palubu italské vlajkové lodi Vittorio Veneto. Když hlídky ohlásily světlice ozařující oblohu ve vzdálenosti asi 40 mil za její zádí, bylo 28. března půl jedenácté večer.

Nabízelo se jediné vysvětlení: 1. divize křižníků viceadmirála Cattanea vyslaná na pomoc poškozené Pole se setkala s nepřítelem. Admirál Iachino okamžitě nařídil velitelům obou divizí křižníků podat hlášení o situaci. Zatímco viceadmirál Sansonetti odpověděl, že u něj je klid, od Cattanea odpověď nepřišla, a to ani na opakované výzvy. Iachino a jeho důstojníci sledovali z můstku Vittoria Veneta se vzrůstajícími obavami vzdálené záblesky a tlumené dunění dělových salv. Snažili se odhadnout, s kým 1. divize bojuje, a protože stále věřili, že britská bitevní eskadra je v Alexandrii, měli za to, že Cattaneo musel narazit na nepřátelské lehké křižníky. Pár minut po 23. hodině se přestaly světlice objevovat a nebylo už slyšet ani ozvěnu vzdálené dělostřelby. Netrvalo však dlouho a horizont opět ozářily záblesky, které nemohly být ničím jiným než erupcemi plamenů.

Znepokojení a nervozitě podlehli na můstku Vittoria Veneta už všichni. Iachino se snažil ze všech sil zjistit, co se vlastně děje, ale opakované rádiové signály zůstávaly bez odezvy. Nereagovaly Cattaneovy křižníky ani žádný z torpédoborců 9. divize. Až 29. března v pět hodin ráno se ozval torpédoborec Gioberti. Hlásil: „...lodi divize neodpovídají. Opětovným pátráním po nepříteli jsem vyčerpal své možnosti. Odplouvám k Augustě, kurz 300°, rychlost 28 uzlů, poziční sektor 4251-4." Depeše sice něco naznačovala, ale nebyla to informace odpovídající na klíčové otázky. Z jejího tónu však byl zřejmé, že torpédoborec určitě prošel velmi nepříjemnými situacemi. A tak jediné, v co v tomto okamžiku mohl admirál, jeho štáb a tisíce námořníků na palubách plavidel italského loďstva doufat, bylo, že i jiné lodi Cattaneova uskupení se zachránily, jen se z nějakých důvodů dosud neozvaly. Navzdory všem nejasnostem a stísněným pocitům si však Iachino dobře uvědomoval, že ať už se stalo cokoliv, není v jeho silách na tom něco změnit. Proto s vlajkovou lodí doprovázenou torpédoborci a 3. divizí křižníků viceadmirála Sansonettiho pokračoval k Tarantu. V šest hodin ráno přiletělo ze Sicílie pět dvoumotorových Ju-88 určených k podpoře jeho loďstva. O hodinu později přijala radiostanice Vittoria Veneta zprávu vysílanou torpédoborcem Orianim, dalším plavidlem 9. divize, která vyplula se Zarou a Fiume k Pole. Velitel Orianiho fregatní kapitán Vittorio Chinigo oznamoval, že zásah britským graná-

tem vyřadil jeden z jeho strojů, ale pokračuje k přístavu Augusta rychlostí 25 uzlů. Za další dvě hodiny Chinigo hlásil, že je nucen snížit rychlost na 15 uzlů a předpokládá, že dorazí na základnu nejdříve za deset hodin, ale vzhledem k nedostatku vody nevylučuje, že se může ukázat nezbytné jeho loď odvléct. Jako svou pozici udal 35° 54′ severní šířky a 19° 18′ východní délky, což znamenalo, že je asi 230 mil severozápadně od Kréty a zhruba stejná vzdálenost jej dělí od Augusty na východosicilském pobřeží. Admirál Iachino okamžitě vyslal Orianimu vstříc torpédoborce Maestrale a Libeccio, náležející k 10. divizi. Protože předpokládal, že se Britové pokusí osaměle plujícího Orianiho napadnout letouny z Malty, požádal současně vrchní velitelství námořnictva, aby torpédoborci zajistilo leteckou ochranu. Nakonec se jak Orianimu, který po celou dobu plul poháněn pouze levým strojem, tak i Giobertimu, jenž jako jediná z italských lodí unikl z pohromy u Matapanu nepoškozen, podařilo dosáhnout bezpečí přístavu. Samotné uskupení vedené Vittoriem Venetem pokračovalo po zbytek noci z 28. na 29. března v plavbě už nikým neohrožováno a 29. března ve tři hodiny odpoledne zakotvilo v Tarantu. Poškození způsobené bitevní lodi torpédem bombardéru korvetního kapitána Dallyela-Steada bylo potom opravováno celé čtyři následující měsíce.

Když 28. března ve 22 hodin 32 minuty, pouhých sedm minut od okamžiku, kdy komodor Edelsten spatřil nepřítele, nařídil admirál Cunningham bitevní eskadře zastavit palbu a uvolnit pole torpédoborcům, začaly se Warspite, Valiant a Barham rychlostí 18 uzlů stahovat na severovýchod. Zhruba po hodině plavby admirál přikázal přejít na kurz 70° a tři bitevní lodi spolu s letadlovou lodí Formidable zamířily k ostrovu Kythéra. Šest minut po půlnoci z 28. na 29. března Cunningham oznámil všem plavidlům loďstva svůj kurz a rychlost a určil místo, kde se celé loďstvo shromáždí 29. března v 7 hodin ráno.

V půl páté ráno se bitevní eskadra nacházela asi 30 mil od mysu Matapan a 100 mil od místa noční bitvy. Italské loďstvo mělo být v tu dobu podle všech odhadů už vzdáleno kolem 180 mil. Formidable se obrátil proti větru a tři bombardéry odstartovaly k rannímu průzkumu v sektoru mezi 160° až 305°. Vzápětí vzlétl čtvrtý s úko-

lem prozkoumat oblast západně od Kréty. Pak měl odlétnout na letiště Maleme na Krétě a palubním letounům, které tam přistály minulého dne, předat rozkaz kontradmirála Boyda o způsobu a času jejich návratu na Formidable. V sedm hodin již bylo celé britské loďstvo pohromadě v prostoru zhruba 50 mil jihozápadně od ostrova Kythéra. Když lodi připlouvaly, admirál Cunningham si konečně mohl oddechnout, neboť se po celou dobu obával, že některý ze svých torpédoborců už neuvidí. Napsal: „Za rozbřesku 29. března již byly v dohledu naše křižníky a torpédoborce spěchající na schůzku s bitevní eskadrou. Protože jsme považovali za téměř jisté, že ve zmatku minulé noci Warspite potopil torpédoborec, nedočkavě jsme je počítali. K naší nepopsatelné úlevě jich bylo přítomno všech dvanáct. Spadl mi kámen ze srdce." Podle došlých hlášení neutrpělo loďstvo kromě ztráty dvou letounů z Formidablu, albacoru korvetního kapitána Dalyella-Steada a albacoru podporučíka Williamse (jehož osádka byla zachráněna), žádnou jinou újmu a ze všech lodí byl pravděpodobně opravdu nejvíce ohrožen torpédoborec Havock ve chvíli, kdy se na něj omylem zaměřila děla Warspitu. V 9.00 mohl Cunningham nařídit Stuartu, Griffinu a Herewardu odplout do Pirea a jako doprovod se připojit ke konvoji, který měl ten den večer opustit přístav.

Na shromaždiště dorazily také torpédoborce Juno, Jaguar a Defender svazu „D". Když 28. března kolem půl deváté ráno zachytil svaz „D", zdržující se v tu dobu v Pireu, první hlášení viceadmirála Pridhama-Wippella o zpozorování nepřátelských lodí, jeho velitel kapitán J. R. S. Tyrwhitt se rozhodl vyplout na moře. Svaz proplul průlivem mezi ostrovem Antikythéra a Krétou a pokračoval na západ, neboť kapitán Tyrwhitt chtěl být k dispozici pro předpokládaný útok na italské loďstvo. Admirál Cunningham mu však nařídil vrátit se k Antikythéře a tam hlídkovat. Tento úkol svaz „D" plnil od půl druhé odpoledne 28. března do půl páté ráno 29. března. V uvedeném prostoru jej také po třetí hodině odpolední 28. března zahlédl italský letecký průzkum, o čemž byl informován i admirál Iachino.

Kromě svazu „D" se nočního střetnutí neúčastnilo ještě jedno uskupení bojových plavidel. Byla to flotila sedmi řeckých torpédoborců. Britský námořní přidělenec v Athénách odeslal admirálu

Cunninghamovi v poledne 28. března depeši, v níž oznamoval, že řecké torpédoborce „proplouvající Korintským průplavem budou očekávat rozkazy mezi Jónskými ostrovy Kefalloniá a Zante*". V angličtině se slovo rozkazy píše „orders" a při přepisu rádiové komunikace bylo zaměněno za „oilers", což znamená tankery. Cunningham z takto zkomolené zprávy vyrozuměl, že se řecké torpédoborce řídí vlastními instrukcemi, což prokazovala skutečnost, že je jim uloženo setkat se v Jónském moři s tankery. Proto nežádal, aby se připojily k jeho loďstvu, a snaha velení řeckého námořnictva podpořit spojence tím bohužel vyzněla naprázdno. Když britský námořní přidělenec, také nemaje potuchy o nedopatření, k němuž došlo, sděloval 28. března ve 23 hodin 47 minut další depeší Cunninghamovi, že vrchní velitel řeckého válečného námořnictva stále čeká na rozkazy pro flotilu torpédoborců, bitva u mysu Matapan už skončila. Řecké torpédoborce se mohly podílet jen na záchraně námořníků z potopených italských lodí.

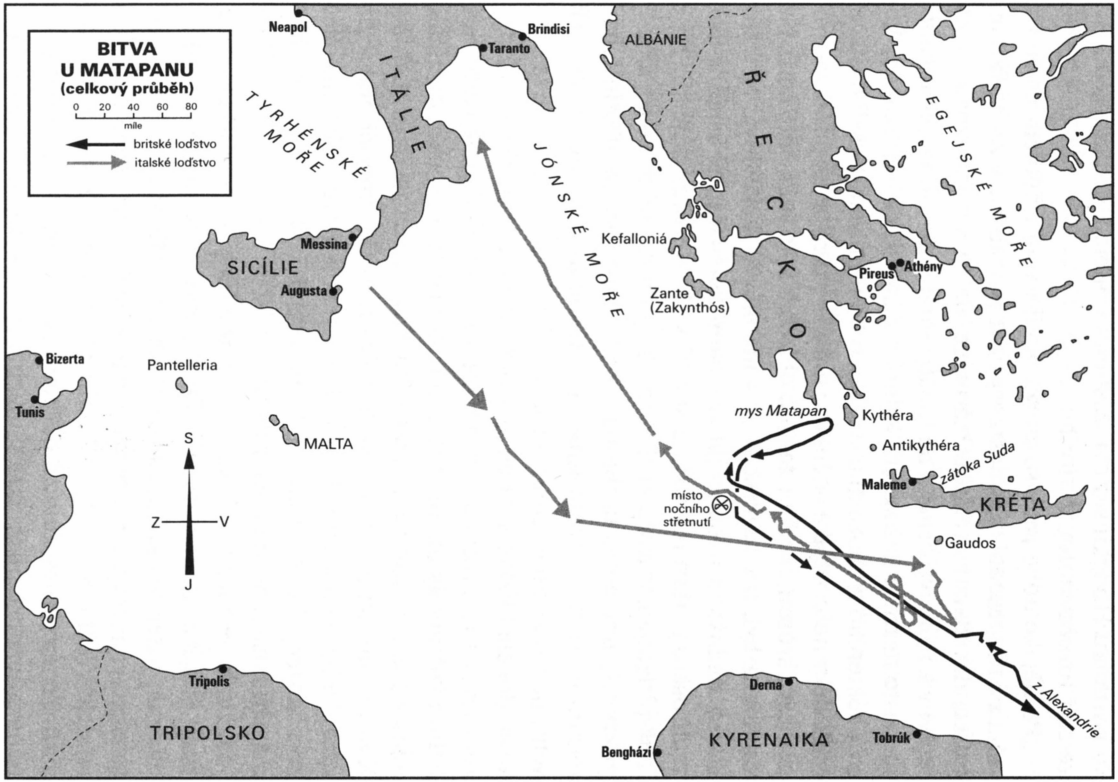
V 8.30 se na Formidable vrátily tři průzkumné letouny vyslané ráno. Hlásily, že ve zkoumaném prostoru nenalezly nic jiného než množství trosečníků a záchranných vorů. Po doplnění paliva dva z nich opět vzlétly, tentokrát aby pátraly po nepříteli do vzdálenosti 150 mil, v oblasti mezi základnami Messina a Taranto. Protože už nebyla nejmenší naděje na obnovení kontaktu s italským loďstvem, Cunningham se rozhodl vrátit se na místo nočního střetnutí. Britové tam připluli v 9.50 a ve vodě se - jak hlásily průzkumné letouny - nacházely stovky italských námořníků z potopených lodí. Kam až oko dohlédlo, pokrýval moře olejový film, trosky, skupinky mužů na záchranných vorech a člunech a také plovoucí mrtvá těla. Okamžitě začaly záchranné práce a do jedenácté hodiny dopolední bylo - včetně těch, které vytáhly britské torpédoborce z vody již v noci - na palubách britských plavidel 55 italských důstojníků a 850 poddůstojníků a námořníků. Ale pak o sobě dalo vědět nepřátelské letectvo. Cunninghamovi, odpovídajícímu v první řadě za bezpečnost svých lodí a jejich posádek, nezbylo než vydat rozkaz k odplutí. Ještě jednou dejme slo-

* Zante = Zakynthos.

vo poručíku Hodgkinsonovi, zástupci velitele Hotspuru, jednoho ze čtyř torpédoborců 2. flotily:

„Po nějaké době jsme se znovu ocitli v tom smutném moři trosek a asi tři torpédoborce dostaly příkaz pokračovat v zachraňování trosečníků. Byla to velmi těžká práce, neboť většina mužů na vorech byla příliš vyčerpaná na to, aby sami dokázali vyšplhat nahoru, často nezbylo než spustit jednoho z našich námořníků, aby kolem některého z ubožáků uvázal lano. Potom jsme museli obstarat teplé deky nebo nějaké odění pro mnohé z nich, a jak počet zachráněných narůstal, hledání dalšího oblečení bylo stále obtížnější. Na vorech už byli tak bezmocní, že jsme museli manévrovat až těsně k nim, namísto aby oni připluli k nám. Poté co jsme úspěšně převzali osádky několika vorů a sunuli se k dalšímu, zaslechli jsme hluk přilétajícího letounu. To ráno byly mraky velmi nízko, ale nepokrývaly úplně celou oblohu. Temný hukot se ozval přímo nad našimi hlavami a potom jsme před sebou uviděli dírou v mracích velký německý bombardér. Kroužil kolem, ztrácel se a zase se objevoval docela blízko. V tu chvíli jsme zapomněli na záchranné práce a vrhli se k protiletadlovým zbraním. Zahájili jsme palbu, ale letoun kolem nás dál hrozivě kroužil, nikdy přímo nezaútočil, ale neustále se vynořoval v naší těsné blízkosti. To trvalo nějakou dobu. Kvůli tomu německému bombardéru zahynulo mnoho italských námořníků, neboť už byl čas připojit se k loďstvu. Když nakonec bombardér odletěl, mohli jsme jen ještě jednou zastavit a zachránit pár dalších bezmocných Italů."

Jakmile se začaly britské lodi z místa bitvy vzdalovat, Cunningham přikázal kontradmirálu D. W. Boydovi, aby vyslal z Formidablu jeden letoun do zátoky Suda na Krétě, aby byl odtud odeslán pokyn pro velitele britských námořních sil na Maltě viceadmirála sira Wilbrahama T. R. Forda. Cunningham Forda žádal, aby v otevřené řeči informoval náčelníka generálního štábu italského námořnictva o místě, kde se nacházejí trosečníci. Tím, že zvolil tuto složitou cestu pro odeslání informace, která mohla rozhodnout a také rozhodla o záchraně životů mnoha nešťastníků, se Cunningham snažil zabránit prozrazení své pozice. Aby však příchod zachránců ještě urychlil, nařídil start dalšího letounu z Formidablu, který ze vzdálenosti asi 50 mil od loďstva žádal v otevřené řeči rá-


BITVA
U MATAPANU
(celkový průběh)
0 20 40 60 80
míle
britské loďstvo
italské loďstvo
Neapol
Brindisi
Taranto
ALBÁNIE
ITÁLIE
TYRHÉNSKÉ MOŘE
JÓNSKÉ MOŘE
EGEJSKÉ MOŘE
Kefalloniá
Messina
SICÍLIE
Augusta
Pireus
Athény
Zante
(Zakynthós)
Bizerta
Tunis
Pantelleria
MALTA
S
Z
V
J
mys Matapan
Kythéra
Antikythéra
zátoka Suda
Maleme
místo
nočního
střetnutí
KRÉTA
Gaudos
z Alexandrie
Tripolis
TRIPOLSKO
Derna
KYRENAIKA
Tobrúk
Benghází

diovým signálem o pomoc pro trosečníky. Náčelník generálního štábu italského námořnictva admirál Riccardi Cunninghamovi poděkoval a oznámil, že nemocniční loď Gradisca je již na cestě. Za povšimnutí stojí zajímavá skutečnost uváděná americkým námořním historikem Markem De Angelisem, který tvrdí, že Gradisca vyplula již 28. března v 17.00 hodin.* V tom případě admirál Riccardi nebo někdo, kdo byl oprávněn loď vypravit, jednal s obdivuhodnou předvídavostí - nebo s neblahou předtuchou.

Po odplutí britského loďstva dorazily na místo bitvy jako první řecké torpédoborce a vzaly na paluby 110 trosečníků, mezi nimi i podporučíka Vita Sansonettiho. Řekové chtěli v pátrání pokračovat, ale admirál Cunningham je požádal, aby tak nečinili. Podle jeho výkladu totiž depeše odeslaná z Malty zahrnovala i záruku bezpečné plavby pro italská záchranná plavidla a admirál nepovažoval za žádoucí, aby v daném prostoru v tu dobu pobývaly spojenecké bojové lodi. Trosečníci nalezení řeckými torpédoborci pobyli v zajetí jen krátkou dobu, neboť po obsazení Řecka Němci byli osvobozeni. Nemocniční loď Gradisca zachránila ve dnech od 31. března do 2. dubna a odvezla do Messiny dalších 13 důstojníků a 147 mužů, z nichž někteří strávili na záchranných vorech pět dnů. Příslušníci posádky nemocniční lodi později vyprávěli, že po nějakou dobu křižovali mezi stovkami plovoucích mrtvých těl. Je téměř jisté, že pomalá rychlost nemocniční lodi, která jí nedovolila připlout dřív, a nedostatečná výkonnost jejích světlometů, která ztížila provádění záchranných prací v noci, způsobily, že počet těch, kdo nepřežili, se ještě zvýšil. Až když bylo známo, kolik italských námořníků zachránili Britové, kolik Řekové a kolik samotní Italové, bylo možno oficiálně oznámit, že potopení těžkých křižníků Pola, Zara a Fiume a torpédoborců Alfieri a Carducci si vyžádalo životy 2 303 mužů; 782 ze Zary, 813 z Fiume, 328 z Poly, 211 z Alfieriho a 169 z posádky Cardducciho. Většina z nich zahynula během střetnutí, ale mnoho jich zemřelo na následky zranění, vyčerpáním, žízní a podchlazením, aniž jim jejich oslabení kamarádi mohli jakkoliv pomoci. Britové za své vítězství v největší námořní

* Internetové stránky: www.regiamarina - Operation „Gaudo" and Night of Matapan, part 5. (19. 11. 2002)

bitvě svedené ve Středomoří během druhé světové války zaplatili ztrátou dvou letounů a tří letců. Už 29. března oznámila rozhlasová stanice BBC, že námořní síly Jeho Veličenstva potopily v noci z 28. na 29. března italské křižníky Zara, Fiume a Pola a torpédoborce Gioberti a Maestrale (ve skutečnosti to byly Alfieri a Carducci).

Po dopoledním náletu, který přerušil záchranné práce, nebylo pochyb, že německé a pravděpodobně i italské letectvo je o Cunninghamově loďstvu dobře informováno. Kolem poledne se zlepšilo počasí, obloha se vyčistila a byla velmi dobrá viditelnost. Nikdo na palubách britských lodí proto nepochyboval, že dřív nebo později nepřítel udeří - důvodů k odplatě měl víc než dost. Také bylo jasné, že až dojde k útoku, bude hlavním cílem letadlová loď Formidable. Varování přišlo v 15.11, když se na radarové obrazovce objevila početná formace letounů přilétajících ze severozápadu a vzdálených asi 75 mil. V celém loďstvu byl vyhlášen poplach, kovové podlahy a žebříky se rozezněly dupotem bot stovek mužů spěchajících s přilbami na hlavách na bojová stanoviště. Všechna plavidla se připravovala vytvořit kolem Formidablu ochrannou přehradu protiletadlové palby. Opět se však přihodilo to, co britské letadlové lodi postihlo ve Středomoří již několikrát: hlídkující stíhačky se ve chvíli, kdy jich bylo nejvíc třeba, vzdálily od loďstva. Před nějakou dobou se totiž vydaly stíhat dva nepřátelské letouny, a jak se ukázalo, ty byly pouhou návnadou, která měla odlákat pozornost od hlavní skupiny přilétajících bombardérů. I když byl nepřítel zatím dost daleko, bylo nutno jednat okamžitě. Během tří minut, aniž Formidable měnil kurz, odstartovaly za pomoci katapultu z přední části letové paluby tři fulmary a zoufale se snažily vystoupat do dostatečné výšky dřív, než nepřítel dorazí. Je třeba říci, že otázka nejvhodnější doby startu stíhaček - zejména když jich nebyl dostatek - byla jedním z hlavních problémů letadlových lodí ve chvílích, kdy hrozil útok nepřátelských letounů. Pokud vzlétly příliš pozdě, nedokázaly nabrat výšku nutnou k úspěšnému zásahu, a nálet mohl skončit, aniž stačily zasáhnout. Jestliže ale odstartovaly příliš brzy, zkušený nepřítel dokázal útok pozdržet tak dlouho, až se naskytl vysloveně vhodný okamžik nebo až stíhačkám docházelo palivo.

Patnáct minut po prvním radarovém kontaktu už byly bombar-

déry vzdáleny 40 mil a po dalších pěti minutách to bylo 25 mil. Ještě tři minuty byl relativní klid a pak se ozvalo ohlušující burácení a oblohu pokryly chomáčky bílého a hnědého kouře. Palba byla tak hustá, že na hladinu a na paluby lodí plujících teď plnou rychlostí, padal déšť rozžhavených úlomků explodujících projektilů. Dvanáct německých dvoumotorových bombardérů Ju 88 zahájilo útok. Téměř kolmo nalétaly na Formidable a byly blíž a blíž a zdálo se, že je nic nedokáže zastavit. Vtom jeden z nich dostal přímý zásah a ve vzduchu explodoval. „Docela vpravo!" zavelel kapitán Bisset. Letadlová loď se naklonila a začala se otáčet doprava. První bombardér už vybíral střemhlavý let a za ním druhý, když kapitán rozkázal „Docela vlevo!" Opět se Formidable znatelně naklonil a to už padaly pumy. Na obou stranách vystříkly do pětadvacetimetrové výšky fontány vody, první na levoboku ještě dost daleko, ale další na pravoboku již nebezpečně blízko a třetí puma minula příď jen o pár metrů. Muži na palubě sledovali dech beroucí divadlo v napjatém očekávání, který z řítících se smrtonosných pozdravů německé luftwaffe najde svůj cíl. Že se tak nestalo, bylo i zásluhou fulmarů, které poslední čtyři útočící junkersy napadly a přinutily je odhodit pumy ve spěchu a ve větší vzdálenosti. Pak začala protiletadlová palba polevovat a po pár vteřinách všechno skončilo. Admirálu Cunninghamovi mohlo být odesláno uklidňující hlášení: přestože v blízkosti Formidablu dopadly čtyři pumy, neutrpěl žádné poškození. Němci ztratili dva letouny; kromě bombardéru sestřeleného hned na začátku náletu byl zasažen ještě jeden. Z jeho trupu se vyvalil černý kouř, zvolna ztrácel výšku a rychlost, až nakonec nalevo od Formidablu spadl na hladinu a voda se za ním okamžitě zavřela; z jeho čtyřčlenné osádky se nikdo nezachránil. Ale i Britové přišli o jeden ze svých fulmarů. V okamžiku, kdy stíhačka přistávala, jí zhasl motor. Letoun se zřítil do moře za zádí Formidablu, ale osádce se naštěstí podařilo včas jej opustit. Během několika minut vytáhl oba muže na palubu torpédoborec Hasty a kromě pár odřenin byli nezraněni. K dalšímu náletu ten den již nedošlo.

Následujícího dne, v neděli 30. března, po rozednění dělilo loďstvo od Alexandrie už jen 240 mil. Ještě několikrát byl sice vyhlášen protiletecký poplach, když se na monitoru radaru ukázaly po-

dezřelé světlé body, ale pouze v jednom případě se objevil osamělý Ju 88, který stíhací ochrana sestřelila dřív, než mohl zaútočit. Odpoledne, již nedaleko vjezdu do alexandrijského přístavu, byla hlášena přítomnost ponorky údajně se nacházející přímo v plavební dráze loďstva. Protože nebylo dost místa k manévrům tak početného hladinového uskupení, admirál Cunningham nařídil „vyčistit" cestu hlubinnými pumami. Torpédoborce vyrazily a po pár minutách poklidnou hladinu rozbouřily desítky mohutných explozí a k obloze vzlétaly spousty mořské vody, které prosvětlovány odpoledním sluncem padaly zpátky v třpytivých vodopádech. Jak pravil dělostřelecký důstojník fregatní kapitán Barnard sledující celou scénu z paluby Warspitu, bylo to fascinující zakončení tří dnů bohatých na události.

Loďstvo zakotvilo 30. března v půl šesté odpoledne. Skončila operace, která zasadila italskému válečnému námořnictvu ránu, z níž se už do konce války nevzpamatovalo.

# Závěrem

Po návratu loďstva od Matapanu podal admirál Iachino o průběhu operace obsáhlé hlášení náčelníku generálního štábu námořnictva admirálu Arturovi Riccardimu a za několik dní byl povolán k Mussolinimu. Po chladném přijetí, kterého se mu dostalo na vrchním velitelství námořnictva, se zdálo, že návštěva u diktátora bude velmi nepříjemným zážitkem. Do renesančního Palazzo Venezia na západní straně Piazza Venezia, v němž byly Mussoliniho úřadovny, Iachino dorazil v doprovodu admirála Riccardiho. Zatímco Mussolini jednal s Riccardim, byl Iachino požádán, aby počkal v předpokoji. Rozhovor se však proti očekávání protahoval a úměrně tomu narůstala admirálova nervozita. Nakonec majordomus otevřel vysoké dveře a admirál byl vyzván, aby vstoupil do slavného Sala del Mappamondo, sloužícího za diktátorovu pracovnu. Jeho pracovní stůl stál až na samém konci rozlehlého sálu, takže každá návštěva musela projít několik desítek metrů, než se k němu přiblížila. Samozřejmě že nešlo o náhodné uspořádání, ale o úmyslné aranžmá, kterým Mussolini získával nad návštěvníkem psychologickou převahu od první vteřiny jeho vstupu do sálu. Zřejmě to dobře fungovalo, neboť i řada slavných osobností přijatých v Palazzo Venezia potvrdila, že přicházejíce po mramorové podlaze k diktátorovu stolu zažívali velmi stísněné pocity. Kupodivu admirál Iachino, který již předtím dvakrát Mussoliniho navštívil, takový dojem neměl, dokonce tvrdil, že nádherným sálem procházel s potěšením.

Mussolini oblečený v civilních šatech stál vedle stolu, napravo od něj generál Alfredo Guzzoni, zástupce náčelníka hlavního generálního štábu italských ozbrojených sil, a vlevo u okna stál v pozoru admirál Riccardi. I Iachino poté, co zasalutoval, zůstal ve strnulém předpisovém postoji a čekal, až bude osloven. Ale už v tu chvíli zaznamenal, že Mussolini na něj nepohlíží hněvivě, jeho výraz se jevil přinejmenším jako shovívavý, jako by chtěl admirála uklidnit.

Na Iachina to zapůsobilo povzbudivě, neboť si dobře uvědomoval, což ve svých vzpomínkách otevřeně přiznává, že se právě odehrává jedna z klíčových událostí v jeho životě, rozhodující o jeho další kariéře a osudu. Po krátké pauze Mussolini tichým hlasem vyzval vrchního velitele hladinového loďstva, aby mu popsal, co se během operace stalo.

To Iachina, předpokládajícího, že duce již byl o detailech akce informován, poněkud zaskočilo, neboť na obsáhlé líčení se nepřipravoval. Ale vzápětí si pomyslil, že mu Mussolini tímto způsobem hodlá poskytnout příležitost povědět všechno, co chce a co si o celé věci myslí. Nicméně, jak později prohlásil, z obavy, aby Mussolini nenabyl dojmu, že marní jeho čas, hovořil poměrně stručně. Dokonce ani nevyužil možnosti vyzvednout momenty vyznívající pro jeho loďstvo příznivě, například dopolední střetnutí s britskými křižníky, během kterého se nepřátelská plavidla dvakrát ocitla ve vážném nebezpečí a v podstatě se zachraňovala útěkem. Když došlo na líčení tragických situací odehrávajících se po setmění, Iachino neskrýval, že za rozhodnutí vyslat na pomoc zasažené Pole I. divizi křižníků viceadmirála Cattanea je odpovědný pouze on a nikdo jiný. V tom okamžiku se Mussolini otázal: „Nemyslíte, že by byly stačily dva torpédoborce?" Iachino vůbec nepochyboval, že předtím než byl uveden do pracovny, se o jeho klíčovém rozhodnutí už diskutovalo a že admirál Riccardi s největší pravděpodobností Mussoliniho seznámil se stanoviskem velitele operace. Proto se omezil pouze na uvedení hlavních důvodů, proč rozhodl tak, jak rozhodl: dvěma torpédoborcům by určitě nezbylo nic jiného než Polu potopit, on ale považoval za svou povinnost učinit vše pro záchranu ochromeného křižníku a jeho posádky, neboť měl za to, že se to může podařit. Zdálo se však, že duceho nepřesvědčil, a na okamžik to vypadalo, že chce reagovat. Ale evidentně si to rozmyslel, přecházel za stolem a promluvil až po chvíli. Řekl, že vrchní velitel hladinového loďstva byl pověřen řízením důležité operace, která sice byla nezbytná zejména z politických důvodů, ale její úspěch by byl velkým povzbuzením morálky nejen námořnictva, ale celého národa. A byl by o to cennější, že by jej italské loďstvo dosáhlo v té části východního Středomoří, kterou Britové považovali za svoji doménu. Pak se na chvíli odmlčel, a když znovu promluvil,

zněl jeho hlas tvrdě až hrozivě. „Operace začala za velmi výhodných okolností a proběhla by zřejmě úspěšně, kdyby zcela nechyběla spolupráce ze strany letectva," řekl. Nato oslovil admirála Iachina: „Po celou dobu jste nezahlédl ani jedno italské nebo německé letadlo. Všechna letadla, která jste viděl ve své blízkosti, náležela nepříteli, který vás sledoval a útočil na vás. Vaše loďstvo bylo jako slepý obr náhle napadený spoustou mužů dobře vidících a vyzbrojených nebezpečnými zbraněmi. Je to vážná věc a staví nás před problém naléhavě vyžadující řešení." Mussolini přestal přecházet a se zrakem stále upřeným na Iachina pravil: „Tento stav věcí nemůže pokračovat. Je nemyslitelné, aby ve vodách ovládaných nepřítelem se odehrávaly operace bez nezbytného leteckého průzkumu a především bez zcela nepostradatelné stíhací ochrany."

Admirál naslouchal diktátorově monologu s velkou pozorností a nemenším překvapením. To, co teď Mussolini prohlašoval, Iachino a důstojníci smýšlející podobně jako on tvrdili už dávno. Po celou dobu však byly všechny jejich návrhy na zlepšení situace odmítány vlivnými oponenty, mezi nimiž rozhodující postavení zaujímal právě sám Mussolini. A ten nyní k údivu nejen Iachina, ale i admirála Riccardiho a generála Guzzoniho pokračoval: „Protože stíhačky mají jen velmi omezený operační dosah, je nezbytné, aby lodi měly svou vlastní stíhací ochranu. Stručně řečeno, je třeba, aby loďstvo operující na moři bylo vždy doprovázeno alespoň jednou letadlovou lodí. Proto jsem náčelníkovi generálního štábu nařídil okamžitě učinit opatření potřebná k zahájení stavby letadlové lodi a jsem si jist, že ji budeme mít v krátké době, možná během roku..." Závěrem Mussolini pravil, že pro splnění tohoto úkolu bude nutno rychle a tvrdě pracovat, nešetřit úsilím. A aby nedocházelo ke zbytečným ztrátám lidí a lodí, je teď třeba, aby námořnictvo zatím operovalo pouze ve vodách ovládaných italským letectvem a tam, kde vzdálenosti nepřekračují operační rádius stíhaček. Uzavřel konstatováním, že si uvědomuje, že to znamená velké omezení aktivity námořnictva a obětování mnoha plánů, ale alespoň dočasně je nutno se s tím smířit.

Admirál Iachino opouštěl palác Venezia nejen překvapen, ale přímo potěšen Mussoliniho postojem. Nicméně okamžitě zapochyboval o schopnosti velení italského námořnictva a italského průmys-

lu nastíněný program uskutečnit v době, kdy ještě bude možno běh událostí ve Středomoří zásadně ovlivnit. Jak se ukázalo, skepticismus byl na místě.

Zkušenosti z první světové války nepřesvědčily nejvyšší představitele italského Královského námořnictva (Regia Marina), že by bylo užitečné a potřebné posílit loďstvo jednou nebo i více letadlovými loďmi. Několik okolností způsobilo, že tento negativní postoj přetrval až do druhé světové války. Zaprvé námořní aktivita Italů za první světové války povětšinou nepřekračovala rámec Jaderského moře s jeho malými vzdálenostmi nevyžadujícími služby plavidel typu letadlových lodí. Zadruhé bylo v roce 1922 pod neskrývanou patronací fašistického režimu zřízeno samostatné Královské letectvo (Regia Aeronautica). Od samého počátku existovala rivalita mezi námořnictvem a letectvem a představitelé letectva nebyli v žádném případě nakloněni tomu, aby námořnictvo disponovalo vlastními leteckými silami; jejich pověstným heslem bylo, že všechno, co létá, náleží pod letectvo; jedinou výjimku tvořily hydroplány Ro.43 na palubách bitevních lodí a křižníků, jejichž posádky byly vždy smíšené: pilot patřil k letectvu a navigátor k námořnictvu. Podpora skýtaná režimem letectvu ovlivnila diskusi o letadlových lodích do té míry, že jakákoliv produktivní spolupráce, nezbytně nutná pro zdar projektu, nebyla možná. Navzdory řadě studií a návrhů, které byly během let vypracovány, fašistický režim, považující letectvo za nejvěrnější a nejspolehlivější složku ozbrojených sil, vždy v konečné fázi rozhodl proti stavbě letadlových lodí. Jako hlavní argument byla znovu a znovu uváděna geografická poloha Itálie; tvrdilo se, že jde o přírodou vytvořenou letadlovou loď vysunutou do Středozemního moře, a že žádných dalších letadlových lodí proto není třeba.

Poslední zmiňovaný bod zaslouží větší pozornost, neboť faktem je, že za určitých okolností by mohl být akceptován. Poloha italského poloostrova, nacházejícího se ve střední části Středozemního moře, skutečně umožňuje jeho ovládání a v případě potřeby jeho rozdělení na dvě izolované části. Z letišť na Sardinii a Sicílii bylo možno kontrolovat západní Středomoří a Sicilský průliv. Podobně by tomu mohlo být i ve východním Středomoří, ovládaném z letišť

v Kalábrii a zčásti i ze Sicílie. Když ještě vezmeme v úvahu italské základny v Dodekanesu, umožňující vládu nad Egejským mořem, může se už teorie pozemních základen úspěšně nahrazujících letadlové lodi jevit jako reálná. Je nutno si však uvědomit, že příznivé geografické hledisko neřešilo celý problém; bylo třeba zabývat se ještě dalšími předpoklady nezbytnými pro to, aby se kontrola nad Středozemním mořem mohla provádět z pozemních letišť. Tyto požadavky však v době vypuknutí války splněny nebyly. Především chyběly letouny s vlastnostmi umožňujícími jim operovat nad mořem, kdy kromě útoků na námořní cíle, kdekoliv to bylo třeba, bylo nutno plnit úkoly dálkového průzkumu včetně protiponorkového hlídkování. To vyžadovalo bombardéry, torpédové bombardéry, letouny k dálkovému průzkumu a létající čluny nebo hydroplány nejen s potřebnou výkonností, ale i s nezbytnou výzbrojí. Bylo třeba i stíhaček schopných dálkových doprovodných akcí. Další podmínkou úspěšných námořně-leteckých operací bylo vytvoření velitelského střediska tvořícího most mezi námořnictvem a letectvem. Muselo by mít vlastní komunikační systém umožňující promptní předávání informací a rozkazů, čímž by se vyloučila velká zdržení, charakteristická pro dobu od požádání námořního velitele o zásah letectva do příletu letounů. I celkové rozmístění italského letectva by muselo doznat změn. Namísto perutí dislokovaných dle výlučné úvahy velitelství letectva by bylo třeba vytvořit silná uskupení letounů různého druhu - umístěná v několika strategických sektorech -, která by byla schopna rychlého a masivního zásahu.

Nakonec však nic z těchto podmínek splněno nebylo, italské námořnictvo bylo od počátku války nuceno operovat jak bez účinné podpory letectva - případy uspokojivé spolupráce námořnictva s letectvem byly vzácnými výjimkami -, tak bez letadlových lodí.

Po Mussoliniho kategorickém rozhodnutí byly už v červenci roku 1941 v loděnici Ansaldo v Janově zahájeny práce na přestavbě zaoceánského parníku Roma o objemu 30 816 BRT na letadlovou loď. Čtyři Parsonsovy turbíny, umožňující rychlost 21 uzlů, byly nahrazeny čtyřmi turbínami původně připravovanými pro dva lehké křižníky třídy Capitani Romani (což ovšem přispělo k tomu, že plánovaná stavba dvanácti lodí této třídy musela být omezena

na osm). Vyměněny byly i lodní šrouby a rychlost byla zvýšena na 30 uzlů. Lodní leteckou skupinu mělo tvořit 51 letounů, a vzhledem k tomu, že podpalubní hangáry mohly pojmout jen 36 letadel (26 a 10), vymysleli italští konstruktéři originální řešení - zbývající letadla budou zavěšena na stropech hangárů! Protože vývoj speciálního palubního letounu by si vyžádal příliš mnoho času, bylo rozhodnuto použít stíhačku Reggiane Re2001. Šlo o jednomotorový jednomístný letoun zařazený do služby v roce 1941, schopný vyvinout maximální rychlost 540 km za hodinu, s výzbrojí dvou kulometů ráže 12,7 mm a dvou ráže 7,7 milimetrů, a aby mohl být využit i jako bombardér, měl držák pro zavěšení pumy. Pro službu na letadlové lodi byly Re2001 opatřeny přistávacím hákem a zesíleným robustnějším podvozkem. Plánovala se též výroba Re2001 se skládacími křídly; těch by pak bylo možno na lodi umístit 66. Protiletadlovou výzbroj lodi mělo tvořit 24 kanonů, jednotlivě umístěných na římsách po stranách letové paluby, a 132 kulometů ve 22 šestihlavňových kompletech, též po stranách paluby a před a za ostrovní nástavbou. Je třeba říci, že plány týkající se rozsahu a složení protiletadlové výzbroje byly v průběhu přestavby několikrát změněny, vždy však šlo o respekt vzbuzující koncentraci protiletadlových zbraní. Po převzetí válečným námořnictvem dostala nová letadlová loď jméno Aquila. Osmého září 1943, v den oznámení italské kapitulace, byla Aquila prakticky připravena ke zkušebním plavbám, neměla však ještě žádné letouny. Po kapitulaci se jí zmocnili Němci, ale využít ji nedokázali, neboť 16. června 1944 byla poškozena spojeneckým bombardováním a 19. dubna 1945 takzvanými „živými torpédy", obsluhovanými italskými a britskými žabími muži. Pak sami Němci loď potopili. Po válce byla vyzdvižena a odtažena do La Spezie, kde byla v letech 1951 a 1952 demontována.

I druhá zamýšlená italská letadlová loď byla původně pasažérským parníkem o zhruba stejné velikosti a parametrech jako Aquila. Když se v listopadu roku 1942 započalo s přestavbou, byl jeho název Augustus změněn na Falco a později na Sparviero. Rekonstrukce neměly být tak rozsáhlé jako u Aquily, Sparviero mělo být eskortní letadlovou lodí s nižší rychlostí, na rozdíl od klasického uspořádání nástaveb letadlových lodí nemělo mít po straně letové

paluby ostrovní nástavbu a také jeho výzbroj měla být ve srovnání s Aquilou slabší. Ale do září roku 1943 práce ještě výrazněji nepokročily, v podstatě byly odstraněny jen palubní nástavby parníku a nic víc. Po kapitulaci loď též ukořistili Němci a 5. října 1944 ji potopili. Dodejme, že italské námořnictvo si muselo na svou letadlovou loď počkat až do roku 1985, kdy vstoupila do služby lehká letadlová loď Giuseppe Garibaldi.

Dva dny po návratu na základnu obdržel admirál Cunningham telegram od Jeho Veličenstva krále Jiřího VI.: „Moje nejsrdečnější blahopřání všem důstojníkům a mužům pod Vaším velením k Vašemu velkému vítězství." Admirál seznámil s obsahem telegramu posádky všech lodí, a jak píše S. W. C. Pack, byl přijat s velkou radostí a uspokojením. Ovšem radost i uspokojení kalilo zklamání nad tím, že nepřátelská vlajková loď Vittorio Veneto navzdory poškození unikla. Nejvíc je pociťoval sám Cunningham, avšak k jeho cti třeba říci, že se nikdy nepokoušel přenést odpovědnost za neúspěšnou část operace na nikoho z podřízených důstojníků. Svůj postoj k celé záležitosti shrnul slovy:

„Při pohledu zpět na střetnutí, které je nyní oficiálně známo jako bitva u Matapanu, si uvědomuji několik věcí, které mohly být udělány lépe. Nicméně chladné uvažování v křesle s plnou znalostí toho, co se skutečně událo, je něco jiného než řízení operace z můstku lodi v noci a v přítomnosti nepřítele. V několika vteřinách je třeba činit neodkladná a závažná rozhodnutí a s rychle plujícími loďmi v těsné formaci a za dunění těžkých děl je přesné uvažování nelehkou záležitostí. Za žádných jiných okolností než během noční akce na moři neztíží mlha války tak dokonale rozpoznávání toho, co se skutečně děje."

Je zřejmé, a Cunningham se tím také netajil, že měl na mysli především nežádoucí a nezamýšlené následky rozkazu vydaného 28. března ve 23 hodiny 12 minut a nařizujícího všem lodím, které nevedly přímý boj s nepřítelem, aby se stáhly na severovýchod. Když tento rozkaz vydával, na dohled hořely lodi, z různých směrů se ozývala dělostřelba a celá situace byla poněkud nepřehledná. Také měl v čerstvé paměti, jak před půl hodinou musela bitevní eskadra manévrovat, aby unikla italským torpédům. Bylo proto

nutné eskadru z tohoto vařícího kotle vyprostit a současně stanovením jednoho určitého kurzu usnadnit rozpoznávání vlastních plavidel od nepřátelských. Ale namísto toho, aby rozkaz pouze vytvořil prostor pro závěrečnou akci torpédoborců, zatímco kapitán Mack a viceadmirál Pridham-Wippell budou pokračovat v pronásledování nepřátelských hlavních sil, ve skutečnosti pronásledování ukončil. Ale ať už byl následek nepřesné formulace rozkazu jakýkoliv, faktem je, že obavy o bezpečnost tří bitevních lodí a letadlové lodi, ve tmě a nepřehledné situaci ohrožovaných jak nepřátelskými, tak i vlastními torpédy, mnohé omlouvají. Poškození kterékoliv z těžkých lodí mohlo vést ke snížení rychlosti celého loďstva, které by se po rozednění stalo cílem soustředěných útoků nepřátelského letectva. I dělostřelecký důstojník loďstva fregatní kapitán Barnard proto považoval za potřebné zaujmout k celé věci stanovisko. V roce 1947 napsal:

„Formulace signálu oznamujícího admirálův úmysl odvolat nebojující síly na severovýchod (‚Všechny síly nepodílející se na potápění nepřítele ustoupí na severovýchod') se po návratu do přístavu stala tématem mnoha diskusí a nepochybně bude v akademii generálního štábu předmětem dalších poznámek kancelářských kritiků na dalších deset let. Pisatel sám nemůže k této záležitosti dodat nic, co by mělo nějaký význam, neboť v tu dobu jej plně zaměstnávalo sledování scény nočním dalekohledem. Když byl seznámen s vydáním tohoto rozkazu, byl si jist, že jeho cílem je vyklizení nepřehledného prostoru kolem bitevní eskadry, a spolu s dalšími mladšími důstojníky se domníval, že viceadmirál lehkých sil je v tu dobu v kontaktu s nepřítelem a bude pokračovat v jeho sledování, zatímco torpédoborce kapitána Macka provedou noční útok."

Ke spornému rozkazu se vyjádřil i fregatní kapitán T. M. Brownrigg, u Matapanu navigační důstojník loďstva. A od něj se dozvídáme jednu zajímavou skutečnost: autorem rozkazu nebyl Cunningham, ale Brownrigg. Nicméně admirál jej v předložené podobě schválil, a tím za něj převzal plnou odpovědnost. Brownrigg uvádí:

„Ve všeobecné mele bylo jasné, že naše bitevní lodi překážely a navíc je ohrožovala torpéda jak nepřátelských, tak i našich torpédoborců. Z toho důvodu jsem sestavil signál, že všechny lodi nepo-

dílející se na potápění nepřítele odplují. Vrchní velitel souhlasil a odvedli jsme bitevní eskadru na severovýchod. Nakonec se ukázalo, že to byl velmi nešťastný signál, neboť přiměl viceadmirála Pridhama-Wippella, jehož křižníky sledovaly nepřátelskou bitevní loď, aby také zamířil na severovýchod a pronásledování nepřítele vzdal. To jsme ani já, ani vrchní velitel v žádném případě nezamýšleli, neboť při všech cvičeních v mírových dobách se zdůrazňovalo, že za žádných okolností nemají křižníky přerušovat kontakt s nepřítelem."

Při posuzování rozhodnutí učiněných admirálem Cunninghamem v souvislosti s bitvou u Matapanu si lze položit otázku, proč hned po vyplutí z Alexandrie, na samém počátku operace, své loďstvo nerozdělil, proč Valiant s Formidablem nevyslal dopředu rychlostí 24 uzlů, zatímco pomalejší Barham a Warspite by je následovaly rychlostí 20 uzlů. Kdyby tak učinil, Valiant a Formidable by po rozednění 28. března byly zhruba o 50 mil dál, než bylo celé pohromadě plující loďstvo. To by umožnilo průzkumným letounům Formidablu dřív získat přesnější informace o nepříteli, dřív mohly vzlétnout bombardéry a nepřátelská plavidla mohla být dřív poškozena a zpomalena. Potom by měl zbytek bitevní eskadry dost času dorazit, spojit se s Valiantem a Formidablem a ještě před soumrakem na Italy udeřit. Na vysvětlenou je však třeba říci, že žádný admirál není ochoten své síly rozdělovat, pokud si to nevynutí krizová situace nebo pokud toho není třeba ke splnění nějakého speciálního úkolu. Navíc Cunninghamovi po celou dobu dělal starosti již zmíněný nedostatek torpédoborců a rozdělit je, když za denního světla hrozilo těžkým lodím zvýšené nebezpečí napadení nepřátelskými ponorkami, určitě nepovažoval za moudré. A co je nejdůležitější: Cunningham by možná skutečně loďstvo rozdělil, kdyby věděl všechno, co dnes víme my, takovou výhodu však 27. března večer neměl. Jediné, co věděl s naprostou jistotou, bylo, že ztráta bitevní lodi by byla těžkou ranou a ztráta Formidablu by ochromila celé loďstvo.

Když průběh bitvy později hodnotil italský vrchní velitel admirál Iachino, mimo jiné otevřeně přiznal, že v době, kdy viceadmirál Cattaneo vyplouval na pomoc Pole, vedla nedostatečná informova-

nost k přesvědčení - sdílenému jak na Vittoriu Venetu, tak na Cattaneově vlajkovém křižníku Zaře -, že se nikde poblíž nepohybují nepřátelské síly dostatečně mocné na to, aby mohly ohrozit svaz složený ze dvou těžkých křižníků a čtyř torpédoborců. Přímým následkem tohoto omylu byla nepřipravenost Cattaneových lodí, která jim zabránila buď se osudovému střetnutí úplně vyhnout, nebo - když už k setkání došlo - alespoň klást účinnější odpor. Admirál Iachino ale viceadmirálu Cattaneovi tvrdě vytýkal, že se dopustil vážné chyby při volbě formace, v níž se jeho svaz vracel k Pole. Lodi pluly v kýlové linii, navíc oba těžké křižníky příliš blízko za sebou. Před nimi byl pouze jeden torpédoborec, a to ještě nedostatečně předsunutý, další tři formaci uzavíraly. Iachino oprávněně poukázal na to, že Cattaneo tím, že neumístil torpédoborce do dostatečné vzdálenosti před těžké lodi a po jejich stranách, porušil obecně závazné pokyny vrchního velitelství válečného námořnictva. Předpisy nařizovaly, aby při noční bojové plavbě těžkých plavidel byly doprovodné torpédoborce rozmístěny tak, aby byly schopny před hrozícím nebezpečím včas varovat. U Matapanu však křižníky narazily na Brity zcela nečekaně a vůbec neměly šanci se střetnutí vyhnout a zachránit se, což by vzhledem k jejich schopnosti dosáhnout rychlosti až 32 uzlů nebylo nereálné. Výpovědi podporučíka Parodiho a poručíka Parodiho poskytují dostatek důkazů o tom, že v kritických okamžicích náhlého kontaktu s nepřítelem byli důstojníci na vlajkovém křižníku většinou bezradní - dokonce se domnívali, že je osvětlila a začala ostřelovat Pola - a nevěděli jak se zachovat. Schopnost rozhodovat a řešit situace se vrátila, až když loď utrpěla fatální poškození. To už ale velká část vyděšené posádky svévolně a ukvapeně opustila loď, čemuž se dalo zabránit, kdyby někdo kompetentní včas vydal jednoznačné rozkazy.

Avšak vedle nepochybně silného psychologického otřesu vyvolaného totálním překvapením existoval i další faktor neméně negativně ovlivňující možnosti a celkovou akceschopnost italských lodí při nočním střetu s britským loďstvem. Britové si nedokázali vysvětlit, proč kromě dvou nebo tří výjimek Italové na jejich palbu vůbec neodpověděli. Jednou z hlavních příčin - kromě již zmíněného přesvědčení, že nepřítel není nablízku - byla skutečnost, že křižníky

třídy Zara nebyly obecně, nejen onu tragickou noc u Matapanu, připraveny k vedení noční palby. Vrchní velení italského námořnictva je totiž od počátku války nedokázalo vybavit municí s bezzáblesковým střelným prachem, která je pro úspěšnou noční střelbu podstatným předpokladem. Záblesky provázející každý výstřel oslepovaly mířiče natolik, že to prakticky úplně znemožňovalo vedení mířené palby. A tak jedinými zbraněmi schopnými vést noční palbu bylo na každém z napadených italských křižníků dvanáct 100mm protiletadlových děl. Ale protože útok přišel jako blesk z čistého nebe a už první britské salvy vyřadily na obou křižnících rozvody elektřiny, nemohla střílet ani 100mm děla. Na tomto místě je však třeba říci, že za situace, která vznikla, to jest při zcela nečekaném setkání s nepřítelem, by se na konečném výsledku nic nezměnilo, ani kdyby byla 203mm děla Zary a Fiume plně připravena k boji. Možná by stačila vypálit několik nemířených salv a pak by stejně rozhodla smršť 381mm britských granátů. Ale i když by se věci udály s největší pravděpodobností takto, s absolutní jistotou nelze vyloučit, co by mohla způsobit jedna „šťastná" salva 203mm granátů, navíc vystřelených z bezprostřední blízkosti, která by například zasáhla středisko řízení palby nebo sklad munice některé z britských bitevních lodí.

Někteří britští autoři tvrdí, že pokud se týkalo připravenosti na boj v noci, bylo na tom italské loďstvo v době bitvy u Matapanu stejně jako britské loďstvo v květnu roku 1916, když se ve velké bitvě u Jutska střetlo s loďstvem císařského Německa. A to navzdory skutečnosti, že Italové se metodikou nočního boje zabývali už ve třicátých letech, neboť si dobře uvědomovali jeho význam pro námořnictvo, které bude početně vždy slabší než jeho potenciální protivníci.

Italské námořnictvo zvolilo za hlavní metodu nočního boje taktiku úderů prováděných torpédoborci a torpédovými čluny, útočícími na nepřítele torpédy. Pokud se týkalo velkých bojových plavidel, Italové věřili, že se nikdy s protivníkem v noci nestřetnou, neboť doprovodné torpédoborce je před nebezpečím budou včas varovat. Bitevní lodi a křižníky tak budou mít dost času se stáhnout a boji se vyhnout. Bohužel 28. března kolem 22. hodiny večerní

u řeckého mysu Matapan tato taktika totálně zklamala, Zaře a Fiume se včasného varování nedostalo. K jejich zkáze nepochybně významně přispěla i skutečnost, že neměly radar, který by je upozornil na přítomnost Cunninghamovy bitevní eskadry, naproti tomu Britové, byť jen o pár minut dřív, se o nich díky svému radaru dozvěděli. Zatímco admirál Cunningham se ve své operační zprávě mohl opakovaně zmínit o podílu radaru na vítězství u Matapanu, admirál Iachino nejenže tímto důležitým zařízením nedisponoval, ale dokonce byl v tu dobu přesvědčen, že je nemají ani Britové. Až rozšifrované britské signály naznačily, že Britové odhalili Cattaneovy křižníky ještě předtím, než se k Cunninghamovu uskupení přiblížily na dohled. Teprve po tragédii u Matapanu Supermarina rozhodla o okamžitém obnovení výzkumu na poli radiolokační techniky, v němž Italové dosáhli značného pokroku již před válkou, ale po jejím vypuknutí jej zcela neprozřetelně zastavili. Generálu Mateinimu, odpovědnému za zbrojní program, bylo uloženo vyrobit uspokojivě fungující aparaturu během tří měsíců. První radar byl však instalován až koncem roku 1941 na bitevní loď Littorio, nicméně jeho zkoušky nedopadly dobře a následovaly nekonečné opravy a úpravy. Když se v roce 1942 italský radar zbavil dětských nemocí, bylo již příliš pozdě, aby mohl významnějším způsobem ovlivnit celkovou situaci; spojenecká materiální převaha byla v té době v oblasti Středozemního moře už příliš velká.

Výmluvným příkladem schopnosti Britů využít všech svých předností je i zapojení světlometů do rozhodující fáze bitvy u Matapanu. Typ světlometů instalovaných na italských bojových plavidlech neměl dostatečnou výkonnost, umožňoval zaměření na cíl až po rozsvícení a kromě toho, bylo-li moře neklidné, bylo velmi obtížné udržet paprsek na cíli po delší dobu. Za takové situace světlomety italským dělostřelcům nejen nepomáhaly, ale občas se stalo, že těkající světlomet oslepoval posádky jiných poblíž plujících italských plavidel a přestavoval i nebezpečí pro vlastní loď, neboť prozrazoval její pozici. Většina italských velitelů proto zastaralé světlomety odmítala používat a vzhledem k jejich nedostatkům je považovali spíš za přítěž než za pomocníka. Naproti tomu Britové opatřili své světlomety lamelovými clonami. Světlomet bylo možno rozsvítit při zavřené cloně, zvláštním zařízením zaměřit na cíl a až v nejvhod-

nějším okamžiku jej zvednutím clony osvětlit. Není potom divu, že náhlý proud světla z Greyhoundu, který ozářil Fiume, byl pro Italy šokem. Navíc požadavkům boje v noci nevyhovoval ani italský systém centrálního řízení palby. Proto byly za tmy plně připraveny a obsazeny obsluhami pouze lokálně řízené baterie pomocné výzbroje pro případ, že by bylo nutno odrazit útočící nepřátelské torpédoborce.

Jedním z faktorů, které rozhodujícím způsobem ovlivnily výsledek bitvy u Matapanu, byla již několikrát zmíněná nedostatečná součinnost mezi Iachinovým loďstvem a letectvem, ať italským nebo německým. Týkalo se to průzkumu, stíhací ochrany i ofenzivních akcí, tj. bombardování a torpédování nepřátelských plavidel. Oč byl italský velitel připraven, vynikne zejména, když si uvědomíme, že jeho protivník admirál Cunningham ve skutečnosti disponoval jen omezenými leteckými silami a ty přesto sehrály klíčovou roli. Cunningham se mohl po celou dobu spolehnout jen na palubní letouny letadlové lodi Formidable, na několik letadel námořního letectva umístěných na Krétě a na spolupráci asi dvou desítek bombardérů typu Blenheim Královského letectva operujících z letišť v Řecku. Nejvýznamnější úloha připadla torpédovým bombardérům Formidablu. Těchto čtrnáct letounů obstarávalo 28. března ranní průzkum a k průzkumným a hlídkovým letům pravidelně vzlétaly i během dne. Zejména však provedly dva nálety za denního světla a třetí za soumraku - po jeho skončení musely osádky za bezměsíčné noci absolvovat ještě dvě hodiny trvající let na letiště na Krétě. Nároky kladené na letce byly obrovské a kromě únavy, způsobené mimořádnou fyzickou zátěží, byl u mnoha z nich problémem i nedostatek zkušeností. Proto docházelo k nepřesnostem při identifikaci nepřátelských plavidel nebo při udávání jejich pozice. Je pravda, že 28. března byla po většinu dne obloha pokrytá mraky, ale zdaleka ne všechny omyly leteckých osádek mohly být připsány na vrub nedostatečné viditelnosti.

Přes celkově pozitivní hodnocení činnosti britského letectva za bitvy u Matapanu nelze nevidět i její slabé stránky, zejména pokud se týkalo výsledků náletů. Zní to sice paradoxně, když víme, že právě torpédování Vittoria Veneta a Poly připravilo podmínky k úspěš-

nému nočnímu střetnutí, ale při chladném zhodnocení faktů zjistíme, že kritický pohled má svoje oprávnění. Při odpoledním útoku letounů z Formidablu (v 15.10 až 15.25) byla jedním torpédem poškozena bitevní loď Vittorio Veneto. Zhruba ve stejnou dobu se blenheimům Královského letectva útočícím ve dvou vlnách - v první 11 a ve druhé 10 letounů - nezdařil žádný přímý zásah. Při náletu provedeném po setmění osmi bombardéry z Formidablu a dvěma z Maleme byla jedním torpédem zasažena Pola. Čtyři další útočné akce provedené 28. března jak palubními letouny (včetně akce 6 albacorů a 2 fulmarů první útočné vlny), tak i letadly námořního letectva z Maleme a Královského letectva z řeckých letišť nepřinesly žádný úspěch. I velitel leteckých sil Středomořského loďstva kontradmirál Boyd si v souvislosti s náletem třetí vlny v oficiální zprávě sepsané po skončení bitvy postěžoval: „Jediný jistý zásah se zdařil v případě Poly. Přestože vedl k noční akci a ke zničení Zary a Fiume, zaznamenat pouze jeden zásah při útoku deseti letadel je zklamáním."

Ale přesto všechno zůstává nepopiratelným faktem, že právě podpora letectva znamenala pro admirála Cunninghama rozdíl mezi úspěchem a neúspěchem. A na druhé straně, kdyby měl admirál Iachino stíhací ochranu v době, kdy útočily britské bombardéry, mohlo jeho loďstvo vyváznout bez úhony. Kdyby měl k dispozici letadlovou loď, jejíž letouny by mu zajišťovaly systematický průzkum, byl by včas upozorněn na přítomnost britského bitevního svazu a mohl se nerovnému střetnutí vyhnout. Ale situace se vyvinula tak, že za celou dobu, od chvíle, kdy vyplul z Neapole, nedostal včasnou a především spolehlivou informaci o pohybu nepřítele, neustále tápal a byl nucen improvizovat. Nechali ho na holičkách Němci, kteří si provedení operace v podstatě vynutili, a stejně tak mu nepomohlo ani italské letectvo, ani vrchní velení italského námořnictva. Přitom Iachino si byl od počátku plně vědom významu letecké podpory a také se jí opakovaně dožadoval. Víme, že dokonce neváhal prohlásit, že považuje svůj úkol za nesplnitelný, pokud letectvo nebude potřebným způsobem spolupracovat. Na to mu generální štáb námořnictva sdělil, že je stejného názoru, a nebude-li letecká podpora zajištěna, je třeba operaci zrušit. Iachino nakonec vyplul s výslovným ujištěním, že se mu dosta-

ne jak stíhací ochrany, tak informací průběžně obstarávaných leteckým průzkumem. Ale když Řím zjistil, že slib není možno dodržet a že by bylo záhodno Iachinovo loďstvo povolat zpět, dokud je čas, a to bez ohledu na možný negativní dopad takového kroku na morálku, nenašel se nikdo, kdo by měl odvahu to učinit.

Avšak jakmile je u mnoha situací souvisejících s bitvou u Matapanu řečeno A, hned se vynořuje B, C a další souvislosti a okolnosti, které na věci mnohdy zdánlivě jasné a už vyřešené vrhají nové a komplikující světlo. Nejinak je tomu, i pokud se týká otázky spolupráce Iachinova loďstva s letectvem. Po Matapanu Iachino i Supermarina opakovaně prohlašovali, že neschopnost Superaerea (vrchního velitelství letectva) zajistit loďstvu ochranu před nálety britských torpédových bombardérů spolu s chabými výsledky leteckého průzkumu zavinily neúspěch celé operace; a nakonec tento názor sdílel i sám Mussolini. I když zmíněné nedostatky existovaly a na průběh akce měly přímo fatální vliv, nemělo by se zapomínat i na něco jiného. S přihlédnutím k prostředkům, které letectvo na podporu prestižní námořní operace určilo, a při notoricky známé neefektivnosti komunikace mezi letectvem a námořnictvem si měli plánovači této operace včas uvědomit, že nemohou očekávat nic jiného než to, k čemu pak skutečně došlo - nedostatečnou stíhací podporu a nedostatečné informování loďstva leteckým průzkumem. Jestliže mezi námořnictvem a letectvem nebyla uspokojující spolupráce už v dobách míru, těžko se dalo předpokládat, že za války se věci zásadně změní; nakonec i ti, kdo v to mohli zpočátku věřit, měli možnost vystřízlivět 9. 7. 1940 při sledování průběhu bitvy u Punta Stilo. A navíc si měli být zmínění plánovači operace vědomi toho, že nepočetné a zastaralé letouny, jimiž Superaereo disponovalo na ostrovních základnách v Egejském moři, neskýtají záruku, že loďstvo ochrání. Nikdo se nepostaral o to, aby k podpoře Iachinova loďstva byly určeny perutě vybavené modernějšími a výkonnějšími letadly. Italové ve spolupráci s německým X. leteckým sborem naplánovali, že se akce účastní celkem 45 německých a 54 italských letounů, což bylo méně, než se obvykle užívalo k ochraně důležitějších konvojů. Kromě toho ostrov Gaudos, u kterého se mělo Iachinovo loďstvo časně ráno 28. března shromáždit, ležel na nejzazší hranici doletu většiny italských a německých le-

tounů;* ani tímto problémem se osoby odpovědné za přípravu operace dostatečně nezabývaly. Někteří autoři, včetně již citovaného Marka De Angelise, naznačují, že velení letectva zřejmě nebylo o jejím skutečném významu a rozsahu dostatečně informováno, a ironicky poznamenávají, že zatímco se námořnictvu nepodařilo zabránit nepříteli ve víceméně správném odhadu jeho záměrů, dokázalo udržet v nevědomosti italské letectvo.

Za první světové války, ve dnech 24. října až 12. listopadu roku 1917, podnikla rakousko-německá vojska v severní Itálii ofenzivu, prorazila italské obranné pásmo a přinutila překvapené Italy k ústupu. Než se podařilo frontu stabilizovat, činily italské ztráty 40 000 padlých a zraněných, 275 000 zajatců, 2 500 děl a obrovské zásoby zboží a munice. Tato operace se nazývá bitva u Caporetta. Italský novinář a autor knih s tematikou války na moři Gianni Rocca hovoří o utkání italského a britského loďstva v noci z 28. na 29. března 1941 jako o „Caporettu na moři" a toto označení se v publikacích pojednávajících o bitvě u Matapanu objevuje často. Samozřejmě že co do rozsahu ztrát i strategickým významem jsou obě události nesrovnatelné, ale pro italské námořnictvo byl výsledek střetnutí u Matapanu těžkou ranou. 2 300 mrtvých a 800 zajatých námořníků, poškození bitevní lodi, ztráta tří těžkých křižníků a dvou torpédoborců, aniž bylo dosaženo jakéhokoliv pozitivního výsledku, by bylo pohromou pro každé námořnictvo, neřku-li italské s jeho omezenými rezervami i zdroji.

Připlutí nic netušícího Cattaneova svazu na místo tragédie nutno považovat za přímý následek dlouhé řady omylů, opomenutí, špatných odhadů, zpoždění a dalších negativních faktorů, které izolovány nemusí mít zvláštní význam, ale dohromady je jejich účinek zničující. Logicky tedy vyvstává otázka, zda porážka u Matapanu mohla být odvrácena, kdyby některé děje měly jiný průběh. Soustředíme-li se pouze na události z 28. a 29. března, tak odpověď musí znít, že určitě ano. Je samozřejmě možno tvrdit, že nebýt Iachino-

* Gaudos je vzdálen od Rhodu 440 km, od Kalábrie 810 km, od Albánie 850 km a od Sicílie 900 km. Za této situace mohly Iachinovu loďstvu poskytnout podporu pouze německé dvoumotorové letouny Messerschmitt Bf 110 a Junkers Ju 88.

vých omylů a Cattaneovy neopatrnosti, nebyli by Britové navzdory vší technické nadřazenosti, lepší připravenosti na noční boj i zdůrazňované vyšší morálce zdaleka tak úspěšní; že vlastně měli obrovské štěstí a Italové měli stejně velkou smůlu. Například J. J. Sadkovich cituje italského vojenského historika Nina Arenu, který si vůbec nebere servítky a ve své oficiální historii italského letectva za druhé světové války v souvislosti s bitvou u Matapanu říká, že mocnosti Osy se sice dopustily závažných chyb, ale Britové si zaslouží pramálo uznání, neboť špatně odhadli jak trasu, tak i rychlost a vzdálenost Iachinova loďstva a narazili na ně jen díky naprosté náhodě. Ale naproti tomu není možno nevidět, že kořeny tragédie tkví jak v chybných rozhodnutích a opatřeních učiněných ještě před vyplutím Iachinova loďstva, tak - a to především - v nedostatcích nastřádaných v předchozích letech. Zjednodušeně řečeno, taktických chyb a omylů v úsudku se v průběhu operace bylo možno vyvarovat, ale cestu k pohromě dláždily nevyhovující a zastaralé metody plánování a překonaná doktrína italského Královského námořnictva. Marc De Angelis prohlásil v roce 2001: „...ponaučení získané u Matapanu platí dnes stejně jako v roce 1941: námořnictvo používající včerejší měřítka nemůže zvítězit v dnešní bitvě".

Admirál Cunningham napsal v předmluvě k Sethově knize o Matapanu o italském námořnictvu: „Zatímco jejich bojová technika byla beznadějně zastaralá - zhruba odpovídající naší za první světové války -, jejich individuální činy byly v některých případech velmi odvážné." Cunningham měl samozřejmě pravdu: výkonnost italského námořnictva skutečně trpěla tím, že nemělo letadlové lodi, kvalitní sonar, radar, bezzábleskovou munici, že mu chyběly pohonné hmoty a důležité suroviny. Paradoxem přitom je, že v jeho řadách byl dostatek prozíravých a inteligentních mužů, kteří si včas uvědomili, co je třeba dělat, jakým směrem se ubírat, ale příliš často byli ignorováni nebo jejich doporučením byla věnována jen polovičatá pozornost. Například ve třicátých letech již byl v Itálii zkonstruován model aktivního sonaru, byly objasněny základní principy radaru a většina námořních důstojníků považovala za žádoucí výstavbu letadlových lodí. Ale tyto projekty a myšlenky nebyly nikdy dotaženy do konce a výsledkem byl zvětšující se rozdíl v technologickém vybavení mezi britským a italským loďstvem. Itá-

lie dál budovala lodi, jejichž užitečnost byla problematická, a navíc význam určitých parametrů těchto plavidel byl zveličován, zatímco jiné a důležitější vlastnosti byly podceněny - tak tomu bylo i v případech zvyšování rychlosti na úkor pancéřování nebo obětování rychlosti palby v zájmu zvýšení dostřelu. Příčinou těchto pochybení byl zastaralý názor, že lodi se mohou utkat pouze s jinými loďmi, a nepřipouštěla se možnost, že mohou mít co do činění i s letectvem. Přitom problém využití letounů jako nosičů torpéd byl v Itálii zkoumán již ve dvacátých letech! Celá nadějná myšlenka však skončila v šuplíku, když se objevily první technologické problémy - nikdo kompetentní nedokázal dohlédnout za jejich horizont a postarat se o to, aby byly překonány a aby práce na projektu pokračovaly. A tak zatímco britské námořnictvo nikdy, nebo alespoň téměř nikdy neodmítalo zabývat se novými nápady, pokud je považovalo za užitečné, Italové byli vůči většině inovací skeptičtí a tvrdohlavě se drželi koncepcí, které potom při zkoušce ohněm neobstály.

Marc De Angelis zmiňuje trpké konstatování významného italského admirála Alberta Da Zary: „Královské námořnictvo (míněno italské - pozn. M. H.) by bylo udělalo lépe, kdyby se snažilo být nejsilnější z druhořadých než nejslabší z prvořadých." Admirál byl přesvědčen, že snaha soutěžit počtem bitevních lodí se státy, které svým průmyslovým potenciálem Itálii daleko převyšovaly, byla cestou k porážce. Bylo by daleko prospěšnější věnovat dostupné zdroje rozvoji perspektivních zbraní a nové taktiky než postavit celý konstrukční program na pochybném požadavku dosažení parity s Francií. Nakonec se stalo, že Itálie, dlouho se chystající na „rozhodující bitvu" ve stylu bitvy u Jutska v roce 1916, zabředla ve Středomoří do vleklé, únavné a vyčerpávající konvojové války, na niž nebyla připravena a vybavena. Ve světle těchto skutečností je třeba posuzovat i bitvu u Matapanu, a chceme-li se dobrat objektivních závěrů, je třeba kromě bezprostředních a přímo se nabízejících příčin porážky vzít v úvahu i další faktory plynoucí ze širších souvislostí.

Ze stínu vrženého neúspěchem bitvy u Matapanu se ani admirál Iachino osobně, ani italské námořnictvo jako celek už nikdy zcela nevymanili. I když materiální ztráty utrpěné u Matapanu byly těžké, daleko těžší následky se projevily ve sféře psychologické. Vzaly

za své představy, vyvolané výsledky předchozích bitev u Punta Stilo a u mysu Spartivento,* o tom, že Regia Marina je schopna s Brity bojovat jako rovný s rovným. Mezi posádkami italských plavidel se objevily deprimující zvěsti, že nepřítel má zařízení na vidění v noci, a stejně tak se rozšířily pověsti o zrádcích ve vlastních řadách, kteří nepřítele informují o záměrech italského námořnictva. Akceschopnost loďstva, již vážně ohrožená nedostatkem pohonných hmot, ještě utrpěla obavami vysílat hladinové síly do oblastí, kde nebyla zaručena náležitá letecká podpora - a tu se v potřebné míře nedalo zajistit prakticky nikdy. Nakonec vše nasvědčovalo tomu, že obrovské prostředky vydané mezi oběma světovými válkami na stavbu těžkých lodí byly v podstatě promarněny.

Vítězství u Matapanu Britům pomohlo překonat nejobtížnější období války ve Středomoří. V severní Africe se v těch dnech chystal k útoku generál Rommel a za každou cenu bylo nutno zásobovat tamní britské jednotky a současně bránit posilování spojených italsko-německých vojsk. Zesilovala útočná činnost německého letectva rozmístěného na italských letištích a hrozila a krátce nato se i uskutečnila invaze německých vojsk do Jugoslávie, Řecka a na Krétu. Do ohroženého Řecka byl se vší výzbrojí a vybavením přepravován britský expediční sbor a zanedlouho nato, po trpké porážce, bylo třeba desetitisíce spojeneckých vojáků z Řecka a Kréty evakuovat. Aby se to vše mohlo provést, musela být alespoň dočasně paralyzována hrozba představovaná italským hladinovým loďstvem. A úspěch náletu palubních letounů na přístav Taranto a potopení tří italských těžkých křižníků u Matapanu byly faktory, které k tomu významným způsobem přispěly. Ale navzdory jednoznačně vyznívajícím tvrzením řady britských autorů nelze bitvě u Matapanu připisovat rozhodující význam v námořní válce ve Středomoří. S jistými výhradami je proto třeba brát i slova samotného Winstona Churchilla: „Toto vítězství u mysu Matapan, které přišlo v pravý čas, nás zbavilo jakéhokoliv ohrožení, jež v této kritické době viselo nad britskou námořní nadvládou ve východním

* Podrobné vylíčení obou zmíněných střetnutí italských a britských hladinových sil v červenci a listopadu roku 1940 viz M. Hubáček: Boj o Středomoří, Paseka 2003.

Středomoří." I po bitvě u Matapanu zůstávalo italské loďstvo nebezpečným protivníkem. Littorio, sesterská loď Vittoria Veneta, se po poškození v Tarantu vrátilo do služby už v březnu 1941, Caio Duilio v červnu a Vittorio Veneto v červenci. Supermarina tak měla ve druhé polovině roku 1941 k dispozici - včetně Giulia Cesara a Andrey Dorii - pět bitevních lodí, čtyři těžké křižníky a deset lehkých křižníků a mnoho menších bojových plavidel. Je však pravda, že výsledek bitvy u Matapanu přiměl italské vrchní velení k větší opatrnosti - například po zbytek války italské hladinové síly již nikdy neoperovaly východně od matapanského poledníku. Především však na několik měsíců snížil ohrožení britských námořních komunikací - určitě je však nezbavil veškerého ohrožení, jak praví Churchill - a pravděpodobně způsobil, že v dubnu a květnu, během britské evakuace z Řecka a Kréty, zůstaly italské těžké lodi pasivní. Nelze ovšem nezmínit tvrzení admirála Iachina, že bitevní lodi nezasahovaly na přání říšského maršála Göringa, který trval na tom, aby se boje o Krétu účastnily pouze italské lehké hladinové síly. Vůbec to není vyloučeno, neboť vrchní velitel luftwaffe evidentně považoval celou operaci za záležitost svých parašutistů a svého letectva a nehodlal se dělit o vavříny.

Zbývá ještě zmínit se o tom, že bitva u Matapanu se nezapsala do historie válek na moři jen tím, do jaké míry ovlivnila situaci ve Středomoří. Bylo to poprvé, kdy palubní letouny z letadlové lodi sehrály klíčovou roli při střetnutí dvou loďstev. Byl to také první případ objevení nic netušícího nepřítele v noci radarem a současně zřejmě poslední, kdy pozorovatelé na palubách lodí bitevní eskadry zahlédli v noční tmě cíl na vlastní oči; i když jak ochromenou Polu, tak později Cattaneovy křižníky ohlásil radar Valiantu, z můstku Warspitu uviděli italskou kolonu hned nato. Bitva u Matapanu také byla prvním velkým střetnutím válečných loďstev od bitvy u Jutska v roce 1916 a ve Středozemním moři dokonce od bitvy u Abúkiru v roce 1798.*

* Prvního srpna 1798 odpoledne překvapil britský admirál Horatio Nelson v Abúkirském zálivu, 15 mil od Alexandrie, francouzské loďstvo admirála Françoise P. Brueyse d'Aigaillierse. Francouzi nebyli připraveni, mnoho námořníků bylo na břehu. Nelson s částí svých lodí proplouval mezi francouzskými plavidly a mělkými pobřežní-

Vrchní velitel Středomořského loďstva admirál A. B. Cunningham nebyl ani novátorem námořní války, ani velkým stratégem. Ale vzhledem k tomu, že většinu své předchozí kariéry důstojníka válečného námořnictva strávil ve Středomoří, znal tuto oblast lépe než kdokoliv jiný, také byl houževnatý, rozhodný a agresivní. U důstojníků a námořníků loďstva měl obrovský respekt, podle dnešní terminologie jej lze nazvat charismatickým vůdcem. A bitva u Matapanu mu přinesla aureolu vítěze, málem nelsonovského ražení. Poskytněme mu proto, jako jednomu z jejích dvou hlavních aktérů, právo závěrečného hodnocení:

„Výsledky akce nemohou být považovány za zcela uspokojivé, neboť poškozenému Vittoriu Venetu bylo dovoleno uniknout. Neúspěch křižníků a torpédoborců navázat s ním během noci kontakt byl nešťastný a politováníhodný. Nicméně podstatných výsledků bylo dosaženo potopením tří křižníků třídy Zara. Tyto rychlé, dobře vyzbrojené a pancéřované lodi byly pro nás vždy zdrojem starostí, neboť představovaly hrozbu našim slaběji pancéřovaným křižníkům, a já jsem byl velmi spokojen, že jsme se jich jedním úderem zbavili. Není pochyb, že tvrdá lekce, kterou jsme při této příležitosti nepříteli uštědřili, nám dobře posloužila při následné evakuaci Řecka a Kréty. Můžeme říci, že většina těchto pozdějších operací byla prováděna pod ochrannými křídly bitvy u Matapanu."

K dojímavé události došlo jedenáct let od chvíle, kdy se nad třemi rozstřílenými italskými těžkými křižníky a dvěma torpédoborci zavřely vody Středozemního moře. V srpnu roku 1952 byla na pláži poblíž Cagliari na Sardinii nalezena láhev se vzkazem: „Královská loď Fiume - Prosím Vás, pane, abyste informoval moji drahou matku, že jsem zemřel za vlast. Námořník Chirico Francesco z Futani - Salerno. Děkuji Vám, pane - Itálie!" Matka byla informována a námořník Chirico Francesco byl posmrtně vyznamenán bronzovou medailí za statečnost.

mi vodami, zatímco druhá část jeho loďstva vytvořila přehradu na vnější straně. Francouzi se ocitli mezi dvěma ohni a za úsvitu zůstaly z jejich 13 řadových lodí na hladině tři, z nichž jednu sami potopili a jen dvěma se podařilo uniknout. Admirál Brueys byl mezi zabitými.

# Tabulka hodností námořních důstojníků

| Velká Británie | Itálie | Český název | Odpovídající armádní hodnost |
|---|---|---|---|
| Admiral of the Fleet | Grande Ammiraglio | admirál loďstva (velkoadmirál) | maršál |
| - | Ammiraglio di Armata | - | armádní gen. |
| Admiral | Ammiraglio di Squadra | admirál | genplk. |
| Vice-Admiral | Ammiraglio di Divisione | viceadmirál | genpor. |
| Rear-Admiral | Contrammiraglio | kontradmirál | genmjr. |
| Commodore | - | komodor | brig. gen. |
| Captain | Capitano di Vascello | námoř. kapitán | plukovník |
| Commander | Capitano di Fregata | fregat. kapitán | podplukovník |
| Lieutenant-Commander | Capitano di Corvetta | korvetní kapitán | major |
| Lieutenant | Tenente di Vascello | námoř. poručík | kapitán |
| Sub-Lieutenant | Sottotenete di Vascello | námoř. poručík | nadporučík (j. g.) |
| Midshipman | Guadiamarina | námoř. podpor. (nebo praporčík) | poručík |

# Základní údaje k lodím účastnícím se bitvy u Matapanu

VELKÁ BRITÁNIE

**Bitevní lodi (adm. A. B. Cunningham):**

WARSPITE - 1913; 30 600 tun; 24 uzlů; výzbr. 8 x 38l, 8 x 152, 8 x 102, 32 až 40 x 40, až 40 x 20, 16 kulometů Lewis, 4 letouny; posádka 1 124 až 1 184; kpt. D. B. Fisher.

VALIANT - 1914; 31 520 tun; 23 uzlů; výzbr. 8 x 381, 20 x 114, 32 x 40,5, až 40 x 20, 16 kulometů Lewis, 2 letouny; posádka jako Warspite; kpt. Ch. E. Morgan.

BARHAM - 1914; 31 100 tun; 23 uzlů; výzbr. 8 x 381, 12 x 152, 8 x 102, 16 x 40, 20 x 20, 2 letouny; posádka jako Warspite; kpt. G. C. Cooke.

**Letadlová loď (kontradm. D. W. Boyd):**

FORMIDABLE - 1939; 23 200 tun; 31 uzlů; výzbr. 16 x 114, 48 až 60 x 40, 40 až 52 x 20, 33 až 54 letouny, 1 katapult; posádka 1 600; kpt. A. W. La T. Bisset.

**Lehké křižníky (viceadm. H. D. Pridham-Wippell):**

ORION - 1932; 7 215 tun; 32,5 uzlu; výzbr. 8 x 152, 8 x 102, 13 x 13, 5 až 7 x 20, 4 tpm, 1 letoun; posádka 646-680; kpt. G. R. B. Back.

AJAX - 1934; 6 985 tun; rychlost, výzbr. a posádka jako Orion; kpt. E. D. B. McCarthy.

PERTH (Austrálie) - 1934; 7 165 tun; 32,5 uzlu; výzbr. 8 x 152, 8 x 102, 8 x 40, 8 tpm, 1 letoun; posádka 570; kpt. sir P. W. Bowyer-Smyth.

GLOUCESTER - 1937; 9 600 tun; 32,3 uzlu; výzbr. 12 x 152, 8 x 102, 8 x 40, 9 x 20, 6 tpm, 1 letoun; posádka 700; kpt. H. A. Rowley.

**Torpédoborce:**

**10. flotila (kpt. H. M. L. Waller):**

STUART (Austrálie) - 1918; 1 530 tun; 36 uzlů; výzbr. 4 x 120, 1 x 76, 4 kulomety, 6 tpm; posádka 182; kpt. H. M. L. Waller.

GREYHOUND - 1935; 1 335 tun; 35,5 uzlu, výzbr. 4 x 120, 1 x 76, 8 x menší ráže, 4 tpm; posádka 145; fregat. kpt. W. R. Marshall-A'Deane.

GRIFFIN - jako Greyhound; korvet. kpt. J. Lee-Barber.

HAVOCK - 1936; 1 340 tun; 36 uzlů; výzbr. 4 x 120, 1 x 76, 6 x menší ráže, 4 tpm; posádka 145; por. G. R. G. Watkins.

HOTSPUR - jako Havock; korvet. kpt. C. P. F. Brown.

**14. flotila (kpt. P. J. Mack):**

JERVIS - 1938; 1 760 tun; 36 uzlů; výzbr. 6 x 120, 1 x 102, 4 x 40, 4 x 20, 5 tpm; posádka 220; kpt. P. J. Mack.

JANUS - jako Jervis; por. L. R. P. Lawford.

MOHAWK - 1937; 1 870; 36,5 uzlu; výzbr. 8 x 120, 4 x 40, 14 x menší ráže, 4 tpm; posádka 240; fregat. kpt. J. W. M. Eaton.

NUBIAN - jako Mohawk; fregat. kpt. R. W. Ravenhill.

**2. flotila (kpt. H. St. L. Nicholson):**

ILEX - 1937; 1 370 tun; 35,5 uzlu; výzbr. 4 x 120, 6 x menší ráže, 5 tpm; posádka 145; kpt. H. St. L. Nicholson.

HASTY - 1936; 1 340 tun; 36 uzlů; výzbr. 4 x 120, 1 x 76, 6 x menší ráže, 4 tpm; posádka 145; korvet. kpt. L. R. K. Tyrwhitt.

HEREVARD - jako Hasty; por. T. F. P. U. Page.

VENDETTA (Austrálie) - 1918; 1 090 tun; 34 uzlů; výzbr. 4 x 102, 1 x 40, 6 tpm; posádka 134; por. R. Rhoades.

**Ponorky:**

ROVER - 1930; 1 475/2 015 tun; 17,5/9 uzlů; výzbr. 1 x 102, 2 kulomety, 8 tpm; posádka 53; kpt. H. A. L. Marsham.

TRIUMPH - 1937; 1 090/1 575 tun; 15/9 uzlů; výzbr. 1 x 102, 2 kulomety, 10 tpm; posádka 60; kpt. W. S. W. Woods.

ITÁLIE

**Bitevní loď (adm. Angelo Iachino):**

VITTORIO VENETO - 1937; 41 167 tun; 30,5 uzlu; výzbr. 9 x 381, 12 x 152, 12 x 90, 28 až 32 x 20, 3 letouny; posádka 2 550 (+ 11 až 31 důstojníků, sloužila-li jako vlajková loď); kpt. Giuseppe Sparzani.

**Těžké křižníky:**

**3. divize (viceadm. Luigi Sansonetti):**

TRIESTE - 1926; 10 500 tun; 35 uzlů; výzbr. 8 x 203, 12 x 100, 8 x 37, 8 x 13,2, 8 tpm, 3 letouny (1 katapult); posádka 781; kpt. Umberto Rouselle.

TRENTO - 1927; jako Trieste; kpt. Alberto Parmigiano.

BOLZANO - 1932; 11 065 tun; 36 uzlů; výzbr. jako Trieste; posádka 830; kpt. Francesco Maugeri.

**1. divize (viceadm. Carlo Cattaneo):**

ZARA - 1930; 11 680 tun; 32 uzlů; výzbr. 8 x 203, 12 x 100, 8 x 37, 8 x 13,2, 2 letouny (1 katapult), posádka 830; kpt. Luigi Corsi.

FIUME - 1930; 11 326 tun; jako Zara; kpt. Giorgio Giorgis.

POLA - 1931; 11 545 tun; jako Zara; kpt. Manlio De Pisa.

**Lehké křižníky:**

**8. divize (viceadm. Antonio Legnani):**

LUIGI DI SAVOIA DUCA DEGLI ABRUZZI - 1936; 9 959 tun; 35 uzlů; 10 x 152, 8 x 100, 8 x 37, 10 x 20, 6 tpm, 2 letouny (2 katapulty), 2 vrhače hlubin. pum; posádka 892; kpt. Vittorio Bacigalupi.

GIUSEPPE GARIBALDI - 1936; 9 387 tun; jako Abruzzi; kpt. Stanislao Caraciotti.

**Torpédoborce:**

**6. divize (kpt. Ugo Salvadori):**

NICOLOSO DA RECCO - 1930; 1 943 tun; 38 uzlů; 6 x 120, 2 až 3 x 37, 8 až 10 x 20, 4 až 6 tpm, 2 vrhače hlubin. pum, mohl nést 54 min; posádka 225; kpt. Ugo Salvadori.

EMANUELE PESSAGNO - 1929; 2 125 tun; 35 uzlů; jako Da Recco; fregat. kpt. Carlo Giordano.

**9. divize (kpt. Salvatore Toscano):**

VITTORIO ALFIERI - 1936; 1 685 až 1 715 tun; 39 uzlů; výzbr. 4 x 120, 2 x 37, 8 až 12 x 20, 6 tpm, 2 až 4 vrhače hlubin. pum, mohl nést 56 min; posádka 207; kpt. Salvatore Toscano.

ALFREDO ORIANI - 1935; jako Alfieri; fregat. kpt. Vittorio Chinigo.

VINCENZO GIOBERTI - jako Alfieri; fregat. kpt. Marc'Aurelio Raggio.

GIOSUE CARDUCCI - jako Alfieri; fregat. kpt. Alberto Ginocchio.

**12. divize( kpt. Carmine D'Arienzo):**

CORAZZIERE - 1938; 1 715 až 1 830 tun; 39 uzlů; výzbr. 4 x 120, 1 x osvětlovací houfnice ráže 120, 1 x 37, 8 až 12 x 20, 6 tpm, 2 až 4 vrhače hlubin. pum, mohl nést 48 min; posádka 219; kpt. Carmine D'Arienzo.

ASCARI- jako Corazziere; fregat. kpt. Marco Calamai.

CARABINIERE - jako Corazziere, ale hl. výzbr. 5 x 120 (bez osvětl. houfnice); fregat. kpt. Giacomo Sicco.

**13. divize (kpt. Vittorio De Pace):**

GRANATIERE - jako Corazziere; kpt. Vittorio De Pace.

FUCILIERE - jako Corazziere; fregat. kpt. Alfredo Viglieri.

BERSAGLIERE - jako Corazziere; fregat. kpt. Giuseppe De Angioy.

ALPINO - jako Corazziere; fregat. kpt. Giuseppe Marini.

**10. divize (kpt. Ugo Bisciani):**

MAESTRALE - 1934; 1 640 tun; 38 uzlů; výzbr. 4 x 120, 6 až 8 x 20, 2 x 13,2, 6 tpm, 4 vrhače hlubin. pum, mohl nést 56 min; posádka 183; kpt. Ugo Bisciani.

LIBECCIO - jako Maestrale; fregat. kpt. Enrico Simola.

SCIROCCO - jako Maestrale; fregat. kpt. Domenico Emiliani.

GRECALE - jako Maestrale; fregat. kpt. Edmondo Cacace.

**Ponorky (skupina Lero):**

GALATEA - 1933; 623/860 tun; 14,l/8,l uzlu; výzbr. 1 x 100, 2 až 4 x 13,2, 6 tpm; posádka 45; por. Mario Baroglio.

NEREIDE - jako Galatea; por. Augusto Migliorini.

DAGABUR - 1936; jako Galatea; por. Domenico Romano.

AMBRA - 1936; jako Galatea; por. Mario Arillo.

ASCIANGHI - 1937; jako Galatea; korvet. kpt. Ugo Gelli.

POZNÁMKY:

1/ První údaj je rok spuštění lodi na vodu. K uvedení lodi do služby však mohlo dojít až řadu měsíců po tomto datu, po jejím vyzbrojení, vybavení a vystrojení, u velkých plavidel to běžně byly 2 až 3 roky.

2/ Výtlak je uváděn v tunách a jde to tzv. standardní výtlak, což znamená hmotnost plně vyzbrojené a vystrojené lodi, ale bez zásob paliva a vody do kotlů.

3/ U ponorek jsou výtlak a rychlost udávány zlomkem, kdy údaj v čitateli se týká vynořeného a údaj ve jmenovateli ponořeného plavidla.

4/ Ráže jsou uváděny zásadně v milimetrech; např. 8 x 381 znamená 8 děl ráže 381 milimetrů, nebo 4 x 13,2 znamená 4 kulomety ráže 13,2 milimetrů.

5/ Zkratka „tpm" znamená torpédomety a vždy jde o ráži 533 milimetrů (21 palců), která byla stejná jak na britských, tak i na italských lodích.

6/ Posledním údajem je jméno velitele lodi v době bitvy u Matapanu.

PRAMENY:

1/ *Jane's Fighting Ships of World War II.* Studio Editions Ltd., Londýn 1995.

2/ Fraccaroli, Aldo: *Italian Warships of World War II.* Ian Allan, Londýn 1978.

3/ Hrbek Ivan, Hrbek Jaroslav: *Loďstva států účastnících se druhé světové války.* Naše vojsko, Praha 1994.

4/ *Weyers Taschenbuch der Kriegsflotten.* XXXIV. Jahrgang 1940. J. F. Lehmanns Verlag, Mnichov/Berlín 1940.

# Hlavní použitá literatura


Belot, Raymomnd de, Rear-Admiral: *The Struggle for the Mediterranean 1939-1945.* Princeton University Press, New Jersey 1951.

Cunningham, Andrew B., Admiral of the Fleet: *A Sailor's Odyssey.* Hutchinson & Co. Ltd., Londýn 1951.

*Fighting Ships of World Wars One and Two.* Peerage Books, Londýn 1986.

Hodgkinson, Hugh: *Before the Tide Turned.* George G. Harrap & Co. Ltd., Londýn 1944.

Churchill, Winston S.: *Druhá světová válka,* III. díl. Lidové noviny, Praha 1993.

Iachino, Angelo: *Il punto su Matapan.* Mondatori, Milán 1969.

Ireland, Bernard: *The War in the Mediterranean 1940-1943.* Cassell, Arms & Armour Press, Londýn 1993.

Kahn, David: *Seizing the Enigma.* Houghton Mifflin Company, Boston 1991.

Kemp, P. K., Lieut.-Commander: *Victory at Sea 1939-1945.* Frederick Muller Ltd., Londýn 1957.

Pack, S. W. C.: *The Battle of Mata*pan. B. T. Batsford Ltd., Londýn 1961.

Playfair, I. S. O. Major-General: *The Mediterranean and the Middle East,* sv. II. H. M. S. O., Londýn 1956.

Sadkovich, James J.: *The Italian Navy in World War II.* Greenwood Press, Westport, Connecticut 1994.

Seth, Ronald: *Two Fleet Suprised (The Story of the Battle of Cape Matapan).* Geoffrey Bles Ltd., Londýn 1960.

Welch, John: *Famous Sea Battles.* Arthur Baker Ltd., Londýn 1964.

Winton, John: *Ultra at Sea.* Leo Cooper, Londýn 1988.

# Rejstřík osob


A

ACCORRETTI, Enrico, kontradm. 29, 85
ALŽBĚTA II., brit. královna 157
ANTONESCU, Ion, rumun. generál a diktátor 7
ARENA, Nino, ital. vojen. historik 223
ARILLO, Mario, námoř. por. 62, 233
ASCHMANN, Kurt, námoř. kpt. 21
ATKINSON, fregat. kpt. 66
AVALLONE, vrchní mechanik 183

B

BACIGALUPI, Vittorio, námoř. kpt. 231
BACK, G. R. B., námoř. kpt. 229
BALBO, Italo, maršál 6
BARATTI, námoř. por. 180
BARNARD, Geoffrey, fregat. kpt. 60, 88, 145, 156, 169, 206, 214
BAROGLIO, Mario, námoř. por. 233
BERTRAND, Gustave, kpt. 49-50
BISCIANI, Ugo, námoř. kpt. 232
BISSET, Arthur William La Touche, námoř. kpt. 66, 99-100, 205, 229
BLENKHORN, námoř. ppor. 114
BOHM, npor. 41
BOLT, A. S., korvet. kpt. 97, 103-104, 126-128, 130, 135-136, 143-144, 153
BORRETT, Simon, korvet. kpt. 62, 99
BOWYER-SMYTH, P. W., námoř. kpt. 229
BOYD, Dennis W., kontradm. 20, 56, 66, 68-69, 74, 79, 82, 87, 96, 98, 124, 199, 201, 220, 229
BRENTA, Emilio, viceadm. 212
BROVELLI, fregat. kpt. 179-180
BROWN, C. P. F., korvet. kpt. 230
BROWNRIGG, T. M., fregat. kpt. 214
BRUEYS d'AIGAILLIERS, Françoise Paul, admirál 226-227
BRYER, G. M., plk. 81
BUSCAGLIA, Carlo Emanuele, kpt. 100, 108

C

CACACE, Edmondo, fregat. kpt. 232
CALAMAI, Marco, fregat. kpt. 232
CAMPIONI, Inigo, admirál 19, 21, 26, 28, 32, 34, 37-38, 43, 45
CARACIOTTI, Stanislao, námoř. kpt. 231
CARRARA, námoř. ppor. 180
CATTANEO, Carlo, viceadm. 30-32, 34-35, 38, 45, 69-71, 74, 78, 81, 85-86, 102, 105, 114, 117, 119, 136-142, 151, 155, 157-158, 164, 174-175, 179, 182-185, 188-192, 197, 208, 215-216, 218, 222-223, 226, 231
CAVAGNARI, Domenico, admirál 26
CAVALLARO, mechanik 183
CAVALLERO, Ugo, hrabě, generál 11
CELI, námoř. ppor. 180
CIANO, Galeazzo, hrabě, ital. politik 7
COELLI, korvet. kpt. 192-193
COLUSSI, námoř. por. 35
COOKE, námoř. por. 113
COOKE, Geofrey C., námoř. kpt. 158, 229
CORRINA, fregat. kpt. 29
CORSI, Luigi, námoř. kpt. 140, 174-175, 177-179, 181-182, 231
CUNNINGHAM, Andrew Browne, sir, admirál 5, 10, 17-19, 22, 31, 41-43, 45, 53-60, 62, 64-65, 68, 72-74, 79-83, 86-89, 96-98, 100-103, 105, 107-108, 110, 112, 117, 120, 122-123, 125-128, 130-131, 138, 140, 143-146, 149, 151-160, 169, 171-173, 185, 188, 195-196, 198-201, 203-206, 213-215, 218-220, 223, 227, 229

D
D'ARIENZO, Carmine, námoř. kpt. 232
DA ZARA, Alberto, admirál 224
DALYELL-STEAD, J., korvet. kpt. 98, 102, 112-114, 123-124, 198-199
DE ANGELIS, Marc, fregat. kpt., amer. námoř. historik 203, 222-224
DE ANGIOY, Giuseppe, fregat. kpt. 136, 232
DE COURTEN, Raffaele, viceadm. 21
DE PACE, Vittorio, námoř. kpt. 39-40, 232
DE PISA, Manlio, námoř. kpt. 139, 190-196, 231
DIVALERTIO, námoř. ppor. 183

E
EATON, J. W. M., fregat. kpt. 230
EDELSTEN, John H., komodor 154-155, 185, 198
EISENHOWER, Dwight David, amer. generál a prezident 50
ELLIS, námoř. por. 102, 123
EMILIANI, Domenico, fregat. kpt. 232

F
FABRIZZI, námoř. por. 181
FAGGIONI, Luigi, námoř. por. 63
FERRARO, námoř. ppor. 165
FILIP II., španělský král 60
FILIPPI, vrchní mechanik 177
FISHER, Douglas B., námoř. kpt. 103, 229
FISHER, R. L., kontradm. 78, 87
FOLDI, námoř. por. 180
FONTANA, major 73
FORD, Wilbraham, T. R., sir, viceadm. 201
FRANCO BAHAMONDE, Francisco, španěl. generál a diktátor 21, 26
FRICKE, Kurt, kontradm. 21

G
GEISLER, Hans Ferdinand, gen. letectva 32
GELLI, Ugo, korvet. kpt. 233
GENNARO, Conte, námoř. poddůst. 168
GIANNATASIO, fregat. kpt. 178-179, 181-183
GIARTOSIO, Carlo, kontradm. 21
GIBSON, Donald, námoř. por. 90
GINOCCHIO, Alberto, fregat. kpt. 167-168, 232
GIORDANO, Carlo, fregat. kpt. 232
GIORGIS, Giorgio, námoř. kpt. 138, 162, 231
GÖRING, Hermann, říšský maršál 226
GRAZIANI, Rodolfo, maršál 6, 8
GUZZONI, Alfredo, generál 16, 207, 209

H
HAWORTH, Mike, námoř. por. 102, 123
HITLER, Adolf, němec. diktátor 7-8, 11, 15-16, 22, 24-25, 49
HODGKINSON, Hugh, námoř. por. a brit. autor 146, 194, 201
HOLLAND, Jack, lodní kaplan 158
HOPKINS, F. H. E., námoř. por. 86, 90, 92

CH
CHIAPPERINI, vrchní strojník 175, 177-178
CHINIGO, Vittorio, fregat. kpt. 197-198, 232
CHIRICO, Francesco, námořník 227
CHURCHILL, Winston L. Spencer, brit. státník 14-15, 225-226

I
IACHINO, Angelo, admirál 5, 18, 25-46, 54, 57-58, 70-73, 75-76, 78, 84-87, 90, 92-94, 100, 104-108, 110-113, 115-118, 120-122, 130-133, 136-142, 153, 172-173, 197-199, 207-209, 215-216, 218-222, 224, 226, 231

J
JIŘÍ VI., brit. král 213
JODL, Alfred, gen. dělostřelectva 16

K
KIGGELL, L. J., námoř. ppor. 122, 129, 134

KOCH, Hugo, holand. elektrotechnik 47-48
KOZYRIS, Alexandros M., řecký státník 14
KUMPF, Fritz, strojník 51

L
LAWFORD, L. R. P., námoř. por. 230
LEE-BARBER, John, korvet. kpt. 157, 169, 230
LEGNANI, Antonio, viceadm. 31, 38, 74, 118-119
LEVEROVÁ, Mavis, brit. dešifrantka 53
LYSTER, Adrian Lumley George St., kontradm. 20

M
MACK, Philip J., námoř. kpt. 56, 127, 146-149, 151-153, 171-174, 184, 193-196, 214, 230
MARCI, námoř. poddůst. 183
MARCHESE, námoř. por. 178
MARINI, Giuseppe, fregat. kpt. 232
MARSHALL-A'DEANE, W. R., fregat. kpt. 230
MARSHAM, H. A. L., námoř. kpt. 230
MASCINI, námoř. por. 167
MATEINI, generál 218
MATTESINI, Francesco, ital. námoř. historik 138
MAUGERI, Francesco, námoř. kpt. 44, 231
MAZIOTTI, lékař, korvet. kpt. 179, 181
McCARTHY, E. D. B., námoř. kpt. 229
METAXAS, Johannis, řecký generál a státník 8, 14
MIGLIORINI, Augusto, námoř. por. 233
MISITANO, korvet. kpt. 181
MODUGNO, námoř. por. 165
MONI, strojní důstojník 180
MORGAN, Charles E., námoř. kpt. 229
MOSER, por. 35, 116
MUSSOLINI, Benito, ital. diktátor 5-8, 11, 15-16, 21, 23-25, 166, 195, 207-209, 211, 221

N
NAO, topič 179-180
NELSON, Horatio, admirál 226
NICHOLSON, H. St. L., námoř. kpt. 56, 127, 146, 149, 194, 230

O
O'CONNOR, Richard Nugent, genpor. 9

P
PACE, námoř. ppor. 127
PACK, S. W. C., fregat. kpt., brit. autor 60, 65-66, 78, 190, 196, 213
PAGE, T. F. P. U., námoř. por. 230
PALADINI, Riccardo, viceadm. 26
PANZINI, topič 178
PARMIGIANO, Alberto, námoř. kpt. 231
PARODI, G. S., námoř. por. 175-179, 181-182, 184, 216
PARODI, Giorgi, námoř. ppor. 174-175, 188, 216
PELLICO, mechanik 183
PÉTAIN, Henri Philippe, franc. maršál a státník 6, 50
PHILIP, princ, pozdější vévoda z Edinburghu, námoř. ppor. 157
PINI, Wladimiro, viceadm. 35
PORTA, fregat. kpt. 41, 139
PORTAL, Richard H., námoř. kpt. 136
POWER, Manley L., fregat. kpt. 54, 72, 79, 126, 155, 185
PRIDHAM-WIPPELL, Henry D., viceadm. 54, 56, 58, 63, 65, 68-69, 72-76, 78-82, 84-90, 93-94, 96-97, 101, 104, 107-108, 112, 122, 125, 127, 143-144, 148-149, 151-154, 171-172, 194, 199, 214-215, 229
PRIEN, Günther, kapitänleutnant 64

Q
QUERCETTI, Lamberto, námoř. kpt. 176-181, 183

R
RAEDER, Erich, velkoadm. 20-22, 24-25
RAGGIO, Marc'Aurelio, fregat. kpt. 232
RAVENHILL, R. W., fregat. kpt. 230

RAWLINS, H. Bernard, kontradm. 56
REJEWSKI, Marian, polský matematik 48-51
RHOADES, R., námoř. por. 230
RIBBENTROP, Joachim, von, němec. politik 7
RICCARDI, Arturo, admirál 21-24, 26-28, 32, 34-35, 37-38, 43, 45, 203, 207-209
RICE, námoř. por. 103, 136
ROCCA, Gianni, ital. novinář a autor 222
ROMANO, Domenico, námoř. por. 233
ROMMEL, Erwin, genpor. 16, 225
ROUSELLE, Umberto, námoř. kpt. 231
ROWLEY. H. A., námoř. kpt. 76, 148, 229
RÓZYCKI, Jerzy, polský matematik 48-50

S
SABATINI, námoř. poddůst. 178
SADKOVICH, James J., prof., amer. námoř. historik 133, 171, 223
SALVADORI, Ugo, námoř. kpt. 231
SANSONETTI, Luigi, viceadm. 30-31, 39-41, 70-76, 78, 81, 84-88, 93, 103, 105, 114, 118-119, 132, 136, 140-141, 164, 197, 231
SANSONETTI, Vito, námoř. ppor. 164, 166, 189, 203
SAUNT, H. Gerald, korvet. kpt. 87, 90, 92, 125, 130, 133
SCOTT, Walter, námoř. por. 147
SOMERVILLE, James F., sir, viceadm. 17, 21-22
SETH, Ronald, brit. autor 132, 144, 182, 223
SCHERBIUS, Arthur, dr., němec. elektrotechnik 48
SCHMIDT, Hans-Thilo, civil. zaměstnanec němec. armády 48-49, 51
SICCO, Giacomo, fregat. kpt. 232
SIMOLA, Enrico, fregat. kpt. 232
SPARZANI, Giuseppe, námoř. kpt. 71, 86, 113, 231
STEPHENSON, William, rezident brit. tajné služby 50
STEVENSON, William, brit. autor 50
STRONG, Kenneth, W. D., genmjr. 50

T
THEOBALD, námoř. poddůst. 90
TORRENS-SPENCE, F. A. Michael, námoř. por. 122, 129, 134-136
TOSCANO, Salvatore, námoř. kpt. 139, 151, 162-163, 166-167, 232
TYRWHITT, J. R. S., námoř. kpt. 199
TYRWHITT, L. R. K., korvet. kpt. 230

V
VIGLIERI, Alfredo, fregat. kpt. 232

W
WALLER, Hector MacDonald Laws, námoř. kpt. 56, 127, 146, 153, 159-163, 167, 170, 189, 230
WATKINS, G. R. G., námoř. por. 170-171, 230
WAVELL, Archibald Percival, sir, maršál 9-10, 15-16
WEICHOLD, Eberhard, kontradm. 25, 28
WHITWORTH, A. S., námoř. por. 124
WILKINSON, B. J. H., námoř. kpt. 80
WILLIAMS, G. P. C., námoř. ppor. 133-135, 199
WILSON, Henry Maitland, sir, generál 15
WINTERBOTHAM, Frederick W., brit. autor 50
WITHUS, kpt. 35
WOODS, W. S. W., námoř. kpt. 230
WYNNE, T. C., fregat. kpt. 87

Z
ZANCARDI, námoř. por. 166
ZYGALSKI, Henryk, polský matematik 48-49, 51

# Obsah

Úvodem - - - 5

Příprava scény - - - 17

ULTRA - - - 47

Cunningham vyplouvá - - - 55

Hledání nepřítele - - - 65

Dopolední střetnutí u ostrova Gaudos - - - 75

Pronásledování - - - 96

Bombardéry útočí - - - 112

Noční střetnutí - - - 143

Závěrem - - - 207

Tabulka hodností námořních důstojníků - - - 228

Základní údaje k lodím účastnícím se bitvy u Matapanu - - - 229

Hlavní použitá literatura - - - 234

Rejstřík osob - - - 235

# Miloš Hubáček
# BITVA U MATAPANU

Typografie a technická redakce Petr Čížek
Mapy zhotovil Petr Čížek
Lektoroval Jaroslav Hrbek
Vydalo nakladatelství Ladislav Horáček - Paseka
jako svou 709. publikaci
Odpovědný redaktor Allan Plzák
Výtvarný redaktor Bohuslav Holý
Vytiskla tiskárna FINIDR, s. r. o.,
Lipová ulice, Český Těšín
240 stran textu a 40 stran obrazových příloh
Vydání první. Praha 2004

Knihy nakladatelství Paseka
žádejte u svých knihkupců nebo na adrese:
Nakladatelsví Paseka, obchodní oddělení
Chopinova 4, 120 00 Praha 2
e-mail: paseka@paseka.cz

Aktuální informace o knihách nakladatelství Paseka
najdete na internetové stránce www.paseka.cz